

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1920.

91. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: KAPTJEN BARON SCHAFFALITZKY DE MUCKADELL.



KJØBENHAVN.

HØVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI

1921.

INDHOLD.

Dardanellerkommissionens Rapport. Oversat af Kaptajn Augsburg	1
Bemærkninger til det engelske Marinebudget Af Kaptajn Augsburg	81, 115
Fremtidsflaaderne. Af Siam. Kommandør Bojesen	145
Mytteriet paa den tyske Flaade. Af Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell	149
Scapa Flow Affæren. Af Kaptajn Augsburg	191
Mytteriet i den tyske Marine Okt.—Nov. 1918. Af Premierløjtnant Kjølens	201
Slaget i Nordsøen ^{21/8} 1916. Af Kaptajn Augsburg	227
Krigsførelsen — Kommandoforhold. Af Premierløjtnant Schelbel	291
Admiral Cowans Rapport om den engelske Flaade i Østersøen. Oversat af Premierløjtnant Jessen	319
Den italienske Flaade i Adriaterhavet. Oversat af Premierløjtnant Hector Bundesen	348, 389
Torpedobaadstaktik under Dagkamp. Af Kaptajn Preben Lembcke	359
Slaget i Nordsøen ^{21/8} 1916. Af Kaptajn Augsburg	481
Marinen paa Rigsdagen	16
Meddelelser fra fremmede Mariner	36, 148, 184, 222, 349, 474
Bagge Wandels Indberetning om Bornholm 1676 Af cand. mag. Joh. Knudsen	10
Vor Handelsskibsfart under Verdenskrigen. Af Kaptajn C. J. Speerschnelder	58, 101
Sønderjyllands Genforening med Danmark, Tale holdt ^{21/8} 1920 af Departementschef Rechnitzer	409
Gyroskopkompasset og dets Teori. Af Premierløjtnant Bangsbøll	418, 449
Nekrologer	97, 177, 318
Bogammeldelser	47, 315
Prisspørgsmaal	569
Sølieutenantselskabets Virksomhed i 1919—20	290
Mønter og Medaljer der staar i Forbindelse med den danske Marines Virksomhed. Af Kaptajn K. E. Ackerman Ekstrahefte.	

Dardaneller-Kommissionen.

Oversat fra Naval and military Record af Kaptajn Augsburg.

I sin for nylig afsluttende Rapport udtaler Dardanellerkommissionen, at efter dens Opfattelse maa Aarsagen til Dardaneller-Expeditionens Fejlslaaen søges i Mangelen paa de nødvendige Forholdsregler til at føre en saadan Expedition til et heldigt Resultat, og i den fuldstændige Mangel paa Forstaaelse, der var hos de hjemlige militære Autoriteter og endog hos nogle af de kommanderende paa selve Stedet med Hensyn til de enorme Vanskeligheder, der var forbundet med en saadan Expedition. Det deraf følgende Resultat var, at Expeditionen aldrig i egentlig Forstand var udrustet med tilstrækkelige Forsyninger af Mandskab, Materiel og Ammunition til at hidføre et godt Resultat.

Behandlerende Aarsagen og Begyndelsen til det kombinerede Hær- og Flaade-Angreb udtaler Rapporten, at Generalløjtnant Birdwood oprindelig var udset til at have Kommandoen over de ved Foretagendet medvirkende Hærafdelinger, men at det som Følge af en Udvidelse af Operationsudstrækningen blev anset for tilraadeligt, at vælge en Officer, der var mere erfaren og havde højere Rang og som Følge heraf blev General Sir Jan Hamilton betroet den øverste Kommando over Stridskræfterne til Lands. Inden han kom derned, foretog General Birdwood i Februar Maaned 1915 en Rekognoscering af Stillingen, og af de Telegrammer, som efterhaanden blev udvekslede mellem denne General og Lord Kitchener, som paa det daværende Tidspunkt var »Secretary for War«, fremgaar det, at Lord Kitchener da kun havde til Hensigt at anvende Tropperne til mindre Operationer, og at General Birdwood ikke ventede, at Flaaden kunde forcere Stræderne uden Assistance,

ligesom han var fuldstændig klar over Forsvarets skræk-indjagende Karakter og Nødvendigheden af at foretage stort anlagte Operationer til Lands. General Maxwell gjorde ogsaa Lord Kitchener opmærksom paa, at Galipolihalvøen praktisk talt var en Fæstning, paa hvilket et Angreb uden svære Kanoner vilde være risikabelt. Generalen meddelte endvidere Lord Kitchener, at Oberst Mancorps, som i 5 Aar havde været fransk Militær-attaché i Konstantinopel, var af den Opfattelse, at et Angreb paa Halvøen, ført frem paa den asiatiske Kyst, vilde frembyde de færreste Vanskeligheder. Kommissionen udtaler, at Kendsgerningerne viser, at fra Begyndelsen af Februar Maaned paatænkte man at foretage en Landgang med en Afdeling af en vis Størrelse, men at en Landsætning af en betydelig Styrke blev mere og mere nødvendig, efterhaanden som Tiden skred frem. Alligevel var der ikke blevet udarbejdet nogen Operationsplan af »War-office«.

Da General Sir Jan Hamilton meldte sig i »War-office« for at modtage sine Instruktions, udtalte Lord Kitchener, efter Generalens Udsagn, følgende: Vi Soldater maatte forstaa, at vi var Nummer to i Rækken. Sømændene sagde, de kunde forcere Dardanellerne ved egen Hjælp, og vi skulde ikke træde til, med mindre Admiralen definitivt opgav Sagen. Men naar vi saa endelig tog fat paa Kampen, saa maatte vi sørge for at føre Foretagendet igennem, uden Hensyn til, hvad Prisen blev. Der maatte ikke ydes Støtte til et asiatick Æventyr. Han betonede udtrykkeligt, at Operationerne skulde begrænses. De eneste Oplysninger, General Hamilton var i Stand til at faa, sørend han rejste, bestod af nogle officielle Haandbøger, Omridset af en græsk Generalstabsplan, men virkelig gode Kort var ikke tilgængelige, før nogle blev tagne paa tyrkiske Krigsfanger.

Ved en Konference ombord i den engelske Flaade ved Mudros i Marts Maaned, meddelte Admiral de Ro-

Beck Generalen, at Halvøen blev befæstet i stor Hast og **a**t Tusinder af Tyrkere arbejdede dermed hele Natten **s**om Bævere. Alle Landgangsstederne var forsvarede af **L**øbegrave og beherskedes effektivt af Kanoner, som det **i**kke var muligt at lokalisere fra Søen, medens Fjendens **T**ropper til Gengæld var saa godt anbragte og saa dybt **n**edgravede, at de ikke havde meget at frygte for Flaadens Fladbaneskyts. General Hamilton telegraferede Hovedindholdet af denne Meddelelse til Lord Kitchener, og i **e**t privat Brev skrev han følgende:

»Her nede ser Gallipoli for Tiden ud til at blive **e**n meget sværere Nød at knække, end den gjorde, da **v**i saa paa Kortet hjemme paa Deres Kontor.«

Efter at have overværet det uheldige Resultat af Flaadens Angreb den 18de Marts, rapporterede General **H**amilton, at dersom Hæren skulde deltage i Foretagendet, vilde dens Operationer ikke faa Udseende af den subsidiære Form, som det tidligere var antaget. Herpaa svarede Lord Kitchener, at dersom det var nødvendigt, at Hæren foretog større Operationer for at skaffe Passage, saa maatte disse Operationer foretages.

»War Council« afholdt ingen Møder i Tidsrummet fra den 19de Marts til den 14de Maj, og Kommissionen er derfor ude af Stand til angive en bestemt Dato, paa hvilken det efter at Flaadeangrebet var mislykket blev definitivt bestemt at foretage landmilitære Operationer paa Gallipolihalvøen, men Mr. Asquith har udtalt, at i ovennævnte Tidsrum holdt Kabinettet 13 Møder, af hvilke der i de elleve blev givet Meddelelse om Operationerne ved Dardanellerne. Det synes derfor at fremgaa heraf, at disse Operationer og den Politik, de medførte, blev foretaget med »Kabinettet«s Vidende, men Kommissionen synes, at de burde have været fuldstændigt behandlede af »War Council«.

Med Hensyn til Landsætningerne finder Kommissionen, at de var godt planlagte og blev udførte under

exceptionelle Vanskeligheder, men med større Tab end det var paaregnet. I et Telegram til »War-office« den 9de Maj udtaler General Hamilton efter en Beskrivelse af det tre-Dages Angreb paa Achi Baba:

»Jeg maatte betegne Kampen som en Sejr, men i Virkeligheden blev Resultatet en Fiasko, eftersom Hovedmaalet ikke blev naaet. Vore Tropper har udrettet alt, hvad Kød og Blod kan udrette mod halvpermanente Værker, og de er ikke i Stand til at komme videre. Der er Brug for bestandig mere Ammunition for at udføre dette Hverv. Jeg frygter for, at dette er en meget usmagelig Slutning, men jeg ser ingen Vej ud af det.«

Senere rapporterede Generalen, at Admiralen samstemmede med ham i, at den eneste sunde Fremgangsmaade var at hamre løs, indtil Fjenden blev demoraliseret, og han anmodede om to friske Divisioner. Rapporten bemærker, at det var Reglen at eftersende 10 % af en »Expeditionary Force« for at erstatte de første Tab, men Lord Kitchener vilde ikke tillade, at denne Styrke blev sendt i dette Tilfælde med den Motivering, at Operationerne paa Galipoli snart vilde være forbi.

Som Følge af de forandrede Omstændigheder holdt »War Council« et vigtigt Møde den 14de Maj for at afgøre Rigtigheden af at fortsætte Operationerne. Et Resultat heraf var en Forespørgsel til General Hamilton om, hvor stor en Styrke han ansaa for nødvendig for at gennemføre Operationerne. Generalen svarede, at dersom Bulgarien eller Grækenland gik med, eller dersom Russerne foretog en Landgang, vilde hans nuværende Styrke sammen med det Armékorps, han tidligere havde anmodet om, sandsynligvis være tilstrækkelig til at gennemføre Operationen. Men dersom derimod den nuværende Situation fortsattes, og Tyrkerne stadig var i Stand til at rette hele deres Opmærksomhed udelukkende paa Dardanelleroperationerne, saa maatte han anmode om endnu ét Armékorps.

Denne Meddelelse vilde uden Tvivl være blevet taget under Overvejelse af »War Council« med det samme, men, udtaler Rapporten, uheldigvis var der netop paa dette Tidspunkt hin politiske Krise, som resulterede i Dannelsen af Koalitionsregeringen, og der blev derfor ikke truffet nogen Beslutning før den 7de Juni. Efter Mr. Churchills Mening frembragte denne politiske Krise en uheldig Forsinkelse ved at hindre en uafbrudt Afsendelse af Forstærkninger. Sir Jan Hamiltons Telegram af 17de Maj blev holdt tilbage, indtil den nye Regering var dannet, og der blev ikke foretaget noget i Anledning af det. Mr. Asquith indrømmede, at den politiske Situation var Hovedgrunden til, at Afsendelsen af Forstærkningerne blev forsinket, men han tænkte, at der var Vanskeligheder med at skaffe Mandskabet til Veje og faa det udrustet. Kommissionen mener, at den politiske Krise var Hovedgrunden til Forsinkelsen.

I et Memorandum, som Lord Kitchener indleverede den 28. Maj udtalte han, at Vanskelighederne ved Operationerne var blevet undervurderede, og hans Undersøgelse af Spørgsmaalet konkluderede i følgende 3 Løsninger:

Kalde Expeditionen tilbage,
Om muligt søge en øjeblikkelig Afgørelse,
Fortsætte Angrebet og rykke saa meget frem, som det var muligt.

Den sidste Løsning af Spørgsmaalet var efter Lord Kitcheners Mening mest at anbefale, og Dardaneller-komiteen gav Tilladelse til en mere energisk Fortsættelse af Operationerne.

Rapporten behandler Operationerne meget udførligt og adskillige Generaler bliver kritiserede. Generalmajorerne Sir Frederick Stapford og Lindley fratraadte deres Kommandoer, og Brigadegeneral Sitwell blev fjernet fra sin Kommando paa Foranledning af en af Generalmajor Hammersley indsendt uheldig Rapport om, at han manglede Evne til at kommandere. Samme General Ham-

mersley blev 5 Dage senere fjernet fra sin Kommando efter Ordre fra »War-office«, antagelig paa Grund af Alder. I et Telegram til Lord Kitchener udtalte General Hamilton, at Resultatet af hans Inspektion af 9de Korps var ham en bitter Skuffelse.

»Der er ikke andet at gøre end at give dem (Troppeperne ved Suvla) Tid til at hvile sig og reorganisere sig, med mindre jeg tvinger Stapford og hans Divisionsgeneraler til at foretage et almindeligt Angreb, hvad de i deres nuværende Sindstilstand ikke har meget Lyst til. De er i Virkeligheden slet ikke i Stand til at foretage det.«

I sit Svar paa dette Telegram udtalte Lord Kitchener, at dette var den unge Mands Krig, og dersom nogensomhelst af Generalerne fejlede, vilde han ikke tøve med at handle hurtigt.

Kommissionen gør opmærksom paa, at det Lykønsningstelegram, som Sir Jan Hamilton afsendte til Sir Frederick Stapford, er i stærk Modstrid med hans egen Overbevisning, saaledes som denne er fastslaaet i hans Telegram om at »alt ikke stod godt til ved Suvla« ligesom General Hamiltons Korrespondance med Lord Kitchener stærkt støtter det Telegram, som General Hammersley modtog fra Overkommændoer, da han blev fjernet fra sin Kommando.

I sin Bedømmelse af Expeditionen til Galipolihalvøen, udtaler Kommissionen blandt andet, at Betingelserne for at foretage et Angreb med en Hær paa Halvøen skulde have været undersøgt i Forvejen, og en Operationsplan have været forberedt af Chefen for »The Imperial General Staff«, samt at det var »Secretary of State«s Pligt at paase, at dette var gjort. Vanskelighederne ved Ekspeditionen var stærkt undervurderede. Til Forholdene, som i Virkeligheden eksisterede efter første Angreb i April og de første Dage af Maj burde der have været taget Hensyn, saavidt muligt allerede fra første Færd.

Dette vilde have gjort det nødvendigt at undersøge og afgøre, hvorvidt Fordringerne om en saa omfattende Operation kunde stemme overens med vore Forpligtelser paa andre Krigsskuepladser. Faktisk gjorde disse Forpligtelser det umuligt i Maj, Juni og Juli at forsyne Styrken med tilstrækkeligt Mandskab, Artilleriammunition, Sprængstoffer og andet moderne Krigsmateriel.

Kommissionen besværer sig over den Forsinkelse, der efterfulgte de mislykkede Angreb efter den første Landgang, inden Forstærkninger blev sendte og Operationerne blev genoptagne, og den kritiserer alvorligt Udførelsen af disse Operationer, da de blev genoptagne. Kommissionen udtaler saaledes:

»Den kommanderende ved Suvla og en af hans Brigadegeneraler manglede Beslutsomhed og Tillid.»

»Ledelsen af den 11te Division var ikke tilfredsstillende.»

»General Hammersleys Ordre var forvirrede og hans Stabs Arbejde var mangelfuldt.»

»General Sitwell, den ældste Brigadechef, viste efter vor Opfattelse ikke tilstrækkelig Energi og Bestemthed.»

»Sir Frederick Stapford blev hemmet ved denne Mangel paa effektiv Ledelse og ved sine Troppers Uerfarenhed, men vi tror ikke, at han anvendte tilstrækkelige Midler til at holde sig selv underrettet om Operationernes Forløb.»

Efter at have gjort Bemærkninger til Meningsforskellen mellem flere af Generalerne i Løbet af Operationerne udtaler Kommissionen:

»Vi kan ikke godkende Sir Jan Hamiltons Fordømmelse af de Ordre, som Sir Frederick Stapford gav den 8de August og samme Dags Aften, og vi mener, at Sir Stapfords Vanskeligheder blev forøgede ved Sir Jan Hamiltons Mellekomst.»

Med Hensyn til Sir Jan Hamilton udtaler Kommissionen:

»Det er uundgaaeligt, at en Kommanderendes Duelighed i Krig bliver bedømt efter de Resultater han opnaar, selvom, dersom disse Resultater skuffer, hans Uheld skyldes Aarsager, for hvilke han kun for en Del er ansvarlig.«

Kommissionen anerkender stærkt Sir Jan Hamiltons personlige Tapperhed og Energi, hans tillidsfulde Natur og hans Beslutning om at vinde, ligegyldigt hvad det end skulde koste, og den indrømmer fuldstændigt de Vanskeligheder, Operationerne havde at kæmpe med, men tagende alle Omstændighederne med i Betragtning, mener Kommissionen, at det vilde have været heldigt, om han havde undersøgt Situationen, saaledes som den forelaa ved den første Landgang paa en mere kritisk Maade, upartisk havde overvejet Sandsynlighederne for et heldigt eller uheldigt Resultat, havde taget Hensyn til de Forstærkninger af Mandskab og Materiel, der kunde blive stillede til hans Raadighed og havde tilstillet »Secretary for War« en omfattende Udtalelse om Argumenterne for og imod en Fortsættelse af Operationerne.

I en supplerende Rapport gør Sir Thomas Mackenzie, idet han henviser til Operationerne i Grækenland, opmærksom paa, at flere Vidneudsagn gik ud paa, at Menneskeliv blev bortødslede ved frontale Angreb, gentagne Gange udførte af General Hunter Weston, til Trods for, at der, som det blev anført, ikke havde været tilstrækkelig Artilleriforberedelse, og at der ikke var Ud-sigt til at opnaa varige Resultater. Lord Nicholson spurgte Oberstløjtnant Wilson, om Menneskeliv var blevet ofrede for at udligne Mangelen paa Artilleri og Ammunition, til hvilket Spørgsmaal Oberstløjtnanten svarede:

Ja, Menneskeliv maatte ofres.

General Jan Hamilton indrømmede overfor Lord Nicholson, at Mennesker blev brugt i Stedet for Granater.

General Sir Jan Hamilton har overfor en Korrespondent udtalt, at han ikke havde Ret til at udtale sig angaaende Dardanellerkommissionens Rapport. Han var endnu i aktiv Tjeneste og var derfor absolut afskaaret fra under nogensomhelst Form at diskutere Kommissionens Udtalelser.

Bagge Wandels Indberetning om Bornholm 1676.

Af cand. mag. Johannes Knudsen.

I min her i Tidsskriftet 1917 (S. 269 ff.) trykte Artikel om hydrografiske Undersøgelser ved Bornholm 1676—84 fremdrog jeg en udateret og anonym «bornholmsk Lods», der i Afskrift findes indført i en af Søkortdirektør Jens Sørensens Noterebøger, og om hvilken jeg paa Grundlag af forskellige Indicier drog den Slutning, at den i Virkeligheden maatte repræsentere en Afskrift af Bagge Wandels officielle Indberetning om hans Undersøgelser i 1676. Den her udtalte Formodning kan nu siges at være blevet til absolut Vished, og for Fuldstændighedens Skyld skal jeg derfor her kortelig gøre Rede for Sagens nærmere Sammenhæng.

Efter Offentliggørelsen af min Artikel modtog jeg i Marts 1919 fra Hr. Læge M. K. Zahrtmann Meddelelse om, «at B. W.'s Indberetning fra 1676 efter min Mening foreligger, om end maaske i foreløbig Form, som Gl. kgl. Samlings Foliomanuskript Nr. 736 med Korttegnning af Ertholmene, Rønne Havn og Rhed samt Arnage. Allerede 1662, 21.—27. Juli, omrejste Oberst H. Ruse Bornholm og Ertholmene og afgav herom en Rapport, som findes i Rigsarkivets militære Kortsamling, og hvortil maa henføres forskellige Havnekort, som findes løse i samme Samling, bl. a. Arnage med Ulvsten og Sælsten, Rønne o. fl. Hans Rejse galdt at vælge Anlægssteder for Havne og Fæstning paa Bornholm.»

Ved en Sammenligning mellem det nævnte Haandskrift (i det kgl. Bibliotek) og de hos Jens Sørensen bevarede Optegnelser viste det sig ved første Øjekast, at det drejede sig om een og samme Tekst, saaledes at Jens Sørensens Afskrift kun er en noget forkortet og frit omredigeret Gengivelse af den i Gl. kgl. Samlings

Haandskrift indeholdte Beretning, med Forbigaaelse af saadanne Ting, der ikke havde direkte Interesse for Jens Sørensens Søkorttegning. Derved er netop ogsaa de faa Ting bortfaldet, som giver bestemte Holdepunkter m. H. t. Beretningens Proveniens. Jeg kan kun beklage, at jeg ikke kendte Hdskr. Nr. 736, da jeg udarbejdede min foran nævnte Artikel, da dettes Tekst i alle Henseender er at foretrække for Jens Sørensens. Grunden til, at det kunde undgaa min Opmærksomhed, er den ganske simple, at i Dr. E. Gigas's trykte Katalog over det kgl. Biblioteks Haandskrifter er dets Titel angivet i saadan Almindelighed *), at det deraf er ganske umuligt at slutte, at det kan have noget at gøre med Bagge Wandels Undersøgelse 1676. Dette skal dog paa den anden Side ikke lægges Katalogets Forfatter til Last; thi Bagge Wandels Navn er overhovedet ikke nævnt deri, og Dateringen fremgaar bestemt kun af et Sted inde i Teksten (*udi dette 1676^{de} Aar*), saa det er kun ved Kombination med andre Oplysninger, at man kan bestemme dets Oprindelse nærmere. I denne Henseende skal der, foruden hvad der er meddelt i min Artikel om den kgl. Resolution og Admiralitets Ordre til Bagge Wandel, her yderligere tilføjes, at Thomas Fincke d. 1. Maj 1676 fik Ordre til at begive sig til Bornholm som Amtmand og til at undersøge med Bagge Wandel, »som med overveje skal«, om Anlæg af en dygtig og sikker Havn (Sjæll. Tegn. 1675—77, Nr. 182), samt at Bagge Wandel 19. April 1676 fik Befordringspas fra Kbh. til Bornholm, der Landets Situation ret at observere (Sjæll. Reg. 1676—78, Nr. 175). Fincke døde allerede 1677 paa Hammershus. Naar alle disse Ting lægges sammen med, hvad der fremgaar af selve Haandskriftet, og navnlig de i J. S.'s Afskrift udeladte Stykker deraf,

*) I, S. 222: Anonymi Relation om Borrhingholms Lands Situation og Beskaffenhed, med Carter og Tegninger, efter Kongel. Ordre. s. A. [3: uden Aarstal].

kan ingen være i Tvivl om, at Haandskriftet indeholder Bagge Wandels egen Beretning. I denne Henseende har ogsaa de tre indheftede Kort Beviskraft, idet deres Udførelse, Skrifttræk og Navneforraad er ganske overensstemmende med det i min tidligere Artikel gengivne Bornholmskort, som er dateret 1676 og udtrykkelig signeret med »Bagge Wandel«.

Om Haandskriftet Nr. 736 repræsenterer Bagge Wandels Indberetning i »foreløbig Form«, som Dr. Zahrtmann antyder, eller det er at betragte som en Afskrift (maaske for Thomas Fincke?) af det originale, til Regeringen indleverede Aktstykke, skal jeg lade være usagt. I alt Fald maa, i første Tilfælde, den »foreløbige« Form antages at være saa godt som ganske identisk med den endelige; thi J. S.'s Afskrift kan næppe være foretaget efter selve Hdskr. Nr. 736, da der i dette hist og her er oversprunget Ord, som findes hos J. S., og som er af den Art, at en Afskriver ikke uden videre selv kan føje dem til*); men dog er der i alle positive Opgivelser, i Fremstillingens Orden og ofte i selve Ordlyden en fuldkommen Overensstemmelse mellem de to Redaktioner, bortset fra enkelte aabenbare Skrivefejl hos J. S.

At gennemgaa de to Tekster Punkt for Punkt og udrede deres indbyrdes Afvigelser vilde føre alt for vidt og desuden være ørkesløst. Der skal derfor kun meddeles de Stykker af Hdskr. Nr. 736, som ligefrem er oversprungne i J. S.'s Afskrift, og iøvrigt gøres et Par Bemærkninger om enkelte Uoverensstemmelser; Sidehenvisningerne gælder Optrykket af J. S.'s Afskrift i Aargangen 1917.

Det vigtigste af de udeladte Stykker er selve Titel-

*) Saaledes mangler i Hdskr. 736 ved Skildringen af Revet Blak ved Sose Odde Ordet »Skridt« efter 530, medens det findes hos J. S. Ligeledes har J. S. ved Maalene paa Hammersøens Niveau alle Steder ogsaa Omsætningen til sjællandske Alen, hvad Hdskr. 736 kun har et enkelt Sted.

siden i Haandskrift Nr. 736, der indeholder vigtige Op-lysninger og lyder saaledes:

Allerunderdanigst Relation om Boringholms Landz Cituads oc beskaffenhed, som ieg saa wit mullig. effter Ordre, nødwendig obseruert haffuer.

Først haffuer ieg delinert och afridzt følgende General Siøe oc Landcort offr: Boringholm oc Erdtholmene med følgende Relation der ofuer. [Reproduceret i min Artikel i Aarg. 1917].

Der nest en Afrids paa Ertholmene allene.

Item Afridtz paa Røne Reyd oc Hafn.

En Afridtz paa Arn Agers beskaffenhed. [Disse tre Kort sidder i Hdskr.]

En Forklaring huor høy Hamershussis Siøe ehr offuer den Salte Siøe, oc der kunde gløris Hauffn. [1917, S. 283].

End effter Hans Kongl. Maytts Ampt-Mand offuer Boringholm Welb. Thomas Fincke til Leyregaard hans Velb. befaling hafuer ieg teignet:

En Søe cart med fulde Compasstræger begribende Falsterbo, Cimbrishaufn. Boringholm, it støke af Lante Rygen, Vdi huilken Adelærs Rif er aflagt. [Reproduceret i min Artikel i Aarg. 1917.]

En Søe Cart med fulde Compasstreger, vdi huilke begribes Falsterboe, Christianopel, Den Pomerske Cust, Stralsund oc Lante Ryen, Vdi huilke oc findis Adelærs Rif, oc Bielkes Rif, som hr. Admiral Bielke har obseruert. [Er mig ikke bekendt].

Heraf fremgaar altsaa for det første det nære Forhold mellem Relationens Forfatter og Amtmand Thomas Fincke. Og dernæst vil man ved Sammenligning let se, hvor nøje Nr. 1 og 4 af de nævnte Kort svarer til de to i min Artikel 1917 reproducerede, der begge er daterede 1676 og signerede Bagge Wandel.

S. 274, L. 6 f. o. »bestaar i 4 Hæreder«; Hdskr. 736 har her:

Den er fordelt vdi 4 Herrider oc En Bierk; Nemlig: den Norder, Øster, Synder oc Wester Herit, oc Allinge Bierk; Røne, Hasle, Sunik, Nex, Aa Klerkeby er Købstederne.

S. 274, L. 17 f. n. 736 har ogsaa »besyden«, hvor man kunde vente »benorden«.

S. 274, L. 12 f. n. »Broers Reef«; 736 tilføjer: »kaldis oc Salthamers Rif« [jfr. Kortet over Bornholm!].

S. 276, L. 2 f. o. »ONO., vide Sand Grund«. 736: »ONO. Winde, Sand Grund«.

S. 276, L. 4 f. o. »Gilde«; 736: »Ende«.

S. 276. Stykket om Nexø Reed og det paafølgende om fersk Vand for Kongens Skibe er saa forkortet, at det maa gengives i sin Ordlyd:

Begieris Ankeri for Nexø, da seyle sig St. Boels Kierke, som har en stump torn oc stor offuen i Landet fra Nexø kierke, med Nexø Kierke offuerens, saa komer de at staae imellem W. og W. t. N. eller oc 5 grad af Compasets Circumperentia benøiden Wester, eller oc at den store Pofelbom eller Træ bringis med St. Boels kierke offuer eens: eller dito Boels Kierke lidet Synden Nexø Kierke, oc sette da vdj samme Merke paa 20 à 23 Fadme dybt, Leer Grund, ellers er der paa andre Pladzer Steen grusede grund. Men smaa Skiberum kand sete paa bem[cld]te Merke paa 10 eller 9 Fadem, Leergrund iblant.

Om fersk Wand til den kongelige Flaade.

I Sandvig af Hamerssø, Rønne, Nexø oc Svanike er bequem nok at faa fersk Wand, men ike saa bequæm fra Hassel. Men ved St. Salemons Capel ved Hameren hos Søen er en herlig fersk Kilde at faa Wand af. Dog saa meget at den kand tilstreke.

Herforuden hafuer den Høyædle oc Welbohrne Herre hr. Gouverneur Thomas Fincke til Leyregaard etc. vdj dette 1676^{de} Aar, siden hans Ankomst, anlagt paa Hamershus en kostelig Ny Haffue, huor vdj af den Harde Klippe af Hans Welbhed ehr practicert en kostelige Ny Brønd, som aldrig Verit hafuer, vdj huilken er 4 $\frac{1}{2}$ Siælantz Allen fersk Wand, Och om det den enne Afften blef reen udøest, saa er den dog om Morgenen fuld igen.

S. 277. I sin Karakteristik af Bornholmerne siger 736, at de er »et godt Slags Folk«, men at »en Del af dem gærne vil krægle (klamres)«, med mindre H. K. M. Amtmand med sin gode Conduit og Forstand veed saadant at forebygge.

S. 277, L. 7 f. n. »Ø. 2 Gr. N.«; her fortsætter 736:
 »og fra Svanike og did NO., en halv Streg østligere.«

S. 278, L. 8 f. o. 736 har her: »lidet nordligere
 end Vester ligger Fløyen, som er en blind Skær, 3
 Fadem under Vandet«.

S. 278, L. 14 f. n. »Skuden«; 736: »Kulden«.

S. 278, L. 8 f. n. 736: »Snarkerne«.

S. 279, L. 12—13. 736 har »Pøtter«, d. v. s. Pytter
 (og udelader »eller Vandflasker«), og »Brændeved« i St.
 f. »Brendeivin«, hvad jo ogsaa lyder rimeligere.

S. 280, L. 17. 736: »deres Curs falder ret StW.
 tæt ved Kirkeholmen ud«.

S. 280, L. 8 f. n. 736: »sidst paa Aaret«.

S. 283, L. 1 f. o. »og fra samme blinde Klippe til
 Arnagers Revs SO. Ende er mest 8, 7 og 6« Fv.

Herefter kan altsaa Listen over eksisterende Bagge
 Wandel'ske Kort*) forøges med de 3 sirlige Tegninger,
 der sidder i Haandskrift Nr. 736, nemlig, som nævnt:

- 1) Ertholmene
- 2) Rønne Red og Havn
- 3) Arnager.

*) Jfr. min Artikel »Bagge Wandels Korttegnings« i Tidsskr. f.
 Søvnæsen, 1917, S. 413 ff.

Marinen paa Rigsdagen.

Under Behandlingen af Finansloven har man fra alle Sider været enige om, at de militære Udgifter skulde nedsættes, men det nævnes ikke, hvor disse Nedsættelser skal komme, undtagen angaaende Fæstningens Nedlæggelse (Forhandlingen derom vil komme senere). Fra radikal og socialdemokratisk Side hævdes det, at »Folkenes Forbund» vil sætte en Grænse opad for Rustningernes Størrelse i de forskellige Lande, men nedad vil der være fri Bane.

Iøvrigt er der talt meget om »Affairen Lütken» samt Forsvaret i 1914, og da disse Sager bedst belyses gennem J. C. Christensens Svar, skal dette aftrykkes:

J. C. Christensen: Jeg havde ikke tænkt mig, at jeg skulde tale her under denne Finanslovbehandling. Vort Parti har jo sin Ordfører, og hans Betragtninger over Finanslovsforslaget kan jeg i enhver Henseende henholde mig til. Men som ærede Medlemmer forlængst har lagt Mærke til, er de Lütkenske Samtaler meget stærkt dragne ind under denne Forhandling. Det er det, som har givet mig Anledning til at begære Ordet, som jeg nu faar, da min Tur kommer. Jeg vilde maaske ikke have begæret Ordet, hvis ingen anden end de Radikales Ordfører (Slengerik) havde udtalt sig om denne Sag; thi jeg fik nærmest den Opfattelse af den ærede Ordfører, at han benyttede Sagen til at forherlige sit Ministerium med ud fra den gamle Betragtning, at ens Lys brænder brillant, naar alle andre bliver slukket. Men da det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen) ogsaa tog Sagen op, og det med en Kraft, som om han mente at staa overfor døvstumme, da hans Partifælle, det ærede 17. Medlem for

Hovedstaden (Vilhelm Rasmussen) ligeledes tog den op og mente, at der var Uoverensstemmelse mellem mine Udtalelser under Forsvarslovenes Behandling og min Stilling i denne Sag, og da endelig det ærede Medlem fra Næstved (Andreasen) kraftigt, ved Afbrydelser, udtalte, at vi slet ingen Brug havde haft for disse Samtaler, har jeg ment, det var rigtigt at tage Ordet.

Jeg vil da først gøre opmærksom paa, at hele den Belysning, man fra radikal og socialdemokratisk Side søger at kaste over disse Samtaler, er urigtig. Jeg maa protestere mod denne Belysning og mod den Opfattelse, man gør gældende. Thi skal disse Samtaler og det hele forstaas ret, maa det ses ud fra den Tid, hvori disse Samtaler fandt Sted, og ud fra de Forhold, hvorunder de fandt Sted. Man maa tage Hensyn dertil, hvis man skal forstaa hele Stillingen.

Forholdet mellem Danmark og Tyskland i Begyndelsen af dette Aarhundrede var saadan, at Tyskland saa paa os med den største Mistænksomhed. Man siger, at det er en psykologisk Erfaring, at en Mand kan tilgive den, der gør Uret mod ham, men at han derimod ikke kan tilgive den, han selv gør Uret imod; og jeg tror, det samme gælder for Nationer. Jeg tror, at Tyskland netop har haft noget af dette. Thi i alt Fald siden 1864 har det set paa Danmark med den største Mistænksomhed. Der har ikke været nogen Grund til denne Mistænksomhed; navnlig i de Aar, der her er Tale om, var der absolut ingen Grund til en saadan Mistænksomhed. Men den fandtes alligevel, vel sagtens ud fra denne Samvittighed. I de sidste Dage har vi haft Vidnesbyrd om, at ogsaa andre end jeg har haft Forstaaelsen af, hvorledes det saa ud den Gang, hvorledes Tysklands Stilling og Opfattelse overfor os var. I de sidste Dage er nemlig Minister H. P. Hanssen blevet afhørt som Vidne ved Retten, og der har han netop stærkt peget paa den stærke Mistænksomhed, der var i Tyskland overfor os. Minister

H. P. Hanssen udtalte som Vidne: »Danmarks farefulde Stilling i de første Aartier af dette Aarhundrede er yderligere blevet klargjort under de sidste Maaneders Drøftelser. Jeg erindrer blot om Generalstabschef Moltkes Udtalelser til Kaptajn Lütken«. Og han fortsætter: »I Tyskland rejste indflydelsesrige Kredse i disse Aar Krav om, at Danmark skulde besættes af tyske Tropper, saa snart det første Kanonskud lød i den kommende tyske Krig. Jævnside dermed krævedes der lidenskabeligt en Skærpelse af Tvangsstyret i Nordslesvig«. Hvis jeg ikke havde den faste Overbevisning, at Minister H. P. Hanssen her saa rigtigt og udtaler sig fuldkommen i Overensstemmelse med Virkeligheden og Forholdene som de var, skulde jeg ikke have citeret dette. Men Forholdene var saaledes.

Det maatte derfor for enhver, der kunde se, at Forholdene var saaledes, være magtpaaliggende at faa dem ændret. Og da Generalstabschef Moltke havde udtalt sig i en Retning saa vi tydelig kunde se, at hele denne Mistænksomhed overfor os var til Stede, at Tyskland mente, at vi laa paa Lur for ved paakommende Lejlighed at slutte os til dets Fjender og falde det i Ryggen, at vi, som han sagde, laa paa Spring, maatte vi finde det nødvendigt at gøre, hvad vi kunde, for at sprede denne Mistænksomhed. Jeg har selvfølgelig Ansvaret for at disse Samtaler fandt Sted.

Moltke udtalte i Samtalen den 18. Februar følgende — jeg anfører nogle faa Citater for at vise, hvorledes det klart nok fremgik af hans Udtalelser, at han mente, at Danmark laa paa Lur, og at vi ikke vilde kunne eller ikke vilde holde os neutrale —: »Men een Ting vil jeg sige Dem rent ud: Gaar De med England, tillader De England at benytte Deres Territorium, eller yder De kun en fingeret og utilstrækkelig Modstand, ja, saa er det min Overbevisning, at Danmarks sidste Time er slaæet; den offentlige Mening i Tyskland vil fordre, at

der gøres Ende paa Danmark«. Endvidere sagde han: »Jeg gentager for Dem paa det alvorligste: Optræder De tvetydigt, saa behandler vi Dem som Fjender, og saa tror jeg sikkert, at det er ude med Danmark, hvorledes det saa ellers gaar«. Under denne Samtale var det, at Generalløjtnant v. Moltke kom frem med Tanken om, at Tyskland skulde støtte os i Tilfælde af, at vor Neutralitet blev krænket og vi blev angrebet fra anden Side. Han mente, at der kunde træffes Aftale om saadan Støtte, og han sagde: »Vore Generalstabe kunne jo godt aftale hvorledes vi skulle samvirke, dersom England vil tvinge Dem. Vi kunne godt hjælpe Dem med store Kanoner og lignende. En Aftale mellem de to Generalstabe binder jo ikke Regeringerne. Bliver der ikke Samvirken politisk, saa falder Generalstabenes Aftale bort af sig selv. De kunne jo ikke politisk binde deres Regeringer.

Det var denne Udtalelse, som gav Anledning til, at Instruksen fik den Ordlyd den fik, at den kom til at lyde paa, at en Militærkonvention kunde vi ikke gaa ind paa. Vi ønskede nemlig ikke at træffe Aftale af den Art. Jeg maa maaske sige, at det forbavser mig, at vi under denne Forhandling har kunnet høre Udtalelser om, at der endogsaa tænktes paa at slutte Alliance med Tyskland. Det har selvfølgelig ikke et Øjeblik været Tanken fra nogen Side. Jeg tror ogsaa, at der i et af Generalløjtnantens Breve til Lütken i Blaabogen staar: Det er en direkte Løgn, naar der siges, at vi har ført Samtaler om en offensiv Alliance mod England, noget saadant har der selvfølgelig slet ikke været Tale om. Det, Moltke stillede i Udsigt, var en Aftale om Hjælp fra Tysklands Side i Tilfælde af, at vor Neutralitet blev krænket af England. Men selv saadan Aftale fandt jeg kunde rumme Fare, og derfor fik Instruksen den Ordlyd, den fik. Den var i Virkeligheden et høfligt Afslag paa det Tilbud, og den blev ogsaa opfattet saaledes af v. Moltke. Han udtalte nemlig straks, da han havde faaet Instruksen, at

han kunde godt forstaa, at Danmark ikke ønskede en Militærkonvention. Det hjælper da lidet, at man nu, 12—14 Aar efter, kommer og vil lægge en helt anden Forstaaelse ind i det. Heldigvis forstod Moltke det, som det skulde forstaaes, og det er dog Hovedsagen. Det er dog Resultatet, det kommer an paa, og den Mand, som skulde have med det at gøre — han forstod det. At et æret Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen), et æret Medlem fra Næstved (Andreasen), et æret 17. Medlem for Hovedstaden (Vilhelm Rasmussen) eller et æret 6. Medlem fra Ribe Amt (Valdemar Nielsen) ikke forstaar det, faar være det samme.

Dernæst har man lagt megen Vægt paa en Udtalelse af Kaptajn Lütken, for megen Vægt, thi den er i Virkeligheden kun et stærkt Udtryk for Modvillien mod at komme i Krig med Tyskland. Og man maa erindre, at Kaptajn Lütken slet ikke kunde træffe bindende Aftale; det var ikke hans Sag. Desuden maa man sige sig selv, at herom kunde der slet ikke træffes Aftale her hjemme fra. Det Spørgsmaal, hvem der blev vor Fjende, laa til Dels i Tysklands Haand. Den, der forsættelig krænkede vor Neutralitet og hindrede os i at holde vort Territorium frit, han blev vor Fjende. Nej, det, det gjaldt om, var at overbevise v. Moltke og derigennem tyske militære Kredse om, at hvis Tyskland lod Danmark være i Fred under en kommende Krig, saa vilde vi ikke ligge paa Lur for at falde Tyskland i Ryggen, men vi vilde tværtimod forsvare vor Neutralitet, forsvare vort Territorium mod at blive krænket af den ene Part og brugt af denne mod den anden.

Saaledes er Forholdet. Jeg kan selvfølgelig ikke sige noget synderligt nyt om denne Sag — det ligger i Tingenes Natur —, naar jeg har haft Lejlighed til at afgive Erklæring om den og har været tilkaldt til Møde i Militærkommissionen, og naar der derom er optaget en Protokol som er trykt og afleveret til Rigsdagen og Offentligheden.

Saa har man bebrejdet mig, at jeg har holdt denne Sag hemmelig. Det var navnlig det ærede Medlem fra Fredericia (L. Rasmussen), der stærkt bebrejdede mig dette. Han mente nu, at jeg overhovedet ikke kunde have nogen Hemmelighed, alt skulde foregaa offentligt for Rigsdagen, for Folket og for Ministrene; der maatte ikke være Hemmeligheder. Nu har jeg mine stærke Tvivl om, at man i Fremtiden vil kunne indrette sig saaledes, at der ikke bliver ført hemmelige Samtaler, enten det nu er om Forsvarsforhold, Handelsforhold eller hvad ellers. Jeg har mine stærke Tvivl om, at Diplomatiet eller Landenes Regeringer i det hele taget i Fremtiden vil kunde indrette sig paa, at der ikke maa føres hemmelige Samtaler. Men jeg skal ikke disputere med nogen om den Ting, jeg vil lade Fremtiden passe sig selv i saa Henseende. Men eet vil jeg sige, og det er, at i de Aar, her er Tale om, altsaa for 13—14 Aar siden, kunde saadanne Samtaler ikke føres for aabne Døre. Forholdet var ikke saaledes mellem Danmark og Tyskland og i det hele taget her i Europa, at saadanne Samtaler kunde føres for aabne Døre; det vilde kun have voldt Skade, hvis man var begyndt paa det. Og jeg maa sige, at Forholdene herhjemme var heller ikke saaledes, at vi under Behandling af Forsvarslovene i 1909 f. Eks. kunde have draget disse Samtaler frem. Ærede Medlemmer, som den Gang sad paa Rigsdagen, behøver bare at tænke over Stillingen, som den var den Gang, og spørge sig selv: Kunde det virkelig have ladet sig gøre at fremføre Samtalerne den Gang, uden at der var sket Skade derved? Det kunde det ikke. Selv om det var sket i Udvalg, vilde det hurtigt have sivet ud til Offentligheden og vakt en Diskussion ikke alene her i Landet, men ogsaa andetsteds, som havde kunnet gøre Skade. Hvad det vil sige at møde i et Udvalg med saadanne Ting, har vi faaet Bevis for i det, der er sket i Militærkommissionen, hvor Ministeren mødte overfor Kommissionen og overfor

til Kommissionen tilkaldte Mænd og erklærede: Det er farligt, at det offentliggøres, det bør være hemmeligt — og der desuagtet har været Medlemmer i Kommissionen eller blandt de tilkaldte, der har sagt til sig selv: Det kan godt være, det er farligt, men jeg gaar nu ligegodt ud og fortæller det. Man kan efter dette sige sig selv, at naar saaadant noget skal meddeles Rigsdagen eller i Udvalgsmøder, kan man ikke vente, at det kan holdes hemmeligt.

Man har saa sagt: Ja, men du burde have forsvaret det nuværende Ministerium, naar det blev angrebet for Tyskerkurs, du burde ikke have fundet dig i, at den Slags Angreb fandt Sted. Herom vil jeg ogsaa gerne gøre nogle Bemærkninger. Under hele Krigen har jeg optraadt overfor Ministeriet og overfor Offentligheden og overfor mit Parti paa den Maade, at jeg paa ingen Maade har bebrejdet Ministeriet, at det førte Forhandlinger saavel til den ene som til den anden Side. Tværtimod, jeg har ment, det var rigtigt, at Ministeriet orienterede sig saavel mod Syd som mod Vest; og hvor jeg har truffet Mistro i den Henseende, har jeg søgt at bortlede den og gjort mit til en rigtig Forstaaelse. Og da Samtalen paa Smedelinien ogsaa blev nævnt, vil jeg sige, at efter den Samtale, hvis Resultat jeg var meget tilfreds med — jeg tror ogsaa, jeg takkede Ministeren, da jeg forlod ham, fordi jeg var fuldkommen enig med ham i hans Opfattelse, og navnlig takkede jeg ham, fordi han lovede at have sin Opmærksomhed henvendt paa det sønderjyske Spørgsmaal, naar Lejlighed gaves —, efter at denne Samtale havde fundet Sted, meddelte jeg netop mine Venner paa Rigsdagen, at der ikke var nogen Grund til at tvivle om, at Ministeren havde Sans for det sønderjyske Spørgsmaal, hvad mange havde tvivlet om. Nu har jeg nok lagt Mærke til, at mine Ord ikke saa gerne bliver troet fra den Side, men jeg kan opfordre de Herrer til at henvende Dem f. Eks. til dette Tings højtærede For-

mand, saa vil De faa Besked paa, at det er sandt, hvad jeg siger. Derimod har jeg ikke i det sidste Aarstid kunnet tage Ministeriet i Forsvar, naar det i Pressen er blevet angrebet ud fra Beretninger som dem fra Regeringspræsident Adler i Slesvig, fra Breitscheidt, og hvad de nu hedder, de, som har givet Meddelelser om Forstaaelser og Samtaler, der skal have fundet Sted. Det har jeg ikke kunnet gøre, fordi jeg ikke har kendt noget dertil, og jeg har her savnet Ministeriets Redegørelse for, hvorledes den Ting hang sammen. Det er kun ganske tamme Dementier, jeg har set i Bladene fra den Side.

Endelig har man bebrejdet mig, at jeg ikke den 5. August 1914 talte om de Lütkenske Samtaler. Det fandt jeg ikke, der var nogen Grund til, fordi Forudsætningen under Forhandlingerne den 5. August — i alt Fald under den Del, hvor jeg var til Stede, og det har sikkert været det samme hele Tiden — var den, at Danmark skulde holde sig neutral og ikke holde med den ene Part imod den anden, og det var jo netop det, de Lütkenske Samtaler var gaaet ud paa. Jeg fandt ikke, at der var nogen Grund til at nævne dem, og da vi siden har faaet at vide, at Ministeren meget godt kendte disse Samtalers Indhold og heller ikke fandt Anledning til at nævne dem den 5. August, synes jeg ikke, den Bebrejdelse har saa meget paa sig.

De Foranstaltninger, der fandt Sted efter 5. August, nemlig Mineudlægningen i Store Bælt, var jo sikkert et kraftigt Brud med det radikale Ministeriums Opfattelse af vore Forsvarsforhold, saa kraftigt et Brud, som overhovedet kan tænkes, thi naar Ministeriet lagde Miner ud i Store Bælt og selvfølgelig gav Ordre til, at Minespærringen skulde forsvares mod enhver, ligegyldigt om han maatte komme fra Nord eller fra Syd, der vilde forsøge at forcere den — naar Ministeriet gjorde dette tvært imod sine tidligere Teorier, saa er det forstaaeligt nok, at man fra tysk Side maatte opfatte det som en Sikker-

hed. Tyskerne havde jo nemlig tidligere haft Tvivl om vor virkelige Neutralitetsvillie og har vel heller ikke kunnet undgaa at have Tvivl derom; naar de saa, at det radikale Ministerium og dets Tilhængere stadig talte om Unytten af et Forsvar, talte om, at Forsvaret skulde indskrænkes — Socialdemokraterne endogsaa til ingenting, Afvæbning, og de Radikale til en Slags Politivagt, saa er det temmelig sikkert, at man fra tysk militær Side har set med Mistænksomhed paa en saadan Udvikling. Naar man da saa det modsatte, naar man saa Mineudlægningen og saa, at den selvfølgelig, hvad man, saa vidt jeg ved, ogsaa fik Bekræftelse paa ad praktisk Vej, var ledsaget af Befaling til at afvise enhver, der vilde forcere Spærringen, er det rimeligt, at det i Tysklands militære Kredse skabte Tillid til, at vi virkelig vilde være neutrale. Og Mineudlægningen kunde jo i Virkeligheden forsvareres overfor Vestmagterne ved, at vi befandt os i en Tvangssituation inde under de tyske Kanoner. Det er jo ogsaa gaaet godt med den Ting, men det er min Overbevisning, at hvis vi ikke i 1909 havde faaet de Love, hvorefter vi kunde foretage de Rustninger, der blev foretaget, vilde det ikke have været muligt at opretholde den Tro i Tysklands militære Kredse, at det virkelig var vor Alvor, at vi vilde være neutrale. Og det var jo det, det kom an paa, at den Tro kunde blive opretholdt. Det kunde ikke ske alene ved Samtaler, det maatte ogsaa ske ved Handling. Det er min Overbevisning, at hvis de radikale og socialdemokratiske Partier i 1909 havde faaet deres Villie, vilde Danmark have været udsat for at blive betragtet som et Land, der ikke vilde værges sit Territorium mod at blive brugt af en anden Magt, og som et Land, hvis Forsvar kun var fingeret; og hvad der saa var sket, det havde Generalstabschef v. Moltke tydelig nok sagt.

Jeg viger selvfølgelig ikke tilbage for at tage Ansvaret for, hvad der skete ved Samtalerne i 1909, og jeg gør det saa meget mindre, som det er min Overbevisning, at hvis det ikke var sket, havde det set ilde

ud her trods alle Protester fra anden Side i saa Hen-
seende. Derfor kunde der, naar det ærede 17. Medlem
for Hovedstaden (Vilhelm Rasmussen) sagde, at ethvert
Medlem indenfor Venstre skulde spørges Mand for Mand,
om de billigede denne Instruks, være meget mere Grund
til at sige: Lad os spørge de Herrer fra socialdemokra-
tisk og radikal Side Mand for Mand, om de virkelig nu
billiger den Optræden, som de viste i 1909, da de fak-
tisk vilde lade Danmark henligge med et Forsvar, der
af alle maatte betragtes som fingeret. Det var efter min
Mening en hasarderet Politik, man den Gang førte fra
de Sider.

Nu kan der siges: Ja, men de gjorde det, fordi
 de ikke vidste bedre; de troede, at vi ikke her i Europa
 vilde faa Krig, eller i alt Fald, at der meget vanskelig
 vilde komme Krig her i Europa. Og det var vore radi-
 kale Partier ikke de eneste, der troede, den Slags Op-
 fattelser har man ogsaa fundet udenfor Danmark. Besyn-
 derligt nok for Resten, thi man kunde næsten sige sig
 selv, at naar Magterne rustede saa stærkt, som de gjorde,
 og skabte et Militærapparat af det Omfang og af den
 Styrke, som Tilfældet var, vilde der komme en Dag, da
 man vilde blive simpelt hen nødt til at prøve Apparatet
 fordi det ikke være muligt at opretholde det længere,
 og man maatte lade det briste eller bære. Og ud fra
 den Betragtning var det ogsaa, at vi andre saa, at den
 Krig maatte komme; hvornaar kunde vi ikke sige, men
 den maatte komme; fordi en Afgørelse maatte der til. Vi
 kunde selvfølgelig heller ikke se, at den vilde faa saa vold-
 somt og saa langvarigt et Forløb, som den fik.

Nu kunde man sige, at i 1909 kunde de radikale
 Partier maaske ikke vide, at Faren var saa overhængende.
 Men vi har jo faaet at vide, at fra 1910 af har Mini-
 steriet kendt i alt Fald de Lütkenske Samtaler, og saa
 forstaar jeg ikke ganske, at man med Kendskab til disse
 har kunnet lukke Øjnene for Tidens Alvorlighed, og jeg

forstaar ikke rigtig, at man har kunnet opretholde den Spot, som man i 1909 forsøgte overfor det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard), da han udtalte, at han var kommet paa en Plads, hvor han havde Lejlighed til at se adskilligt, som han ikke hidtil havde set. Det tog man jo spottende paa her. Og i 1910 og derefter opretholdt man sin spottende Stilling, fastholdt den; og den højtærede Statsminister har jo været ude at tale og sagt, at nu var han ogsaa kommet paa en ophøjet Plads, men han kunde ingenting se, han saa ikke noget af dette farlige. Det forstaar jeg ikke. Den højtærede Statsminister har altsaa kunnet gennemlæse Referatet af de Samtaler, uden at det har gjort noget som helst Indtryk paa ham. Det forstaar jeg ikke.

Naa, men de Aar er gaaet, og vi er sluppet heldigt. Vi har faaet vore store Saar, forsaauidt som vi ogsaa har lidt under Krigen. Men vi er alligevel sluppet heldigt, og jeg maa sige, at hvis det højtærede Ministerium aabent havde erkendt efter 1914, at de havde set forkert i Forvejen, saa skulde i alt Fald jeg ikke have staaet og bebrejdet dem noget. Der var adskillige af deres Meningsfæller, som allerede i 1914 straks efter Mineudlægningen sagde: Vi har taget fejl, vi har set forkert paa Stillingen. Men se, det kunde det højtærede Ministerium ikke bekvemme sig til at sige.

Men nu er det jo forbi, og saa spørger man: Hvad nu, hvad skal der nu ske? Det tales der ogsaa om, og herom vil jeg gerne gøre et Par Bemærkninger. Jeg vil da sige, at nu, efter at Krigen er forbi, føler vi vist alle her i vort Fædreland en Lettelse, idet det staar klart for os, at det Tryk, vi har været under lige siden 1864, er ved at vige bort fra os. Vi kan tale friere nu, der er ingen, der kommer og siger: Hvad bad den Præst om i Kirkebønnen; hvad staar der dér og dér i jeres Aviser og i jeres Bøger? Der er blevet friskere Luft for os, vi kan aande friere, og det er jo et stort Gode, som vi selvfølgelig er taknemmelig for.

Det er ogsaa min Overbevisning, at det Tyskland, som vi har kendt forud for 1914, nemlig det preussiske Tyskland, vanskelig kommer igen. Derimod tror jeg nok, at det tyske Folk rejser sig igen, det er alt for dygtigt, alt for handlekraftigt, alt for sparsommeligt til, at det skulde gaa til Grunde, og det kan da heller ingen ønske. Men jeg tror ikke, det preussiske Tyskland kommer igen, og derfor kan vi aande friere. Og vi kan aande friere, fordi der i Virkeligheden efter mit Skøn er stærk Stemning rundt om i Verden for dette Folkenes Forbund, som er vedtaget ved Fredsslutningen. Der er stærk Stemning derfor, og jeg tror, der i denne Traktat om Folkenes Forbund ligger en Spire til en bedre Fremtid for Folkene. Men selvfølgelig ogsaa kun en Spire, thi der skal en hel Udvikling til, inden det kommer ret til Blomst.

Her vil jeg gerne sige, at det skulde være meget forkert, hvis man her opfatter § 8 i Traktaten om Folkenes Forbund som en Bestemmelse, der giver de Lande, som tiltræder Folkenes Forbund, Ret til uden videre at slette af deres Militærudgifter saa godt som alt; det gør denne Paragraf ikke. Vi er jo klare over, her i vort Land, at vi vil tiltræde Folkenes Forbund. Det har Ministrene udtalt sig for, og jeg har ikke hørt nogen udtalt sig for andet, og vore nordiske Brødre vil ligeledes tiltræde Folkenes Forbund. Og naar man tiltræder dette Forbund, er det med det ligesom naar den enkelte Person gaar ind i en Forening; han maa betale sit Kontingent til Foreningen; der gives, saa vidt jeg ved, ingen Foreninger, hvor man kan træde ind og faa alle mulige Fordele, men slet ikke have den mindste Møydelse at bringe. Vi skal selvfølgelig ogsaa, naar vi træder ind i dette Forbund, betale, hvad det koster at komme ind, vi skal yde vort Kontingent. Og Artikel 8 taler godt nok derom, den taler ikke alene om en Maksimalgrænse for Militærudgifterne, saaledes som det er blevet sagt, og saaledes som jeg ogsaa har set, at den højt-

ærede Statsminister har udtalt; den taler ikke alene om en Maksimalgrænse, men den taler sandelig ogsaa om en anden Grænse. Den taler om to Grænser, den taler om, at af de Medlemmer, som træder ind i Folkenes Forbund, kræves der en Indskrænkning af de nationale Rustninger til den laveste Grænse, som er forenelig med den nationale Sikkerhed og med Haandhævelsen ved fælles Virksomhed af de mellemfolkelige Forpligtelser. Hvad nu den nationale Sikkerhed angaar, saa kan vi vel selv dømme om den; men hvad Haandhævelsen ved fælles Virksomhed af de mellemfolkelige Forpligtelser angaar, maa man gaa ud fra, at Raadet, Delegeretforsamlingen, maa have sin Mening derom. Og den laveste Grænse for et Lands Militærvæsen, som er forenelig med Haandhævelsen ved en saadan fælles Virksomhed af de mellemfolkelige Forpligtelser — denne Grænse kan vi ikke ensidig fastsætte, den maa fastsættes ved Forhandling med Raadet og ved Afgørelse fra Raadets Side. Men naar den er fastsat, og naar vi har indrettet os derpaa, er der ogsaa en Maksimalgrænse, som Landene ikke maa overskride, og jeg er overbevist om, at vi i vort Land ikke i noget Parti vil have nogen Fristelse i den Henseende, og jeg er ligeledes overbevist om, at det fra Venstres Side er et Ønske, at vi kommer saa langt ned som muligt. Jo flere Millioner der kan spares, naar vi træder ind i Folkenes Forbund, desto glædeligere er det for os. Men vi vil ikke gøre Forsøg paa at bilde Folket ind, at vi kan træde ind i Folkenes Forbund, uden at der er en Ydelse, som skal gives, en Minimalgrænse, hvorunder vi ikke kan komme. Hvis man siger noget andet, hvis man rejser omkring og taler om, at her er kun en Maksimalgrænse, man kan blive ved at nedsætte og nedsætte, giver man ikke en sand og redelig Oplysning overfor vort Folk, og det har Folket Krav paa.

Saa siger man: Men noget er der vel dog, som kan gøres nu straks, der er vel nogle Nedsættelser, der kan

finde Sted straks, saa at vi ikke behøver at afvente Afgørelsen fra Folkenes Forbunds Raad. Her maa jeg sige, at jeg tror ogsaa, der er noget, som kan gøres straks, og jeg vil henvise til, at ifølge Loven af 1909 om Befæstningsanlæg hedder det i § 3, at i 1922 inden den 31. Marts vil de nuværende Befæstningsanlæg omkring København, Landbefæstningen, alle de Anlæg, som ikke kommer ind under Søbefæstningen, være at nedlægge, Arealerne skal overgives til Finansministeriet, og Kanonerne skal føres ind i Beholdningen. Her staar nævnt, hvad det er, der kan nedlægges til den Tid: Vestenceinten, Husumenceinten, Oversvømmelses anlæget, Glad-saksefortet, Bagsværdfortet, Lyngbyfortet, Fortunfortet, Tinghøjbatteriet, Buddingebatteriet, Vangedebatteriet, Gentoftebatteriet, Bernstorffbatteriet, Vestre og Østre Ordrupkratbatteri og Christiansholmslinien undtagen Hvidørebatteriet. Da vi forhandlede om denne Lov, ønskede jeg og stillede Forslag om, at det kunde ske allerede i 1918, jeg mente ikke, det vilde være nødvendigt at opretholde disse Foranstaltninger til 1922. Imidlertid ønskede man fra Landstingets Side at beholde dem til 1922 eller endnu længere, og der blev altsaa en Overenskomst derom, saaledes som den her er vedtaget. Det er min Tro, at der vilde slet ikke ske nogen som helst Skade ved, at vi traf Foranstaltninger til Nedlæggelse af disse Anlæg allerede nu samtidig med Ophævelsen af Bestemmelserne i Hærloven om Artilleribatailloner og uden nu at oprette en Afdeling Feltartilleri. Det vilde i alt Fald være et Skridt i den Retning, i hvilken Ønskerne gaar, nemlig i Retning af Indskrænkning af vort Militærvæsen, men jeg er noget betænkelig ved at gaa videre, indtil vi faar nogen Besked fra Folkenes Forbunds Raad om, hvad Minimalgrænsen er. Imidlertid er det Spørgsmaal, som skal forhandles dels i Militærkommissionen, dels eventuelt paa Rigsdagen, og det maa man se at komme til Rette om, men det er altsaa noget af det, som kommer til at ligge for.

Forsvarsministeren (P. Munch): Den Tale, som det ærede Medlem fra Ringkøbing (J. C. Christensen) holdt, indeholdt forskellige Udtalelser, som jeg vil have Grund til at komme tilbage til, naar jeg senere under denne Forhandling faar Ordet. Men der er et Par af det ærede Medlems Udtalelser, som jeg ønsker at knytte nogle Ord til allerede i Dag. Det ærede Medlem udtalte sig om et Forslag, der af mig er tilstillet Militærkommissionen, og som er til Behandling i Partiernes. Forslaget har en rum Tid været i Militærkommissionen, og i nogen Tid har jeg afventet Partiernes Svar. Jeg har nu i Dag gennem det ærede Medlems Udtalelser faaet et Svar, hvorigennem jeg kan slutte mig til, hvordan Partiet Venstre vil stille sig overfor dette Spørgsmaal, og jeg kan kun udtale min Glæde over, at Partiet Venstre altsaa maa antages at ville slutte sig til det af Ministeriet stillede Forslag om en øjeblikkelig Nedlægelse af Københavns Landbefæstning og de forskellige Foranstaltninger, som staar i Forbindelse dermed.

Naar det ærede Medlem dertil knyttede nogle Bemærkninger om, hvorledes vi skulde stille os i den kommende Tid med Hensyn til vort Militærvæsen, skal jeg hertil i Dag kun gøre den Bemærkning, at det er uomtvistelig rigtigt, at der fra Folkenes Forbunds Side ifølge Forbundspagten er Adkomst til gennem Forhandling med de enkelte Stater at fastslaa en Maksimalgrænse, dog kun saaledes, at den antages af vedkommende Stat frivilligt, men dette betyder, at naar vedkommende Stat har antaget den, maa den ikke overstiges. Men derimod giver Forbundspagten ingen Adkomst til at fastsætte en Minimalgrænse, og der er intet som helst, der tyder paa, at der fra de paagældende Magters Side vil blive forsøgt fastsat en Minimalgrænse. Der kan blive et skønsomt Hensyn for den enkelte Stat at tage til, hvorledes den mener indenfor Folkenes Forbund at maatte indrette sit Militærvæsen, og derfor

er det muligt, at den Udvikling, der i den kommende Tid kan finde Sted her, ogsaa kan faa Betydning for vort Militærvæsen. Men derimod anser jeg det for givet, at saaledes som nu hele denne Sags Behandling trækker ud indenfor Folkenes Forbund, ja, selve Tilvejebringelsen af dette Forbund, vil Danmark ikke kunne vente med at omordne sit Militærvæsen, indtil Forhandlingerne om Maksimalgrænserne rundt omkring i Verden har været førte. Hvis vort Militærvæsen skal opretholdes i det Omfang, det fik i 1909, vil dette ikke kunne ske for en mindre Bekostning end i alt en 70—80 Mill. Kr. til militære Foranstaltninger om Aaret med de Priser, som nu findes, og den Ordning, som nu bestaar. Selv om man paa adskillige Punkter indskrænker dette, vil man ikke uden en gennemgribende Omordning kunne komme afgørende ned under dette Beløb, og jeg for min Del vil anse det for ganske urimeligt at vente i lange Tider med Afgørelsen af dette Spørgsmaal af Hensyn til den Tilbøjelighed, der i Danmark findes til at vente paa det Øjeblik, da man fra Ordningen af Folkenes Forbund kan hente nogle Argumenter for Gennemførelsen og Bevarelsen af et betydeligt Militærvæsen herhjemme. Jeg tror da, at vi vil være nødte til at skride til Løsning af dette Spørgsmaal, og at de forskellige Partier vil komme til at staa saaledes dér over for, at de maa tage Stilling dertil forud for i alt Fald det andet Valg til Folketinget, som nu forestaar, saaledes at det Ting, der vælges efter den nye Grundlov, kan være egnet til at tage Beslutning i denne Sag.

Men hertil vil jeg gerne føje nogle Ord vedrørende de Udtalelser, det ærede Medlem fra Ringkøbing fremsatte om de Forhandlinger, der førtes i 1906—07. Den Baggrund, det ærede Medlem gav disse Forhandlinger, skal jeg siden komme tilbage til, men selve Karakteren af dem ønsker jeg at fastslaa allerede i Dag overfor de Udtalelser, som det ærede Medlem her har fremsat.

Deres Karakter er tilkendegivet gennem den Instruks, med hvilken det ærede Medlems befuldmægtigede og Departementschef forhandlede med Tysklands Generalstabschef, og om denne Instruks har det ærede Medlem i sine Udtalelser givet tre forskellige Forklaringer. Han har i en af disse Forklaringer sagt dette, at den Bemærkning, som Hovedinteressen i Instruksen knytter sig til, var indsat for at lade v. Moltke forstaa, at der skulde meget stærke Ting til for at faa Danmark bort fra en virkelig streng Neutralitet. Denne Sætning siger klart og utvivlsomt dette, at hvis disse meget stærke Ting, det vil sige Sønderjyllands Tilbagegivelse for den danske Dels Vedkommende, ydes, er Danmark villig til at forlade Neutralitetspolitikken. Derefter er det saa, at det ærede Medlem i sin anden Udtalelse gaar over til at sige, at naar han havde brugt denne Vending i Instruksen, »skete det dels for, at v. Moltke skulde indse, at militære Aftaler kunde Tyskland ikke faa med os uden at bringe betydelige Ofre, til hvilke det utvivlsomt ikke var villigt, hvad jo ogsaa viste sig, og dels for, at vi i den Henseende kunde faa fornøden Klarhed«. Det er en ny Forklaring i den lille Indskudssætning: »til hvilket det utvivlsomt ikke var villigt«. I den tredje Udtalelse fra det ærede Medlems Side siger han, at Sætningen er alene indsat for at gøre det klart overfor Moltke, at Forholdet mellem Danmark og Tyskland med Hensyn til, hvad der var sket i Sønderjylland, var af den Art, at man ikke kunde vente nogen Militærkonvention eller militære Aftaler. Det er Udviklingen i Rækken af de forskellige Forklaringer, som det ærede Medlem her har givet.

Jeg tror, at det ærede Medlem vilde have gjort rigtigst og værdigst ved at blive staaende ved den første Forklaring, som han gav, før andre Partifæller føjede de andre Forklaringer til, som han derefter optog. Thi ingen, der læser denne Instruks igennem, kan være i

Tvivl om, at den indeholder overfor den tyske Generalstabschef Tilkendegivelse af, at hvis man gør Danmark de fornødne Indrømmelser, vil Danmark være villigt til at overveje en militær Konvention med Tyskland, idet der derudover kun gøres en Betingelse til gældende, nemlig den, at Københavns Søforter endnu ikke var i fornøden Tilstand til at kunne tage Kampen op med den fælles dansk-tyske Modstander, som man regnede med under disse Forhandlinger. Men denne Betænelighed var jo hele det ærede Medlems Militærpolitik anlagt paa at fjerne, saaledes at der som Forudsætning for Overenskomsten kun blev tilbage dette, at man fra tysk Side var villig til at gøre de fornødne Indrømmelser med Hensyn til Nordslesvig. Hvis denne Militærpolitik var blevet ført igennem, vilde det betyde, at den Dag, de paagældende Aftaler var truffene og Slesvig eller en Del deraf givet tilbage i den ene eller den anden Form og Danmark til Gengæld, som betinget, derfor militært forpligtet overfor Tyskland, var Danmarks Stilling som selvstændig neutral Stat ude, da var Danmark blevet knyttet til Tyskland i et Afhængighedsforhold, der for den lille Stat, stillet overfor den mægtige Nabo, kun kan kendetegnes med det ene Ord, nemlig Vasalforhold.

Se, denne Politik kom det ærede Medlem ikke til at føre igennem. Thi fra tysk Side gik man ikke ind paa denne Politik, idet det viste sig, at man ikke var villig til, før Danmark havde deltaget i en Krig paa tysk Side, at bringe de Ofre med Hensyn til Nordslesvig, som var Betingelsen derfor. Men da det viste sig, at denne Politik ikke gennemførtes, blev Stillingen denne, at overfor det stadige Spørgsmaal fra den tyske Generalstabschef: Ven eller Fjende, Neutralitet gives ikke, Ven eller Fjende, svarede den danske Forsvarsministers og Konseilspræsidents befuldmægtigede med disse Ord, at hvis Danmark ikke kunde holde sig udenfor Krigen, vilde det gaa med Tyskland. Og disse Ord blev ikke

siden paa nogen Maade afkræftet fra dansk Side. Derfor siger jeg, at hvis Krigen var kommet paa det Tidspunkt, da det ærede Medlem stod som Leder af Danmarks Politik, vilde der i Tyskland have været en berettiget Forventning om, at Danmark, hvis det ikke kunde holde sig udenfor Krigen, vilde stille sig paa tysk Side. Nu blev Forholdet dette, at det ærede Medlem traadte tilbage, og derved fjernedes i alt Fald den moralske Forpligtelse, som gennem hans Handlinger var kommet til at hvile paa Danmark ved det, der var gaaet forud.

Men hele denne Politik, der førte Danmark saa vidt, og som ikke i nogen Henseende kan sammenstilles med det Arbejde, der af andre er blevet gjort for at bortrydde Tysklands Mistænksomhed overfor Danmark, førtes skjult overfor alle politiske Retninger i Danmark, benægtet Gang efter Gang, da Rygter kom frem, overfor den danske Befolkning og overfor de fremmede Magter, der var interesserede i disse Spørgsmaal, benægtet ved positive Erklæringer af den danske Regering overfor England og Frankrig. Den førtes, uden at der overfor disse Forhandlinger staar tilsvarende Forhandlinger med den anden Part. Og det ligger jo ogsaa i Sagens Natur, thi fornuftigvis kan man ikke sige til den ene af Parterne: Paa visse Betingelser vil vi slutte os til jer, og til syvende og sidst sige til vedkommende Part: I givet Tilfælde kan I regne med, at vi stiller os paa jeres Side, og samtidig føre tilsvarende Forhandlinger med den anden Part.

Men saaledes som disse Forhandlinger er førte, er der et enkelt af de Ord, som det ærede Medlem oplæste for os, som jeg tror, at det ærede Medlem kunde have haft Grund til at lægge sig paa Sinde. Jeg lægger ikke megen Vægt paa denne Fremdragen af General Mollke som Danmarks Raadgiver, der foregaar fra uskellig Side; men der er eet af de Ord, det ærede Med-

lem citerede af ham, som jeg tror, det ærede Medlem under disse Forhandlinger skulde have lagt sig paa Sinde, nemlig dette, at General Moltke maatte til det yderste advare Danmark mod en tvetydig Politik. Den Politik, der i disse Aar førtes, var en tvetydig Politik, en skjult Politik, skjult overfor det danske Folk og skjult overfor Stormagterne, med Undtagelse af den ene, med hvilken der forhandlede, og derfor var det en forkastelig Politik, til hvilken det ærede Medlem ikke havde den mindste Berettigelse, og jeg føjer til, at den fandt Sted paa et Tidspunkt, da det ærede Medlem maatte vide, at hele den danske Rigsdag stod samlet om det, som ikke var hans skjulte Underhaandsstandpunkt, men hans offentlige Standpunkt: Danmarks ubetingede og ligelige Neutralitet, og paa et Tidspunkt, da han derfor maatte vide, at hvis disse Forhandlinger blev i nogen Maade afdækket overfor den danske Rigsdag, vilde han have mødt den mest afgjorte Modstand fra alle Sider paa Rigsdagen. Jeg tror, at der er ikke eet Menneske i denne Sal, som ikke er paa det rene med, at hvis det den Gang havde været kendt her i Landet, at Forhandlinger af den Art havde fundet Sted, vilde man fra alle Sider have vendt sig imod dem og standset dem og standset den Mand, der førte den Politik. Derfor tror jeg ogsaa, at der findes en levende Følelse af, at det var en Lykke for Danmark, at Krigen ikke brød ud paa et Tidspunkt, da de moralske Forpligtelser, det ærede Medlem havde paadraget det danske Folk, endnu havde Betydning for dets Stilling.

Meddelelser fra fremmede Mariner

ved

Kaptajn K. E. Ackermann.

Den engelske Undervandsbaad »K 13«s Bjergrning.

(Engineering. ⁵¹/₁₀ 1919).

I Slutningen af 1915 byggedes hos Fairfield & Co. 2 Undervandsbaade af »Dobbelt-Skrog«-Typen. Disse Baade, der var forsynet med Vandrørskedler og Damp-turbiner for Overfladesejlads og med elektriske Motorer og Batterier for Undervandssejlads, var ca. 105 m lange og 2600 Tons med 52 Mands Besætning.

»K 13« var delt i 11 Rum fra For til Agter, Hjælpetank, Torpedorum, Officersrum, Kontrolrum med Styretårn, Kedelum, Turbinerum, Elektromotorrum, Opholdsrum for Mandskabet, Styrerum og Ballasttank. Paa Stb. Side af Kedelrummet var der en vandtæt Gang, der forbandt Turbinerummet med Torpedorummet, 9 vandtætte Døre ialt, 2 Periskoper, 2 Teleskopmaster, 2 10-tons Faldkøle, 2 Skorstene med vandtætte Dæksler og 4 Kedelrumsventilatorer.

Indledende Prøver udførtes i December 1916, Fart- og Dykkeprøver i Januar 1917. Prøverne var vellykkede paa ca 20 m Dybde og blev foretaget ved Clydens Munding (Gareloch) ved hvilken Lejlighed »K 13« var neddykket i omtrent 1 Time.

Mandag den 29. Januar 1917 foretoges en Dykning, der varede i 2 Timer paa 25 m Dybde. Baadens Antagelsesprøve var hermed egentlig afsluttet, men da der havde vist sig en mindre Utæthed under Prøven, og da Kedelrummet under Dykningen var saa opvarmet, at man ikke kunde udføre Tætning af Skorstenslugerne og Kedelrumsventilatorerne, besluttedes det at foretage endnu en kort Prøve paa 15 Minutters Varighed, medens det overflødige Mandskab spiste Frokost i Tenderbaaden »Comet«.

Ombord i Undervandsbaaden var ialt 80 Mand, heraf 55 Sooficerer desuden Repræsentanter for Marineministeriet, fra Fairfield & Co. m. fl.

Vejret var godt, men Strømmen var ret haard. Besætningen var paa Post, alt var klar til Dykning, og Baaden begyndte at trimme. Efter at det elektriske Lyssignal »Maskinrum lukket« der angav at Luger, Skorstene og Ventilatorer var i Orden — var

modtaget paa Kontrolstationen, lod Chefen, Commander Herbert, Motorerne gaa Frem $\frac{1}{2}$ Kraft og gav Ordre til Dykning samtidig med at Rorene blev sat paa Neddykningsvinkel, og Baaden gik gradvis ned under Overfladen.

Næsten øjeblikkelig blev man i Kontrolrummet klar over, at der var noget galt fat: Dybdeindikatorerne viste, at Baaden sank alt for hurtigt. Som Følge af det stærke Lufttryk var det ikke muligt at høre, og skønt der blev givet Ordre til at blæse alle Tanke ud, vedblev Baaden at synke. Da der blev givet Ordre til at lukke vandtæt overalt og til at lade Faldkølene gaa, stod det alle klart, at der var Fare paa Færde. Kedel-Inspektøren, der opholdt sig i Kedelrumsgangen, der forbinder det midtskibs Torpedorum med Turbinerummet Agter, saa igennem et Koøje, at Vandet strømmede ind Kedelrummet. Han styrtede først hen til Maskinerummet og derefter tilbage gennem Gangen til Kontrolrummet for at varske og var en af de sidste, der slap gennem den vandtætte Dør imellem Gangen og midtskibs Torpedorum, før den blev lukket. To Folk blev lukket inde i midtskibs Torpedorum. 3 Talerør førte fra Kontrolstationen til den agterste Del af Baaden, og Ventilene til disse blev lukket næsten øjeblikkeligt, men alligevel naaede Vandet gennem et af disse Rør at oversprøjte Strømfordelingsbordet, hvorved der forårsagedes Kortslutning, som antændte Kablerne, der smeltede. Kontrolrummet fyldtes med hvid kvælende Røg, og der blev anbragt en Sæk i Talerøret for at kunne lukke Ventilen hertil. Efterhaanden viste Dybdemaaleren ca. 20 m. Baaden rørte Grunden og laa nu med lidt Bgh. Slagside og 4° Hældning opefter. Trykket har saaledes været omkring $1\frac{1}{4}$ Atmosfære.

Den stærke Røg fra de brændende Kabler fyldte hurtigt Kontrolrummet og irriterede i høj Grad baade Øjne og Svælg, ligesom det høje Tryk gjorde det umuligt at høre de Ordre, der blev givet. Kablerne, der brændte, laa paa Bagsiden af Strømfordelingsbordet, og flere Forsøg paa at slukke Ilden med vaade Sække mislykkedes paa Grund af stærke elektriske Stød fra Bordet. Skuffen fra Kortskabet blev slaaet i Stykker og Træet anvendt til at stoppe de vaade Sække ned omkring Bordet med.

Paa det nuværende Tidspunkt var det allerede muligt at overse Situationen.

Telefonisk Forespørgsel til Maskinen besvaredes ikke, og vi frygtede det værste for vore Kammerater i den Del af Skibet. En betydelig Mængde Luft blev blæst gennem de forreste Tanke for at blæse Vandet ud men uden tilfredsstillende Resultat, og da vore Reservebeholdninger af sammentrykket Luft allerede var delvis opbrugt ved den tidligere Dykning ophørtes hermed. Heldigvis var

vore Batterier fuldt opladede, hvorved vi var istand til frit at anvende Lys, Pumper og Compressorer, der i kort Tid blev sat i Gang for at reducere Lufttrykket i Skroget, saa vi bedre kunde høre. Det agterste Skod taalte dog det Extra-Tryk, som herved sikkert er opstaaet. Desværre var det ikke muligt at blæse Vand eller Olie ud af de agterste Tanke, da vi ikke kunde komme i Forbindelse med Ventilene hertil, som var anbragt i Maskinrummet. Forsøg paa at lade den agterste Faldkol gaa mislykkedes, skønt den forreste var frikjort.

Heldigvis havde Chefen for «E 50», der ligeledes var i Garelock til Dykningsprøve lagt Mærke til «K 13», da den gik an og da han ikke rigtig kunde lide den Maade, paa hvilken «K 13» gik ned, kastede han for en Sikkerheds Skyld en Bøje paa Stedet og holdt over mod Ledsagebaaden for at være ved Haanden. Noget senere aabnede vi de vandtætte Døre igen for at faa mere Plads og Luft. Den vandtætte Dør til underste Torpedorum blev forsigtig aabnet, og de 2 Mand, der var lukket inde her slap ud, og det viste sig da, at dette Rum praktisk talt var tomt for Vand, skønt det agterste Skod ikke var konstrueret til at modstaa saa højt et Tryk, som det var udsat for, og der lækkede kun noget Vand gennem Talerøret og fra de Steder, hvor Kabler, Telegrafene m. m. var ført igennem. Den elektriske Pumpe blev sat igang for at pumpe noget indtrængende Vand i midterste Torpedorum — ca. 2 Fod i Timen — bort.

I den forreste Del af Skibet opholdt sig ialt 48 Mand, og Luften var efterhaanden saa slet, at de efter Beregningen antagelig kun kunde leve i den endnu ca. 8 Timer, men ved at tage frisk Luft fra de tidligere fyldte Flasker og forny dem med Luft fra Baadens Indre, lykkedes det at klare sig i 42 Timer. Om Torsdagen kunde en brændende Tændstik ikke brænde med Flamme, men røg kun svagt.

Da Luften blev mere og mere daarlig, følte vi stærke Smærter ved Indaandingen, og flere af os foretrak at staa op hele Natten, da Indaandingen paa denne Maade gik langt lettere.

Kl. 8 Tirsdag Morgen kunde vi i Periskopet se den grønlig solbelyste Vandoverflade med et Rofartøj og gennem et Kooje den Wire, der var vist rundt Baaden.

Omtrent samtidig kunde vi høre tunge Fodtrin og Dykkeren arbejde udenbords, men vi var nu saa udmattede, at den sig nærmende Hjælp ikke gjorde særlig Indtryk paa os. Ved Morses System forsøgte vi at tale med Dykkeren, men Resultatet af Signaleringen var ikke tilfredsstillende, og den eneste paalidelige Efterretning, de fik fra os var, at vi endnu levede. Dykkeren gik

op, og vi afventede stadig Begivenhedernes Gang. Pumpen blev holdt igang, dels for at lette Baaden og dels for at undgaa at ødelægge Batterierne under Kontrolstationen med Vand. Commander Herbert og Goodhart, som længe havde drøftet den alvorlige Situation, hvori vi befandt os, var nu blevet enige om, at een af dem skulde prøve at komme ud af Baaden gennem Taarnet, og da Chefen som sidste Mand skal forlade sit Skib, blev det Commander Goodhart, der skulde vove Forsøget.

Efter at have truffet Forberedelser til at anvende Kommando-taarnet som Sluse, gik de to Officerer op sammen i Taarnet. Gennem en Søventil lod de Vandet strømme ind, medens de opholdt sig i Kuplen, og naar Vandet var steget ca. 1 m., hvorved den fremkomne Luftpud's Tryk svarede til Vandtrykket udenfor, skulde Chefen, Commander Herbert, hjælpe Commander Goodhart ud af Baaden og lukke efter ham.

Men Skæbnen vilde det anderledes.

Med voldsom Kraft blev Commander Herbert slynget ud gennem den aabne Luge og naaede lykkelig Overfladen, hvorimod Commander Goodhart klemtes fast og druknede.

Alt hvad man vidste om »K 13« var, at den var gaaet ned og ikke kommet op igen. Ved Morgengry kom Dykkere og Fartøjsmateriel til Stede og Captain Young, der ledede Bjærgningen, var paa Vej med Bjærgningsdamperen »Trush« sammen med flere andre Skibe, hvorimellem to Lægtere og en Trawler, og han naaede netop at komme til Ulykkesstedet umiddelbart efter at Commander Herbert var kommet op.

Der blev anbragt Wire under Baaden fra Lægter til Lægter og mellem selve Bjærgningsdamperen og Trawleren. Den Opgave man først og fremmest stillede sig var at bjærge saa mange Menneskeliv som muligt, og i anden Række at bjærge selve Undervandsbaaden. Hvis det derfor skulde vise sig, at Baaden var for tung at løfte, og man ikke paa denne Maade kunde redde Besætningen, maatte Baaden blive nede og Besætningen hjælpes ud.

Commander Herbert foranledigede, at »Fairfield« øjeblikkelig gik i Gang med at lave et Staalrør, der i den ene Ende forsynedes med en Beholder og som var 75 cm. i Diameter og 19 m langt, hvorigennem Besætningen skulde hjælpes ud, og der arbejdedes paa det hele Na ten.

Røret skulde anbringes paa Skroget over midtskibs Torpedorums Dæksel og tættes af Dykkere, og da man ikke var sikker paa, at Besætningen selv kunde aabne Dækslet, blev der truffet Forberedelser til at skære Hul i Skroget inden for selve Rørets Omkreds med Iltflamme. I Løbet af 17 Timer var Røret færdigt, men der blev ikke Brug for det.

Kl. 6 Tirsdag Aften blev der signaleret til os, at Undervandsbaadens Højtryksluftssystem var sat i Forbindelse med Luftsyste­met paa Bjærgningsdamperen, men til vor store Skuffelse fik vi ikke den Luft, vi saa haardt havde Brug for, men derimod salt Vand blandet med nogle faa Luftbobler, da Forbindelsen var utæt, hvor­for vi igen maatte lukke for Tilførslen og meddele det passerede.

Dykkeren maatte nu gaa Forbindelserne efter, og Onsdag Kl. 4 F. M. var Skaden udbedret, og vi begyndte Oppumpningen af Luftflaskerne. Paa dette Tidspunkt havde vi været nede i 37 Ti­mer. Samtidig signaleredes der til os med elektrisk Lampe gen­nem Periskopet. Om Eftermiddagen Kl. 5 blæste vi alle de for­reste Tanke ud, som vi kunde komme i Forbindelse med, efter at have fyldt alle Luftflaskerne.

Med den største Spænding lagttog vi Hældningsmaaleren under Udblæsningen og havde næsten opgivet ethvert Haab, da Baadens Forende ved Udblæsningen af den sidste Tank begyndte at løfte sig, og efterhaanden naaede op i Overfladen, medens Agterenden derimod blev stikkende fast i Mudderet. Wirerne blev halet tot, og der blev signaleret til os om ikke at blæse mere ud, da vi ge­nerede Dykkerne i deres Arbejde. Baaden havde efterhaanden en Hældning af 16°, og Forenden stak ca. 3 m over Vandet. Gen­nem Periskopet kunde vi nu tydeligt se Omgivelserne.

Paa Grund af Hældningen kunde vi imidlertid ikke bruge Pumpsyste­met fra Torpedorummet, og det Vand, der kom ind, maatte man i Pøse hælde ned i en af de forreste Tanke, da vi var bange for at ødelægge Batterierne i Kontrolrummet. Men med 2 Pøse gik det kun smaat fra Haanden og Arbejdet vanskeliggjordes i høj Grad paa Grund af Hældningen, skønt vi havde lavet en le­vende Kæde, der lod Pøsene gaa fra Haand til Haand. Vi fandt nu paa at skruet et Dæksel til Bundtanken af og hældte Vandet horned. Naar Tanken var fuld, blev den blæst ud, og paa denne Maade lykkedes det os stadigvæk at skærme Batterierne for Vand, ligesom vi ogsaa fik fornyet Luften i Baaden ved dette Arrange­ment.

Imidlertid var der yderligere blevet lavet en Forbindelse til Baaden. Fra Officersopholdsrummet blev der gennem en Luftven­tilationsventil anbragt en Slange af Dykkeren og gennem Slangen kunde vi nu tale med Folkene i Redningsdamperen og kom snart i Forbindelse med Commander Herbert, der dog ikke lod os vide noget om Commander Goodhard's Skæbne. Den udstømmende Luft var fuldstændig sort, og Baadens reducerede Tryk gjorde, at Kedelrummet lækkede yderligere.

Dykkeren havde hurtigt fundet Forklaring paa Ulykken. De fire

Luftventilationsrør til Kedelrummene stod helt aabne, og skulde selvfølgelig have været lukket forinden Signalet »Maskinrum lukket« blev sendt til Kontrolrummet. Ulykken skyldes saaledes ikke nogen Fejl i Tegning eller Konstruktion af Baaden, men øjeblikkelig Forglemmelse af een af Besætningen, der selv maatte bøde derfor med Livet sammen med 31 andre, der omkom ved samme Lejlighed.

Igennem den omtalte Slange blev der flet en Flaske Cognac ned til os i en Ende, men den maatte deles ud med Sparsommelighed, og som Maal anvendte vi Messingdækslet fra en af de elektriske Strømvekslere. Senere fik vi Mælk og Chokolade og baade flydende og fast Føde. Men der var ingen som havde Appetit, hvorimod vi var meget tørstige. En Forsyning Sandwichs, som fandtes ombord, blev budt rundt Onsdag Morgen, men blev næsten ikke rørt.

En Højtrykluftledning blev nu sat ned igennem Slangen, og da Skroget var blevet fyldt med frisk Luft, levede vi alle op, og Haabet begyndte saa smaat at komme, skønt ingen udtrykte det, da man folte, at en Ulykke kunde ske hvert Øjeblik. Vi var klar over at maatte forlade Kontrolrummet, hvis Kedelrumsskoddet skulde vise Tegn til at give sig, og der var i den Anledning blevet udført et stort Arbejde af en af Officererne med at forandre de elektriske Ledninger saaledes, at vi kunde være uafhængig af Strømskifterbordet og af Agterbatteriet under Kontrolrummet. Men Skoddet holdt.

Medens een af Folkene var i Færd med at forbinde en Stikledning til en af Compressorernes Starter, lavede han en Kortslutning, og de sidste seks Timer af vort Fangenskab tilbragte vi delvis i Mørke, idet vi kun havde to Nødlamper at hjælpe os med.

I Bjærgningsdamperen mente man lettere at kunne faa os ud gennem Bovrørene, men da vi efter Aftale forsøgte at lukke forsigtig op for Hængslerne paa Inderdækslet, opdagede vi, at Røret var fyldt, og maatte lukkes straks igen.

Det bestemtes da, at pumpe det Vand bort, der var mellem Hovedskroget og Overbygningen forude, samt at skære Hul i selve Dækket og selve Hovedskroget paa et Sted lige agtenfor Tankskoddet.

Ikke længe efter opdagede vi Ilt-Azetylenflammens Spids gennem Dækket. Et Hul paa ca. $\frac{1}{2}$ m. blev skaaret ud, og under Hurraraab fra Folkene, der var forsamlet paa Dækket, kom vi op een for een paa »K 13«s Dæk. De civile først og 48 Mand ialt. De vandtætte Døre havde vi omhyggeligt lukket efter os, efterhaanden som vi kom frem i Baaden.

Stærke Wirer var blevet anbragt under »K 13« for at hjælpe

med at holde dens Bov oppe, men efterhaanden som Vandet lækede ind i Baaden, blev Trækket for stærkt. Kl. 6 Torsdag Aften rev Pullerterne ud i Lægterne og Baaden sank atter ned paa Bunden.

Efter at Inderskroget var fuldstændig tætnet, førtes til hvert Rum 2 Rør — eet for Lufttilførsel og eet til Vandafløb — og 6 Uger senere var Vandet gradvis drevet saa meget ud af Baaden, at den dukkede op i Overfladen ligesaa pludselig og uventet, søn den var gaaet ned.

Siden Dreadnoughterne blev bygget, har man i England lagt megen Vægt paa Bygningen af »H. M. S. Hood«, der er det nyeste engelske Kampskib, der nu snart skal gøres færdig, og som paa en Gang baade er i Besiddelse af Kampskibets og Kampkrydserens Egenskaber, ligesom det naturligvis er blevet et Resultat af de indhøstede Resultater af Krigen, for saa vidt det har været muligt at udnytte disse i samme Skib. Sandsynligheden taler da ogsaa for, at »Hood« bliver efterfulgt af flere, om Lord Fisher og Sir Percy Scott faar Lov at føre deres Program igennem. »Hood« er Resultatet af Forhandlingerne mellem Sir Eustace d'Eyncourt og Admiralletets Konstruktionsafdeling, og det betyder et Fremskridt for Flaaden i materiel Henseende og Styrke, der er Udslaget af de mest moderne Fremskridt, som teknisk Dygtighed og Fremsyn kan præstere. I Fremtiden vil Direktøren for Marinens Konstruktionsafdeling sandsynlig faa Ordre til at bygge Søsterskibe til »Hood« Typen, der yderligere bliver beskyttet over og under Vandet imod Luftangreb. Det ny Skib hørte oprindeligt til en Klasse paa fire Skibe, der alle var opkaldt efter engelske Admiraler, men efter Vaabenstilstanden blev Kontrakterne for »Anson«, »Howe« og »Rodney«, som ikke var saa langt fremskredne, forandret saaledes, at »Hood« er det eneste Skib, der repræsenterer denne Type, som det blev vedtaget at bygge i Sommeren 1916, da Mr. Balfour var First Lord, og da der i hans Stab sad Admiral Sir Henry Jackson som First Sealord og Rear-Admiral F. C. T. Tudor som tredje Sealord og Controllor.

Bygningen af »Hood« blev overdraget Messrs. John Brown Co. of Clydebank, hvilket Firma satte den i Vandet samme Aar som »Repulse«, der er Søsterskib til »Renown«. De byggede ligeledes »Barham« af »Queen Elizabeth« Typen og »Tiger«, der er den sidste Kampkrydser, der løb af Stablen i den engelske Flaade, før Krigen brød ud. Kølen til »Hood« blev lagt den første September 1916, og er det første Kampskib i den engelske Marine — og sandsynligvis ogsaa i nogen anden Marine — som blev bygget efter

Slaget ved Jylland den 31. Maj 1916; det løb af Stablen den 22. August 1918 og blev døbt af Lady Hood, Enke efter Admiral Lord Hood af Avolon, som var First Sealord paa det daværende Tidspunkt.

Efter Bygningen af Dreadnoughter har Kursen i den engelske Marinekonstruktion, saa vidt angaar de største Skibe, taget 2 forskellige Retninger: Kampskibstypen og Kampkrydserstypen. For den førstes Vedkommende blev Armeringen anset for den vigtigste Faktor, i den sidste blev derimod Farten anset for at være af mere relativ Vigtighed. Men i begge Klasser er Enkeltkanontaarns-Systemet bibeholdt. De sidst byggede Repræsentanter for disse to Typer er »Royal Sovereign« og »Renown«. I »Hood« har man tilsigtet at forene begge Konstruktionsmaader, baade i artilleristisk Henseende og hvad Farten og Panserbeskyttelsen angaar. »Hood«s Hovedarmering bestaar af 8 Stk. 39,5 cm Kanoner anbragt i 4 Barbettetaarne, 2 For og 2 Agter. Anbringelsesmaaden er den samme som i »Royal-Sovereign« og »Queen Elizabeth« som ogsaa har 8 Stk. 39,5 cm Kanoner. »Renown« Klassen har kun Kanoner i 3 Taarne. Kanontaarnene er beskyttet med Panser af en Maksimums-Tykkelse paa 395 mm, aftagende enkelte Steder til 290 mm, og der er 316 mm Panser paa selve Barbetten. Hovedarmeringen er saaledes bedre beskyttet end i »Hood«s Forgænger, som har 290 mm Panser, og i denne Henseende er der taget Hensyn til den større Vigtighed, der knytter sig hertil siden Slaget ved Jylland. Der er endvidere taget Forholdsregler for at give Kanonerne en forøget Elevation udover, hvad der var tilladt i de tidligere Skibe. Den sekundære Armering bestaar af 12 Stk. 14,5 cm Kanoner, medens der i »Renown« er 17 Stk. 10,5 cm og 14 Stk. 15,7 cm i »Royal-Sovereign«. Den installerede 14,5 cm Kanon er et nyt Vaaben, der nu er antaget for første Gang i et moderne Kampskib. Den er 50 Kalibre (7,25 m) og næsten halv saa lang som de 39,5 cm Kanoner og har en Projektivvægt, der er 41 kg med en Ladningvægt paa 11,5 kg. Kanonerne selv vejer ca. 6 Tons og har en Mundingshastighed af 770 m pr. Sek. Projektilet kan gennemtrænge ca. 11 cm haard Staalplade paa 5000 m Afstand. Disse 14,5 cm Kanoner er installeret i en Kasemat ligesom i »Royal-Sovereign« og er ikke installeret i Grupper paa Overbygningen som i »Renown«. Desuden er Kanonerne skærmet bag 132 mm Panser, »Hood« er endvidere forsynet med et Panserbælte i Vandlinien paa 316 mm, der aftager til 157 mm og 132 mm og er saavel For som Agter forsynet med et Panserdæk paa henholdsvis 26 mm og 78 mm. Ovenover dette Hovedpanser er et noget kortere Panser paa 183 mm Maksimums-Tykkelse. Selve Hoveddækket er 51 mm tykt. Kasematterne er som allerede anført beskyt-

tede af 132 mm Panser, og Bakken har 52 mm Panser. Kommando-taarnet i »Hood» er bedre beskyttet end i baade »Royal-Sovereign» og »Renown» og har Panser paa 290 mm—235 mm Tykkelse som sammenlignet med 290 mm—157 mm i »Royal-Sovereign» og 264 mm i »Renown» er langt at foretrække

Mod Undervands-Explosioner er Skibet beskyttet med »blister« opfundet af Sir Eustace d'Eyncourt, og bestaar af et meget omfattende System inddelt i vandtætte Rum. Beskyttelse af Dækket og Taget paa Barbettetaarnet er endnu ikke fastslaaet, men da alle de større Skibe er blevet forbedret paa dette Omraade efter Slaget ved Jylland, maa det antages at lignende Sikkerhedsbeskyttelse bliver indført i »Hood». I det hele taget er Beskyttelsessystemet baade over og under Vandet meget fuldstændigt og siges at være meget tilfredsstillende i de fleste Henseender.

Skib	Deplace- ment	Læng- de	H. K.	Fart	Kanoner	Panser
	Tons	Meter		Knob		
Hood (1919)	41,200	270	144,000	31	8 Stk. 39,5 cm 12 - 14,5 - 4 - 10,5 -	316 mm
Renown (1916)	26,500	236	112,000	32	6 Stk. 39,4 cm 17 - 10,5 - 2 - 78 mm	157 mm
Royal- Sove- reign (1916)	25,750	182	40,000	23	8 Stk. 39,5 cm 14 - 15,7 - 2 Ballon- kanoner	341 mm
Queen Eliza- beth (1916)	27,750	188	75,000	25	8 Stk. 39,5 cm 12 - 15,7 - 2 Ballon- kanoner	341 mm
Tiger (1914)	28,500	207	108,000	30	8 Stk. 35,5 cm 12 - 15,7 - 2 Ballon- kanoner	235 mm

Gear-Turbiner af Brown-Curtis Typen med en 144000 H. K. vil antagelig bringe Farten op til 31 Knob. Disse Maskiners Kraft overstiger langt noget tidligere Skibs i den engelske Marine.

Skibet er indrettet til Oliefyring og kan have 4000 Tons Olie.
Af ovenstaaende Tabel fremgaar Udviklingen i den engelske

Flaade ved Sammenligning for Kampskibenes og Kampkrydsernes Vedkommende. Admiral Sir Charles Madden vil antagelig hejse sit Flag i »Hood«, naar den indlemmes i Atlanterhavsflaaden.

I den sidste Tabel er endvidere opgivet de vigtigste Data for de store Krydsere »Courageous«, »Glorious« og »Furious« Vedkommende. De er bygget hos Firmaet Sir Eustace d'Eyncourt, og de to førstnævnte afleveredes 1916. »Furious« er 1917 blevet omdannet til Moderskib for 20—30 Flyvebaade, idet Kanontaarnene For og Agter blev fjernet for at skaffe Plads til glatte Dæk hvorfra Maskinerne kunde lette. Paa øverste Dæk Agter er der i 1917 blevet anbragt 4 Torpedoudskydningsrør paa hver Side.

	»Courageous« og »Glorious«		»Furious«	
Længde	240	m	240	m
Bredde	25	m	27	m
Dybde	6,78	m	6,58	m
Deplacement	18900	ts	19400	ts
Maskinkraft	90000	H. K.	90000	H. K.
Olie	3250	ts	3400	ts
Armering	4 Stk. 38,1	cm	10 Stk. 15	cm
	18 Stk. 10,2	cm		
Torpedoudskydningsrør	14 Stk. 53	cm	18 Stk. 53	cm
<i>Panser</i>				
Bælte i Vandlinien	76	mm	76	mm
For og Agter	51	mm	51	mm
Kollisionsskodd	76—51	mm	76—51	mm
Barbette	178—51	mm		
Drejetaarn	229—178	mm		
Kommandotaarn	254	mm	254	mm
Dækspanser	76—19	mm	76—19	mm

I Amerika er der afholdt sammenlignende Prøver mellem den tyske Undervandsbaad U-III, der er bygget i Kiel 1918, og mellem den amerikanske Undervandsbaad S-3, der er bygget i England paa Portsmouth Værft. Baadene er praktisk lige store, 840 Tons i Overfladen.

Følgende Farter opnaaedes:

I Overfladen: U-III	13,8	Knob
— S-3	14,7	—
Neddykket: U-III	7,8	—
— S-3	12,4	—
U-III's Aktionsradius med 8 Knob er	8500	Sml.
S-3's — — 11 —	10000	—

S-3 har mindre Besætning, er bedre indrettet for Mandskabet og har bedre søgaaende Egenskaber.

I 1914 var de største engelske Undervandsbåde E-Typen 180 Fod lange, 660 Tons i Overfladen med 15 Knob Fart og neddykket 10 Knob. Efterhaanden har de nyere Typer antaget følgende Dimensioner m. m.

G-Klassen	187 Fod lange,	Displacement i Overfladen	700 Tons.
J-Klassen	257 - - -	- - -	1210 -
	og neddykket	1820 Tons.	Fart i Overfladen 19 Knob.
K-Klassen	380 Fod lange,	Displacement i Overfladen	1880 Tons
	og neddykket	2650 Tons.	Fart i Overfladen 24 Knob. Damp-
	turbiner	10000 H. K.	

Boganmeldelser.

De af krigsvidenskabelig Selskab udgivne »Studier over Verdenskrigen» har faaet en værdifuld Forøgelse i Kaptajn Daniel Bruuns Piece: »Englændernes Forsvar af Suezkanalen».

Ind mellem Krigens store Begivenheder læste man af og til nogle Beretninger fra de fjernere Krigsskuepladser, f. Ex. om Angrebene paa Ægypten, men man fik ikke derigennem nogen samlet Oversigt over dette Afsnit af Krigen, som for England har haft stor Betydning.

Ægypten er jo for England et overordentlig vigtigt Punkt som Mellemedet mellem Indien og England — og navnlig var det jo under Krigen af Hensyn til Transporterne af allerstørste Vigtighed at holde Suezkanalen aaben.

Forfatteren giver først en let overskuelig Oversigt over Englands Politik i Ægypten fra Suezkanalens Tilblivelse til England i 1914 benyttede sig af Krigen til endelig officielt at »annektare Landet. Ægyptens Stilling blev jo ogsaa ved Tyrkiets Indtræden i Krigen mod England ganske uholdbar, idet Ægypten jo officielt var tyrkisk Vasalstat og samtidig under Protektorat.

Forfatteren beskriver dernæst de to Angreb paa Ægypten — østfra det tysk-tyrkiske Angreb paa Kanalen og senere Senussiernes Operationer i Tripolitanien. Pjesen giver kort sagt en interessant og klar Fremstilling af de senere Aars Begivenheder i den østlige Del af Nordafrika.

(Udkommen i Kommission hos Vilhelm Tryde).

Paa »Nyt nordisk Forlag» er udkommet et meget betydeligt Værk: »Danmarks Søfart og Søhandel fra de ældste Tider til vore Dage», redigeret af Slotsforvalter Bering Liisberg.

Det er en stor Opgave, Hr. Bering Liisberg her er

gaaet løs paa, for Danmarks Søfart og Søhandel gennem Tiderne betyder jo for en stor Del Danmarks Historie. Søen var jo i sin Tid vort rette Element — og fra Søen stammer Danmarks store Tider.

Det foreliggende Værk behandler Udviklingen paa Søen lige fra Vikingetiden til vore Dage. Søhandelen i forskellige Tider, Opdagelsesrejser, Kolonierne, Øresundstolden. Konvoiering, Hvalfangst, Fyr- og Vagervæsen, Søkort, Søret, Styrmandskunst, Skibshygning o. s. v. — alt historisk udviklet og forsynet med mange udmærkede og interessante Illustrationer.

Stoffet er ordnet saaledes, at Forfatterne behandler hver sit Emne, hvorved disse bliver grundigere behandlet, men til Gengæld mister Bogen noget i Helheden, og Gentagelser kan naturligvis ikke helt undgaaes, hvor Emnerne berører hinanden. Men der er opnaaet, at man nemt finder sig til Rette, hvis man vil benytte Bogen direkte som Haandbog.

De historiske Afsnit i Bogen er som al Danmarks-historie trist Lektüre — særlig for en Søofficer.

Vor Orlogsflaades Størrelse kan gennem Tiderne tages som et Maal for Landets Stilling mellem Nationerne — thi var Orlogsflaaden stor, betød det en stor Handelsflaade med livlig Handel og Omsætning paa danske Hænder, Kolonier at varetage og Handelsinteresser at hævde.

Ved at kaste et Blik ud over Flaadens Leje, kan vi altsaa se, hvor vi er skrumpet ind.

For ikke at tale om de Tider, da Danmark var Nordens Stormagt — saa var der dog lange Tider, da danske Orlogsskibe havde Ærinde paa fjerne Have — enten det var i Krig med Stormogulen eller med Barbareskerne — eller som i 1799, da 5 danske Orlogsskibe stod Gibraltarstrædet ud med 103 Skibe under Konvoi.

Nu har vi kun Stationsskibet paa Island og Færøerne tilbage.

H. G.

Søofficersforeningens Bestyrelse har anmodet om Optagelse af nedenstaaende fra »Kollegahjælpen« tilsendte Opfordring:

Kollegahjælpen.

Et skandinavisk Hjelpeforetagende.

Under Hensyn til den Nødstilstand, der utvivlsomt i indeværende Vinter vil indtræde for mangfoldige Familier i de af Krigen ramte Egne, har *den skandinaviske filantropiske Komité* i de tre nordiske Lande til de betydeligste Fag-Organisationer i hvert Land rettet følgende Henvendelse:

Kollegahjælpen.

Hjælp en nødlidende Kollega i Udlandet.

Der er Nød i Europa, mange Steder og paa mange Maader. Børn sygner stille hen. Gamle og Syge fryser. Der er Hospitaller, som ikke kan opvarmes, fordi man intet Brændsel har. Tuberkulosen breder sig. Dyrtiden er større end nogensinde. Baade de sejrende og de besejrede Folkeslag paa Europas Fastland lider. For adskillige af dem vil denne Vinter blive sværere end alle dem, de har gennemgaaet siden Krigens Udbrud.

De nordiske Lande ligger som en Oase i Europas Fastlandsørken. Har vi end muligvis i flere Henseender sværere Kaar, end vi havde før Krigen, lever vi dog under langt gunstigere Betingelser end Nordfrankrigs, Belgiens, Tysklands og Østrigs udsultede og forarmede Befolkning.

Derfor er der ogsaa rundt omkring i Danmark, Norge og Sverige indenfor Institutioner og hos private Personer et levende Ønske om at hjælpe nogle af de Nødlidende derude.

Et stort Arbejde i saa Henseende er allerede udført og er delvis i Gang. Der er samlet Penge ind, og Børn fra de forskellige Lande har været vore Gæster.

Men nu staar de lidende Nationer foran en Vinter, som bliver haardere end nogen af de foregaaende, og deres Modstandskraft er samtidig mindre end nogensinde før.

Skal vi da ikke her i Norden gøre et fælles samlet og energisk Forsøg paa at redde nogle af dem, der kan reddes?

Vi kan gøre det, endda i ret stort Omfang, hvis *enhver* vil blot tage een Opgave op, hvis *enhver* vil hjælpe *blot een Familie* gennem Vinteren.

Hjælp blot een Familie!

Og hvad ligger i saa Henseende nærmere end *at hjælpe en Kollega eller en Kollegas Efterladte!*

I alle tre nordiske Lande er en Kreds af faglige Organisationers Ledere traadt sammen for at føre denne Tanke — Kollega hjælper Kollega — ud i Livet, og det har været en Glæde at se, hvorledes denne Tanke er bleven grebet med Forstaaelse og Energi.

Hjælpen til de Nødlidende i Udlandet tænkes til at begynde med organiseret saaledes: Enhver, som ønsker at hjælpe en Kollega, henvender sig til sin faglige Organisation her i Landet. Denne sender hans Navn og Adresse til *«Kollegahjælpen»s Hovedkomité*, Adresse: *Badstuestræde 17*, som gennem Centraler i Udlandet fremskaffer Navn og Adresse paa en nødlidende Kollega eller Kollegas Efterladte og derefter tilstiller den danske Kollega fornøden Besked.

Hvis flere Kolleger i Fællesskab ønsker at hjælpe en fremmed Kollega, eller hvis en Fagorganisation ønsker at hjælpe en Kollega-Organisation i Udlandet direkte, kan dette selvfølgelig udmærket lade sig gøre, overhovedet kan Kollegialiteten jo give sig Udtryk i Hjælpen paa flere Maader.

Selve *Hjælpen* kan bestaa i Naturalier eller i Penge, dog ogsaa i andre Former, f. Eks. ved Indbydelse af Børn eller andre Nødlidende, som trænger til Rekreation.

Naar en Giver har fremført sit Ønske om at hjælpe en Kollega, vil der naturligtvis i Begyndelsen hengaa nogen Tid, inden Adresse kan fremskaffes fra Udlandet, men derefter kan Hjælpen straks begynde, og det vil da være gavnligest for Modtageren, at han faar en Sending Fødevarer eller Penge nogenlunde regelmæssigt, f. Eks. hver Uge eller hver anden Uge. Det vil være praktisk at skrive til ham, forvisse sig om, at han faar Hjælpen, og høre hans Ønsker.

Det er Tanken at yde Hjælpen Vinteren igennem, det vil sige *indtil Udgangen af Marts 1920*, men ønsker nogen at fortsætte staar det frit for.

De tre nordiske Folk kan paa denne Maade komme til at række en hjælpende Haand og gennem Hjælpen yde en Opmuntring, som haardt tiltrænges. Vi tør ogsaa haabe, at gennem denne neutrale Hjælp, som ikke spørger om Nationalitetet, men kun efter den virkelige Nød, kan noget af Bitterheden mellem Nationerne mildnes og Menneskekærligheden atter faa Magt.

Men — hele Foretagendet staar og falder med den *enkelt Giver*. Enhver enkelt Giver faar ikke større Opgave og ikke større Ofre, end han kan magte, men *alle*, som har Hjerte i Livet for deres Medmenneskers Nød, maa være med. Forholdene i Europa er mange Steder saa hjertegribende, at vi nordiske Folk i Menneskelighedens Navn maa rejse os og gøre, hvad gøres kan for at lindre Nøden.

Hjælp derfor een — blot een — nødlidende Kollega i Udlandet eller hans Efterladte.

Saavel i Sverige som i Norge har Sagen vundet Tilslutning i vide Kredse, og for Danmarks Vedkommende har der Onsdag d. 3. ds. været afholdt et Møde,

hvor den i ovennævnte Henvendelse indeholdte Tanke har fundet Tilslutning hos ca. 40 Organisationer.

Den paagældende Plan vil herefter med det allerførste blive realiseret og Arbejdet samtidig paabegyndt i København, Stockholm og Christiania.

Eventuelle Bidrag fra Søofficersforeningens Medlemmer bedes efter Aftale med »Kollegahjælpen« tilsendt dennes Kontor Badstuestræde 17.

Vor Handelsskibsfart under Verdenskrigen.

Af Kaptajn C. I. Speerschneider.

I Slutningen af Juli 1914 trak Uvejret op over Europa; man indsaa, at den længe ventede og længe forudsagte Verdenskrig var i Færd med at bryde ud. Saa ofte var Uvejret trukket over, men denne Gang trak Skyerne sammen paa en Maade, som ikke var til at tage Fejl af.

Urostemningen, der havde præget hele Landet i de første uhyggelige Augustdage 1914, som ingen, der har oplevet dem, nogensinde glemmer, var dog ved at bortvejes. Det saa virkelig efterhaanden ud til, at det frygtelige Uvejr, der rasede over Størstedelen af Europa, vilde gaa udenom Danmark. Maalløse var vi Vidne til Optakten og Begyndelsen til det store Drama. Meldinger om Kampe og Rædsler begyndte at indløbe. Vi hørte de gruopvækkende Beretninger, vi harmedes og foragedes — og havde kun at haabe, at vi vedblivende kunde blive skaanede for at blive aktive Deltagere i det store Verdensopgør; selv følte vi i de Dage, at vi hverken kunde gøre fra eller til.

Pludselig en Søndag i den samme, den første Krigsmaanedes sidste Halvdal kom et uhyggeligt Budskab hertil, et Telegram, som mindede os om, at Krigsulykken ikke var saa fjern endda, og selv om vi ikke var aktive Deltagere, skulde vi nok faa at mærke, at Stormagterne sloges. Hvor ofte siden er vi ikke paa mange Maader bleven mindet derom.

Det første Ulykkesbudskab til Danmark under Verdenskrigen var Meddelelsen om, at Damperne »Maryland» og »Chr. Broberg» var sunket efter at være stødt paa

Miner i Nordsøen. To danske Skibe var blevet Ofre for Krigen, — og en dansk Mand dræbt! Her stod man uforstaaende. Man vidste jo nok, at Krigen rasede og krævede sit af dem, som var Deltagere i Opgøret. Men dette at vi — der var saa helt udenfor — saa direkte skulde komme til at lide under Krigen, det overrumplede de fleste og efterlod overalt et uhyggeligt Indtryk.

Dampskibet »Maryland» af København ført af Kaptajn B. Ørsted var paa Rejse fra Buenos Aires til København med en Ladning Majs. Skibet var ganske nyt, bygget samme Aar Ulykken skete, og var et ret stort Skib paa ca. 5100 Brutto Register Tons. Skibet befandt sig den 21. August i Nordsøen under en jævn Brise af Sydvest. Kl. 7¹/₂ Em., da »Maryland» var ca. 35 Sømil retv. N. 35 E. fra Galoppernes Fyrskib, hørtes pludselig en voldsom Eksplosion, hvorefter Forenden af Skibet straks begyndte at synke. Baadene klargjordes, og medens dette Arbejde udførtes, blev »Maryland» yderligere ramt af en Mine midtskibs. En af Baadene sønderløges ved denne Eksplosion, men dens Besætning blev optaget af de andre Baade, som derpaa søgte hen mod en Lanterne fra et Fiskerfartøj, der omtrent Kl. 8¹/₂ Em. optog hele »Maryland»s 42 Mand store Besætning. Fiskerfartøjet var »Marie Louise» af Ostende, der allerede næste Dags Aften ankom til Ostende.

Damperen »Chr. Broberg» af København førtes af Kaptajn P. Larsen. Den var bygget i 1889, var 1225 Br. Reg. Tons stor, lastet med Stykgods og var paa Rejse fra Portland, hvor den havde faaet Bunkerkul, til København. Besætningen bestod af 20 Mand og 1 Passager. Den 21. August ca. Kl. 7¹/₂ Em., observerede man, at et medgaaende Dampskib — »Maryland» af København — der nogle Timer forinden var løbet forbi »Chr. Broberg», og som befandt sig i henved ¹/₂ Sømils Afstand forude, pludselig drejede tværs ud efter en Eksplosion, formentlig af en Sømine. Maskinen blev derefter stoppet,

Redningsbaaden klargjordes og sendtes over til »Maryland«, medens »Chr. Broberg« opankredes paa ca. 40 Meter Vand. Et Par Timer senere returnerede Baaden, den havde i Mørket fundet »Maryland« i synkefærdig Tilstand og forladt af sin Besætning. Den følgende Morgen, den 22. August, lettede »Chr. Broberg« for at søge efter »Maryland«s Besætning, men stødte allerede Kl. 5 paa en Mine, der eksploderede og beskadigede Skibet saa stærkt, at det sank efter kun 5 Minutters Forløb. Besætningen, med Undtagelse af 2. Maskinmester L. Jørgensen af København, der formentlig var bleven dræbt i Maskinrummet ved Eksplosionen, bjergede sig i Baaden og optoges kort efter af et engelsk Orlogsskib »Eyrie«, som landsatte den i Lowestoft.

Skibene havde fra Rederiet faaet Ordre til at de, naar de havde passeret East Goodwin, skulde styre lige paa Hanstholm, en Kurs, som gik midt i Farvandet og i betydelig Afstand udenom det Minefelt, hvor den tyske Minedamper »Königin Luise« havde udlagt Miner. Det kunde ikke falde nogen ind, at der skulde ligge Miner her i det internationale Farvand lige midt mellem den engelske og den hollandske Kyst paa ca. 24 Fv. Vand. Allerede den 13de meddelte Wolffs Bureau, at der intetsteds var udlagt Miner i Farvande, hvor det kunde medføre Fare for den internationale Skibsfart, der var kun udlagt Miner i Nærheden af den engelske Kyst.

Det engelske Admiralitet udtalte, at Tyskerne fortsatte med at udlægge Miner iflæng paa den almindelige Handels Ruter. Disse Miner var ikke udlagt i Forbindelse med nogen bestemt militær Hensigt, som f. Eks. Spærring af en Krigshavn eller som en særlig Operation mod en Flaade i Kamp, men syntes at være strøet ud blot for den Chances Skyld, at de kunde bringe et eller andet engelsk Krigsskib eller Handelsskib til at synke.

I Løbet af Krigen blev Skibsbesætningerne vænnet til, at der kunde ske noget, hvilket Øjeblik det skulde

være, man var efterhaanden forberedt paa det værste; men disse to første Krigsforlis kom ganske uventet saavel for Besætningen som for os herhjemme. Vi anede, at selv om Landet som saadan var neutralt, var vore Skibe og de danske Mænd der om Bord udsat for Krigens Iurende Farer næsten lige saa meget, og siden hen i Krigens Løb lige saa meget som Skibe tilhørende de krigsførende Nationer. Vi forstod hurtigt, at den frygtede Verdenskrig vilde blive ført under andre Former end alle tidligere Krige, i denne Krig var der paa Havet ingen Undtagelser, fjendtligt eller ikke fjendtligt Skib var det samme. Minen gjorde ingen Forskel — det eneste Middel var da at holde sig fra Søen og beholde sine Skibe hjemme i den sikre Havn.

Men her mødte man et andet Spørgsmaal, idet det tydeligt og klart maatte staa for enhver, at uden Skibsfart var Landet ilde stedt. Blev Skibsfarten standset, vilde Landet blive ruineret, fordi Forsyninger vilde komme til at mangle. Altid var det blevet fortalt herhjemme, at Landbruget var det Erhverv, som bar vort Land, kun faa havde indset, at uden Skibsfarten var vi ilde stedt; nu sprang det lige i Øjnene, at uden Skibsfart var Landbrug og Industri dømt til at sygne hen af Mangel paa Forsyning. De to store Erhverv kan ikke undvære Skibsfartens Medvirkning og Hjælp. Altsaa maatte vi holde vore Skibe i Fart.

Men selvfølgelig maatte man trække Vejret lidt og tænke sig om; der maatte ikke løbes unødvendig Risiko, og mange Skibe blev derfor foreløbig holdt tilbage for at afvente Begivenhedernes Udvikling. I København var Havnen snart overfyldt af afventende Skibe, og det samme var Tilfældet i Provinshavnene.

Under de forhaandenværende Forhold maatte Rederne assurere mod Minerisiko og i det hele taget mod al Krigsfare. Tidligere var man henvist til at dække gennem private Selskaber, men efter en Del Forhandlinger

med den lovgivende Magt dannedes der under Statens Garanti en Institution, en Krigsforsikring for danske Skibe, som traadte i Virksomhed midt i September 1914.

Maksimumsbeløbet et Skib kunde forsikres for, blev sat til 750 000 Kr., hvilket Beløb var meget passende paa det Tidspunkt. Denne Skibsforsikring blev en fortrinlig Hjælp for Skibsfarten under Verdenskrigen.

Paa Grundlag af denne statsgaranterede Forsikring begyndte den danske Skibsfart saa smaat igen, og efterhaanden som mange andre Vanskeligheder ordnedes paa bedste Maade, antog Farten større og større Dimensioner. I Begyndelsen af Oktober steg Begæret efter Tonnage, fordi baade den engelske og den franske Regering rekvirerede en Mængde Skibe til Troppetransporten, til Hospitalsskibe og til Hærenes Forsyninger. Fra medio Oktober gik Fragterne derfor op fra Uge til Uge lige til Aarets Udgang, hver Dag bragte saa at sige en ny Stigning i Fragterne, og en Mængde danske Skibe paa 2000 à 3000 Tons og derover søgte til de amerikanske Farvande for at hente Korn og Foderstoffer. Skibsfarten blev saaledes i Løbet af Slutningen af 1914 meget livlig, den gav Udbytte ogsaa til Besætningerne, fordi de Krigstillæg, som Rederne efter Krigens Udbrud tilstod Besætningerne paa Nordsøskibene, var ret betydelige; samtidig blev ogsaa hver Mand om Bord forsikret af Rederierne.

Skibsførerens Ansvar forøgedes mangefold under disse Omstændigheder. Til det Ansvar, som altid følger med den ærefulde Stilling at føre et Skib, og de Farer som Søen altid rummer, kom nu Faren for Minerne og Vanskelighederne ved Navigationen. Thi samtidig med at Krigen paa sin Maade besværliggjorde Sejladsen, faldt de fleste af de Hjælpemidler bort, hvormed man under fredelige Forhold hjælper Skibsføreren, Fyr blev slukkede, Mærker inddragne o. s. v. Og de krigsførende Lande gav ikke mere Meddelelse om Vejrforhold, da man mente, at disse Oplysninger kunde være til Gavn for Fjenden;

det blev af denne Grund ogsaa vanskeligere for de neutrale Lande at stille Diagnosen for det kommende Vejr.

Lige op til vor Dør følte vi Krigens haarde Haand. Der blev udlagt Miner omkring København samt i Store Bælt og i det danske Løb i Lille Bælt. Formaalet med denne Foranstaltning var dels saavidt muligt at holde Krigsoperationerne af enhver Art borte fra vore Farvande og Kyster og holde Forbindelsen mellem Landets forskellige Dele vedlige.

Der blev samtidig udstedt Trafikbestemmelser for Sejladsen i Sundet, hvor den gennemgaaende Trafik af Hensyn til de udlagte Søminer omkring København blev henvist til Flinterenden, hvor dog samtidig de svenske Fyrskibe blev inddragne. Al Sejlads til og fra Københavns Red og Havn maatte nu foregaa nordfra og under Ledelse af Lods.

Udgiften ved Lodsningen skulde afholdes af Skibene selv, herfra blev dog undtaget alle de Skibe, som sejlede i indenrigsk Fart og i Sundfart paa Sverige samt Skibe paa 150 Brutto Register Tons og derunder i udenrigs Fart, for hvilke Skibe Staten afholdt Udgifterne. For Smaafartøjer indførtes tillige visse Lempelser, saaledes at de var fritaget for at tage Lods.

Ogsaa for Bælterne var der lignende Sejladsbestemmelser.

Da Spærringerne i de hjemlige Farvande var etablerede og i Orden, begyndte de Krigsførende endvidere at udlægge Miner udenfor Søterritoriet, Tyskland langs den engelske Kyst (lige fra Krigens første Dage) og England Netspærringer i Kanalen. Senere da Undervandsbaadene kunde udkaste Miner, traf man næsten Miner overalt, helt op ved Hvidehavets Munding, ved Afrika, ved Ceylon (fra tyske Kaperskibe) etc. Oceanet var paa flere Steder og paa nogenlunde rimelige Dybder en fuldstændig Minemark.

Efter Krigens Udbrud skete der store Forskydning-

ger i Ruterne i den udenrigske Fart. De vigtigste Forandringer var, at Farten baade fra og til Rusland og Tyskland ophørte eller blev meget stærkt indskrænket til Fordel for den udgaaende Trafik for Farten Nordamerika, England og Skandinavien. Der var tillige betydelig Nedgang i Farten paa Vesteuropa, idet Farten paa Belgien helt standsede og blev stærkt formindsket paa Holland. Fragtfarten med Sejlskibe blev ogsaa formindsket paa adskillige af Landene.

Under Krigen blev Skibenes Transportevne nedsat i meget høj Grad paa flere af Ruterne, paa Grund af de nødtvungne store Omveje, de lange Havneophold, Sejladsen til Visitationshavnene o. s. v.; enhver Beregning med normale Forhold som Grundlag var udelukket. Der blev da i 1915 transporteret mindre Gods end i tidligere Aar, trods de enorme Stigninger i Fragtraterne og i det samlede Beløb for Bruttofragten, som Skibene indsejlede. En særlig stor Forøgelse foregik i Farten *til* Danmark fra Udlandet, i hvilken Bruttofragten fra 20 Mill. Kr. i Aarene nærmest før Krigen steg til 105 Mill. Kr. i 1915, et Beløb der faldt det danske Forbrug af udenlandske Varer til Last. I Farten *fra* Danmark steg Fragten fra 8¹/₂ til 14 Mill. Kr. Stigningen er altsaa her langt mindre ikke blot i absolute Beløb, men ogsaa forholdsvis, dels fordi Mængden af de søværts udførte danske Produkter blev formindsket, dels fordi Udførslen fortrinsvis foregaar med faste Ruteskibe. For denne Fart blev Fragterne ikke sat op i samme Grad som i det fri Fragtmarked.

Deles Bruttofragten efter om den er indsejlet i den egentlige Fragtfart (fra Udland til Udland) eller i Farten mellem Danmark og Udlandet, finder man, at i Aarene før Krigen faldt der konstant godt 70 % paa den udenrigske Fragtfart og knap 30 % paa Farten mellem Danmark og Udlandet; i 1915 sank den egentlige Fragtfart til under 50 %, fordi den danske Tonnage i højere Grad

end ellers maatte tages i Brug til Landets egen Varetilførsel.

Da Danmark i Forhold til sit Indbyggertal besidder en særlig stor Handelsflaade, og heri kun overgaas af de udprægede Søfartsnationer, England og Norge, kunde Landet under normale Forhold selv besørge sin Transport af Varer og Gods. Man kan regne med at danske Skibes Andel i den søværts Transport mellem Danmark og Udlandet ved Krigens Udbrud udgjorde omtrent Halvdelen. Efter Krigens Udbrud blev de krigsførende Landes Skibe trukket bort fra Farten paa Danmark, kun tyske Skibe sejlede paa enkelte Ruter, og Erstatning for de fremmede Fartøjer blev da ydet af danske og norske Skibe.

Skønt mange danske Dampere blev udslettet af det danske Register paa Grund af Forlis eller Salg til Udlandet, voksede vor Handelsflaade dog ganske betydeligt i 1915. Stærkest voksede Motorskibsflaaden (med 16 295 Tons), derefter Sejlskibsflaaden (11 341 Tons), medens Dampskibsflaaden paa det nærmeste forblev uforandret.

En Mængde danske Dampere skiftede Hænder indenfor selve Landet og gik hovedsagelig over til nydannede Rederier, Priserne for Dampskibe steg derfor enormt og naaede ved Aarets Udgang hidtil fantastiske Højder. Endnu i de første Maaneder af 1915 kunde man købe Dampere til efter Forholdene ret moderate Priser, men i Løbet af Aaret og alt som Fragterne steg, gik Priserne i rask Tempo opefter, saaledes at der i Slutningen af 1915 for nyere neutral Tonnage blev betalt ca. 500 Kr. pr. Ton Dødvægt. Ikke saa faa Dampere skiftede Hænder 3 à 4 Gange i Løbet af et halvt Aarstid og med stadig store Fortjenester.

For at nævne blot eet Eksempel. Der købtes herhjemme i April 1915 en Damper paa 5600 Tons, bygget i 1898. Købesummen var 750,000 Kr., men Damperen

solgtes 9 Maaneder senere for lidt over 2 Mill. Kr. Der var mange Eksempler paa lignende Fortjeneste baade herhjemme og i andre søfarende, neutrale Lande.

Iøvrigt blev der kun dannet meget faa nye Dampskibsselskaber i 1915. Det største var »Orient«, som startedes med en Aktiekapital paa 10 Mill. Kr. Selskabet dannedes som et Datterselskab af Østasiatisk Kompagni, og det overtog samtlige Dampere, hvorefter Moderselskabet kun beholdt Motorskibe tilbage. Af andre større Selskaber oprettedes D/S »Atlantehavet«, af mindre Selskaber D/S »Pacific«, D/S »Ægir«, D/S »af 1915« alle hjemmehørende i København. Ogsaa i Provinsen startedes en Del mindre Dampskibsselskaber; nogle ældre Selskaber udvidede deres Kapital og forøgede deres Flaade med enkelte Skibe.

Af ny regelmæssige Ruter startedes ingen, paa nær det, at nogle mindre Dampere blev sat i Fart fra København til Finland.

Den mindre Skibsfart herhjemme mærkede særlig Krigens haarde Haand. Sverige indførte saaledes en Bestemmelse om, at udførselsforbudte Varer kun maatte befordres mellem de svenske Havne af svenske Skibe. Derved blev de danske Smaaskibe udelukkede fra den svenske Kystfart, medens svenske Skibe stadig kunde drive Kystfart paa Danmark. Samtidig søgte mange mindre hollandske Sejlfartøjer til Danmark og forblev her under hele Krigens. Forholdene var derfor ret uheldige for vore mindre Skibe, og da der var Efterspørgsel efter Smaaskibe baade fra Norge og Sverige til stigende Priser, begyndte man at sælge de mindre Sejlskibe til Udlandet.

Den danske Skibsfart ledede i disse Krigens første Aar en Guldstrøm ind mod Landet, til Trods for den Mængde Vanskeligheder, der i alle Retninger hæmmede Skibsfarten og den store Risiko ved at sejle. Takket være Redernes Dygtighed hævdede dansk Skibsfart sig paa den smukkeste Maade, og selv Selskaber, der før

Krigen stod paa svage Fødder, blev saa kraftige, at de med Tryghed kunde gaa Fremtiden i Møde. Rederiernes Udbytte blev stort, skønt der var mange forøgede Udgifter til Hyre, Proviant, Udrustning, Kul, Arbejdspenge ved Land, Assurance etc.

Men netop som alt tegnede sig økonomisk lysere, rejste der sig Vanskeligheder hjemme, idet Staten opstillede en Række Fordringer til Skibsfarten. Den samme Stat, som i de mange onde Aar ikke løftede en Finger for at hjælpe den betrængte Skibsfart, og som i Modsætning til saa godt som alle andre søfarende Landes Regeringer ikke havde gjort noget for at støtte eller hjælpe vor Søfarts Udvikling, forsøgte nu at lægge den ene Byrde efter den anden paa Skibsfartens Skuldre, saa tunge som ingen anden neutral Stats Skibsfart maatte bære.

Blandt de Byrder, som Staten lagde paa Skibsfarten, kan nævnes: 20 % af Fortjenesten (over Gennemsnittet af de sidste 3 Aar) før Aktionærerne faar noget.

10 % af Aktionærernes Dividende.

1 % Stempelskat af Aktiekapitalen ved Start af Aktieselskaber (tidligere $\frac{1}{8}$ eller $\frac{2}{8}$ %).

2 % Stempelafgift ved ethvert Køb eller Salg af Aktier.

1 % Dyrtidsskat af Fortjenesten, før Aktionærerne faar noget.

3 % af Udbyttet til Kommunen (denne Skat var lagt paa allerede før Krigen).

Omtrent 4 % af Aktionærernes Dividende (som Skat til Kommunen og yderligere Skat til Staten af Indtægt og Formue).

Alt i alt ca. 40 % af Aktieselskabets Fortjeneste.

Intet af de neutrale Lande havde noget lignende at opvise. Og det krigsførende England, som i Fredstider gør saa meget for sin Handelsflaade, og som under Krigen benytter saa stor en Del af den selv, forlanger kun 50 % af det Udbytte, der overstiger Gennemsnittet

af de to bedste af de tre foregaaende Aar, hvorefter Aktionærerne er fritagne for Afgift af deres Dividende.

Den danske Skibsfart, som var en af de Hovedpiller, det danske Samfund maatte stole paa under den Verdenssituation, som Krigen skabte, blev da til Gengæld beskattet saa haardt af Staten, at — som Admiral Richelieu oplyste — »intet af de neutrale Lande havde noget lignende at opvise« —. Hertil kom yderligere, at Staten den 6. Oktober 1915 udstedte sit Forbud mod Salg af Skibe, hvad der maatte gøre Indgreb i Redernes Dispositionsret over deres Flaader. Selv om dette Forbud var nødvendigt — og gennemgaaende blev hilst med Tilfredshed herhjemme — for at forhindre, at for mange danske Skibe blev solgt til Udlandet med øjeblikkelig Vinding for enkelte Personer og i det lange Løb til stor Skade for dansk Skibsfart, saa var det næste Regeringsforslag, en saakaldt »Fragtregulering« dog et eklatant Overgreb mod Dampskibsselskabernes Muligheder for Fortjeneste. Fragtreguleringen blev imidlertid ikke til noget i sin oprindelige Form, den har heller ikke været forsøgt i noget andet Land, og hvor den har været paa Tale, og hvor den er bleven sagkyndigt behandlet og debateret, er Tanken om den forkastet som umulig under Hensyn til Konkurrencen paa Verdensmarkedet og Landets eget Tarv.

Det første Forsøg paa en Fragtregulering skete allerede først paa Aaret, hvorefter der paa den danske Regerings Initiativ blev afholdt en skandinavisk Reder-Konference i Gøteborg midt i Februar; men det viste sig paa denne Konference, at Sagen ikke lod sig realisere; imidlertid rettede Deltagerne en Opfordring til de 3 nordiske Landes Rederier om at søge at holde Fragterne saa langt nede, som det var muligt. Senere tog Prisregulerings-Kommissionen Sagen op og stillede bestemte Forslag til Dampskibsrederierne om at forpligte

sig til for visse Maksimal-Rater at transportere 1,6 Mill. Tons Kul og 0,4 Mill. Tons Majs til Landet, saaledes at et paatænkt Fragtkontor kunde befragte Skibe i det aabne Marked for de Rederiers Regning, der ikke saa sig i Stand til at stille Skibe, der passede for en saadan Transport, til Raadighed, men Rederne kunde selvfølgelig ikke gaa ind paa et saa urimeligt Forslag. Regeringen tog da Sagen i sin Haand og indbragte sit berømte Forslag om at beskatte Skibsfarten af Bruttofragten. Efter langvarig Forhandling i Tingene blev Forslaget endelig gennemført, men i en betydelig ændret Skikkelse, og først efter at Indenrigsministeren var kommen til Forstaaelse med Redernes Repræsentanter.

Hvad de øvrige Vanskeligheder angaar, som Skibsfarten kæmpede med, skal ogsaa nævnes, at den personlige Risiko, der var forbunden med Sejlads i Krigszonerne, foraarsagede en Del Vanskeligheder med Besætningerne, idet det en Tid af 1915 var ret besværligt at skaffe Mandskab til Skibe, der skulde over Nordsøen. Ved Forhandlinger mellem Rederierne og Organisationerne lykkedes det at klare Spørgsmaalet, saaledes at ved udenlandsk Fart betaltes Krigstillæg for en længere eller kortere Del af Rejsen samt Gratialer af forskellig Art. Det var ogsaa en Tid forbundet med stor Vanskelighed at skaffe Bunkerkul til Skibene. Endvidere var Skibene udsat for lange Ophold i de fremmede Havne. En Dampersom under normale Forhold kan bringe 25 Laster Kul fra England til Danmark, kunde i 1915 ikke gøre Regning paa at kunne transportere mere end ca. 17 Laster, fordi Skibene laa saa længe i Lastehavnene og maaske tillige blev bragt ind til Visitation i en eller anden engelsk Havn.

Fra den 1. Marts 1915 maatte Skibsfarten drives under helt andre Forudsætninger end tidligere ved den tyske Erklæring om U-Baads Krydserkrigen, der senere blev udvidet til den uindskrænkede U-baadskrig. Herefter

blev Farvandene om Storbritannien og Irland erklæret for Krigsskueplads, hvor ethvert fjendtligt Handelsskib vilde blive ødelagt.

Som Svar herpaa udstedtes den britiske Blokade-proklamation af 1. Marts, hvorved alle Tilførsler til og Ladninger fra Nordeuropa blev underkastet en endnu strengere Kontrol end tidligere.

Blokadebestemmelserne gik ud paa, at intet Skib afgaaet før 1. Marts maatte anløbe tysk Havn, og intet Skib fra tysk Havn maatte sejle med de indtagne Varer, idet disse skulde udlosses i britisk Havn. Ethvert Skib med Varer bestemt til tysk Havn eller med Varer af fjendtlig Oprindelse eller som var tysk Ejendom, kunde bringes til britisk Havn, og Varerne prisedømmes. Hvis et Skib havde klareret til neutral Havn og gik til en fjendtlig Havn, vilde det — naar det blev taget paa en senere Rejse — blive kondemneret.

I Efteraaret 1915 blev Kontrollen atter strengere fra Englands Side, og mange Skibe maatte losse for Priseret i England. Forhandlinger mellem Danmark og England førte i November 1915 til en Overenskomst, hvorefter Grosserer-Societetets Komité og Industriraadet kontrollerede det indgaaende Gods, en Forholdsregel, som virkede udmærket i hele Krigens Tid.

I Oktober 1915 udstedte England de saakaldte »Bunkerregulations« med strenge Bestemmelser for de Skibe, som vilde forsyne sig med engelske Kul. De britiske Myndigheder skulde herefter holdes underrettet om Navnene paa Rederiernes Skibe, og intet Skib maatte tidsbefragtes til fjendtlige Undersaatter eller Selskaber. Ingen Tidsbefragtning maatte foretages uden Tilladelse af de britiske Myndigheder, og man skulde opgive alle Tidsbefragtninger, som var sluttet. Intet Skib maatte sejle eller handle paa nogen Havn i et Land, som var i Krig med Storbritannien; ingen Last, der var bestemt til eller kom fra et Land i Krig med England maatte

medbringes, og for at forvise sig om den sidste Passus Overholdelse udstedte England en Del detaillerede Bestemmelser om frivilligt Anløb af Inspektionshavne, og om at Lasten skulde være forsynet med Oprindelsescertifikat. Regulativet suppleredes med en Bestemmelse om, at tyske Kul var Kontrebande og kunde konfiskeres i neutrale Skibe.

Man maatte bøje sig for Kullenes Magt, der var intet andet Valg, og mange af vore Ruter mellem Skandinavien og Tyskland maatte opgives. Der indførtes tillige de saakaldte *Pligtrejser*, hvor neutrale Skibe for overhovedet at faa Kul maatte foretage enkelte Rejser i Ententens Interesse; eller man maatte stille en vis Mængde Tonnage til Raadighed for England. Paa disse Pligtrejser blev mange Skibe sænkede, da Tyskland betragtede saadanne Rejser som en unneutral Handling.

Paa Grund af Englands Sorte-Liste System og paa Grund af Assuranceforholdene kom mange Smaaskibe nødig Nord for de danske Øer, hvorfor Fragterne — for vore mindre Sejlskibe — fra Tyskland til de nordlige danske Havne samt til Norge og Sverige bedredes og blev ganske gode, med et rundt Tal tre Gange saa store som før Krigen, men dog paa ingen Maade saa gode som Fragterne paa de længere Rejser.

Vanskelighederne for Navigationen blev imidlertid stadig større, nye Minefelter blev udlagte, nye Spærrezoner blev etablerede, flere Fyrskibe blev inddragne, hvilket yderligere vanskeliggjorde Navigationen. Netspærringer blev stadig udlagt i de engelske Farvande, Sejladsen blev her saa vanskelig, at omfattende Trafikbestemmelser blev udstedt, det blev et helt Studium for en Skibsfører at finde ud af de forskellige Bestemmelser for de forskellige Havne og Farvande, man kunde næsten kun klare sig med engelsk Lods om Bord, var der noget

Vejen, kunde man næppe ankre, fordi der indførtes flere og flere forbudte Ankerpladser. Hertil kom, at der endog blev fastsat Straf i Form af Bøder og Fængsel, hvis en Skibsfører ikke kendte Anordningerne; det var i Sandhed en lidet misundelsesværlig Stilling at være Skibsfører under den bistre Verdenskamp.

Selv naar den søfarende kom i Havn og blev Gæst i det fremmede Land, ophørte endda ikke Besværlighederne, han maatte ikke gaa i Land i Storbritannien, men skulde, selv om Opholdet strakte sig over flere Maaneder, hvilket ofte var Tilfældet, blive om Bord i sit Skib. Var end Skibet ens Hjem og Opholdssted, maatte dette dog føles som en Slags Arrest, og det var i Virkeligheden intet mindre end en Slags om end midlertidig Interivering af en venskabeligsindet Magts Undersaatter. England var dog ikke det eneste Land, hvori denne Fremgangsmaade mod de søfarende praktiseredes; i Italien maatte man i de maritime Distrikter ikke gaa i Land fra Skibe, undtagen — og her var man i Italien noget mere praktisk end i England — naar man havde Pas eller ved Ansøgning havde opnaaet Tilladelse dertil.

I Januar 1916 udlagde Tyskerne Hindringer ved Gedser mellem Grænsen for dansk Søterritorium og den tyske Kyst, saaledes at al Sejlads maatte foregaa gennem et Løb, der var lagt i Nærheden af den tyske Kyst. I Foraaret udlagdes tyske Spærreminer i Farvandet omkring Falsterbo udenfor svensk Søterritorium, saaledes at hele Opgangen til Sundet Syd fra i Løbet af April Maaned blev spærret af Miner og Hindringer og kontrolleret af tyske Orlogsskibe for saa vidt angik Farvandet uden for dansk og svensk Søomraade, altsaa til 3 Sømil af Land.

England tøvede heller ikke med at værne sig. Den 30. Marts 1916 udstedtes en »Order in Council«, hvori bl. a. Artikel 19 i London Deklarationen af 1909 fra samme Dato blev sat ud af Kraft. Hverken Skib eller Ladning

skulde for Fremtiden være undtaget fra Beslaglæggelse for Blokadebrud alene af den Grund, at Skibet var paa Vej til en ikke blokeret Havn. Storbritannien vilde, uden at støde an mod § 19 i London Deklarationen have frie Hænder til at opbringe Skibe, som førte visse frie Ladninger til Havne, hvorfra de kunde videresendes til Centralmagterne.

I April 1916 inddrog England forskellige Fyrskibe mellem Galloperne og Themsens Munding, og udlagde i Maj et stort Minefelt mellem Noord Hinder Fyrskib og Galloperne, og udstedte en Bekendtgørelse om, at Sejladsen ikke kunde betragtes som sikker i nogen Del af de sydlige Farvande i Nordsøen. Endvidere blev Spærringen af den engelske Kanal gjort mere effektiv, saaledes at der nu kun paa visse Timer om Dagen blev aabnet for Gennemsejling gennem de Netspærringer, som var udlagt i Kanalen.

For at gøre det endnu vanskeligere for Skibsfarten bestemte den russiske Regering, at Fragtslutninger til Havne ved Hvide-Hav kun var tilladt, naar der havde særlig Bemyndigelse fra den af det russiske Marine-Ministerium nedsatte Kommission for Skibsfart, af Formanden for den russiske Regeringskomité i London, eller af den i dette Øjemed til Amerika udsendte Kommissær. De Ladninger, som ankom til Hvide-Havs Havne uden denne særlige Tilladelse vilde være at konfiskere.

I Slutningen af August udlagdes russiske Mine-spærringer, som spærrede Adgangen til den botniske Bugt, og senere et nyt Minefelt i den nordre Del af den botniske Bugt udfor Umeå. Dette Minefelt spærrede hele det aabne Farvand lige til den svenske Territorialgrænse.

Efter en Stilstand i Undervandsbaads-Krigen i Vinteren 1915—16 tog denne atter Fart i Løbet af Marts 1916 med Baade af større Type, og det saa ud, som om en mere intensiv Førelse af Undervandsbaadene

Krig skulde indledes. Undervandsbaadene af den nye Type var ret store Fartøjer, der kunde opholde sig mange Uger til Søs og anvendes langt fra Hjemlandet eller fra deres Basis. Fra Sommeren 1916 hørte man derfor ogsaa om Torpederinger paa Ruterne for den transatlantiske Trafk. Tyske Undervandsbaade optraadte endog ved Nordamerikas Kyster og i Slutningen af September 1916 ved Murmankysten Nord for Hvide-Hav. I sidste Kvartal af 1916 paavistes atter en forøget Aktivitet af Undervandsbaadene i Nordsøen og omkring de britiske Øer, og der blev her sænket et ret stort Antal af neutrale Skibe, særlig i December Maaned mistedes saaledes mange danske Skibe.

Den danske Handelsflaade led i det hele taget i 1916 et langt større Tab end i de to foregaaende Krigsaar. Ved almindeligt Forlis samt ved Bortebliven mistedes 8 Dampere, ved Krigshændelser, nemlig Torpedering, Sænkning og Søminer, mistedes 58 Dampere; alle Dampene var tilsammen paa 63 238 Br. Reg. Tons. Af Sejlskibe mistede Danmark ved almindelige Forlis 28 Fartøjer, ved Krigshændelser 3: Søminer og Opbrænding 19 Skibe, og desuden blev 1 Sejlskib opbragt som Prise. Damp- og Sejlskibe altsaa tilsammen 94 Fartøjer. Tabet af Menneskeliv løb op til 170, heraf var alene de 102 Personer fra Sejlskibene. Dette høje Tal for Tab af Menneskeliv i Sejlskibene maa tilskrives, at saa mange danske Sejlskibe — ialt 15 — blev sporeløst borte i Aaret 1916. Ved de Forlis, som sikkert kunde tilskrives Krigen, gik kun 11 Menneskeliv tabt, men de fleste af de borteblevne Skibes Forlis kan dog utvivlsomt henregnes til Krigshændelser.

Det var selvfølgelig ikke alene Danmark, som saaledes mistede mere og mere Tonnage; alle Landes Handelsflaader maatte yde deres Andel i Krigen, enten Skibene hørte til den krigsførende Magtgruppe eller var neutrale Fartøjer. I det hele taget udviklede Torpederingen af

Handelsskibene sig paa en for Skibsfarten uhyggelig Maade, idet Centralmagternes Bestemmelser om, hvad der kom ind under Betegnelsen Kontrabande, blev saa stærkt udvidet, at næsten al Slags Ladning til eller fra et krigsførende Land betragtedes som Kontrabande.

Paa Grund af disse stadige Tab af Skibe maatte Tonnagespørgsmaalet snart komme til at spille en meget vigtig Rolle. De vældige Transporter af Krigsmateriel og Krigsfornödenheder krævede en enorm Mængde Tonnage, de krigsførende Magter havde Brug for alle de Fartøjer, som de paa nogen Maade kunde faa fat paa, deres Regeringer lagde gradvis Beslag paa hele deres egen Tonnage til Brug for Krigsformaalene og for Landenes egne Tilførsler, som foregik under Statskontrol, derfor blev den neutrale Tonnage i stedse stigende Udstrækning tvungen til at gøre Pligtrejser for Storbritannien og dets Allierede. Det var disse Pligtrejser, som kostede neutrale Lande mange Skibe, og som desværre ogsaa krævede betydelige Ofre af Menneskeliv, men Rejserne maatte gøres, for at ogsaa de neutrale Lande kunde faa Tilførsler udefra. I det hele taget fik den neutrale Skibsfart ogsaa paa Rederivirksomhedens Omraade større og større Vanskeligheder at kæmpe med, der blev udstedt et Utal af Forordninger og Bestemmelser, som gjorde det uhyre vanskeligt for Rederne at disponere. England skærpede sine Fordringer, og i Spørgsmaalet om Bunkerkul havde England en kolossal Magt, som Landet benyttede i stor Udstrækning.

I Lobet af Sommeren 1916 bestræbte England sig saaledes paa at skaffe Tonnage til de nordfranske Havne, fordi Frankrig trængte til Kul. Hvis en neutral Reder da paa en eller anden Maade ønskede en Lettelse i de strenge engelske Bestemmelser med Hensyn til Udlevering af Bunkerkul, var det ikke saa sjældent, at man fra engelsk Side gjorde Tilladelsen afhængig af, hvorvidt vedkommende Rederi som en Art Kompensation for den

givne Tilladelse vilde inklade sig paa at udføre en Rejse med Kul til de nordfranske Havne. Dette var saaledes Tilfældet med flere danske Skibe, der for overhovedet at faa Bunkerkul og Kullast fra Storbritannien til danske Havne, maatte gaa ind paa at tage Returlast til England eller til et med England allieret Land eller kun fik Tilladelse til at returnere i Ballast til engelske eller skotske Kulhavne, saafremt Rederiet gik ind paa at slutte Skibet for Kullast til Nordfrankrig paa Basis af de engelske Maksimalfragter. Det var i 1916 forbundet med visse Vanskeligheder at sikre Skibene tilstrækkelig Returlast fra skandinaviske Havne til Ententelandene, og navnlig var det meget besværligt for Skibe, som ikke egnede sig til at tage Trælast. Sikkert maatte derfor flere danske Skibe, der ikke kunde faa passende Returladning, gaa ind paa at foretage en nødtvungen Maksimalrejse til de nordfranske Pladser.

For de mindre Sejlskibe holdt Fragterne sig saa nogenlunde høje i 1916. Navnlig fra Nordtyskland til Sverige og Norge og de danske Havne, hvortil tyske Skibe ikke kunde gaa, var Skibsfarten livlig. Konkurrencen udeblev dog ikke, thi Antallet af hollandske Smaaskibe i den danske Indenrigsfart steg i en saa høj Grad, at der overvintrede ca. 80 hollandske Skibe med en Ladeevne af ca. 12 000 Tons Dødvægt. Da Priserne paa Skibsinventar steg, blev det vanskeligt at holde vore Smaaskibe forsvarlig udrustede. Disse Forhold gjaldt naturligvis for hele Skibsfarten, men mærkedes selvfølgelig langt stærkere i den mindre Fart, end for de Skibe, som sejlede paa England eller længere ud i Verden.

Skibspriserne paa neutral Tonnage, som allerede det foregaaende Aar var ret høje, gik i Løbet af 1916 stadig i Vejret, og de kulminerede om Efteraaaret, hvor der for ny Tonnage betaltes fra 850 indtil 1000 Kr. pr. Dødvægt Ton, medens ældre Tonnage betaltes med fra 500 til 700 Kr. pr. Ton Dødvægt.

Angaaende de Forhandlinger, som den danske Regering førte med Rederne i Begyndelsen af 1916, resulterede disse i en Lov af 12. Maj 1916, hvorved Fragnævnet oprettedes. Denne Institution begyndte straks sin Virksomhed, og gennem denne udredede Skibsfarten i Aarets Løb først et stort kontant Beløb, over 11 Mill. Kr., og dernæst besørgedes meget betydelige Transporter af Kul, dels til kommunalt Brug, dels til Husholdningsbrug hjem til Landet til betydelig reducerede Fragter for Konsumenterne, ligesom Fragnævnet, dog hovedsagelig i den sidste Del af Aaret, var behjælpelig med at fremskaffe Tonnage for Korn fra Amerika. Forøvrigt rantes, som bekendt, Skibsfarten særlig af Merindtægtsskatten, og det bør ogsaa erindres, at Skibsfarten desuden blev paalagt andre Særbeskatninger.

Dette var saa meget uheldigere, fordi der engang skal fremskaffes ny Tonnage, naar Krigen er forbi, til Erstatning for alle de Fartøjer, som er mistede; Rederne maa derfor i Tide henlægge meget betydelige Summer til dette Formaal, og disse Summer maa opføres som meget vægtige Poster paa de forskellige Regnskaber. Forøvrigt kan man ikke undgaa at lægge Mærke til, at medens den danske Regering ikke havde det ringeste tilovers for Handelsskibsfarten i tidligere Dage, hvor enhver Henvendelse om Hjælp af selv nok saa smaa Beløb, blev afvist, medens mange andre Erhverv fik Støtte i mere eller mindre Grad, saa omfattede Regeringen nu Skibsfarten med stor Interesse. Der skulde en Verdenskrig til, før man i Danmark fik Øjnene op for Skibsfartens Betydning for Landet.

Med den tyske Spærrezones Etablering i Februar 1917 begyndte den Epoke i Krigen, som kaldtes «den uindskrænkede U-baads-Krig». Tabene blev nu meget store for saavel krigsførende som neutrale Nationer. Der toges jo, som bekendt, intet Hensyn mere, Skibe sænkedes i Farezonen og udenfor denne, selv paa neu-

tralt Territorium. De sænkedes, hvad enten de gik med Kontrebande til Fjenden eller gik i fredelig Sejlads mellem neutrale Havne. Resultatet af sænkede Skibstons blev nu meget stort og alene i April — den værste Maaned — opgav Tyskerne at have sænket over 1 Mill. Brutto Tons, heri var de neutrale Tal ogsaa medregnet, men Størsteparten tilhørte dog de krigsførende Lande.

For de 3 Aar, Krigen indtil Februar 1917 havde været, kunde man beregne en Afgang af 10 Mill. Tons som Følge af Undervandsbaads-Krigen og Minefaren; endvidere laa Centralmagternes Handelsflaade paa ca. 6 Mill. Tons stille og kunde ikke bruges i Skibsfartens Tjeneste paa nær de af de allierede beslaglagte 2 Mill. Tons, hvorfor yderligere 4 Mill. Tons maa fraregnes. Afgangen blev altsaa ialt 15 Mill. Tons, men da der i de 3 Krigsaar var bygget ca. 5 Mill. Tons i alle Lande tilsammen, kunde Afgangen med et rundt Tal sættes til 10 Mill. og tilbage til Disposition blev saaledes henved 30 Mill. Tons.

Heraf brugtes imidlertid en anselig Del til rent militære Formaal, til Transport af Tropper og Krigsfornødenheder; hvor meget der brugtes er det umuligt at sige, men man kan antage, at der i 1917 var 15 à 20 Mill. Tons disponibel til Verdensomsætningen mod 40 Mill. før Krigen.

Det var da ikke saa underligt, at Tonnagemanglen mærkedes mere og mere, og at følgerig Fragterne steg.

Den uindskrænkede Undervandsbaads-Krig bevirkede ogsaa, at man søgte at finde Midler mod Undervandsbaadene. To af de vigtigste Midler var Konvojeringen og Bevæbningen af Handelsskibene. Hvor stor Respekt Undervandsbaadene havde for et armeret Handelsskib ses af Tilfældet med det franske Sejlskib, der to Gange paa samme Rejse tvang Undervandsbaade til at give Slip paa de uarmerede Sejlskibe, de var i Færd med at sænke. Det var altfor stor en Risiko for en Undervandsbaad at faa et Skud i sin Bælg.

Andre Midler til Bekæmpelse af den submarine Fare var Fremskaffelsen af særlige Undervandsbaads-Jagere, og Udviklingen af Efterretningsvæsenet (Flyvere m. m.). Et ganske ejendommeligt Middel brugtes, idet man kastede Kasser eller Kugler i Vandet, som ved en særlig Tændmekanisme eller blot ved at dens Indhold kommer i Berøring med Sø vandet, frembragte en overordentlig stærk Røgsky, som skjulte Skibet for Undervandsbaaden, saaledes at Skibet ubemærket kunde forandre Kursen.

Ententens Skibe blev tillige graamalede (krigsmaledede), man malede tillige Dækslasten med samme Farve som Skroget eller dækkede den med graa Presenninger eller med graa Lemme langs Siderne. Uden denne Graamaling vilde jo de høje Dækslastsider paa en Damper være synlige paa lang Afstand paa Søen og selve Toppen af Dækslasten vilde vise sig klarere umalet end graamalet, hvis Skibet slingrede meget i Sø.

Paa Stævnen over Vandlinien maledes ofte en hvid Bovbølge, for at det skulde se ud, som om Skibet gjorde større Fart end det virkelig gjorde. Med selve Farven gjordes ogsaa mange Forsøg. Man saa engelske Dampere, der var malede baade paa Skrog og Overbygning med Bølgestriber af Graagrønt eller Blaagrønt, antagelig for at det i nogen Sø skulde være vanskeligere at bestemme selve Skrogets Konturer, selv i stille Vejr viste denne Maade at male Skibene paa sig at være skuffende. Selvfølgelig kendte Undervandsbaadene til disse og andre Foranstaltninger, der toges imod dem; men dette Faktum forhindrede ikke, at Foranstaltningerne havde deres Betydning.*)

Blandt det, som Krigen lærte os med Hensyn til at slippe frelst over Søen under den daværende Situation, skal anføres:

At Fragtdampere, som ikke kunde drives op over 8 Knobs Fart, var Undervandsbaadenes sikre Bytte.

*) Senere dazzle-malede man Skibene, idet Idéen hertil først opstod i Maj 1917.

At der om Bord burde findes en høj Kommandobro og en Udkigskurv oppe paa Fokkemasten.

At ethvert Dampskib burde have en Styrmaskine agter ude paa en beskyttet Plads, og at der burde findes Talerør saavel fra Kommandobroen til Maskinrummet som til Rorpladsen agter.

At Skibsbaadene ikke var til Pynt, men beregnede til at bruges, og at Dæksler over Baadene under alle Omstændigheder er unødvendige.

At der om Bord i hvert Skib bør findes store Redningsflaader, og at Skibe kan slippe frelst over Søen uden at benytte Lanterner og Signallys.

Som før nævnt udviklede Konvojsystemet sig stærkt i 1917. Det var begyndt i April med, at britiske Krydsere ledsagede flere Handelsskibe, der samledes i enten engelsk eller norsk Havn (Bergen). Selvfølgelig varede Rejserne derved meget længere, da man tidt maatte ligge og vente paa Konvoj-Lejlighed, eller ligge og vente paa, at det Farvand, man skulde igennem, blev rensat for enten U-baade eller Miner. Men selvfølgelig kunde — hvor udmærket Tanken om Konvojering end var — Systemet ikke straks virke absolut effektivt. Det hændte derfor i Løbet af 1917 to Gange, at Konvojer blev angrebne af tyske Krydsere og delvis sænket, og begge Gange var der danske Skibe i Konvojen.

Den 17. Oktober blev en Konvoj, som befandt sig ca. 65 Sømil Øst for Shetlandsøerne, angrebet af to tyske Krydsere ved Daggry. Konvojen bestod af 12 Skibe — hvorimellem 2 danske Dampere — der fra Bergen var paa Vej til Shetlandsøerne, eskorteret af 2 britiske Destroyers. Kl. 6 om Morgenen fik man Øje paa 2 Skibe, som Syd fra nærmede sig hurtigt. De fjendtlige Krydsere angreb straks og ødelagde de to Destroyers, derefter angreb de Handelsskibene, hvoraf 9 Dampere blev sænkede, medens Besætningerne blev overladt til deres Skæbne. Glædeligt for os var det, at ingen Danske

mistede Livet ved denne Lejlighed, og atter havde vi herhjemme Anledning til at være stolte over de danske Søfolk, der uforsagt satte Livet paa Spil under Udøvelsen af en Gerning, der var af højeste Betydning for deres Fædreland.

Det andet Tilfælde hændte den 12. December. Her ødelagde 4 tyske Krydsere udfør den norske Kyst mellem Bergen og Haugesund en Konvoj, hvorimellem var et dansk Motorskib »Mara Caibo«. Selv om Konvojbeskyttelsen svigtede i 2 Tilfælde, maa man indrømme Storbritannien, at det gjorde alt for at beskytte Skibsfarten og anviser de sikre Ruter. Der fandtes overhovedet kun Skibsfart under Verdenskrigen paa Grundlag af de uhyre og utrættelige Anstrengelser, som Storbritanniens Orlogsmænd gjorde for at holde Ruterne gaaende og saavidt muligt fri for Miner.

De Former, som Verdenskrigen efterhaanden antog, undlod ikke at udøve deres Indflydelse paa meget Skibsfarten vedrørende, og tydeligst ses det paa Besejlingen af Københavns Havn i 1917. En Sammenligning med 1916 viser, at der i 1917 var en Nedgang i den ankomne Register-Tonnage paa ialt 1,414,197 Tons.

Nedgangen faldt særlig paa Dampskibstonnagen, og var for en stor Del en Følge af, at den oversøiske Trafik saa godt som helt ophørte, men maatte i øvrigt tilskrives de for Handel og Skibsfart herskende vanskelige Forhold, der saa godt som afbrød alle faste Ruter, og i høj Grad besværliggjorde den almindelige Skibsfart. Trafikken holdt sig iøvrigt paa omtrent samme Højde i Aarets første 9 Maaneder, men viste, særlig for Novembers Vedkommende, en ret væsentlig Nedgang i Sammenligning med Gennemsnittet for de foregaaende Maaneder.

Navnlig havde den indtraadte Afbrydelse i den oversøiske Trafik en stor Indflydelse paa Frihavns Besejling, hvilket fremgaar af, at medens der til Frihavnen i de første 11 Maaneder af 1916 indkom 820,300 Reg.

Tons pr. Damper og 57,500 Reg. Tons pr. Sejlskib, var de tilsvarende Tal for 1917 henholdsvis 396,300 Reg. Tons og 38,837 Reg. Tons eller en samlet Nedgang af 424,000 Reg. Tons.

Ogsaa paa Skibsbygningen udøvede Verdenskrigen sin Indflydelse. Efter det første Krigsaars Forløb herskede der næsten fuldstændig Stilstand paa dette Omraade.

I nogen Tid efter Erklæringen om den uindskrænkede Undervandskrig laa vore Skibe stille, men det var klart at Skibsfarten maatte optages, navnlig af Hensyn til Landbrugsprodukternes Transport til England, den vigtigste Opgave for dansk Skibsfart, al anden Eksport var i Forhold hertil af mindre Betydning. Og først da Skibsfarten begyndte, kunde Landet atter faa Kul.

Ogsaa Assuranceforholdet og Forholdet til Besætningerne maatte ordnes, og da disse nødvendige og vanskelige Spørgsmaal var klarede, genoptoges Sejlsadsen lidt efter lidt, men i alle skibsfartkyndige og interesserede Kredse forstod man, at man gik ind til en svær Tid.

Det viste sig umuligt at opretholde Skibsfarten af Betydning paa Frankrig og Middelhavet, særlig paa Grund af de store Udgifter til Bunkerkul og til Assurance ved Passage gennem Farezonen, hvorfor Skibsfarten koncentreredes til Løsningen af de to Hovedopgaver, ved Fart paa England at sørge for Tilførsel af Landets Kulforsyning samt ved Farten paa Nord- og Sydamerika at sørge for at forsyne Landet med Raamaterialer til Industrien samt med Stykgods, Kaffe, Kakao, Korn, Foderstoffer etc. Men allerede i Juli Maaned standsede Storbritannien Tilførslen af Korn og Foderstoffer og ved Udgangen af August stoppede Nordamerika for al Udførsel til neutrale Lande. Endnu værre blev Forholdene i Oktober, da England forbød al Udførsel undtagen Kul og herved blev Skandinavien praktisk talt bragt under den for Centralmagterne gældende Afspærring, og kun meget faa Lad-

ninger kom hjem til Danmark i de sidste Maaneder af 1917. Rederne fik saa at sige ingen Dispositionsret over deres Tonnage, da de baade var bundet af eget Lands og de krigsførende Magters mange Forordninger. Mange danske Skibe maatte opholde sig i ugevis eller maanedsviis i fremmede Havne, inden man fik ordnet det saaledes, at Skibene kunde gaa uden om Farezonen. En Række Dampere blev ligefrem beslaglagt af England, rekvisitioneret til Tjeneste under britisk Flag, Besætningerne sendt hjem, og Rederierne fik ikke Spor af Kontrol med Skibene. Da denne Tonnage anvendtes i Farvande, hvor den var meget udsat for Torpedering, mistedes mange Skibe herved. Til det gældende Forbud mod at sælge dansk Tonnage til Udlandet, kom et andet om ikke at slutte paa Timecharter uden Handelsministeriets Samtykke, og det bestemtes, at Assurancesummen skulde baandlægges til Indkøb af nye Skibe.

For at klare forskellige Spørgsmaal Skibsfarten vedrørende, afholdtes der i Juni 1917 en Konference i London, hvor der afsluttedes en Overenskomst, der gik ud paa, at naar Danmark stillede 200,000 Tons Dødvægt til Storbritanniens Disposition, vilde Resten af den danske Tonnage være fri, det vil sige, den maatte ikke oplægges, og den skulde sejle for Ententen, naar den ikke benyttes i Danmarks Interesse. Denne Overenskomst bragte efter Omstændighederne ret stabile Forhold for Skibsfarten.

Amerikas Indtræden i Krigen og den gradvise Aftagen af Tilførsler til Landet bevirkede, at der blev meget lidt at sejle med herbjemme for vore mindre Sejlskibe. Naar Fragterne alligevel holdt sig, skyldtes det de stadig stigende Omkostninger, som umuliggjorde at sejle for mindre Fragter, men mange Fartøjer laa dog ledige i Uger ad Gangen. Rederiforeningen for mindre Skibe rettede da en Henvendelse til Regeringen, om at anvende Smaaskibene til at aflaste Statsbanerne, der manglede

Vognmateriel. Tanken blev ogsaa optaget, men ikke i en tilstrækkelig effektiv Grad.

Danske Redere sendte nu deres Skibe til Amerika, hvor de gik i Timecharter for amerikanske Rederier. De større Dampere anvendtes i transatlantisk Fart, medens de mindre Skibe — mellem 2000 à 3000 Tons — anvendtes i Fart paa den amerikanske Side af Atlanterhavet. Hovedudførslen fra Amerika bestod af Kul, der lastedes i Norfolk, Newport News, Baltimore eller Filadelfia og var bestemt til Bunkerkulstationerne paa de vestindiske Øer saasom Bermudas, Barbados, St. Lucia og Trinidad, medens en Del ogsaa sendtes til britisk og hollandsk Guyana.

Mange af disse danske Dampere, som i god Tro gik over Atlanterhavet for at tage Last hjemefter, beholdt Amerika ved Tvang, og de Forhandlinger, som i Efteraaret 1917 førtes med Amerika om Sagen, førte som sagt ikke til noget Resultat. Der underhandlede i lang Tid med de britiske og amerikanske Myndigheder om Tilladelse til at lade de Skibe afgaa til Danmark, som laa lastede i de amerikanske Havne, men disse Underhandlinger trak i Langdrag. Flere af disse Skibe maatte da sættes i oversøisk Fart — mellem Nord- og Sydamerika — til de der gangbare Fragter; disse Skibe indsejlede et stort Overskud, medens Søjladser i europæisk Fart var betydelig mindre lønnende end før Februar 1917.

Men iøvrigt blev det forbundet med større og større Risiko at færdes paa Søen.

I Begyndelsen af Maj 1918 blev der, som det senere viste sig af Tyskland, udlagt forankrede Miner paa flere Steder i det nordlige Kattegat, hvor man tidligere havde været fri for al Mineudlægning. Udlægningen konstateredes kort efter ved at en svensk Trawler sprængtes af en Mine, hvorved Fartøjet sank med 8 Mand. De danske Rutebaades Fart mellem Frederikshavn og Gøte-

borg blev straks midlertidig indstillet og den mindre Skibsfart, som ikke uden Vanskelighed og tidt kun med stor Bekostning kunde benytte sig af Sejladsen inden-skærs, havde atter lidt en Indskrækning.

I Begyndelsen af Aaret forhandlede man med Amerika for at opnaa Udførselstilladelse derfra for de for Danmark nødvendige Produkter og for at opnaa en Ordning for selve Skibsfartens Vedkommende. Den danske i Amerika værende Tonnage blev derovre paa Grund af de Betingelser, som Rederierne maatte gaa ind paa for overhovedet at kunne faa Bunkerkul. De vigtigste Forordninger var, at intet Skib maatte befragtes til tyske Firmaer og ikke befordre tyske Passagerer, Last og tyske Varer. Alle Certepartier skulde forelægges den amerikanske Regering, og intet Skib maatte lægge op eller sælges uden den amerikanske Regerings Tilladelse. Forhandlingerne trak i Langdrag og først i Aarets sidste Maaneder kom Skibsfarten mellem Amerika og Danmark saa smaat i Gang igen.

En anden Aarsag til, at Rederierne bortbefragtede en Del af deres Tonnage var den, at der i Foraaret 1918 fra Tysklands Side indførtes saadanne Bestemmelser i Priseordningen, at Sejladsen næsten blev umuliggjort. De ny Bestemmelser tillod nemlig de tyske U-baadschefer at opbringe et hvilket som helst neutralt (altsaa ogsaa dansk) Skib, lige meget, hvor det befandt sig. Et neutralt Skib ansaas som værende i Fart i fjendtlig Interesse, naar den paagældende Stat, hvis Flag Skibet førte, havde sluttet Aftale med Ententen om at afgive Fragtrum, eller hvis en større Part af et neutralt Lands Tonnage blev benyttet af Fjenden.

Da vi efter vore Aftaler maatte siges at sejle for de Allierede, kunde ethvert dansk Skib fra nu af blive opbragt og ført for Priseret.

(Fortsættes).

Bemærkningerne til det engelske Marinebudget 1919—1920.

Af Kaptajn Augsburg.

Det engelske Marinebudget for Finansaaret 1919—20 er nu (i December Maaned 1919) forelagt Parlamentet og beløber sig til 157 528 800 £ = 3 150 576 000 Kr., idet 1 £ regnes lig med 20 Kr.

I Bemærkningerne til det forelagte Budget udtales, at for det første maa det erindres, at Beløbets Størrelse kun har ringe Forbindelse med Flaadens virkelige Forbrug i ovennævnte Finansaar. En stor Del af det fordrede Beløb skal anvendes til Betaling for Arbejde, der er udført, og for Tjeneste, der er ydet, forud for Vaabenstilstanden. Endvidere for Arbejde sat i Gang før Vaabenstilstanden og bragt saa nær sin Fuldendelse, at det ikke var økonomisk at stoppe det, for Krigsducører, ved Demobilisering, for Lønning og Underhold af overtalligt Personel og endelig for andre Udgifter, som udelukkende maa betragtes som stammende fra Krigens Tid.

Der kan derfor ikke med nogen Udsigt til Udbytte drages Sammenligninger mellem dette Budget og det forud for Krigen gaaende Budget. Yderligere, dersom det var muligt at udskille Normal- eller Fredsudgifterne, vilde en saadan Sammenligning fremdeles være fuldstændig vildledende, med mindre der blev taget skyldig Hensyn til den Kendsgerning, at Materiellet og Tjenesten rundt regnet koster dobbelt saa meget som før Krigen.

For det andet maa det erindres, at Afslutningen af Vaabenstilstanden, langt fra at finde Nationens Kraftanstrengelser i Nedgang med Hensyn til Krigen, fandt os ved Toppunktet af vore Bestræbelser for at vinde den og

ved Maksimum af Ydeevne med Hensyn til Produktionen og Aktiviteten. At dette var Tilfældet med Hensyn til Kraftudfoldelsen til Søs vil fremgaa af følgende Tal, som angiver Udgifterne i Krigsaarene:

1915-16.....	205 733 597 £.....	4 114 671 940 Kr.
1916-17.....	209 877 218 £.....	..4 197 544 360 Kr.
1917-18.....	227 388 891 £.....	4 547 777 820 Kr.
1918-19.....	325 000 000 £ (anslaaet)	6 500 000 000 Kr.

Imidlertid angiver endog disse kolossale Tal ikke fuldstændig den stejle Kurve, ved hvis Toppunkt vi befandt os i November Maaned 1918. Flaadens ugentlige Udgifter, da Vaabenstilstanden blev sluttet, var i Virkeligheden ca. 6 750 000 £ = 135 000 000 Kr. eller med andre Ord mere end 350 000 000 £ = 7 000 000 000 Kr. om Aaret.

Til Bemærkningerne til Budgettet er knyttet en summarisk Oversigt over Flaadens Virksomhed siden Vaabenstilstanden, samt nogle statistiske Tabeller, illustrerende Størrelsen af Søstridskræfterne, anvendte i Løbet af Kri-gen, og de Foranstaltninger, der maatte træffes for at opretholde dem.

Summarisk Oversigt over Flaadens Virksomhed siden Vaabenstilstanden.

A. Flaadens Anvendelse.

Medens Afslutningen af Vaabenstilstanden frigjorde Flaaden for dens Hovedopgave: Bekæmpelsen af den tyske Flaade, forblev adskillige underordnede Opgaver ufuldendte, samtidig med, at der opstod nye Operations-felter i Østersøen og Sortehavet.

Nordsøen.

Flaaden maatte assistere med at paase, at Vaabenstilstandsbetingelserne blev overholdte. Umiddelbart efter

Vaabenstilstandens Afslutning var Grand Fleet beskæftiget med at overtage de tyske Skibe, der skulde interneres, og med at eskortere dem til Scapa Flow, medens Harwich Styrken overtog de tyske Undervandsbaade, som overgav sig. En Del af Hovedflaaden blev stadig anvendt til at bevogte de i Scapa Flow internerede Skibe, indtil den 21de Juni, da de tyske Skibe blev sænkede af deres egne Besætninger.

Den 3die December 1918 afgik H. M. S. Hercules, eskorteret af en let Krydser og fire Jagere, til de tyske Farvande med de Allieredes sømilitære Vaabenstilstandskommission. Disse Skibe returnerede den 20de December 1918, og siden den Dato har een, og undertiden to, lette Krydsere anløbet tyske Havne i Anledning af Forhold, som stod i Forbindelse med Vaabenstilstandsbetingelserne. Fire Jagere har været anvendte til at føre Forsyninger, Depecher o. s. v. til disse Skibe. H. M. Skibe har ogsaa assisteret forskellige Kommissioner ved Gennemførelsen af Aftalerne med Hensyn til Afleveringen af Materiel og tyske Koffardiskibe. Antallet af tyske Koffardiskibe, afleverede indtil den 22de November 1919, var 346.

Østersøen.

Da Adgangen til Østersøen efter Vaabenstilstandens Afslutning atter blev aabnet for Overfladeskibe, afgik en Flaadestyrke til Østersøen med det primære Maal at sikre Vaaben- og Ammunitionsforsyningen til Estland og Letland. Denne Afdeling bestod oprindeligt af 5 lette Krydsere, 9 Jagere og 2 Hjælpekibe. Den Øverstkommanderende for Styrken var instrueret om, at den engelske Regerings Politik var at forhindre Ødelæggelsen af Estland og Letland ved ydre Virksomhed. Det var ham derfor tilladt at anvende sin Styrke om nødvendigt til at forhindre Angreb af Bolschevikstyrker paa disse Landes Territorier.

Den britiske Afdeling opererede i den finske Bugt og i Rigabugten og paa Kysten af Letland indtil Begyn-

delsen af Januar Maaned 1919, da Isforholdene tvang Styrken til at gaa tilbage til København. Adskillige Flygtninge blev transporterede bort fra Libau og Riga.

I Løbet af denne Tid havde den bolschevikiske Offensiv i Kurland gode Fremskridt, og da de britiske Skibe blev trukket tilbage, faldt Byen Riga i Hænderne paa den røde Arme.

I Løbet af Januar Maaned blev Flaadestyrken reduceret, men der blev med bestemte Mellemlum foretaget Togter til Libau.

Først i April Maaned tillod Isforholdene atter Navigation i den finske Bugt, og Bolschevikskibenes Trusel mod de baltiske Stater tvang atter de engelske Skibe til at opholde sig ved Reval. Dette Forhold og den yderligere Komplikation, der opstod som Følge af Tyskernes Holdning overfor Spørgsmaalet om at trække deres Tropper tilbage, nødvendiggjorde en gradvis Forøgelse af de engelske Søstridskræfter.

Tjenesten, som paalaa H. M. Skibe som Følge af den Understøttelsespolitik, der førtes overfor de nationale Regeringer i de baltiske Stater, har først og fremmest bestaaet i deres Nærværelse ved de truede Havnebyer, særligt hvor de paa Kysten værende Repræsentanter fra de allierede Regeringer har anmodet om Hjælp samt desuden i Kontrollering af Skibsfarten og Tilførslerne i Østersøen.

Aktive Fjendtligheder blev paabegyndte den 31te Maj 1919, da et Bolschevikslagskib og fire mindre Skibe, understøttede af Bombardementflyvemaskiner, løb ud fra Kronstadt. Ilden blev først aabnet fra Bolschevikskibene mod vore Skibe, og disse besvarede da denne. Den store Forskel i de to Styrkers Kampværdi, som Følge af at Bolschevikflaaden besad Slagskibe blandt sine Enheder, gjorde det nødvendigt at føre Krigen ind i Fjendens Lejr for at sikre vore Skibe mod overraskende Angreb af overlegne Styrker.

Den 17de Juni 1919 blev en Bolschevikkrudser sænket af en enlig Kystmotorbaad i den finske Bugt. Et lige-

saa dristigt som glimrende Angreb blev udført af en lille Flotille Kystmotorbaade paa Kronstadts indre Havn den 18de August. Flotillen banede sig Vej gennem Fortrækken til Havnen og sænkede med Torpedoskud adskillige Skibe, som laa til Ankers her. Angrebet blev udført med Understøttelse af Flyvemateriel (Flyvebaade), hvis Assistance var af den største Værdi.

De allierede Magters Skibe har fra Tid til anden samarbejdet med de engelske Søstridskræfter.

Den politiske og militære Situation i Østersøen vedblev fremdeles at være forvirret hele Efteraaret. Et Forsøg paa at indtage Petrograd med den russiske NW-Hær under General Judenitch, understøttet af estniske Tropper, havde Udsigt til at skulle lykkes, men Resultatet blev kun Fiasko og Tilbagetog. Tilbagetrækningen af II. M. Skibe fra den østlige Del af Østersøen blev senere beordret afpasset med Isforholdene.

Nord-Rusland.

Da Vaabenstilstanden indtraadte, opholdt følgende engelske Orlogsskibe sig i de nordrussiske Farvande:

Ved Archangelsk: 2 Monitorer, 4 Kanonbaade samt Isbrydere.

Ved Murmansk: Slagskibet Glory.

Ved Pechenga: Den russiske Krydser Askold med engelsk Besætning.

Hertil kom desuden 20 mindre Fartøjer, som blev fordelt, eftersom deres Tilstedeværelse var paakrævet.

Askold blev trukket tilbage i Marts Maaned 1919 og strøg Kommando. 250 Royal Marines, som havde opereret under den i Land værende Hærafdeling, vendte i Juni Maaned 1919 tilbage til England.

I Begyndelsen af Aaret 1919 blev det bestemt at forstærke Flaadeafdelingen ved Archangelsk for at paa-begynde Operationer paa Dvinafloden, saasnt Isforholdene tillod det.

De Skibe, der blev anviste til dette Foretagende, var: 1 let Krydser, 6 Monitorer, 2 Kanonbaade, 4 Minestrygere, en Sloop, et Flyvebaadsmoderskib, et Værkstedsskib samt et stort Antal Hjælpeskibe og mindre Fartøjer.

Skibene samledes ved Murmansk i Begyndelsen af Maj Maaned 1919 og afgik til Archangelsk, saasnart Isforholdene tillod det, idet Hvidehavet blev aaben for Sejlads den 5te Juni.

Dvinafloden var imidlertid isfri i Begyndelsen af Maj Maaned, og denne Omstændighed tillod den paa Floden værende Afdeling, som havde været indefrosset i Archangelsk om Vinteren, at begynde Operationerne, før Hvidehavet var aabent. Den 15de Maj optog 2 Kanonbaade Kampen paa Vagafloden, medens 2 Monitorer og 2 Kanonbaade samarbejdede med de landmilitære Afdelinger ved Kurgomen paa Dvinafloden.

Midt i Juni Maaned var Forstærkningerne fra England ankomne til Archangelsk og den archangelske Flaadeafdeling understøttede de landmilitære Afdelinger i deres Operationer paa Dvinafloden i Løbet af Sommeren.

Den 21de Juli 1919 modtoges Efterretninger om Mytteri mellem de russiske Tropper, der samarbejdede med de engelske Troppeafdelinger ved Onega, hvorfor en Styrke paa ca. 850 Royal Marines blev transporteret fra England til Murmansk for at operere under de landmilitære Myndigheder. Ved samme Tid blev Monitoren Erebus, armeret med 30,5 cm. Kanoner, sendt til Hvidehavet.

Som Følge af den Vending, Sagerne tog, blev det besluttet, at de Planer, som allerede var lagte for en Evakuering af Nordrusland, inden Vinterens Komme, straks skulde bringes til Udførelse, saasnart det for Transporten nødvendige Materiel var skaffet til Veje. For at lette Evakueringen, skulde der rettes et stærkt Fremstød mod Bolschevikerne, for derved at gøre det muligt for

Nordrusserne at besætte vore Stillinger, naar vi trak os tilbage.

Et Fremstød op ad Floden endte med Indtagelsen af Chidinova og Borok, og heri deltog Flaadeafdelingen, idet den i Løbet af den anden Uge af August Maaned var i Kamp med Bolshevikernes Flotille. Ved Expeditionens Tilbagetrækning blev der udlagt stærke Minespærringer i Floden, hvilken Forholdsregel effektivt hindrede de fjendtlige Krigsfartøjer i deres Bevægelser.

Under alle Flodoperationerne ydede R. A. F.'s Flyvebaade værdifuld Assistance ved at indrapportere Fjendens Dispositioner, ved at lede vor Artilleriild og ved at bombardere de fjendtlige Stillinger.

Tilbagetrækningen af de engelske og allierede Styrker fra Archangelsk blev fuldført uden Hindring den 27de September 1919. Hele Flaadestyrken blev trukket tilbage med Undtagelse af 2 Monitorer. Disse kunde ikke blive førte ned ad Floden som Følge af for ringe Vandstand og blev derfor sænkede efter at alt af Værdi var blevet fjærnet fra dem.

Med Undtagelse af nogle faa Transportfartøjer og 2 Minestrygere, som blev Vrag under Strygning efter Miner, var disse det eneste Tab, Expeditionen led.

Orlogsskibene og det øvrige Skibs- og Fartøjsmateriel, der blev trukket bort fra Archangelsk, afsejlede til Murmansk for at samles her, inden Tilbagerejsen til England blev tiltraadt. Evakueringen af Murmansk blev fuldført den 12te Oktober 1919.

Sortehavet.

Siden de Allierede Flaaders Ankomst til Konstantinopel efter Fjendtlighedernes Ophør, har de engelske Flaadestyrker været beskæftigede med at haandhæve Vaabenstilstandsbetingelserne overfor Tyrkerne og med at assistere General Denikin og hans frivillige Armé i Operationerne mod Bolschevikerne.

Da Bolschevikerne havde besat Sevastopol og havde fordrevet den frivillige Armé fra Størstedelen af Halvøen Krim, standsede de engelske Skibe Bolschevikernes videre Fremtrængen ud paa Halvøen Kertch og satte eventuelt derved den frivillige Armé i Stand til at tage Halvøen Krim tilbage. Ligeledes i det azovske Hav og andet Steds blev den frivillige Armé understøttet af de engelske Skibes Artilleri.

Da den frivillige Armé havde tilbageerobret Nikolajeff fra Bolschevikerne, blev den understøttet af vore Skibe ved de Landgangsoperationer, der førte til Generobringen af Odessa. I Virkeligheden var det den engelske Flaades Understøttelse, der gjorde det muligt at fordrive Bolschevikerne fra hele Kysten norden for Sortehavet.

Det kaspiske Hav.

Inden Vaabenstilstandens Indtrædelse var Vigtigheden af at holde det kaspiske Hav under Kontrol af Hensyn til Forsvaret af vore Interesser i Indien blevet følt og iværksat, og den engelske Marine overtog nogle Skibe og bemandede dem med sit eget Personel. Efter at Vaabenstilstanden var traadt i Kraft, blev denne Politik energisk udviklet. Brugen af Havet blev nægtet Bolschevikerne. Baku blev besat og dets Olieforraad blev gjort tilgængeligt for de frivillige russiske Styrker, og den højre Flanke af de engelske Afdelinger i Kaukasus blev dækket.

Vore Skibe opererede i den nordlige Del af det kaspiske Hav under General Denikins Offensiv mod Astrakan. Der blev udkæmpet adskillige Kampe med Bolschevikerne, og de kulminerede i det meget dristige Angreb den 21de Maj 1919 paa Bolschevikflaaden ved Fort Alexandrowsk, hvor Bolschevikerne havde indrettet en Flaadebasis. Adskillige af Fjendens Skibe blev sænkede, og Resten flygtede til Astrakan. Efter denne Kamp kom Bolschevikerne aldrig mere ud for at kæmpe paa det kaspiske Hav, og deres Demoralisation hjalp i høj

Grad General Denikin til at holde Tsaritsyn, en Plads, der var af overordentlig stor strategisk Betydning. Skibene er nu blevet overdragne til de russiske frivillige Styrker, og det engelske Personel er trukket tilbage.

En tilfældig, men vigtig Omstændighed som Følge af den engelske Flaades Nærværelse i baade det kaspiske Hav og Sortehavet er Genaabningen af Handelen paa Distrikter, som har været lukkede for engelsk Foretag-somhed i de sidste fem Aar.

Sibirien.

Et engelsk Orlogsskib har til Stadighed haft Station ved Wladiwostock og har samarbejdet med den engelske landmilitære Sendelse, som understøtter Admiral Koltchak. Skibskanoner blev monterede paa et pansret Tog, som blev anvendt med iøjnefaldende Succes paa Uafronten. Disse Kanoner blev senere installerede i Lægtene og Dampene paa Kamafloden, og blev sluttelig overgivne til Russerne og det engelske Flaadepersonel trukket tilbage.

Overøstisk Tjeneste i al Almindelighed.

Ved Siden af de aktive Operationer, som er blevet foretagne i de russiske Farvande, har Flaaden spillet en fremragende Rolle ved at hjælpe med til at opretholde Fred og Orden over hele Kloden i den urolige Periode, der er fulgt efter Vaabenstilstanden.

Det adriatiske Hav.

I Adriaterhavet har engelske lette Krydsere og Jagere samarbejdet med de allierede Styrker i Kontrol-lingen af Forholdene i de østrigske Havnebyer og paa den dalmatiske Kyst.

Donau.

Kanonbaade og Motorbaade har været anvendte paa Floden for at haandhæve Vaabenstilstandsbetingelserne.

Det ægæiske Hav.

I Ægæerhavet deltog Flaaden ved Siden af, at den maatte opretholde Forbindelserne mellem Malta og vore Flaadestyrker i Sortehavet i de Operationer, under hvilke de Allierede landsatte Tropper i Smyrna.

Ægypten.

Under Urolighederne i Ægypten holdt Flaaden Forbindelserne aabne ved Hjælp af den traadløse Telegraf og hjalp i al Almindelighed med at kontrollere Forholdene.

Det røde Hav.

I Rødehavet samarbejdede Flaaden med Hæren i Operationerne i Hodeida og paa Kysten af Somaliland. Engelske Skibe blev ogsaa indtil Slutningen af August Maaned 1919 anvendte til at føre Kontrol med den arabiske Kysttrafik i Rødehavet.

Kina.

Flodpatrouillerne paa Yangtzeffoden og Vestfloden er atter blevet oprettede, og den engelske Øverstkommanderende har foretaget et Togt op ad den førstnævnte Flod. Herved er det engelske Flag atter blevet vist i mange Havne, hvor det ikke har været set siden Krigens Begyndelse, ligesom det ogsaa paa Vestflodens Bifloder er blevet vist i mange Havne, hvor det aldrig tidligere har været set.

Andre fremmede Stationer.

For Tiden bliver de vigtigste Havne paa alle Stationerne besøgte i den Hensigt at vise Flaget, hvor det ikke har været set siden Krigens Begyndelse, og for at opretholde Orden og beskytte engelske Undersaatter, hvor dette gøres nødvendigt.

H. M. S. Renown.

H. M. S. Renown forlod Portsmouth den 5te August 1919 for at føre Captain, H. R. B. Prinsen af Wales til

Canada, og den blev mødt ved St. John af 2 lette Krydsere, som senere vendte tilbage til England. Efter at have aflagt Besøg i Vestindien og Rio de Janeiro, den sidste Plads for at returnere et Besøg af en brasiliansk Eskadre i England, vendte Renown tilbage til New York, hvor den tog H. R. H. ombord igen og afgik til Halifax og senere til England den 22de November 1919, eskorteret af en let Krydser.

De hjemlige Farvande.

Forholdene i Irland har gjort det nødvendigt stadig at holde 6 Jagere, 3 Sloops og 16 Motorbaade i de irske Farvande. Dette Antal har været forøget midlertidigt fra Tid til anden.

Under de urolige industrielle Forhold, som i England fulgte efter Vaabenstilstanden, har Regeringen henvendt sig til Flaaden om Hjælp til at opretholde forskellige offentlige Virksomheder.

1500 Officerer, Underofficerer og Menige var beskæftigede med at lænse Kulminerne i Vest Yorkshire-Distriktet for Vand under Kulstrikerne i Juli og August Maaned 1919.

I August Maaned samme Aar var H. M. S. Valiant og 2 Jagere stationerede i Liverpool for det Tilfælde, at der ønskedes Assistance til at opretholde Ordenen under Politistriken.

Under Jernbanestriken i September og Oktober Maaned 1919 blev nogle af Flaadens Skibe anvendte til at transportere Levnedsmidler paa hele Kysten, og i Særdeleshed til Forsendelsen af Gær og til Transport af militære Afdelinger. Andre blev holdt klar til at understøtte Trafikken paa Søen og til at opretholde traadløs Forbindelse. Marineafdelinger blev landsatte for at beskytte visse saarbare Positioner og Arbejdet i forskellige Dokker og paa Kraftstationerne rundt paa Kysten.

Mineafsøgning.

Jagere har været anvendte til at bekæmpe den med Minedriften forbundne Fare, særligt paa Østkysten.

Flyvning over Atlanterhavet.

To Slagkrydsere har været stationerede i Atlanterhavet for at assistere under Luftskib R. 34's Flyvning til og fra de forenede Stater.

Øvelser, Togter og Højtideligheder.

I Betragtning af de mange Opgaver, der har paa hvilet Flaaden, har der kun været ringe Lejlighed for den til at afholde Øvelser og foretage Krydstogter.

Eskadrer af Atlanterhavsflaaden har aflagt Besøg i franske Havne i April Maaned 1919 og Officerer, Underofficerer og Menige fra Eskadrerne har paa den franske Regerings Indbydelse aflagt Besøg i Paris paa samme Tid som Admiral of the Fleet, Sir David Beatty, der havde nedhalet sit Flag nogle faa Dage i Forvejen.

Afdelinger, repræsenterende Flaaden, deltog i Sejrsindtogene saavel i Paris (den 14de Juli) som ogsaa i London (den 19de Juli). En Del af Atlanterhavsflaaden laa paa dette Tidspunkt paa Themsen, og der blev arrangeret Udflugter til den for Parlamentets Medlemmer.

Atlanterhavsflaadens Sommertogt begyndte den 2den Septemper 1919 og Afdelinger af denne aflagde Besøg rundt omkring i de forskellige Havnebyer paa den engelske Kyst. Der blev af og til afholdt Øvelser.

Minerydningsarbejdet.

En af de største Opgaver de Allieredes Flaader stod overfor ved Fjendtlighedernes Ophør, var Optagningen af Minerne, som i denne Krig har været benyttet efter en hidtil ukendt Maalestok.

Farvandene, der skulde gennemstryges, blev fordelt mellem de Allierede i Overensstemmelse med deres Mate-

riel. De Farvande, der blev tildelt den engelske Marine, omfattede Storbritanniens og Irlands Kyster, Nordsøen vesten for 4^o østlig Længde og forskellige Arealer i Middelhavet og paa andre oversøiske Steder.

Man kan faa en Idé om dette Arbejde fra den Kendsgerning, at der i Løbet af Krigen er udlagt ikke mindre end 1360 Minefelter eller Minegrupper af Tyskerne i Nærheden af vor egen Kyst, omfattende ialt 11,000 Miner, af hvilke omtrent de 90 % er blevet udlagt af Undervandsbaade. I oversøiske Farvande, som den engelske Marine skulde rense, er der blevet udlagt omtrent 60 Minefelter eller Minegrupper, omfattende i alt ca. 1200 Miner, af hvilke omtrent de 60 % er blevet udlagt af Undervandsbaade. Antallet af udlagte engelske Miner, som Flaaden ogsaa maatte stryge efter, beløb sig til 65,000 i de hjemlige Farvande og 8,000 i Middelhavet.

Foranstaltningerne til Organisationen af Minerydningstjenesten blev udarbejdet i sine Detailler inden Vaabenstilstanden, og selve Arbejdet paabegyndtes den 1ste December 1918. De hjemlige Farvande blev delte i Afsnit og underlagte Minerydningsofficerer, der modtog Direktiverne for Arbejdet direkte fra Admiralitetet. Der blev ogsaa ansat Minerydningsofficerer hos de Øverstkommanderende paa de oversøiske Stationer. Desuden blev der etableret Basis ved Lervikstord i Norge, ved Zeebrügge og Ymuiden.

Antallet af de Miner, som man ved, er udlagte under Krigen, er ikke noget Kriterium for det Antal, der er til Stede, naar der stryges, og det blev derfor bestemt at gennemstryge alle minerede Omraader to Gange og, hvor det var nødvendigt, tre Gange. Der blev tildelt de forskellige Minerydningsofficerer saa meget Materiel, at Arbejdet kunde være tilendebragt ved Slutningen af November Maaned 1919. Da Minerydningsarbejderne paabegyndtes, var der ca. 1000 Skibe i Brug i alle Afsnit. Den 1ste April 1919 var deres Antal redu-

ceret til 421. Den 1ste Juli var Antallet 285, og den 17de Oktober 1919 var det under 100.

Skibene, der var anvendte til dette Arbejde, var først bemandede med Officerer, Underofficerer og Menige, som havde været beskæftigede med Minestrygning og Patrouilletjeneste under Krigen. For imidlertid at sætte disse Mennesker i Stand til at vende tilbage til deres civile Virksomhed, dersom de ønskede det, blev denne første Ordning hurtigt erstattet af en anden, ved hvilken der blev rettet Opfordringer til frivillige om at forrette denne Tjeneste for en Periode af tre Maaneder ad Gangen, idet de modtog en Extrabetaling for den Risiko, der var forbundet med dette Arbejde.

Denne Ordning var imidlertid kun midlertidig, indtil en særlig Minerydningsafdeling kunde blive dannet paa Betingelse af at forrette Tjeneste indtil den 30te November 1919. Ved Oprettelsen af denne Afdeling den 1ste April 1919, meldte frivillige sig i stort Antal, og Styrken blev hurtigt bragt op til den fastsatte Størrelse af ca. 600 Officerer og 15,000 Underofficerer og Menige.

Til Trods for de Omforandringer og Komplikationer, som disse Ændringer i Skibenes Bemanning medførte, blev Vanskelighederne saa heldigt overvundne af Officererne, beskæftigede med Minestrygningsflaadens Organisation og Operationer, at Minerydningsarbejdet blev fuldført i god Tid indenfor den for dets Fuldførelse fastsatte Termin. Disciplinen blandt Minerydningsflaadens Mandskab var god, og dets Aand var glimrende.

Det var en Hovedregel for Minerydningen, at alle mulige Forholdsregler skulde tages for at undgaa Tab af Menneskeliv. Naturligvis maatte der undertiden løbes en vis Risiko, som for Eksempel ved den nordlige Barriere, hvor Minerne ved Lavvande kun stod 1,83 Meter under Overfladen. Her fandt man paa en særlig Form for Minestrygning, som i stor Udstrækning beskyttede de Skibe, der blev anvendte til dette Arbejde, og i al

Almindelighed blev Risikoen reduceret til et Minimum ved at arbejde under Hensyn til Tidevandet og ved at udnytte Sammenarbejdet med Vinden saa meget som muligt. Saa mange Forsigtighedsforanstaltninger blev der truffet, at det totale Tab af Menneskeliv under Minestrygningen kun naaede det meget ringe Beløb af 6 0/0.

Minerydningsarbejdet i de Arealer, der blev tildelte Storbritannien, er nu afsluttet, og disse Omraader er nu aaben for Sejladsen og maa siges at være absolut fri for forankrede Miner. Saalænge de øvrige Minefelter, for hvilke Storbritannien ikke er ansvarlig, ikke er ryddede, vil der vedblive at være drivende Miner, og disse vil foraarsage en ringe, men uundgaaelig Fare for Navigationen.

Foruden selve Minerydningsarbejderne er der blevet foretaget Bundstrygning af store Arealer og dette i særlig Grad paa Fiskegrundene.

Denne Form for Strygning er stadig i Gang og vil blive fortsat efter den 30te November 1919 af »Post-War Minesweeping Flotille«, efterhaanden som Lejligheden tilbyder sig. Denne Flotille er bemanded med fast Mandskab.

Rekonstruktionen af den belgiske Kyst.

Under Admiralitetets Ledelse er der paa den belgiske Kyst blevet udført forskellige Bjergnings- og Rekonstruktionsarbejder for den belgiske Regerings Bekostning.

Arbejderne omfattede blandt andet: Opmudringen af Ostendes Havn og Reparation af den store Dok samt Udbedring af Dokportene; Bygningen af en halvpermanent Bro over »Novel Avant-Port« i Stedet for Svingbroen, der blev ødelagt af Tyskerne; Tilvejebringelsen af 15 Kørekranter; Istandsættelsen af Jernbaneanlæggene i Dokkerne samt andre Arbejder. Ved Zeebrügge er de ødelagte Svingbroer over Indløbet til Zeebrügge-Ostende Kanalen blevet genopførte, den flydende Dokport til Kanalindgangen, og sammes Bygningsværk er blevet repareret,

Viadukten mellem Molen og Land istandsat og 10 Kørekraner anbragte paa Molen. Alt dette Arbejde er nu fuldendt.

Uddybningsarbejderne ved Ostende begyndte ved Slutningen af Januar Maaned og fortsattes Nat og Dag. Samtidigt paabegyndte man Bjergningsarbejdet paa H. M. S. Vindictive og de mindre Fartøjer, som Tyskerne havde sænket i Havnen. Den 15de Juni var Bjergnings- og Uddybningsarbejdet ført saa langt frem, at Trafikken mellem England og Ostende kunde genoptages uden Forsinkelser, foraarsagede af Tidevandet.

Ved Zeebrügge blev Damperen Brüssel, som var blevet sænket ved Enden af Molen, og forskellige mindre Fartøjer løftede, og Kraner, Jernbanevagoner og andet Materiel, som Tyskerne havde kastet i Havnen, blev bjerget.

(Fortsættes.)

Nekrologer.

Kaptajn Carl Ludvig August Trolle er født 7. Marts 1856 i Aabenraa og Søn af Toldkasserer, senere Etatsraad, Jens Christian Herluf Trolle og Hustru Anna f. Spring. Han blev Kadet 1873 og afgik fra Søofficersskolen som Sekondløjtnant 27. August 1877. Efter i nogle Aar at have deltaget i Marinens almindelige Togter som ung Officer, søgte han, der imidlertid 30. Juni 1880 var udnævnt til Premierløjtnant, i 1881 Orlov for at drive Fiskeri ved Island. Skønt han lagde megen Energi og et stort personligt Arbejde ind heri, lykkedes Forsøget dog ikke for ham, til Dels paa Grund af Mangel paa Kapital, hvorfor han atter i 1883 vendte tilbage til Marinen. Hans store Interesse for Fiskeriet var imidlertid ikke formindsket, og han arbejdede nu trofast paa Udviklingen af Saltvandsfiskeriet i vore Farvande i Forbindelse med sin Tjeneste i Marinen, hvor han jævnlig var udkommanderet. Han var i 1889 Chef paa Kanonbaaden *Øresund* i Eskadren, i 1890 Næstkommanderende i Skonnerten *Ingolf* paa Fiskeriinspektion ved Island og Færøerne og 1893—95 Chef for Fiskeriinspektionen indenfor Skagen. Den 2. December 1893 blev han udnævnt til Kaptajn. 1895—1901 var han Medlem af Folketinget som Repræsentant for Thisted Kreds. Han sluttede sig til Højrepartiet, men tog ikke nogen aktiv Del i den egentlige Politik, idet han tog det som sin Opgave paa Tinge at arbejde for Fiskeriet og da særlig for at skaffe Fiskerne en Havn paa Jyllands Vestkyst. Samtidig med sin Rigsdagsvirksomhed var han dog jævnlig til Søs, saaledes i 1896 som Fører af Skoleskibet *Georg Stage* og 1900—01 som Fører af Postdampskib mellem Korsør og Kiel. Den 3. Juli 1899 var han bleven benaadet med Dannebrogordenens Ridderkors. Da han i 1901 ikke blev genvalgt ved Folketingsvalget, og da Forholdene i Marinen ikke

tiltalte ham, søgte han udenfor Nummer i Søofficerskorpset og modtog en Ansættelse i den siamesiske Marine som Jagtkaptajn hos Kongen. Denne Tjeneste tilfredsstillede imidlertid heller ikke hans virksomme Natur, hvorfor han i 1903 vendte tilbage til Danmark og atter traadte ind i Marinen, som han dog snart endelig forlod, da han 30. Juni 1904 efter Ansøgning fik sin Afsked. Han startede og oparbejdede nu en Assurance- og Befragtningsforretning først i Kjøbenhavn, senere med Filialer paa Island og Færøerne, en Forretning, der under hans dygtige Ledelse, ikke mindst under Verdenskrigen, udvikledes stærkt, og hvor hans store Kendskab til islandske og færøiske Forhold kom ham meget til Gode.

Hans virksomme Liv fik imidlertid en brat Afslutning, da han 5. August 1919, medens han endnu tilsyneladende stod i sin fulde Kraft, pludselig afgik ved Døden i Gedser under et Besøg hos sin Broder.

Han var en Mand, der var i Besiddelse af en sjælden Energi og Arbejdskraft. Da han til Slutning havde fundet sit rette Felt, kom hans gode personlige Egenskaber først rigtig til deres Ret, og han efterlod sig ved sin Død mange Venner, ikke mindst mellem de mange Søofficerer, som han i de senere Aar traf paa Island, hvor han boede meget af Sommeren.

Han var to Gange gift, første Gang med Alma f. Martin, anden Gang med Karen f. Nørretranders, der overlever ham.

Han blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Kaptajn Carl Ludvig Tuxen er født 30. Juli 1857 i Tandslet paa Als og er Søn af Sognepræst Mandrup Peder Tuxen, en Søn af den bekendte Søofficer Peder Mandrup Tuxen, og Hustru Louise Antoinette Augusta f. Bournonville, en Datter af Balletmester Bournonville. Han blev Kadet i 1874, afgik fra Søofficersskolen som Sekond-

løjtnant 21. August 1878 og forfremmedes den 23. August 1880 til Premierløjtnant. Under sin Tjeneste i Marinen er han hovedsagelig bleven anvendt som farende Officer. Af hans Tjeneste og Udkommandoer skal særlig nævnes, at han i 1891 var Chef for Mineskibet *Hjælperen* i Eskadre, 1892—94 Skoleofficer ved Søofficersskolen og om Sommeren med Kadetskibet, Korvetten *Dagmar* og Krydseren *Hekla*. Den 19. Oktober 1895 blev han Kap-
tajn. Efter i nogle Aar at have været Adjutant hos Marineministeren var han 1898—1901 Fører af Fyrinspektionsskibet *C. F. Grove* og blev 17. Jan. 1900 deko-
reret med Dannebrogordenens Ridderkors. 1902—03 var han Chef for Kanonbaaden *Guldborgsund* og Chef for Fiskeriinspektionen udenfor Skagen, 1904 Næstkommanderende i Panserskibet *Herluf Trolle* i Eskadre, 1905 Chef for Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskibet *Sjælland* og samme Aar Chef for Krydseren *Hekla* som Stationskib ved Island. En Øjensvækkelse forhindrede ham i at kunne fortsætte sin Virksomhed i Marinen, hvorfor han afgik 30. Juli 1909 ved opnaaet Aldersgrænse og s. D. modtog Dannebrogsmændenes Hæders-
tegn. Han fik derefter Ansættelse i Søassuranceselskabet, hvor han senere blev Afdelingschef og virkede lige til sin Død, der indtraf pludselig uden forudgaaende Sygdom den 27. Januar 1920.

Han havde fra sin Slægt, der gennem Generationer havde tjent den danske Marine med Ære, taget Interesse for og Kærlighed til sin Stand i Arv. Han var en pligt-opfyldende Officer, i Besiddelse af Kultur og en sjælden Elskværdighed, der i Forbindelse med hans Anlæg for Humor altid gjorde ham yndet og afholdt af alle, med hvem han kom i Berøring.

Hans Hustru Minna f. Wolfhagen, en Datter af Direktør Carl Vilhelm Wolfhagen, overlever ham.

Han blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

T.-J.

Med oprigtig Medfølelse har de, der kendte den unge, lovende siamesiske Sekondløjtnant Nai Teck, modtaget det sørgelige Budskab om, at de unge Officerer i Marinen har mistet en ualmindelig afholdt og god Kammerat, netop som han havde naaet sit første Maal — at blive udnævnt til Officer.

Nai Teck, der er Søn af en siamesisk Embedsmand og født den 14. September 1898, blev for 8^{1/2} Aar siden sendt til Danmark for at blive uddannet til Søofficer.

Efter at have deltaget i Lærlingetogtet 1914 med Kystforsvarsskibet Herluf Trolle læste han videre til Adgangsprøven ved Kadetskolen og blev den 20. September 1915 optaget som Kadet i yngste Klasse. Energisk og maalbevidst arbejdede han, der var velbegavet og pligt-opfyldende, med Alvor og Interesse Skolen igennem for at naa et smukt Resultat — ærekær, som han var — og overvandt med nogenlunde Lethed de sproglige Vanskeligheder, der ikke altid er saa lige til at klare for en Udlænding.

Mellem ham — der var finttænkende og fra Naturens Haand begavet med de bedste menneskelige Egenskaber — og Kadetkammeraterne paa Skolen udviklede der sig et ualmindeligt smukt og kammeratligt Forhold, og de Forventninger, som hans Overordnede og Lærere stillede til ham, skuffede han da heller ikke og bestod ved Afgangsprøven 1919 mellem de første i sin Klasse.

Skønt Fremtiden laa lys og solbeskinnet for ham, naaede han ikke i sit Hjemland at udnytte sine Evner og sine erhvervede Kundskaber — men han satte sig selv det smukkeste Minde og vil altid erindres af os som et godt Menneske og blive et følgeværdigt Eksempel for de af hans unge Landsmænd, der udsendes af Fædrelandet for at dygtiggøre sig i fremmed Tjeneste.

Nai Teck døde den 4. Februar 1920 kort Tid efter at have tiltraadt Tjeneste ved Artillerikorpsset.

Ære være hans Minde.

K. E. Ackermann.

Vor Handelsskibsfart under Verdenskrigen.

Af Kaptajn C. I. Speerschneider.

(Fortsættes.)

Fra det Øjeblik lod man Skibene i vore Farvande sejle indenfor Territorialgrænsen, oftest flere sammen og ledsaget af danske Orlogsfartøjer, der gik langs Territoriets Grænse, medens tyske Orlogsskibe holdt sig udenfor Grænsen for at tage Skibene, hvis disse kom udenfor Territoriet. Ved Forhandlinger med Tyskland lykkedes det dog at faa disse Bestemmelser delvis forandrede, saaledes at ethvert dansk Skib skulde have et tysk Lejdebrev eller være hjemfaldet til Opbringelse, og Skibene maatte ikke gaa ind i de af Tyskland erklærede Spærrezoener.

Endelig blev der i Aarets Løb ført Forhandlinger med Amerika, indtil der i September 1918 blev afsluttet en Overenskomst med War Trade Board. Af Danmarks ca. 800 000 Tons store Flaade fik Landet til egen Disposition 340 000 Tons, medens Ententen overtog ca. 460 000 Tons, og heraf fik atter Storbritannien Raadighed over ca. 200 000 Tons. Det var dog først henimod Aarets Slutning, at den Tonnage, som Danmark havde faaet tilstaaet til eget Brug, fuldt ud kunde udnyttes.

Engelske Befragtere blev i Juni mere og mere ivrige efter at sikre sig Timechartertonnage til Levering efter Krigen fra forskellige neutrale Lande, ogsaa tyske Befragtere søgte Tonnage paa en hidtil ukendt Basis. De var villige til at tage Skibe paa indtil 4 Aar efter Krigens Afslutning, Rederne skulde da være fri for alle Omkostninger og Assurance, og Befragterne vilde stille tyske Befalingsmænd og Besætninger om Bord i Skibene

for deres egen Regning. Af danske Skibe blev ingen sluttet bort paa disse Betingelser.

Paa oversøiske Markeder kunde der kun slutes til de fastsatte Maksimalfragter, og da saa godt som hele Verdenstonnagen var under de Allieredes Kontrol, gjordes der stadig meget faa Forretninger. Paa Østersøen var der stor Knaphed paa Tonnage, særlig fordi Sverige skulde afgive 300 000 Tons Skibsrum til de Allierede, ogsaa Forholdene for Sejlskibe med Ladninger Vest paa blev stadig vanskeligere.

Fra det Øjeblik Krigsoperationerne indstilledes i November Maaned, forandrede Forholdene sig straks en Del; Farezonerne kom kun til at omfatte de egentlige Minefelter, U-baadskrigen ophørte, efterhaanden som U-baadene blev afleverede til England, rundt om begyndte man at bjerge Minerne, og alle danske Minefelter — men ikke fremmede Minefelter i danske Farvande — var inddraget allerede i Slutningen af November; Fyrene tændtes ved Juletid i danske, norske og svenske Farvande, Lodstvangen ophævedes, og da de oplagte Skibe begyndte at røre paa sig, begyndte der at danne sig lysere Udsigter for Skibsfarten.

Alt dette bidrog i høj Grad til at forkorte Ruterne, saaledes at Tonnagen kunde gøres mere nyttebringende, og navnlig kunde den Del, som var nødvendig for Kultilførslen fra England reduceres saa meget, at man kunde tænke paa Genoptagelsen af Stykgodsarten fra England og paa Det forenede Dampskibsselskabs gamle Ruter paa Frankrig, Portugal og Middelhavet. Denne Trafik blev efterhaanden genoptaget i den Udstrækning, hvori dette var muligt under Hensyntagen til, at næsten Halvdelen af Det Forenedes Tonnage endnu ved Udgangen af 1918 var beskæftiget i Fart for de Allierede, og at yderligere en stor Del af Selskabets Skibe var afgivet til Landets Kulforsyning. I de første 8 Maaneder af Aaret havde nemlig vort største Selskabs Fart mellem

Danmark og Udlandet i det store og hele været indskrænket til Deltagelse i Landets Kultilførsel samt til Besørgelse af Landets stærkt formindskede Eksport. Hovedparten af Tonnagen anvendtes i Fragtfart udenfor Danmark, og Selskabets fire store Amerikabaade laa stille, dels i New York, fordi der hverken kunde frigives Kul eller Last til dem, og dels paa denne Side, saaledes at de var klar til at optage Farten, saa snart Overenskomsten med Amerika var sluttet.

Paa Østersøen faldt den tyske Visitation bort i November, saaledes at Skibene ikke behøvede at navigere indenfor Territorialgrænsen og udsætte sig for de Ubehageligheder, som en saadan Navigering nær ved Land førte med sig.

Noget efter ophørte ogsaa Konvojeringsen over Nordsøen, Skibene behøvede saaledes ikke længere at anløbe Bergen, men kunde gaa den lige Vej, følgende de Anvisninger, som den britiske Regering gav for Sejladsen over Nordsøen, og videre Vest efter, thi Minefaren luredede stadig i de aabne Have, og den vilde i lang Tid gøre Havene usikre. Man søgte dog i England saa hurtigt som muligt at faa et Løb dannet gennem den engelske Kanal, saaledes at Skibene kunde søge den sydlige fremfor den nordlige Rute.

Fyrene paa Englands Kyst og alle franske Fyr lyste atter i Slutningen af November som i Fredstid, hvilket var et stort Skridt henimod normale Forhold paa Søen. Samtidig bestemtes, at Skibe kunde gaa ind til britiske Kontrolhavne i Stedet for til Halifax; Skridt for Skridt gled man saaledes bort fra alle Bestemmelser, som i de lange, bitre Aar havde hæmmet Skibsfarten.

I Løbet af Aaret blev der herhjemme dannet nogle ny Rederier i Svendborg og Korsør, medens Dampskibsselskabet »Vesterhavet« likviderede, fordi Aktionærerne paa Grund af den store Fortjeneste og de enorme Skibspriser kunde se deres Fordel ved at ophøre med Virk-

somheden. En Del ny Skibsværfter blev anlagt i København, Nykøbing Mors, Køge, Assens, Odense og Strib. Det maa haabes, at Udviklingen vil tage et saadant Opsving, at den for lange Tider vil sikre de mange ny Værfter, der er opstaaet under Krigen, en passende Virksomhed.

I Begyndelsen af Oktober afholdtes en Konference i København mellem Delegerede for Skibsfarten for de smaa neutrale Stater. Da det viste sig, i hvilken Grad Krigen gik ud over de Neutrales Velfærd, blev man i de neutrale Stater enige om et Samarbejde til Afgørelse af Erstatningsspørgsmaalet, saaledes at man kunde faa fuld Erstatning for enhver Skade, der var tilføjet neutrale Skibe ved Krigshandlinger stridende mod den internationale anerkendte Folkeret, idet man ikke kunde godkende enkelte Krigsførendes Proklamationer i Strid hermed, eller Krigsførendes Priseretsdomme paa Grundlag af Bestemmelser, der var i Strid med den anerkendte Folkeret. De neutrale Stater havde her en Pligt at varetage, nemlig at søge at skaffe Respekt for den internationale Lov.

For Skibsfarten paa Københavns Havn var der i Aarets første 11 Maaneder som Helhed en Nedgang at notere i den ankomne Tonnage i Sammenligning med de samme Maaneder i 1917, nemlig ca. 129 000 Tons mindre Tonnage i 1918. Nedgangen faldt udelukkende paa Frihavnen, et Resultat som ikke kan forundre, naar man erindrer, at Havnen i Størstedelen af Aaret var uden Forbindelse med de oversøiske Pladser. Kun som en Undtagelse kom Motorskibet »Fionia« i Midten af Januar Maaned med en længe ventet Ladning Kolonialvarer fra Østen.

Efter Handelsoverenskomst med Amerika og efter Vaabenstilstandens Indtræden blev Rutearten paa Amerika genoptaget i Aarets sidste Maaneder og i Forbindelse med de store Transporter af Krigsfanger bragte det et i lange Tider ukendt Liv og Trafik i Frihavnen.

Ellers kom der som før nævnt i Aarets Løb kun de allernødvendigste Forsyninger af Kul Vest og Syd fra samt nogle Tilførsler af Jærn og Salt. I November ophørte dog ganske Importen fra Tyskland med tyske Skibe, men den 16. December kom, medførende en Ladning Kul, den første engelske Dampet til København siden Krigen Begyndelse.

For den mindre Sejlskibsfart var Forholdene ogsaa vanskelige i 1918. I Begyndelsen af Aaret blev en stor Del af de danske Smaaskibe anvendt til at sejle Brænde hjem for Staten fra Vestsverige, Halmstad, Varberg og Falkenberg, hvilket gav en ret god Beskæftigelse, ligesom der ogsaa sejledes med Tørv, Brænde og Kartofler i indenrigs Fart. Denne Fart holdt Smaaskibene nogenlunde oppe til Vinteren tvang os til at lægge disse Fartøjer op.

I det store og hele tjente Dampet godt i 1918, og det gik mere og mere som et Resultat af Krigen op for alle, hvor vigtig et Erhverv Skibsfarten er i national-økonomisk Henseende.

Den verdenspolitiske og økonomiske Situation mandede til Samarbejde og indbyrdes Forstaaelse mellem de tre nordiske Lande. Paa Skibsfartens Omraade har der dog været Samarbejde tidligere og under mere faste Former end paa noget andet af Erhvervslivets Omraader i Norden. Der har selvfølgelig været Konkurrence, men Skibsfartens Mænd i de nordiske Lande har længe haft Forstaaelse af Samarbejdets Betydning. Arbejdet er gaaet støt og godt, og har givet Løn i den frugtbare, indbyrdes Forstaaelse og i Anseelse og Position udadtil, hvilket er kommet de 3 Landes Skibsfart som Helhed til gode. Ikke mindst under Krigen har dette Samarbejde dokumenteret sin Betydning og Nytte, og understreget Vigtigheden af, at det fortsættes, udvikles og tømres fastere for Fremtiden.

Naar saa mange Skibe mistedes under Krigen, er det ganske naturligt, at Skibspriserne løb meget højt op.

Man forsøgte at modvirke den tiltagende Tonnagemangel ved en forceret Udvikling af Skibsbygningsvirksomheden, men da dette kun kunde ske forholdsvis langsomt paa Grund af Vanskelighederne ved Fremskaffelse af Tonnage og Mangel paa faguddannet Arbejdskraft, kunde Afgangen i Tonnage ikke opvejes ved Bygning af ny Tonnage.

Prisstigningen foregik dog ikke lige hurtigt i alle Lande. Paa det engelske Fartøjsmarked kostede en nybygget Damper paa 7500 Tons omkring Midten af Aaret 1914 saaledes 43 000 £, d. v. s. 5 £ 15 sh. pr. Ton. Men allerede ved Udgangen af 1914 betaltes 60 000 £, og Prisstigningen fortsattes derefter med tiltagende Hastighed til en saadan Damper i Begyndelsen af 1916 kostede 180 000 £ eller 24 £ pr. Ton Dødvægt. I Forhold til Priserne i flere andre Lande var den engelske Prisstigning endog ret moderat, for japanesiske Dampere blev der saaledes betalt 570 000 £ for en Damper paa ca. 7500 Tons. I alle Lande, ogsaa herhjemme, var Prisstigningen saa enorm, at man i 1918 kunde opvise Priser, som for Damperne var 17 Gange saa høje som ved Krigens Begyndelse.

Priserne paa Sejlskibe steg ikke i samme Forhold som Dampskibspriserne. De blev udbudt til meget forskellige Priser efter Alder, Udstyr og Klassifikation. Selv gamle Skibe blev udbudt, saaledes en Galease fra 1825. Om Sejlskibspriser i 1918 giver følgende Eksempler Begreb.

En Skonnert bygget i 1898 af Eg og Fyr kostede 224 Kr. pr. Ton Dødvægt, og en anden Skonnert bygget i 1904 kostede 324 Kr. pr. Ton Dødvægt. For en Motor-galease bygget i 1895 forlangtes 711 Kr. pr. Ton d. w. En Motorskonnert fra 1912 kostede 667 Kr., og en Jærnskonnert fra 1913 kostede 700 Kr. pr. Ton d. w.

I Maj 1918 kostede en 4-mastet Skonnert paa ca. 575 Tons d. w. 400 000 Kr., og Prisen paa 3-mastede Skonnerter bygget i 90-erne laa mellem 125 000 og

135 000 Kr. For smaa Motorskonnerter paa ca. 130 Tons med Motorer paa ca. 50 H. K. forlangtes ca. 70 000 Kr. i 1918.

Den danske Skibsbygning var som alle andre Erhverv underkastet Krigens Kaar og maaske i særlig høj Grad. Hvor store Vanskelighederne var kan ses af, at Priserne paa Staalmaterialer før Krigen var ca. 100 Kr. pr. Ton, men i Løbet af Krigen kom Prisen op paa ca. 1500 Kr. pr. Ton. I Begyndelsen af Aaret 1918 havde Tyskland lovet at sende betydelige Tilførsler af Skibsbygningsmaterialer, og da der ved flere danske Værfter var kontraheret ikke saa faa Skibe, tegnede alt ret godt. Men Haabet skuffedes, fordi de lovede Materialer udeblev, hvorfor Bygningen af ny Skibe maatte indskrænkes i saa betydelig Grad, at flere Skibsværfter maatte ophøre med at bygge.

Mod Slutningen af Aaret bedredes Forholdene, da der kom flere Materialer frem, men i det hele og store var Forholdene ikke gode for de danske Skibsværfter.

Det var Krigen, som skabte det uhyre Behov for Jærn og Staal. Til at begynde med gik det særlig ud over Skibsbygningsindustrien, idet Skibsbygningen i de fleste Lande blev anset for mindre vigtig end andre Industrier, men Udviklingen viste, at dette var en komplet Fejltagelse, og der var mod Slutningen af Krigen ingen som tvivlede om, at Skibsværfterne havde langt mere Ret til Materialet end de fleste andre Industrier.

Det var de to Dampskibe »Maryland» og »Chr. Broberg»s Minesprængning den 21. August 1914, der tjente som Ouverture til det store Drama paa Søen, der hedder Undervandskrigen. Et Drama, der blev saa rystende ikke blot ved de Ulykker, der fulgte med, men tillige og maaske mest ved den Afsløring, det bragte, af at et Barbari og en Raahed, som Menneskeheden havde

troet gravlagt med Middelalderen, viste sig lyslevende og det hos et Folk, der yndede at kalde sig Jordens mest kultiverede, og som fordrede sig anerkendt som et nyt Guds udvalgte Folk.

Minesprængninger af fredelige Handelsskibe, — thi Minerne gjorde ikke Forskel paa Krigs- og paa Handelsfartøjer, og de sidste var der flest af — blev hyppigere og hyppigere. Inden Aarets Udgang var der af danske Skibe gaaet 5 Dampere og to Sejlskibe ned paa tilsammen 9 203 Br. Reg. Tons og med Tab af 47 Menneskeliv.

Omstændighederne ved disse Minesprængninger var stadig de samme, gentagne med maskinmæssig Ensformighed. Et ubetydeligt Stød, som i Reglen maaske slet ikke ændsedes, mod en i Reglen usynlig Genstand under Vandet eller lige i dets Overflade, et Brag, en mægtig Vandmasse rejst, Skibet delvis sønderflænget og et Øjeblik efter begyndende Synken.

Men fra det Øjeblik Undervandsbaadene begyndte at tage fat, kom der mere dramatisk Spænding i disse tragiske Optrin, en Spænding, der skyldtes Menneskers Optræden paa Scenen.

4. Februar 1915 havde Tyskland erklæret Havet omkring Storbritannien og Irland, iberegnet den engelske Kanal for Krigsomraade, og at fra den 18. ethvert fjendtligt Handelsskib, som blev truffet her, vilde blive sænket, uden at det altid vilde være muligt at advare Mandskab og Passagerer. Som Følge heraf og af engelske Skibes Misbrug med neutrale Flag, vilde Angreb, der var tiltænkt fjendtlige, mulig kunde komme til at gaa ud over neutrale Skibe. Hvorefter alle sig havde at rette og for Skade at tage vare.

Midt i Februar fik de tyske U-Baade, hvis Angreb paa den engelske Flaade havde vist sig ikke at svare til de store Forventninger, man havde næret til dem, Ordre til at begynde Krigen over for værgeløse Handelsskibe.

Det kunde se ud, som om Cheferne paa de tyske

U-Baade i Begyndelsen ikke har gaaet til deres uhyggelige Gerning med Begejstring. I alt Fald foregik de første Torpederinger af neutrale Skibe, uden at nogen U-Baad dukkede op og vedgik Gerningen. Om flere danske Skibes sporløse Undergang ved Torpedering fik man først Underretning gennem de officielle tyske Bekendtgørelser om disse Heltebedrifter.

Thi, hvor utroligt det end lyder, disse lumske Kraftudfoldelser af et med alle den moderne Tekniks sindrigste Mordredskaber væbnet Krigsfartøj overfor et fuldstændig værgeløst Handelsskib blev i Tyskland udbasuneret som Heltegerninger. »Vi betragter denne vor Flaades sidste Bedrift« skriver et af de store tyske Blade om Torpederingen af den store amerikanske Passager-Damper »Lusitania«, hvorved omtrent 2000 Mennesker druknede, »med stolt Glæde, og det vil ikke blive den sidste«. Der blev slaaet Medailler til Minde om Begivenheden, og U-Baadsbesætningen blev hædret og belønnet. Og beruste af denne Jubel, utaalmodige efter at udmærke sig, og overnervøse af en daarlig Samvittigheds onde Drømme, der i febrilsk Angst lod dem se Spøgelser overalt, kastede adskillige af de tyske U-Baadschefer den sidste Rest af Sømands Følelse over Bord og skød løs, saa snart der viste sig et Maal, og uden at give sig Tid til at undersøge, om det var et fjendtligt Fartøj de havde for sig eller ikke.

Undervands-Baadenes Krig mod Handelsskibene begyndte med Dampskibet »Martha«s Torpedering den 15. Maj 1915 og er et typisk Eksempel paa Fremgangsmaaden paa Krigens første Stadium.

»Martha« ført, af Kaptajn J. Christensen, var paa Rejse fra Arzew til Leith. Den 15. Maj Kl. 9²⁰ Em. to Sømil Sydøst for Girdleness Fyr (paa Skotlands Østkyst) indtraf der en voldsom Eksplosion midtskibs under Vandlinien, hvorefter Skibet sank i Løbet af ca. 10 Minutter. Besætningen gik i Baadene og blev kort efter optaget af et

engelsk Patrouilleskib »Corycia«, som landsatte den i Aberdeen. Ifølge de afgivne Vidneforklaringer, hvorefter en Stage eller lignende blev set i Nærheden af Eksplosionsstedet, maatte Skibet være bleven torpederet fra en Undervandsbaad.

Man stod dengang endnu ret uforstaaende overfor denne Hændelse og søgte at gøre sig klart, hvad Grunden var til en saadan Optræden, hvor et Handelsskib tilhørende en neutral Nation blev skudt ned, og Besætningen overladt til at klare sig, som den kunde. Nogen Forklaring kunde man i Øjeblikket ikke finde, men ved Sammenligning med et snart paafølgende Forlis, kom man dog under Vejr med, at det hele havde været en Fejltagelse.

Damperen »Betty« af København afgik den 25. Maj fra Blyth med en Ladning Kul og Kokes til København. Den 26. Kl. 9 Fm. observeredes pludselig en Torpedo tæt ved Skibet, ca. 132 Sømil E $\frac{1}{2}$ N for Longstone Fyr, og et Øjeblik senere indtraf en voldsom Eksplosion agter. Baadene, som hang klare til at affires, blev hurtigt sat i Vandet, og hele Besætningen bjergede sig i dem, og blev kort efter optaget af Dampskibet »Valdemar« af Stockholm. »Betty« sank først Kl. 11 om Aftenen.

Undervandsbaaden blev ikke observeret, men ifølge officielle tyske Beretninger maa »Betty« anses for at være identisk med et Dampskib, som den omhandlede Dag blev torpederet af en tysk Undervandsbaad, hvis Chef antog »Betty« for en engelsk Damper.

For at bidrage til at undgaa saadanne kedelige Fejltagelser, som man ikke altid kunde vente vilde gaa af uden Tab af Menneskeliv, lod de neutrale Stater male iøjnefaldende Nationalitetsmærke og Hjemlands Navn paa Skibssiderne, medens Tyskland for at undgaa Fejltagelser, som kunde medføre Krav paa Skadeserstatning, slog ind paa den Vej at lade Fartøjerne visitere, inden Kanonerne eller Torpedoerne begyndte at tale.

I Juni Maaned ophørte da Torpederingerne uden Varsel, og den nye Kurs blev anslaaet, da Dampskibet »Nogill« af København den 25. Juli 1915 blev standset af en Torpedobaad og visiteret, hvorpaa Besætningen blev taget om Bord i Torpedobaaden, en Mine blev anbragt i Maskinrummet og Fartøjet sprængt.

I Reglen viste U-Baadscheferne ikke saa megen Menneskelighed, at de — som her — bjergede Besætningen. Den maatte som oftest søge at klare sig i Skibets Baade, som den kunde.

Fredelige danske Handelsskibe kunde da i disse urolige Aar opleve en skønne Dag uformodet at faa et Skud for Boven, hvilket betød øjeblikkeligt Stop! Derefter kom en tysk Officer om Bord og visiterede Fartøjet, eller der blev fra U-Baaden sat Signal: Kom straks om Bord med Skibets Papirer! en i Reglen ganske unødvendig Formalitet, da Dødsdommen over Skibet som oftest blev afsagt med det samme. Og skete det, at et Skib, hvilket f. Eks. hændte med Dampskibet »Stjerneborg«, efter Undersøgelse af Skibspapirerne blev frigivet, kunde det faa Timer senere blive overhalet af en anden U-Baad og skudt ned. Og alt imens fortsatte Minerne deres mekaniske Ødelæggelsesværk.

I de allerfleste Tilfælde lød Ordren efter Undersøgelsen, kort og godt: Gaa i Baadene og sæt af! I Løbet af 10—15 Minutter bliver Skibet skudt i Sænk!

Sejlskibene ofredes der sjældent Skud paa. De blev som oftest overhældt med Petroleum og stukket i Brand.

Virkningerne af den under 1. Februar 1917 erklærede skærpede Undervandskrig lod sig snart spore, og da Efterretningen om »Lars Kruse«s Forlis indtraf, var man ikke i Tvivl om, at en ny Fase var indtraadt, i hvilken ogsaa de neutrale Skibe blev skudt ned, uden at der blev givet Mandskabet noget Varsel om at gaa fra Borde.

»Lars Kruse« ført af Kaptajn Petersen, var paa Vej

fra Buenos Aires til Rotterdam. Damperen var forsynet med dansk Nationalitetsmærke paa Skibssiden og førte paa Masterne Flag og Balloner mærket »Belgian Relief Commission Rotterdam«. Omtrent 2 Timer efter at Skibet havde været 16 Sømil Vest for Ouessant med Kurs for Start Point, indtraf nogle Minutter efter Midnat, den 4. Februar en voldsom Eksplosion, »Lars Kruse« sank i Løbet af faa Minutter. Besætningen gik i Redningsbaadene, som kæntrede. 7 Mand klamrede sig til en af de kæntrede Baade, som de forgæves søgte at bringe paa ret Køl. Om Natten døde de 6 Mand af Kulde og Anstrengelse, og kun 1ste Maskinmester var alene tilbage. Han blev Kl. 2 Em. bjerget af en tysk U-Baad, blev sat om Bord i en Baad fra en sænket russisk Damper og kom samme Aften ind til Brest. Ved dette Forlis omkom 17 Mand.

Der var en Mulighed for, at »Lars Kruse«s Forlis kunde skyldes en Mine, men en saadan Forklaring kunde ikke fremsættes overfor Dampskibet »Ester«s og en Række andre Skibes Ødelæggelse.

Damperen »Ester«, ført af Kaptajn H. Lund, befandt sig i Nordsøen paa Rejse fra Methil til Aarhus. Den 1. April 1917 Kl. 5¹/₂ Em. begyndte en U-baad pludselig at beskyde Skibet, hvorfor Besætningen gik i Redningsbaaden. U-baaden løb derefter langs Siden, og efter 15 Minutters yderligere Beskydning sank »Ester«. Da Vinden friskede til haard Kuling, opankredes Baaden for Drivanker. Ved Middagstid, den 2den, kunde Roning og Sejlads foretages Nordost over, men den 3die maatte Baadene atter opankres. Den 4de fortsattes Sejladsen, men af og til maatte Baadene dog opankres for Sø, og først den 5te Kl. 9 Em., da Besætningen var meget forkommen og Drikkevand omtrent opbrugt, blev den 38 Sømil fra norsk Kyst bjerget af en hollandsk Damper, som den 7de landsatte den i Ymuiden.

Om Dampskibet »Gurre«, som forsvandt med hele sin Besætning, 21 Mand, paa Rejsen fra Kirkwall til

Aalborg, fik man Underretning gennem de officielle Bekendtgørelser fra Berlin, hvor den nævnes mellem de i Tiden fra 6.—12. April nedskudte Skibe.

Hvis et engelsk Orlogsskib nærmede sig, medens en U-baad var engageret med et neutralt Handelsskib, var det i Reglen forbi med U-baadens Mandhaftighed. Neutrale Skibe kunde saaledes af og til takke en Engelskmands Tilstedekomst for sin Redning.

Damperen »Margrete» af København, 1277 Br. Reg. Tons, befandt sig, ført af Kaptajn J. Kusk-Jensen den 31. Oktober 1917 i Nordsøen. Kl. 7¹/₂ Fm. blev »Margrete», som om Natten var kommen ud af Konvojen, beskydt af en tysk U-baad. Besætningen gik i Baadene, men den ene kæntrede, hvorved 4 Mand druknede. U-baaden forsvandt imidlertid hurtigt, da et britisk Krigsskib nærmede sig. »Margrete»s Besætning blev nu optaget af dette. Men da »Margrete» ikke syntes at have lidt nogen større Skade ved Beskydningen udover nogen Lækage, mente Kaptajnen, Kusk-Jensen, ikke at kunne forsvare at undlade at gaa om Bord igen og søge at faa Skibet i Havn. Kun med Besvær lykkedes det Kaptajnen og Maskinmester Lange at komme om Bord. Med Assistance af den engelske Orlogsmand fik de Skibet under Kommando og kunde efter fem Timers Forløb fortsætte Rejsen og naa i Havn.

Baadene var i denne Tid Mandskabets eneste Haab om Redning.

Men selv i Baadene, og fjernt fra den Ladning, som tysk Politik ikke tillod Fjenden at nyde godt af, var Besætningerne ikke altid sikre paa at undgaa den tyske panserede Næve. Da Mandskabet fra tremastet Skonnert »Freden», der 22. Maj 1917 ude i Atlanterhavet pludselig var bleven beskydt af en tysk U-Baad, var gaaet i Baaden og havde sat af fra det synkende Fartøj, morede U-Baadens Chef eller Mandskab sig med at skyde ogsaa efter Besætningen i Baaden.

Det var maaske en Virkning af det sløvende Tryk, det danske Folk levede under i disse Krigsaar, at de modige og udholdende Sømænds Lidelser i hine Dage ikke gjorde mere Indtryk paa Folk i Land. end de gjorde. Sandelig — »det danske Folk er i Tidens Løb blevet fremmed for Søen og for Livet paa Søen.»

I mange Aar har Sømanden paa gammel Vis og uden Pral passet sin Gerning og sejlet Gods og Guld hjem til Danmarks Kyster, med større Slid, haardere Arbejde og større Fare Dag og Nat for Liv og Lemmer end nogen anden, der tjener sit Brød i Danmarks Land. Stor Anerkendelse har han dog aldrig vundet, men det er ikke hans Skyld og Skam, at det er saa. Det er Samfundets Skyld, vort overintelligente, æstetiserende og for Livets virkelige Værdier slappede Samfund, der ikke har forstaaet i hvilken Taknemmelighedsgæld det staar til vor Sømandsstand, og som i sin stadig blomstrende honette Ambition rynker paa Næsen ad den jævne Sømand, der har det forud for det meste Hankøn paa Landjorden, at han har set Verden og Livet og er en Mand.

I Krigens Aar har vore Sømænd, Bydende og Lydende, Dæksfolk som Maskinfolk, med Døden lurende paa sig mere end nogen Sinde, jævnt og støt gjort deres Pligt og sejlet de Tilførsler hjem, som Landet ikke kunde undvære. Tidt og ofte har Sømanden med sit Blod skrevet sig sit Adelsbrev i Danmarks Historie, — sidst, men ikke mindst i Verdenskrigens Aar, hvor ingen Sejrskranse vinkede, ingen Fanfarer jublede, hvor det kun gjaldt i det daglige Arbejdes graa Slid at være trofast i sin Gerning, at gøre sin Pligt, til maaske Vandet lukkede sig over ens Hoved.

Ære være dem alle! Men mest dog Mindet om dem, der gik ud og ikke kom tilbage.

Bemærkningerne til det engelske Marinebudget 1919—1920.

Oversat af Kaptajn Augsburg.

(Fortsat.)

B. Overgangen til normale Forhold, Fredsforhold.

De mange Hverv, der tilfaldt Flaaden under Oprydningensarbejdet i Perioden efter Vaabenstilstandens Afslutning, talte mod en hurtig Demobilisering eller en snarlig Tilbagevenden til Fredsstyrken.

Flaaden i de hjemlige Farvande.

I Tidsrummet mellem den 11te November 1918 og Undertegnelsen af Fredstraktaten i Juni Maaned 1919 var det nødvendigt at holde Flaaden i de hjemlige Farvande paa fuld Krigsstyrke, baade paa Grund af Operationshensyn, særligt i Østersøen (hvilket Farvand forsynes med Skibe fra Afdelingerne, hørende til de hjemlige Farvande) og fordi aktive Forholdsregler kunde have været nødvendige for at tvinge Tyskland til at undertegne Fredstraktaten.

I Begyndelsen af December Maaned 1918 blev der imidlertid givet Ordre til, at et betydeligt Antal af Skibene i de hjemlige Farvande skulde afgaa til deres Hjemmehavne og give deres Besætninger de 28 Dages Orlov, som var tilstaaet i Anledning af Demobiliseringen. Disse Skibe var dels saadanne Skibe, der skulde benyttes til oversøisk Tjeneste, dels Skibe, der skulde overgaa til »Home Fleet«s Kategorien eller til Reserven, saaledes, at ved Slutningen af Marts Maaned var allerede mange af de Eskadrer, der endnu havde eksisteret ved Vaabenstilstandens Afslutning, forsvundne.

En yderligere Reorganisation blev foretaget, da Admiral of the Fleet Sir David Beatty nedhalte sit Flag

den 7de April 1919. Paa den Dag ophørte »Grand Fleet» at eksistere og den nye »Atlantic Fleet» traadte ud i Livet. Det havde først været Mening at »Home Fleet» skulde have været dannet af Skibe, bemandede med Stambesætninger, men Hensynet til de økonomiske Forhold gjorde det nødvendigt at foretage en yderligere Reduktion, og Skibene, der er bestemte for »Home Fleet», er nu lagte op »i Reserve».

Naar denne Reduktion er foretaget, vil den fuldt bemandede Flaade i de hjemlige Farvande se saaledes ud i Sammenligning med »Grand Fleet», den Dag Vaabenstilstanden blev sluttet:

Slagskibseskadrer	reducerede fra 4 til 2.
Slagkrydsereskadrer	— - 2 - 1.
Krydsereskadrer	— - 2 - 0.
Flyvebaadseskadren }	— - 1 - 1.
(Moderskib)	
Lette Krydsereskadrer	— - 7 - 2.
Jagerflotiller	— - 6 - 4.
Undervandsbaadsflotiller	— - 6 - 3 af meget mindre Antal Enheder.
Flaadeministrygerflotiller	— fra 3 til 0.
Mineskibe	— - 1 Eskadre og 1 Flotille til 1 Skib.

Afsondret fra Hovedflaaderne omfattede Hjælpepatrouilleorganisationen ved Vaabenstilstandens Indtræden 27 særskilte Omraader eller Kommandoer med Baser rundt omkring paa Kysten. Hjælpepatrouillen blev ophevet ved Vaabenstilstandens Begyndelse, og de 27 Kommandoer er nu reducerede i Antal til de 5 »Commander-in-Chief», der kommanderer i Chatham, Devonport, Portsmouth og Queenstown. Nogle faa Baser er midlertidigt blevet opretholdt for at assistere ved Demobiliseringen og Arbejdet med at vende tilbage til de gamle Forhold, men dette vil snart være endt.

Store Jager- og Undervandsbaadsstyrker udover de allerede nævnte, var underlagte 12 af disse lokale Kommandoer. Disse Styrker er blevet lagte op med Undtagelse af 4 Kystforsvarsflotiller med Basis i henholdsvis Chatham, Portsmouth, Devonport og Firth of Forth, samt den tidligere omtalte Styrke i de irske Farvande. 3 delvis uafhængige Undervandsbaadsjager-Afdelinger, som blev oprettede før Vaabenstilstandens Afslutning, er ligeledes blevet opløste.

Størstedelen af de Skibe, der er blevet afgivne fra de forskellige Kommandoer i de hjemlige Farvande, er blevet overførte til »Reserven» eller til Kategorien »Skibe til Disposition«. Et vist Antal er blevet tildelt Artilleri-, Torpedo-, Radiotelegraf- og Navigationsskolerne til Afholdelse af Øvelser og Forsøg. Antallet af disse er større end før Krigen, i Overensstemmelse med den Politik, at der maa lægges særlig Vægt paa Øvelser og Forsøg. Af samme Grund er de før Krigen oprettede Skoler for Undervandsbaadstjenesten og Antiundervandsbaadstjenesten blevet opretholdte i Portsmouth og Portland. Der er blevet udtaget Skibe til at forrette Fiskeriinspektionstjeneste.

Fremmede Stationer.

Det store Antal af Hjælpekrydsere, Oceaneskorter og mindre Skibe, som har været anvendte til Konvojering til Beskyttelse mod Fjendens Undervandsbaade og Hjælpekrydsere, er blevet demobiliserede.

Middelhavet.

Ved Slutningen af Krigen var Middelhavsstationen underlagt en Øverstkommanderende, som under sig havde fem Underafdelinger, hver kommanderet af en Kontreadmiral eller Commodore, nemlig Gibraltar, Malta, Adriaterhavet, Ægæerhavet og Ægypten. Denne territoriale Ordning af Kommandoforholdene er blevet afløst af

Fredsorganisationen, som bestaar af en Øverstkommanderende, en Kontreadmiral som Chef for Slagskibeseskadren, en Kontreadmiral som Chef for den lette Krydsereskadre samt Cheferne for Flaadebaserne ved Gibraltar og paa Malta. De tidligere Chefposter for Underafdelingerne i Ægæerhavet og i Ægypten opretholdes midlertidigt for at fuldende Demobiliseringen og for at være til Disposition ved hvilket som helst alvorligt politisk Tilfælde, der kan forventes at opstaa som Følge af de urolige Forhold paa disse Omraader.

De Slagskibe, lette Krydsere og Jagere, som var i Middelhavet, den Gøng, da Vaabenstilstanden blev sluttet, er alle trukne tilbage, og Erstatningen af dem med mere moderne Skibe er paa det nærmeste fuldført. En stor Del af Hjælpeskibene paa denne Station er givne tilbage til deres Ejere, og de, der endnu er i Brug, vil blive afleverede saa hurtigt, som Demobiliseringen og den politiske Situation tillader. Assistancen, der er ydet af Marinen til Hæren og Luftvaabnet i disse Vaabens Demobilisering og i Evakueringen af deres Operationsbaser har paavirket Hastigheden, hvormed Flaadens Demobilisering kunde udføres.

Amerika.

Ved Vaabenstilstandens Afslutning fandtes der paa Kysten af Amerika følgende tre Kommandoomraader: »Nordamerika og Vestindien», »Østkysten af Sydamerika» og »Pacifikkysten». Disse Kommandoer er blevet erstattede af to, nemlig den Øverstkommanderende for Nordamerika og Vestindien og den Øverstkommanderende for Sydamerika.

De gamle Skibe i disse Farvande samt paa Stationerne i de afrikanske, kinesiske og ostindiske Farvande er blevet trukne tilbage, og de mere moderne Skibe, som skal erstatte dem, bliver sendte ud, efterhaanden som Besætningerne bliver disponible.

Australien.

Den australske Station er atter underlagt Kontrollen af »Commonwealth Government«.

Demobiliseringen af Personellet.

Den Dag, da Vaabenstilstanden blev sluttet, var Flaadens Personel paa 415,162 Mand (inclusive »The Mercantile Marine Reserve«, exclusive »The Royal Naval Division«). Af dette Antal var 36,243 Officerer og 378,919 Underofficerer og Menige. Omtrent 24,000 Officerer og 235,500 Underofficerer og Menige var antagne paa saadanne Betingelser, at Engagementet ophørte i det Øjeblik, Krigen sluttede.

Efterfølgende Tabel angiver Demobiliseringens Fremadskriden op til Midten af November Maaned 1919:

	Antal demobiliserede (incl. M.M.R., excl. R.N.D.)	
	Officerer	Underoff. og Menige
Medium Januar Maaned 1919...	1,800	25,000
— Februar — — ...	4,000	92,000
— Marts — — ...	6,000	140,000
— April — — ...	8,200	168,000
— Maj — — ...	11,500	189,000
— Juni — — ...	13,600	202,000
— Juli — — ...	16,100	213,000
— August — — ...	17,400	220,000
— Septbr. — — ...	18,600	226,000
— Oktober — — ...	19,700	229,000
— Novbr. — — ...	20,900	232,000

Demobiliseringen af Officerer, Underofficerer og Menige, der gjorde Tjeneste i de hjemlige Farvande, blev udført under Regulering fra alle Skibe og Etablissementer.

Som Følge af det Antal Skibe, der stadig skulde forblive under Kommando, maatte Demobiliseringen i

Begyndelsen foregaa forsigtigt, men til Trods herfor viste det sig muligt at frigøre over 7,000 Officerer og 154,000 Underofficerer og Menige ved Slutningen af Marts Maaned 1919.

Hjemsendelsen af »The Colonial Naval Reserves«, som beløb sig til over 2000 Mand, og af omtrent det samme Antal Mand, som var kommet fra oversøiske Pladser for at indtræde i »The Imperial Naval Forces«, blev tilendebragt paa et forholdsvis tidligt Tidspunkt.

»The Women's Royal Naval Service«s Styrke beløb sig ved Vaabenstilstandens Afslutning til 4,821 af alle Grader. Denne Styrke er nu demobiliseret.

Bortset fra Demobiliseringen af Officerer, Underofficerer og Menige, der har Ret til at afskediges, er det Mening at reducere Flaadens permanente Personel ved Slutningen af December Maaned 1919 til noget under det Antal, der blev vedtaget af Parlamentet for Aaret 1914—15. De, der anmoder om deres Afsked, vil derfor faa Tilladelse til at tage den, saafremt de hører til Kategorier, i hvilke der er Overskud, og saafremt det samlede Antal, der saaledes afskediges, ikke overskrider en vis Størrelse. Der vil for Fremtiden blive stillet større Fordringer med Hensyn til Personen og Dygtigheden ved Indtrædelsen i Marinen og ved Genantagelsen, end det var muligt under Krigen. Udstrækningen af den senere Reduktion vil afhænge af den Størrelse Flaaden skal have for Fremtiden, et Spørgsmaal, der vil blive taget under Betragtning i Forbindelse med det Beløb, der vil blive fordret for Aaret 1920—21.

Lønningen.

Noget af det mest paakrævede, da Vaabenstilstanden indtraadte, var Udarbejdelsen af reviderede Lønskalaer for Officerer, Underofficerer og Menige i Flaaden. De daværende Lønninger var blevet forøgede, men kun i ringe Grad, i Løbet af de foregaaende 60 Aar, og havde fuld-

stændigt mistet Berøring med den gældende Pengeværdi og de Lønninger og Gager, der opnaedes i det civile Liv.

Der blev udnævnt Komiteer til at foreslaa nye Lønskalaer for alle Forhold, og indtil deres Indberetninger forelaa, blev alle Lønninger midlertidigt forhøjede fra den 1ste Februar 1919.

De reviderede Lønninger blev til Slut approberede af Regeringen i Maj Maaned 1919, og foruden at der derved blev foretaget en betydelig Simplificering i det Lønningssystem, der anvendtes, da Vaabenstilstanden indtraadte, blev der ogsaa foretaget en kraftig Forhøjelse af alle Lønninger. Denne Forhøjelse beløber sig til ca. 100 %, men er varierende indenfor de forskellige Grader og Charger.

Samtidig blev de forskellige Tillæg for Officerer, Underofficerer og Menige, og Gagerne for Officerer paa »half and retired pay«, og »long service pension« for Underofficerer og Menige taget op til Revision, og der blev indført Forbedringer.

Flaadens Undervisningsanstalter.

Under Krigen var det ikke muligt at give Officererne, Underofficerne og de Menige de normale Instruktionskursus, og som Følge heraf var der ved Afslutningen af Vaabenstilstanden et betydeligt Arbejde, der maatte indhentes.

Alle Marinens Undervisningsanstalter, af hvilke mange har været lukkede under Krigen, blev atter aabnede saa hurtigt det var muligt, og enhver Anstrengelse er blevet gjort for fuldstændigt at genoptage Undervisningen i de professionelle Fag. Samtidigt er der blevet oprettet en Serie Kursus, hvert paa seks Maaneder, i Cambridge for yngre Officerer, som paa Grund af Krigen har været ude af Stand til at fuldende deres Undervisning paa Kadetskolerne. Det første af disse Kursus begyndte i Januar Maaned 1919.

The R. N. College i Keyham, som under Krigen blev anvendt til Træning af Kadetter, indtraadte ad ekstraordinær Vej, bliver nu i Overensstemmelse med den oprindelige Bestemmelse anvendt til Træning af Ingeniører.

Senere under »Flaadestabens Organisation« er der gjort Rede for Oprettelsen af en Flaadestabsskole i Greenwich.

Revision af Skibbygningsprogrammet.

Af Skibene, der var under Bygning, da Vaabenstilstanden indtraadte, er de blevet fuldførte, hvis Bygning var saa langt fremskredet, at en Standsning vilde have været uøkonomisk af Hensyn til Muligheden for deres Anvendelse i Marinen eller andre Formaal.

Efterfølgende Tabel viser Antallet af Nybygningerne og deres Fordeling til de forskellige Klasser:

Type	Bygning beordret og under Bygning 1 ¹ / ₁₁ 18	Senere annu- leret	Fuld- ført 8 ¹ / ₁₀ 19	Under Fuld- førelse
Slagkrydsere	4	3	•	1
Lette Krydsere	21	4	8	9
Flotillebaade	11	4	4	3
Jagere	97	40	41	16
Patrouillebaade	1	•	1	•
Undervandsbaade	73	33	20	20
Flyvebaadsmoderskibe	2	•	•	2
Mineskibe	2	2	•	•
Toskrue Minestrygere	99	36	57 ¹⁾	6
Hjul Minestrygere	5	5	•	•
Patrouillekanonbaade	56	31	24	1
Trawlere	259	215 ²⁾	44	•
Drifters	206	173 ³⁾	31	2
Boom Defence Vessels	29	1	26	2
Slæbere	99	43 ⁴⁾	47	9
Lægtre til Flyvebaade	23	19	4	•
•24• Class	11	2	8	1
Mooring Vessels (exclusiv Motorbaade)	7	•	4	3
Sum	1005	611	319	75

¹⁾ indbefattet 6 Bygninger, fuldførte som Inspektionskibe.

²⁾ — 188 — , annull. for Flaaden, men under Fuldførelse for priv. Regning.

³⁾ — 109 — , — — — — — — — — — —

⁴⁾ — 25 — , — — — — — — — — — —

Afhændelse af Skibe og Depoter.

Efterfølgende Tabel angiver Antallet af Skibe, solgte af Admiralitetet siden Vaabenstilstandens Ikrafttræden op til den 24de November 1919, indbefattet forældede Krigsskibe solgte til Ophugning:

Slagskibe	2
Krydsere	2
Jagere	42
Torpedobaade	22
Kanonbaade	7
Undervandsbaade	11
Sloops	2
Hvalfangere	5
Yachter	8
Motorbaade	3
Motorbarkasser	67
Slæbebaade	3
Trawlere	167
Drifters	39
Andre Kategorier	11
Tyske Undervandsbaade (solgte for de Allieredes Regning)	56

Hertil kommer desuden betydelige Mængder af Materiel, hidrørende fra Afviklinger af Kontrakter.

Materiel, hidrørende fra Dokker, Skibe og lokale Depoter over hele Landet, er blevet solgt paa Foranstaltning af »The Disposals Board«, hvem Udbyttet ved Salget vil tilfalde.

Revision af Arbejdsprogrammet.

Programmet for Bygningsbejder paa Kysten er blevet revideret paa samme Grundlag som Skibbygningsprogrammet.

29 Bygningsarbejder, til en anslaaet samlet Sum af 198,595 £, som var blevet bevilget, men endnu ikke var

blevet paabegyndt ved Vaabenstilstandens Ikrafttræden, blev annullerede.

54 Bygningsarbejder til en anslaaet samlet Sum af 2,444,401 £, som var under Arbejde, er blevet stoppede, da ca. 45 % af Arbejderne var udførte.

11 Bygningsarbejder, til en anslaaet samlet Sum af 889,535 £, er blevet fuldførte, men med en gennemsnitlig Reduktion paa 35 % af de oprindelige Forslag.

Admiralitetets Etablissementer.

Reduktionen af Flaadens Materiel og Personel har allerede begyndt at indvirke paa Mængden af det Arbejde, som paahvilede de tilsvarende civile Etablissementer, og en betydelig Formindskelse i Personellet er foretaget.

I Storbritannien.

Efterfølgende Tabel angiver Antallet af Personellet, den 11te November 1918 og den 11te November 1919:

	11/11 1918	11/11 1919
a. Kontorpersonalet:		
Mænd.....	6,615	6,031
Kvinder.....	3,205	1,692
Sum...	9,820	7,723
b. Fabrikpersonalet.....	105,024	85,832

Proviandepotet i Grangemouth og Kanonfabriken i Westhoughton er blevet lukkede. Marineværftet i Invergordon, Torpedodepotet i Harwich, Minedepoterne i Immingham og Lyness og Marinens Ammunitionsfabrik i Alexandria er ved at blive lukkede. Handelsbygningerne i Grangemouth, som blev rekvirerede for at anvende dem til Minedepoter, er blevet leverede tilbage.

Med Hensyn til Værfterne saa fordrede det store Eftersynsarbejde, der skulde udføres, for en Tid Biholdelsen af næsten hele det Antal Mand, der havde været anvendt under Krigen. Admiralitetet har ogsaa

optaget den Politik at lade Værfterne udføre Kompletteringen af de Skibe, hvis Bygning er udført paa private Værfter, ved hvilken Foranstaltning de private Værfters Ydeevne med Hensyn til Bygningen af Koffardskibe betydeligt forøges.

I Efteraaret 1919 kom imidlertid det Tidspunkt, da der blev mindre Arbejde at udføre paa Marinens Værfter, og det blev derfor nødvendigt at reducere Antallet af Arbejderne til henimod det Antal, der blev anvendt før Krigen. Der blev derfor udarbejdet en Plan for en gradvis Reduktion, hvorved det vilde være muligt af afskedige ca. 800 Arbejdere om Ugen fra alle Værfterne tilsammen. Det blev antaget, at denne gradvise Reduktion vilde sætte Hovedmassen af Arbejderne i Stand til at faa Beskæftigelse paa de private Værfter, hvor det var godtgjort, at der var utilstrækkeligt med Arbejdskraft. I Løbet af November Maaned viste det sig imidlertid, at denne Forventning ikke blev fuldstændigt tilfredsstillet og hele Spørgsmaalet er nu taget op til den mest omhyggelige Undersøgelse og Overvejelse for at mildne Situationen saa meget som muligt.

Under Forsæde af Lord Colwyn er der nedsat en Komite, repræsenterende Regeringen, Arbejderne og Værfterne, for at undersøge Mulighederne for at udnytte til kommercielle Forhold saadanne Dele af Værfternes Bygnings- og Reparationsmidler, der ikke er nødvendige for Flaaden i den nærmeste Fremtid, og det maa haabes, at Kommiteens Betænkning maa blive til betydelig Assistance for Admiralitetet.

I Udlandet.

Da Vaabenstilstanden traadte i Kraft var ca. 19,400 Mennesker anvendte paa disse Etablissementer, og en Reduktion paa mellem 3,500 og 4000 er blevet foretaget ved Slutningen af Oktober Maaned 1919, og der bliver stadigt foretaget Afskedigelser.

Admiralitetets Personel.

Den Reduktion, der er foretaget af Admiralitetets Personale i Tidsrummet fra den 11te November 1918 til den 1ste November 1919 fremgaar af følgende Tal:

	^{11/11} 1918	^{1/11} 1919
Mænd	6,065	5,554
Kvinder	4,572	2,907
Sum	10,637	8,461

Reduktionen vil blive fortsat, men det maa erindres, at for Tiden er Departementets Arbejde blevet betydeligt forøget paa forskellige Omraader som Følge af Demobiliseringen. Som Eksempel paa det forøgede Arbejde skal anføres:

Udsendelsen af Krigserkendtligheder til Flaadens Officerer, Underofficerer og Menige til et Beløb af 11,500,000 £.

Revision af Lønsatserne for hele Personellet samt Efterbetaling som Følge af Antedateringen af de nye Lønningslove.

Udarbejdelsen af Lister til Uddelingen af Prispenge.

Udarbejdelsen af Lister til Tildelelsen af Krigsmedailler og Ordensspænder.

Det for disse midlertidige Arbejder fordrede Personale neutraliserer i nogen Grad de store Reduktioner, der er gjorte paa andre Omraader.

Organisationen af Flaadens Stab.

Da Krigen brød ud, var saavel Udviklingen af Flaadestabens Organisation som Tilvejebringelsen af mere hensigtsmæssige Midler til Uddannelsen af Officerer for Flaadestabsarbejde underkastet særlig Opmærksomhed.

Krigserfaringerne har ikke alene bekræftet, dersom det iøvrigt var nødvendigt, den store Betydning af disse

to Forhold, de har ogsaa gjort det lettere at afgøre, hvilke Veje man skulde følge for at komme til Maalet.

Med Hensyn til Organisationen af Flaadens Stab, saa er det Mening, at den skal bestaa af 8 Direktorer, nemlig »Plans«, »Operations«, »Local Defence«, »Communications«, »Intelligence«, »Trade«, »Gunnery and Torpedo«, »Training« og »Staff Duties«.

Ved Vaabenstilstandens Begyndelse var Antallet af Officerer i Flaadens Stab 336. Dette Antal var i Oktober Maaned 1919 reduceret til 170, og det antages, at Antallet ved Slutningen af Aaret 1919 yderligere kan være reduceret til 120. Det er muligt, at dette sidste Tal yderligere kan reduceres, naar nogle af de af Krigen opstaaede paatrængende Problemer er blevet løste, men en fyldestgørende og velorganiseret Flaadestab maa bestaa af et betydeligt større Antal Personer end den i sin Fødsel værende Flaadestab, som eksisterede før Krigen.

To Aar før Krigen var der paa »War College« blevet oprettet et Kursus til Uddannelse af Officerer for »War Staff«, men den 4de Juni 1919 er der blevet aabnet et særligt »Naval Staff College« i Greenwich. Et Kursus varer 12 Maaneder og i dette deltager for Tiden 16 Søofficerer, 2 Landofficerer og to Flyveofficerer (Air Force). Saa vidt man kan dømme ved det nuværende Stadium, lover det at blive til stor Nytte, ikke alene direkte for Flaaden, men ogsaa for Befordringen af Samarbejdet mellem Værnene.

Til at begynde med kan Skolen kun være baseret paa Forsøg, og det maa tage et Par Aar før den kan antage bestemte Former. Meget maa afhænge af de praktiske Resultater, som vil fremgaa af det Stabsarbejde, der udføres af de Officerer, der først har været paa Skolen.

»The War College«, som er en særskilt Institution, bestemt for den højere sømilitære Uddannelse af ældre Officerer, vil blive genaabnet i Begyndelsen af Aaret 1920.

Desuden har et indledende Krigskursus været optaget i Uddannelsesprogrammet for yngre Officerer i Cambridge. Man maa haabe, at dette Kursus kan fortsættes i Fremtiden, da det er meget ønskeligt at de Officerer, som har Anlæg for Arbejdet i Flaadens Stab, baade skal kunde »finde sig selv« og blive kendt af Admiralitetet paa et tidligt Tidspunkt,

Videnskabelige Undersøgelser og Efterforskninger.

Siden Vaabenstilstandens Indtræden har Admiralitetet særligt været opmærksom paa Spørgsmaalet om Tilvejebringelsen eller Suppleringen af Forsøgsmodeller af nyligt tegnet Materiel og paa den Politik, der bør følges for at undersøge maritime Formaal.

En videnskabelig Konsulent blev tilforordnet Admiralitetet i den sidste Del af Krigen, og denne Stilling vil blive opretholdt for Fremtiden under Navn af »Director of Scientific Research«. Den Officer, som skal beklæde denne Stilling, vil sørge for at staa i den mest intime Forbindelse med alle udenfor Admiralitetet værende Institutioner og videnskabelige Selskaber, som efterforsker Problemer eller foretager Undersøgelser, der har mere eller mindre Krav paa Assistance fra Marinens Side. Dette skal hjælpe med til at forhindre Spild af Anstrængelser og Penge ved at foretage erfaringsmæssig Undersøgellesarbejde, som allerede er under Udvikling andetsteds.

Indiens og Føderationernes Flaadestyrker.

Efter Opfordring af Regeringerne i Indien og Kolornierne er Admiral of the Fleet, Viscount Jellicoe i Færd med en Rejse til Indien og Føderationerne ombord paa H. M. S. New Zealand. Lord Jellicoe giver til hver Regering sine Raad med Hensyn til Reorganisationen og Udviklingen af de lokale maritime Styrker. De forskellige Regeringers Syn paa disse Rapporter maa fastslaa

og diskuteres med dem, inden der kan blive formuleret en sømilitær Politik for alle Dele af Riget.

Imedens er der hos Føderationernes Regeringer blevet forespurgt, om de ønsker at faa nogle af de Skibe, der er paa Admiralitetets Liste over »Skibe til Disposition«, udover de Skibe, der allerede er blevet fordelt som følger:

Australien.

Undervandsbaadsflotillen ... Platypus (Depotskib) og J1, J2, J3, J4, J5 og J7.

Flotillebaad Anzac.

Jagere Stalwart, Success, Swordsman, Tasmania og Tattoo (midlertidigt i Reserve i England).

Sloops (Ministrygning) Geranium, Mallow og Marguerite.

Canada.

Undervandsbaade H14 og H15.

Skibstab

(omfattende H. M. Skibe og visse Hjælpeskibe)

i

Tidsrummet fra den 11te Novbr. 1918 til den 11te Novbr. 1919.

Skibstype	Navn	Dato	Sted	Aarsag
Krydser	Cochrane	28/11 18	Paa Vejen fra Scapa til Liverpool	Løbet i Land
Let Krydser	Cassandra	5/12 18	Østersøen	Minesprængt
Monitor	M. 25	17/9 19	Nordrusland	Demoleret (efter Ordre)
—	M. 27	17/9 19	—	—
Sloop	Gentian	16/7 19	Østersøen	Minesprængt
—	Myrtle	16/7 19	—	—
Jager	Vittoria	1/9 19	—	Sænket af Undervandsb.
—	Verulam	4/9 19	—	Minesprængt
Ministryger	Erin's Isle	7/8 19	Udfor Norge	—
—	Cupar	5/8 19	Nordøen	—

Skibstype	Navn	Dato	Sted	Aarsag
Ministryger	Kinross	18/6 19	Ægærkavet	Minesprængt
—	Sword Dance	24/6 19	Hvidehavet	—
—	Duchess of Richmond	28/6 19	Ægærhavet	—
—	Fandango	8/7 19	Hvidehavet	—
—	Princess Mary 2	2/8 19	Ægærhavet	Minesprængt og landsat
Undervandsb.	G 11	22/11 18	Howick	Forlist
—	L 55	Savnet siden 4/6 19	Østersøen	Savnet
Yacht	Goissa	16/11 18	Dardanellerne	Minesprængt
—	Iolaire	1/1 19	Stornoway	Forlist
Trawler	Nodzu	1/1 19	Udfør Nash Point (Bristol Channel)	—
—	Glenboyne	4/1 19	Norts Foreland	Minesprængt
—	Frostaxe	30/4 19	Udfør Owers Fyrskib	Kollideret
—	Steamaxe	1/11 19	Syd for Inchkeith	Forlist
Drifter	I and J	1/1 19	Newhaven	—
—	John Robert	1/2 19	Paa Vejen fra Messina til Alexandretto	Antagelig minesprængt
—	Philorth	24/2 19	Paa Vejen fra Syra til Malta.	Sunket
—	London County	28/10 19	Nord for Beadnell.	Forlist
Motorbarkasse	M. L. 121	22/12 18	Seine Bank.	Sunket efter Kollision
—	M. L. 566	22/12 18	Udfør Cape Barfleur	Løbet fuld a Vand og sunket
—	M. L. 18	29/9 19	Paa Tilbagevejen fra Norge	Forladt. Vrag og sunket
—	M. L. 62	29/9 19	— —	— —
—	M. L. 191	29/9 19	— —	— —
Kystmotorbaad	24 A	18/8 19	Østersøen	} Gaaet tabt i et Angreb paa Bolschevikflaaden i Kronstadt
—	79 A	18/8 19	—	
—	62 BD	18/8 19	—	
—	67 A	15/8 19	—	
Hjælpekrydser	Race Fisher	31/1 19	Stratoni	Forlist og forladt (Vraget solgt)
Forsyningsskib	Volturnus	1/11 19	Nær The Skaw	Minesprængt
Hospitalsskib	Edinburgh Castle	24/9 19	Nordrusland	Demol. (efter Ordre)
—	Lord Morton	24/9 19	—	—

C. Statistiske Tabeller omfattende Krigsperioden.

I. Antallet af H. M. Skibe ved Krigens Udbrud og ved Vaabenstilstandens Ikrafttræden.

Skibs type.	4de August 1914		11te Novbr. 1918	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage (Bruttotonn. i Kursie)
<i>Krigsskibe.</i>				
Slagskibe {	Dreadnoughts	20 ¹⁾ 423,350	33	775,850
	Pre-Dreadnoughts	40 589,385	17 ²⁾	258,900
		60 1,012,735	50	1,034,750
Slagkrydsere	9 187,800	9	206,800	
Krydsere	46 510,650	27 ³⁾	304,950	
Lette Krydsere	62 260,100	82 ⁴⁾	344,330	
Kanonbaade	28 16,641	52	22,784	
Kystforsvarsskibe	• •	1	5,700	
Monitorer	• •	33	106,130	
Sloops	11 11,330	11	11,738	
Flaadeministrygere (Sloops)	• •	106	132,800	
Flotillebaade	1 2,207	26	42,634	
Jagere	215 142,546	407	363,695	
Torpedobaade	106 17,906	94	15,831	
Undervandsbaade	76 30,983	137	131,658	
Flyvebaadsmoderskibe	1 5,600	13	{ 79,077 5,375	
Patrouillebaade	• •	62	38,932	
Mineskibe	7 24,200	8	{ 52,800 4,298	
Værkstedsskibe	2 20,900	7	{ 38,458 1,219	
Depotskibe	22 86,845	49	312,728	
Hjælpekrydsere	5) •	29	297,968	
—	• •	20	32,617	
Specialskibe	• •	50	25,000	
Kystmotorbaade	• •	66	545	
Forskelligt	2 2,780	15	{ 1,288 16,361	
Samlet Antal Krigsskibe	648 2,333,223	1,354	{ 3,247,078 382,838	

1) Ikke indbefattet 4, der højste Kommando den 7de August 1914.
 2) — — 12 Pre-Dreadnoughts Slagskibe, omdannede til Depotskibe etc.
 3) — — 10 Krydsere,
 4) — — 10 Lette Krydsere,
 5) Adskillige var udrustede paa ovenanførte Dato.

(Fortsættelse.)

Skibstype	4de Aug. 1914		11te Novbr. 1918	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage (Bruttotonnage & Kure)
<i>Hjælpepatrouilletjenesten.</i>				
Yachter	"	"	57	37,000 ¹⁾
Patrouillekanonbaade	"	"	30	20,724
Hvalfangere	"	"	18	4,704
Trawlere	12	5,667	1,520	350,000 ¹⁾
Drifters	"	"	1,365	113,000 ¹⁾
Ministrygere (Hjul eller Skrue)	"	"	156	{ 68,645 37,600
Motorbarkasser	"	"	507	18,252
Motor Drifters og Motorbaade .	"	"	74	5,300 ¹⁾
Samlet Antal Hjælpepatrouille- skibe	12	5,667	3,727	{ 118,325 542,900 ¹⁾
Samlet Antal	660	2,338,890	5,081	{ 3,365,408 925,738 ¹⁾

¹⁾ Omtrentlige Størrelse.**Andre Hjælpeskibe.**

I Fortsættelse af ovennævnte omfattede de af Admiralitetet anvendte Hjælpeskibe følgende Kategorier:

	4de August 1914	11te Novbr. 1918
Eskorteskibe	"	9
Eskadreforsyningskibe . . .	¹⁾	"
Flotilleforsyningskibe . . .	¹⁾	"
Kulskibe	65	283
Olieskibe	32	225
Forsyningskibe	¹⁾	8
Skibe med Kølerum	"	4
Officers' Mess Ship	"	1
Minedepotskibe	¹⁾	4
Ammunitionstransportskibe	"	27
Hospitalsskibe	¹⁾	9
Samlede Antal	97	570

¹⁾ Adskillige under Udrustning paa ovennævnte Dato.

II. Liste over H. M. Skibe og Hjælpeskibe, udrustede mellem 4de Aug. 1914 og 11te Novbr. 1918.

A. Tonnage, fuldført aarligt sammenlignet med den tilsvarende Størrelse før Krigen.

	Omtrentlige Displacement	
	Krigsskibe	Hjælpeskibe
Middeltallet af to Aar før Krigen ..	179,800	5,000 ¹⁾
$\frac{4}{8}$ 1914 til $\frac{30}{6}$ 1915	343,320	12,573
$\frac{1}{7}$ 1915 - $\frac{30}{6}$ 1916	522,239	62,869
$\frac{1}{7}$ 1916 - $\frac{30}{6}$ 1917	370,601	349,010
$\frac{1}{7}$ 1917 - $\frac{30}{6}$ 1918	269,884	273,354
$\frac{1}{7}$ 1918 - $\frac{11}{11}$ 1918	96,046	92,305
I alt...	1,602,090	754,111

B. Antal og Tonnage af hver fuldført Type.

	Antal	Omtrentlige Displacement
Krigsskibe.		
Slagskibe	15 ²⁾	394,750
Slagkrydsere	3	81,500
Krydsere	3	56,300
Lette Krydsere	36 ³⁾	143,050
Kinakanonbaade	28	9,308
Kystforsvarsskibe	2 ⁴⁾	11,400
Monitorer	38 ⁵⁾	114,255
Sloops	124	155,430
Flotillebaade	28 ⁶⁾	45,565
At overføre...	277	1,011,558

¹⁾ Anslaaet.

²⁾ Indbefattet 2, overtagne for Tyrkiet og 1 overtaget for Chile.

³⁾ Indbefattet 1, bygget for den australske Flaade, og 2, overtagne for Grækenland.

⁴⁾ Overtagne for Norge.

⁵⁾ Indbefattet 3, overtagne for Brasilien.

⁶⁾ Indbefattet 4, overtagne for Chile.

	Antal	Omtrentlige Displacement
Overført...	277	1,011,558
Jagere	255 ¹⁾	272,895
Undervandsbaade.....	146	151,380
Flyvebaadsmoderskibe..	8 ²⁾	67,457
Patrouillebaade	63	39,957
Værkstedsskibe	2 ²⁾	9,538
Depotskibe	8 ²⁾	48,645
Kystmotorbaade.....	83	660
Samlede Antal ...	842	1,602,090

Hjælpekibe.

Patrouillekanonbaade ..	30	26,727
Hvalfangere	15	5,040
Trawlere.....	282	151,422
Drifters	85	16,777
Hjulministrygere	34	27,422
Toskrueministrygere...	55	43,000
Ministrygere med Skruen anbragt i en Tunnel..	10	2,825
Boom Defence Vessels.	32	9,300
Toldkrydser	1	883
Olieskibe	64	432,987
Benzin- og Petrol.sskibe	3	3,072
Vandskibe	1	12,788
Slæbebaade.....	23	15,280
Bjergningsdampere	2	1,200
Mooring Vessels	6	4,548
Lægtare til Flyvebaade.	28	840
Samlede Antal... 671		754,111
Samlede Antal af H. M. Skibe og Hjælpekibe..	1,513	2,356,201

¹⁾ Indbefattet 1, overtaget for Portugal, 4, overtagne for Grækenland, 3 tidligere tyrkiske Skibe og 3, byggede for den australske Flaade.

²⁾ Indbefattet overtagne og derpaa omforandrede Koffardskibe.

Af de i Tabel B. anførte Skibe ved Krigens Udbrud var der, bortset fra de under Bygning for fremmede Magter værende Skibe, som efterhaanden blev overtagne af den engelske Flaade, givet Ordre til at sætte følgende Skibe under Bygning:

Slagskibe	12	Undervandsbaade	25
Slagkrydsere	3	Flyvebaadsmoderskibe	1
Lette Krydsere	17	Depotskibe	1
Flotillebaade	4	Toldkrydsere	1
Jagere	18	Olieskibe	7

IIIa. Tab af H. M. Skibe i Tidsrummet mellem 4de Aug. 1914 og 11te November 1918.

	Antal	Tonnage (Bruttotonn. i Kursiv)
Slagskibe	13	200,735
Slagkrydsere	3	63,000
Krydsere	13	158,300
Lette Krydsere	12 ¹⁾	46,255
Kanonbaade og Torpedokanonbaade	5	4,235
Flodkanonbaade	2	⁸⁾
Kystforsvarsskibe	1	5,700
Monitorer	5	8,125
Sloops	18	22,630
Flotillebaade	3	5,204
Jagere	64	52,045
Torpedobaade	11	2,230
Undervandsbaade	54 ²⁾	43,649
Flyvebaadsmoderskibe	3	27,488
Patrouillebaade	2	1,226
At overføre	209	640,772

¹⁾ Indbefattet 6 lette Krydsere sænkede som Blokskibe ved Zeebrügge og Ostende.

²⁾ Indbefattet 7 Undervandsbaade, ødelagte i Helsingfors for at undgaa Erobring og 1, sprængt i Luften ved Zeebrüggemolen.

⁸⁾ Flodkanonbaadene Comet's og Shaitan's Tonnage ikke sikkert.

	Antal	Tonnage (Bruttotonn. i Kursiv)
Overført...	209	640,772
Mineskibe	2	{ 11,000 6,000
Hjælpekrydsere.....	17	179,169
—	13	23,779
Kystmotorbaade	13	85
Samlede Antal...	{ 223 31	{ 651,907 ¹⁾ 208,948

III b. Tab af Hjælpekibe i Admiralitetets Tjeneste.

	Antal	Tonnage (Bruttotonn. i Kursiv)
Hospitalsskibe	2	15,199
Skibe med Kølerum.....	1	1,730
Forsyningskibe	4	4,779
Ammunitionstransportskibe.....	1	2,030
Minedepotskibe	2	4,496
Minestrygere.....	5	3,990
—	13	7,758
Hjælpepatrouillehjulske	2	679
Depechebaade.....	9	11,602
Eskorteskebe	3	22,082
Forskelligt.....	3	4,698
Kulskibe	244	714,613
Olieskibe	44	216,445
Skibe til særlige Formaal.....	29	35,760 ²⁾
Slæbebaade	14	3,593
Yachter	13	7,179
Hvalfangere.....	2	347
Admiralitetstrawlere.....	18	4,719
At overføre...	{ 5 404	{ 3,990 1,055,709

¹⁾ Flodkanonbaadene Comet's og Shaitan's Tonnage ikke sikkert.

²⁾ Ikke indbefattet 2 Motorbaade og 2 Skibe til særlige Formaal, hvis Tonnage ikke er sikkert.

	Overført...	{	5	3,990
			404	1,055,709
Lejede Trawlere.....			246	56,300
Lejede Drifters			130	10,809
Motorbarkasser.....			24	864
Motorbaade.....			6	61 ¹⁾
	Samlede Antal...	{	5	3,990
			810	1,125,743 ¹⁾

IV. Oversigt over Flaadens Personel.

	^{15/7} 1914	^{15/8} 1914	^{15/11} 1918
Royal Navy, Royal Marin. etc.	146,047	147,667	188,537
Indtraadt p. Grund af Krigen	"	"	74,437
Pensionerede Officerer og Pensionister	"	6,970	12,346
Royal Fleet Reserve	"	27,395	19,180
Royal Naval Reserve.....	"	13,510	23,453
Royal Naval Reserve (Trawlerafdelingen)	"	3,130	37,145
Royal Naval Volunteer Reserve	"	2,345	50,218
Colonial Reserves	"	"	2,000
Samlede Antal...	146,047 ²⁾	201,017 ²⁾	407,316 ³⁾
		^{15/7} 1914— ^{15/11} 1918	
Udvidelsen af Personellet efter ovenstaaende Skema			261,269
Herfra maa trækkes 63,842 Officerer, Underofficerer og Menige af Reserverne, men ikke mobiliserede i Juli 1914.....			63,842
Virkelig Udvidelse af Personellet.....			197,427

¹⁾ Ikke Indbefattet 2 Motorbaade og 2 Skibe til særlige Formaal, hvis Tonnage ikke er sikkert.

²⁾ Indbefattet R. N. A. S.

³⁾ Indbefattet R. N. Division, men ikke R. M. Reserve.

	15/7 1914	15/11 1918
Women's Royal Naval Service...	0	4,821

	15/7 1914	15/8 1918
R. N. A. S.....	729	55,066 ¹⁾

Kystbevogtningstjenesten (Maximumstyrker):

Civile	2,400
Spejderdrengene	1,700

V. Tabel over Antallet af dræbte, saarede, tilfangetagne, savnede og internerede af Royal Navy's Personal (Indbefattet R. N. A. S. til d. 31te Marts 1918, men ikke indbef. R. N. Division) fra d. 4de Aug. 1914 til d. 11te Nov. 1918.

	Officerer	Underoffic. og Menige	Samlede Antal
Dræbte i Kampen (indbefattet Døde af Saar)	2,059	20,148	22,207
Døde af andre Aarsager....	394	10,926	11,320
Saarede i Kampen.....	805	4,072	4,877
Saarede, ikke i Kampen....	"	313	313
Krigsfanger.....	179	726	905
Internerede.....	44	227	271
Savnede	15	32	47
Samlede Antal...	3,496	36,444	39,940

VI. Tabel over Antallet af dræbte, saarede, tilfangetagne, savnede og internerede af Royal Naval Division fra d. 4de August 1914 til d. 11te Novbr. 1918.

	Officerer	Underoffic. og Menige	Samlede Antal
Dræbte i Kampen (indbefattet Døde af Saar)	439	7,298	7,737
Døde af andre Aarsager....	12	456	468
Saarede i Kampen.....	777	19,373	20,150
Krigsfanger.....	60	2,844	2,904
Internerede.....	37	1,577	1,614
Savnede	6	181	187
Samlede Antal...	1,331	31,729	33,060

¹⁾ R. N. A. S. overført til R. A. F. den 1ste April 1918.

VII. Statistik over Læger etc.

	Juli 1914	Novbr. 1918
Læger, R. N., R. N. V. R. etc.....	555	1,771
Sygepassere, indbefattet R. N. A. S. B. R.	1,503	4,057
Diakonisser	70	297
V. A. D.'s	"	534
Samlede Antal...	2,128	6,659
Tilfælde, behandlede paa Marinens Hospitaler.		348,386
Tilfælde, behandlede ombord paa Marinens Hospitalsskibe		82,561
Tilfælde, behandlede af N. M. T. (Togene)....		74,572

VIII. Forsendelsen ad Søvejen. Tabel over Antallet af Personel, Dyr, Køretøjer etc., transporterede ved Marinens Foranstaltning i Tidsrummet August 1914 til den 30te November 1918.

Personer tjenstdygtige	20,778,671
Personer, ikke tjenstdygtige	2,927,143
Fanger	158,861
Dyr.....	2,240,495
Køretøjer	506,486
Engelske Militærforsyninger	46,502,486 Tons
Allieredes Forsyninger af alle Slags..	4,535,679 —

IX. Tabel over Antallet af Personer, ikke direkte i Regeringens Tjeneste men beskæftigede ved Fabrikationen og Leveringen til Marinens Udrustning, Artilleriet, Depoterne etc. og ved Bygninger for Marinen og Reparationen af Koffardiskibe.

	Anvendte Antal. 1918.
Ved Bygninger for Marinen paa private Værfter	140,000
Ved Reparationer for Marinen	50,000
Reparation af Koffardiskibe	64,000
Admiralty »A« firms (saadanne Værfter, hvis Arbejde i en Udstrækning af 75 % ud- førtes for Admiralitetet).....	154,000
Samlede Antal...	408,000

X. Tabeller over Tilvirkningen af Kanoner, Torpedoer, Miner, Antiundervandsbaadsvaaben, Skibenes Forsyning dermed samt Brændsel og Forraad.

a. Kanoner, monterede for Marinen.

	Svære						Mellem- svære	Lette	Sam- lede Antal
	88 cm	85 cm	84 cm	80 cm	25 cm	24 cm	19 cm— 10 cm	under 10 cm	
4de August 1914.	*	*	144	300	8	142	2,845	3,673	7,112
31te Oktober 1918.	106	16	148	240	*	94	5,579	8,541	14,724

b. Kanoner og Affutager, leverede i Tidsrummet fra d. 4de August 1914 til d. 31te Oktober 1918.

	Svære	Mellemsvære	Lette
	24 cm og derover	19 cm—10 cm	under 10 cm
H. M. Skibe ¹⁾	432	3,321	3,469
Hjælpepatrouillens Skibe	*	422	5,410
Koffardiskibe til Forsvar.	*	3,323	3,800
Allierede	11	80	738
Samlede Antal	443	7,646	13,417

¹⁾ Tallene for H. M. Skibe gælder kun Kanoner, og indbefatter Reserven.

c. Torpedoer og Torpedomateriel.

Torpedoer.

	Antal
Til den engelske Flaadestyrke	11,060
Til Luftvaabnet	607
I alt	11,667
Til de allierede Flaadestyrker	322

Torpedomateriel.

Torpedoudskydningsapparater.	3,618
Luftkompressere	722
Reserverluftflasker	12,487

d. Miner og Dydbomber.

	Til den engelske Flaadestyrke	Til de Allierede
Miner af alle Typer	221,140	257
Dydbomber	96,403	5,256

e. Paravanes.

	Kun for den engelske Flaade.	Antal
Med Knive		6,155
Med Sprængpatron		2,456
	I alt...	8,611

f. Wire til Ministrygning.

Groft anslaaet er der anvendt..... 16,140,000 Meter

g. Projektørudrustningen.

	Antal
Installation af Projektører af ny Type	864
Modernisering af ældre Typer	330
Installation af Projektører i Auxiliærskibene og til Signalbrug	3,710

h. Marinens Magasiner.

De samlede Udgifter under Krigen til Depoter (ikke medregnet Depoter for Brændsel) til Flaadens Underhold og Vedligeholdelse, til Bygning og Reparationer paa de kongelige Værfter beløber sig til omtrent 54,000,000 £, medens Udgifterne til Depoter (ikke medregnet Forraad af Brændsel) til de Allieredes Underhold beløber sig til omtrent 5,640,000 £.

i. Intendanturdepoterne.

(Proviant, Beklædning og Spiserekvister).

Til den engelske Flaade	45,000,000 £
Til de Allierede	800,000 -

*j. Brændsel.***Kul.**

Efterfølgende Tal repræsenterer de omtrentlige Kvanta Kul, forsendte med Skib efter Admiralitetets Ordre eller befordret med Jernbane til Østkysten i Løbet af Krigen:

	Tons
Forsendt med Skib til H. M. Skibe, Værfter, Transportskibe og Koffardiskibe i Indlandet og i Udlandet:	
a. Engelske Kul.....	36,000,000
b. Kul fra Indien, Sydafrika etc.....	1,250,000
Befordret pr. Jernbane, hovedsagelig til Baserne paa Østkysten.....	6,300,000
Forsendt med Skib til »British Expeditionary Force»	2,950,000
Forsendt med Skib til de Allierede, forinden Oprettelsen af »Ministry of Shipping» ..	7,500,000
I alt...	54,000,000

Det største Antal Kuldampere, anvendte af Admiralitetet paa et givet Tidspunkt, var	563
Med en omtrentlig Bæreevne af.....	2,147,000 Tons
Det gennemsnitlige Antal, anvendte i de hjemlige Farvande, var omtrent ..	200
Med en Bæreevne af.....	470,000 Tons

Bortset fra sammenfaldende Fordringer fra Flaadens og Transportens Side, overtog Admiralitetet det fulde Ansvar med Hensyn til Kulforsyningerne til »British Expeditionary Force», til de forenede Staters Flaadefdelinger i engelske Farvande og i Middelhavet, og endvidere ogsaa til den franske og den italienske Marine, samt den franske Stats Jernbaner og andre Tjenestegrene, indtil det Tidspunkt, da »Ministry of Shipping» blev oprettet. Den uundgaelige Omlægning af Bunker-

kulshandelen gjorde det nødvendigt, at Flaaden ogsaa forsynede de engelske Koffardiskibe, de Allieredes Transportskibe og andre Skibe med Kul.

Brændolie.

	Tons
Det samlede Kvantum Olie, der blev transporteret til de engelske Baser under Krigen, overstiger	10,000,000
Forsyninger, tagne fra Beholdninger i Hjemlandet	350,000
Udleveret til Flaaden	9,100,000
Udleveret til de Allierede (ikke indbefattet De forenede Staters Flaade)	500,000
Importeret med de forenede Staters Tankdampere	560,000

Det sidstnævnte Kvantum blev fordelt langs den engelske Kyst af den engelske Flaades Smaafartøjer til de forenede Staters Flaadeafdelinger.

Som Følge af den hurtige Forøgelse af den oliefyrende Afdeling i Flaaden og det store Forbrug, hidrørende fra Bekæmpelsen af Undervandsbaade, Konvojerne og Eskortesystemerne etc., er Olieforbruget for 1914 praktisk talt blevet firdoblet fire Aar senere.

Da de disponible Tankdampere viste sig at være utilstrækkelige til at samarbejde, saavel med den nødvendige Importering som med Kravet om Hjælpeskibe for Flaaden, blev der projekteret et stort Skibsbygningsprogram paa et tidligt Tidspunkt af Krigen, og dette Program blev senere udvidet. Dette Program resulterede i følgende Forøgelser til den olietransporterende Flaade:

	Antal	Bæreevne
Tankdampere	52	380,000 Tons
Hjælpeskibe til Flaaden	49	96,000 —

Det utilstrækkelige Antal Tankdampere og det store Skibstab, gjorde det nødvendigt at supplere Tankdamperne fra Aaret 1917 ved at anvende Kuldampere med dobbelt Bund.

Det med disse Dampere transporterede Kvantum beløber sig til 1,100,000 Tons.

Benzin og Petroleum.

Den store Udvidelse af »Naval Air Service« og Indførelsen af petroleumsbrændende Motorbarkasser, Kystmotorbaade og Motortransportskibe forårsagede et overordentlig højt Forbrug af Benzin og Petroleum til maritime Formaal. For at møde disse Fordringer blev der paa talrige Pynter rundt omkring paa Kysterne af Storbritannien oprettet Benzin- og Petroleuminstallationer, ligesom ogsaa paa visse udenlandske Stationer. Beholdningerne blev regulerede ved Hjælp af Jernbanen og ved Transport med Skibe langs Kysten.

XI. Arbejder, Nybygninger, Forsvarsforanstaltninger etc.

Det samlede Beløb, der er givet ud til ovenanførte Formaal under Krigen, beløber sig til 23,737,000 £

De vigtigste Poster er:

Forbedringer ved Flaadebaser og Reparationsbaser	3,698,000 -
Flyvebaadsstationer	6,082,000 -
Forsvarsforanstaltninger ved Undervandsbaadsangreb	3,179,000 -
Krudtfabrik	2,123,000 -

Fremtidsflaaderne.

Af Siamesisk Kommandør M. Bojesen.

Det er med en vis Følelse af Befrielse, at man lægger Novemberhæftet af Tidsskriftet fra sig, efter at have læst Kaptajn Augsburgs højst interessante Artikel om den tyske Undervandsflaade. — Efter at man i aarevis har maattet vade rundt i en Sump af kvalmende Propagandalitteratur fra alle Lejre, føler man nu ligesom lidt fast Grund under Fødderne. Man begynder at skimte en Tid, hvor en rent faglig Udredning af de foregaaede uhyre Begivenheder atter kan komme til Orde.

Kaptajnens Meddelelser om Admiral Jellicoes Udtalelser, efter »The World's Work« vil sikkert have Nyhedens Interesse for mange Mennesker, og naar Artiklen bliver kendt i videre Kredse, vil disse Afsløringer næppe unnlade at vække baade Forbavselse og Forargelse hos den store naive Hob, der tror, at kun Tyskerne er blevne »belogen und betrogen« og som i Grunden anser det for en Overkommandos første og fornemste Pligt at offentliggøre den fulde Sandhed i Bladene. — Allerhelst i de fjendtlige.

Derimod er Admiral Sir Percy Scotts Udtalelser om Undervandsbaade ctr. Slagskibe velkendte — omend maa-ske upaaagtede af Dagspressen, og derfor ogsaa af det Publikum, der nøjes med at hente sine Oplysninger herfra. — Det kan derfor sandsynligvis ogsaa paaregne Interesse at gøre sig bekendt med Admiralens seneste Udtalelser dette Spørgsmaal vedrørende (Times 12. Decbr. 1919). Sir Percy skriver bl. a. følgende: »Der maa finde store Forandringer Sted indenfor den fremtidige Flaade. Efter min Mening er dens vigtigste Offensiv- og Defensivvaaben, Aëroplanen, bleven den berøvet; vi vender tilbage til Sæd og Skik for 100 Aar siden, da vore Skibe blev betjent af Søfolk, men Kanonerne bemandede med

Landartillerister. Vi vil nu faa vore aëroplanbærende Skibe betjente af Søfolk, men Planerne, som de fører med sig, vil blive førte af Medlemmer af det Kongelige Luftkorps, et System jeg ikke tror nogensinde vil komme til at arbejde tilfredsstillende. Hvis Overflade-Slagskibet er afgaaet ved Døden, saa vil dets Død i høj Grad indvirke paa den fremtidige Flaade. — Jeg sagde før Krigen, at Overflade-Slagskibet var afgaaet ved Døden; jeg og en stor Mængde andre Søofficerer tror, at det nu er endnu mere dødt, hvis det var muligt.

Mr. Walter Long fortæller os, at Problemet har to Sider. En siger, at Luftfartøjerne vil ødelægge de store Kampskibe ved at kaste Bomber paa dem; en anden siger, at de ikke vil være istand til at gøre dette, da de vil blive mødt med Modangreb; men der er endnu en tredje Side af Spørgsmaalet — nemlig den, at Luftfartøjerne vil ødelægge Slagskibene med Torpedoer.

Dette er et Vaaben, som kunde og burde have været udviklet under Krigen, men Admiralitetet havde ingen Forstaaelse af dets Værdi, og det blev ikke fuldkommengjort, før Krigen var endt.

Indførelsen af den Metode, at lade selvbevægende Torpedoer falde fra Aëroplaner har gjort Slagskibets Tilværelse endnu mere prekær. Dersom vi eller Tyskerne i Jyllandsslaget havde haft 40 Aëroplaner, som førte Torpedoer, saa vilde den ene af de to Flaader aldrig være naaet hjem; det usigtbare Vejr under Slaget vilde helt og holdent have været i Aëroplanernes Favør; de vilde have kunnet gaa ganske lavt ned, saa at de var sikre paa deres Maal; naturligvis maatte de have været ledsagede af hurtige Kampmaskiner for at afværge Modangreb.

Mr. Walter Long omtalte kun Bomber. Benyttelsen af selvbevægende Torpedoer indfører et Problem, der vil kræve meget nøje Overvejelser forinden vi blot tænker paa at bygge et nyt Overflade-Slagskib. Saavidt den engelske Admiral.

Den britiske Sømagt er atter gaaet sejrrig ud af en af de mange Belastningsprøver, som den i Aarhundredernes Løb har været underkastet. Ingen, og engelske Søofficerer mindst, kan dog være blind for, at det denne Gang har kostet uendelig meget større Anstrængelser end nogensinde tidligere. Og for dem, der ikke kan tro paa, at Tusindaarsriget er oprundet, for de tænderskærende Besejrede, for de rivaliserende men paa Søen svagere Nationer, der maa akceptere Storbritanniens Hegemoni som en Kendsgerning, men som afgjort nægter at indregistrere dette Faktum som det ellefte Bud i Katekismen, — for alle disses Vedkommende kan det ikke nægtes, at der af Admiral Scotts Ord kan læses noget, hvortil der kan knyttes et Haab om en Oprejsningens Dag, som Erfaringen tilstrækkelig viser, at store eller blot levkraftige Folkeslag saa at sige aldrig opgiver. Ogsaa Englænderne selv vil i Admiralens Ord finde rigeligt Stof til Eftertanke. Han har jo aldeles utvivlsomt vist sig at være en Spaamand af en ualmindelig Fremsynethed.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Af Kaptajn K. E. Ackermann.

Baade i England og Amerika synes man at lægge megen Vægt paa Bygningen af Torpedo-Aeroplaner, som i mange Tilfælde har været anvendt med Held. I Tyskland medførte derimod de indhøstede Erfaringer, at man under Krigen ophørte med Nybygninger af dette Vaaben.

T.-A.'s Fortrin begrundes først og fremmest i Fartoverlegenheden, men endvidere er Omkostningerne ved Anskaffelsen og under Brugen forholdsvis smaa, ligesom Besætningens Størrelse kun er ringe.

I Tyskland byggede man efterhaanden ikke saa faa Torpedo-Aeroplaner — Torpedoen var anbragt i Bøjler mellem de 2 Pontoner —, men da der kun opnaaedes faa positive Resultater, gik man som nævnt bort fra dem igen. Det vides med Bestemthed, at Tyskerne har sænket følgende Skibe med T.-A.:

I Maj 1917	S/S «Gena»	2784	ts. udfør	Southvoed
- Juni —	- «Kankakee»	3781	- —	Themsen
- Sept. —	- «Storm»	440	- —	Sunk Fyrskib

men i mange andre Tilfælde mislykkedes Angrebene komplet, og der blev f. Eks. affyret 7 Torpedoskud mod en Konvoj i Nordsøen, som alle forfejlede Maalet, ligesom en hel Flotille rettede et mislykket Angreb paa S/S «Cano» i Zebrygge.

Saa tidlig som i 1915 sænkede Englænderne ved Dardanellerne en tyrkisk Troppetransport paa 300 Mand og har siden mange Gange med Held anvendt T.-A.

I Amerika konstrueredes en særlig let Torpedo, men efterhaanden som Flyvemateriellet forbedredes gik man over til at benytte Torpedoen af den sædvanlige Størrelse i T.-A. Planerne.

Det er især Admiral Rodmann, U. S. A., som i 2 Aar samarbejdede med den engelske Flaade, der har gjort sig til Talsmand for Fremtidens «flyvende Torpedobaade».

Mytteriet paa den tyske Flaade. — Grundene dertil. — Kan vi lære noget deraf?

Af Kaptajn, Baron Schaffalitzky de Muckadell.

De sidste Maaneder har været mere end rige paa Afsløringer af Forholdene i Tyskland under Verdenskrigen. Det ene efter det andet af Tysklands store Navne under Verdenskrigen har givet os en Fremstilling af sit Syn paa Krigsledelsen, først og fremmest naturligvis Admiral v. Tirpitz og Admiral v. Pohl. Men ogsaa General v. Ludendorff, General v. Falkenhayn, General v. Stein og Rigskansler v. Bethmann-Hollweg belyser Situationerne under Krigen saaledes, at vi faar værdifulde Bidrag til Bedømmelse af den maritime Krigsledelse. Sidst kommer Feltmarskal v. Hindenburg og Admiral v. Scheer og endelig — men af tvivlsommere Værdi — Kapitän zur See a. d. Persius.

Er det saaledes lykkedes saa nogenlunde at trække de strategiske Hovedlinjer op, saa er der dog et Spørgsmaal, som stadig staar hen i det dunkle — og som tilmed er et af de aller interessanteste — nemlig Mytteriet paa Flaaden, tilmed som Indledning til Revolutionen. Hvorfor, spørger man uvilkaarlig, hvorfor begyndte Revolutionen netop paa Flaaden — hvorfor ikke i Hæren? Flaaden havde jo ikke lidt forholdsvis saa store Tab som Hæren, den var ikke som denne underkastet et Tilbage-togs Demoralisation. Ja og saa kommer hertil yderligere at vi i Almindelighed regner Søfolk — virkelige Søfolk — som de mindst tilgængelige for socialistiske Teorier, vante som de er til i Praksis at se Berettigelsen af Begrebet Autoritet.

Naar jeg i det følgende vil forsøge paa at besvare disse Spørgsmaal og paa Grundlag af Svaret at overføre enkelte Erfaringer paa vore Forhold, da er jeg mig be-

vidst at være — med et mildt Udtryk — paa gyngende Grund. Men Emnet er saa interessant og hele Spørgsmaalet saa betydningsfuldt, at jeg vover Forsøget. Skulde Tidsskriftets Læsere ikke kunne følge mig, da vilde en Diskussion sikkert kunne frembyde megen Interesse.

Som det er os alle bekendt, holdt den tyske Hochseeflotte sig jo under hele Verdenskrigen praktisk talt i Uvirksomhed. De enkelte Fremstød, den gjorde, er snart talte, ret beset begrænser de sig egentlig til Slaget ved Jylland og Landgangsforetagenderne i Rigabugten og ved Øsel-Dagø. Den Energi, som boede i det tyske Personel, kom egentlig kun for Alvor til Orde i Undervandsbaadskrigen og rent bortset fra denne sidstes relativt store Indsats, var det jo alligevel kun en Brøkdel af Personellet, der ad denne Vej kom til at se Fjenden i Øjnene.

Naar man før Verdenskrigen bearbejdede Historien som Grundlag for Strategien og søgte at uddrage en Række Læresætninger, da var en af de vigtigste den, at Uvirksomhed er yderst skadelig for Stemningen blandt Personellet. En moralsk Tilbagegang har altid været at spore hos blokerede Flaader, saaledes lærte Historien os, og det var da ogsaa kun ganske naturligt at slutte, at saadan vilde det gaa i Fremtiden. Den russiske Port Arthur Eskadre var et talende Eksempel herpaa og enhver, der har læst Ssemenows »Raszplata«, vil erindre sig hans fortrintlige Skildring af den Aand, der i et Nu trængte igennem Eskadren, da Admiral Makarows Flag blev hejst paa »Petropawlowsk«.

Ellers var Napoleonskrigene — som altid i Strategien — det store Eksempel, og i Særdeleshed fæstede man Opmærksomheden ved Admiral Ganteaumes i Brest inde-sluttede Flaade som Bevis paa i hvor høj Grad en saadan uvirksom Flaade gik tilbage i Sømandsdygtighed.

Hverken Napoleonskrigene eller nogen af de andre Søkrige havde imidlertid noget Tilfælde af alvorlig Mytteri blandt de blokerede Flaaders Mandskab at opvise — Aanden paa Ganteaumes Flaade holdt sig eksempelvis helt godt — og vi maa helt over paa den anden Side af Kanalen — til den mægtige og stedse sejrende britiske Flaade — for at finde et regulært og farligt Mytteri.

Mytteriet paa den engelske Flaade i 1797 var alvorligt nok, selv Marryat har viet det en hel Bog *«the Kings Own»*, og havde England ikke haft Admiral Jervis var maaske Verdenshistorien kommen til at se anderledes ud. Men der var det ejendommelige ved dette Mytteri, at det havde sin ganske bestemte Aarsag — det var saa at sige ganske usammensat — og Lægemedlet var derfor ogsaa lige for Haanden. Aarsagerne var daarlig Forplejning og daarlig Behandling ombord, væsentlig dog det første. Lægemedlet var Forbedring.

Klager over daarlig Forplejning var tilmed velkendte i den engelske Flaade — under Syvaarskrigen høre vi saaledes om dem. De engelske Matroser paa Admiral Hawkes Flaade sang efter den franske Flaades knusende Nederlag i Quiberonbugten 1759 den morsomme Smædelse om Parlamentet:

•When Hawke did bang
Monsieur Conflans
You gave us beef and beer.
Now Monsieur's beat,
We've nought to eat,
For you have nought to fear.•

Jervis reformerede da ogsaa efter at have faaet Kommandoen hurtigst mulig Forplejningen — naturligvis ved Siden af at indføre sin berømte *«iron discipline»*.

Søkrigshistorien kender i Virkeligheden kun dette eneste virkelige Eksempel paa Mytteri og intet Eksempel derudover paa et gennemført til Nederlag førende Mytteri — saaledes leder vi i vor danske Søkrigshistorie forgæves

efter noget Eksempel paa Mytteri, og vi møder altsaa for første Gang Mytteri af gennemgribende Betydning paa den tyske Flaade, der har den tvivlsomme Ære af at indskrive denne alvorlige Tildragelse i Historiens tykke Folianter — først i 1917 og dernæst for Alvor og til den bitre Ende i 1918¹⁾. Det røde Flag har i Søkrigshistorien ellers været Signalet til Angreb, nu blev det modsat. Der er da al Grund til at betragte dette sørgelige Skuespil lidt nærmere.

Ved at raadpleje Strategien vilde den tyske Flaadeledelse være bleven belært om det yderst farlige i at lade en Krigsflaade ligge i Uvirksomhed under Blokade — ja om det farlige i det hele taget ved at lade sig blokere. Det er ikke for ingen Ting, at man giver Defensiven Prædikatet »den blege«. Men Erfaringerne vilde dog have lært, at den Skade, der voldedes, kun gik ud over Personellet's Sømandsdygtighed — følgelig dets Kampkraft — til total Opløsning førte den antagelig ikke, naar man regnede med de kendte Faktorer — til aabent Mytteri og Flaadens deraf følgende Udslettelse som Kampmiddel end mindre.

Den Blokade, som den tyske Flaade var underkastet i Verdenskrigen var langt fra haardhændet. Den var saa lidt haardhændet, at den endogsaa satte en Hoben maritim-strategiske Penne i Gang til Afgørelse af, om den virkelig fortjente Navn af Blokade; ja Ganteaume og hans Folk vilde vist have frydet sig over saadan Blokade fra Jervis og Cornwallis Side. Hele Nordsøen laa jo for den tyske Flaades Fod, naar den blot vilde benytte Lejligheden; Admiral Bacon med sin svage »Dover Patrol« er saaledes i sin Bog himmelfalden over, at de tyske Jagere ikke drog sig den store Operationsfrihed til Nytte — men glad naturligtvis. Til Overmaal havde den tyske Flaade jo støttet paa Kaiser Wilhelms

¹⁾ Det russiske Mytteri i 1917 er kun lidet oplyst men Rusland er jo Stedet for alle abnorme Forhold.

Kanalen et Øvelsesfelt i Østersøen, overfor hvilket Ganteaumes i Bresterbugten ganske blegnede. Her kunde der øves alle Slags krigsmæssige Formationer, Fægtningsskydninger, Torpedo- og Undervandsbaadsangreb, ja der kunde endog med Lethed iværksættes en lille krigerisk — og med Minimums-Risiko belastet — Operation mod den russiske Søfront. Til Operationerne mod Øsel — der med Tiden sikkert vil blive et klassisk Eksempel paa Landgangsforetagender — kunde saaledes næsten hele Høchseeflotte anvendes.

Alle disse Forhold tagne i Betragtning var der saaledes ikke nogen særlig Grund for det tyske Marinepersonel til i nævneværdig Grad at gaa tilbage i Sømandsdygtighed — tværtimod. Man sammenligne blot hermed de Vanskeligheder, Admiral Jellicoe havde med at holde Øvelser med »Grand Fleet« i den Periode, da Undervandskrigen satte ind for Alvor — Vanskeligheder, hvorom han beretter saa meget i sin berømte Bog — for at se hvilke Fordele Tyskerne havde ved at kunne regne med Østersøen som et »mare clausum«. At de brugte den som Øvelsesfelt, ved vi jo alle — endnu har vi Drønet af deres Krigsskydninger i Ørene!

Selvfølgelig var en stor Del af den tyske Flaade bunden i Beredskabsstilling i Helgolandsbugten, men at dette skulde have været værre, end det var for Englænderne at ligge i Scapa-Flow turde være et Spørgsmaal! Et mere gudsforladt Sted end dette skal man vist søge viden om efter — ogsaa herom beretter Admiral Jellicoe med overbevisende Ord.

Man kan derfor nok med nogen Grad af Sikkerhed slutte, at det ikke er selve Blokaden som Blokade betragtet, der har demoraliseret det tyske Personel i saa høj en Grad, at det førte til Mytteri — eller rettere ikke havde behøvet at gøre det hvis alle andre Forhold indenfor Flaaden var i Orden. Af disse Forhold standser man straks ved Forplejningsspørgsmaalet, der med den

engelske Flaades Mytteri i 1797 i Minde naturligvis kunde føre til Mytteri. Men der er næppe nogen Grund til at tro, at den tyske Flaade skulde være bleven daarligere forplejet end Hæren, tværtimod er det sandsynlig, at det omvendte har været Tilfældet, da man jo altid om Bord i et Skib er ganske anderledes i Stand til at udnytte og tillave Rationerne end ved en Hærafdeling.

De tyske Militærforfattere, der har behandlet Krigen og som jo alle næsten hører til de højere Førere, gaar ikke ind paa Mytteriet i dettes Detailler og bedømmer ej heller Grundene dertil. De nøjes med at konstatere det og beklage det. Den eneste der har taget Emnet op til Behandling er Kommandør Persius.

Jeg er ikke i Stand til at bedømme denne Forfatter. Han var i mange Aar »Berliner Tageblatt«s maritime Medarbejder og afslører sig mere og mere som en uforsonlig Modstander af Admiral v. Tirpitz og Altyskerne. Mange af Kommandør Persius's Paastande synes at være baade urigtige og overdrevne idet hans Had til Admiral v. Tirpitz og til Kejseren driver ham langt ud over Periferien. Men helt forkastes kan han dog næppe.

Ganske kort Tid efter Oprøret skrev Kommandør Persius den herostratisk berømte Artikelserie »Wie es kam« i »Berliner Tageblatt«, og han har senere udgivet en Række Skrifter — senest »Der Seekrieg« — som alle behandler Flaadeledelsen under Krigen og dennes Sammenbrud ved Mytteriet.

Hvad dette sidste angaar, da søger Kommandør Persius dets Begrundelse i følgende Omstændigheder:

Blokaden med dens tvungne Uvirksomhed, som Følge af den tyske Flaadeledelses passive Strategi.

Mangel paa Forstaaelse mellem Befalingsmænd og Menige — særlig mellem Officererne og disse, ligesom Officererne ved deres »Prøjsjerisme« uddybede Kløften.

Daarlig Forplejning i Forbindelse med stor Forskel mellem Befalingsmændenes og de Meniges Forplejning.

Alle disse Omstændigheder, mener Kommandør Persius, beredte Jordbunden for den socialistiske Propaganda, hvis Skyts allerede tidlig bragtes til at bære paa Flaadens Personel.

Rigtigheden af disse Beskyldninger er jeg selvfølgelig ikke i Stand til at bedømme, men meget tyder paa at der er noget rigtigt i dem, og flere andre tyske Officerer har sluttet sig til dem — flere andre har ganske vist ogsaa taget Afstand fra dem.

Naar man efter moden Overvejelse kommer til den Anskuelse, at Kommandør Persius i Hovedsagen har Ret, da skyldes dette det Billede, vi har faaet gennem alle de før nævnte Militærforfatteres Skrifter af Flaadens Udvikling og dens Stilling under Krigen overfor Hæren. Herpaa skal jeg da i det følgende gaa lidt nærmere ind.

Den tyske Marine var — det kan vi nu tydelig se — et Kunstprodukt i den Forstand, at den ikke havde nogen virkelig Rod i Folket. Der laa absolut ingen traditionsmæssig Udvikling til Grund for den som i saa mange andre Lande, f. Eks. England og Danmark, hvor der fra Arilds Tid fandtes en medfødt Trang i Befolkningen imod Havet. En saadan Trang skaber af sig selv Søfart og Søhandel, der atter kræver en Krigsflaade, da Handelen og Flaget nødvendigvis maa følges ad.

Det tyske Folk er fra Naturens Haand ingen Sønation, dets Kystlinje staar i altfor ringe Forhold til dets Landomraade og selve Kystlinjen er yderligere kun daarlig skikket til Udvikling af Søfart. Folket maatte altsaa først opdrages til at bevæge sig ud paa Havet. I Tysklands Historie findes der derfor kun ringe Plads for Havet, ganske vist var Hansestæderne i Stand til at drive en til Tider overordentlig stor Søfart og Søhandel, men dels er der forløben mange og lange Tider, siden de hanseatiske Kogger plejede Søen, dels er Hansestædernes

Oprindelse og Statsorganisation kun ufuldkommen tysk. Der fandtes selvfølgelig i de paa Hansaen følgende Aarhundreder og lige op til vore Dage en tysk Sømandsstand med første Klasses Stempel paa sin Pande, men den var i Forhold til Folket kun talmæssig ringe, og det øvrige Folk udviste et Minimum af Interesse for og Forstaaelse af Havet og dets Betydning.

Hvor liden denne Interesse og Forstaaelse var, ser vi tydeligst af det tyske Forbunds Stilling overfor Flaaden under, mellem og efter vore to slesvigske Krige. Søkrigshistorien har ikke bedre Eksempel paa Søherredømme end det, som den danske Flaade besad under den første slesvigske Krig, Udfaldet fra Fredericia staar som et lysende Eksempel paa en talmæssig ringe Styrkes Chancer overfor en større, naar den er baseret paa Søen. Det danske Søherredømme gav os yderligere Lejlighed til en Blokade af den tyske Østersøkyst af saadan Styrke, at det følte dybt ind i Tyskland. End ikke alt dette kunde skabe nogen Interesse for en Udvikling af den tyske Flaade til Afværgelse mod en saadan Blokade i den Konflikt, alle vidste stundede til og som da ogsaa udbrod i 1864. Ved Tysklands Alliance med Østrig — en Stat der trods sin ringere Styrke besad en fuldt moderne Krigsflaade — blev Danmark tvunget i Knæ, da Søherredømmet truede med at gaa over paa vore Fjenders Side.

Efter det tyske Kejserriges Skabelse i Versailles Spejlsal begyndte Skaberne at indse Nødvendigheden af at fæste deres Blik paa Havet, men foreløbig udvikledes den tyske Flaade kun i al Beskedenhed, og dens Stilling i det tyske Folks Bevidsthed var kun ringe og lidet misundelsesværdig. Admiral v. Tirpitz beretter i sin Bog om de trange Kaar, Flaaden i disse Tider levede under. De ledende Statsmænd — særlig Bismarck — betragtede den som et Appendiks til Hæren og tildelte den ganske begrænsede Kystforsvarsopgaver — det voksende Koloniriges Krav mødte man med Udsendelse af enkelte Krydsere.

Ligesom Admiral Paschen i sin Bog »Aus der Werdezeit zweier Marinen«, fører ogsaa Admiral v. Tirpitz os ind i den voksende Marines Organisation. Det tyske Kejserrige var skabt af den tyske Hær, for hele Europa stod denne som Kvintessensen af militær Organisation, Og det blev da ogsaa Hæren, der paatog sig at organisere det opvoksende Søstervaaben. 2 Generaler — v. Stosch og v. Caprivi — blev den tyske Marineorganisations Skabere, og det landmilitære Præg paatryktes derfor Flaaden allerede fra dens Vorden. Ingen spurgte foreløbig om denne landmilitære Organisation passede paa Søen!

Imidlertid arbejdedes der i den nye tyske Flaade med ægte tysk Energi og Dygtighed. Langsomt viklede Flaaden sig ud af sit landmilitære Svøb, og nu traadte Kejser Wilhelm til med sin kendte Propaganda for at det tyske Folk skulde forstaa Havet og dets Betydning. I Spidsen for Flaaden traadte i 1897 Admiral v. Tirpitz og støttet paa denne myndige og kraftige Mands hele Personlighed og ubestridelige Dygtighed, udvikles den Mønsterorganisation vi alle kender — og som vi som bekendt ogsaa alle frygtede. Som virkelig Stormagtsflaade er den tyske egentlig knap 30 Aar gammel — et Aaremaal der i sin Ringhed beviser, hvilket Kæmpearbejde, der er præsteret af Personellet fra den Højeste til den Laveste. Skabt af Landofficerer og forceret frem med Kæmpeskridt i et ringe Spand af Tid til Verdens næststærkeste Flaade — vi maa helt tilbage til Romerne for at finde blot en bleg Lighed — er det ikke underligt, om der et eller andet Sted i denne stolte Bygning stak en skjult Svaghed.

De landmilitære Organisationer havde ikke formaaet at oprække de strategiske Linjer, hvorefter Flaaden skulde virke, deres maritime Eftermænd forsøgte det, men nu da Krigsledelsen ligger klart for vort Øje, maa vi vel sige, at dette ikke var lykkedes. Man faar saavel af Admirat v. Tirpitz Erindringer som af Admiral v. Pohls

Breve Indtrykket af, hvor vaklende og famlende man stod. En Marine havde man skabt, men ingen Marinepolitik og navnlig havde man ikke kædet Flaaden ind som det Led i Udenrigspolitikken, den skulde og burde være — ja mere end det — som det var paatrængende nødvendig, den var, hvis Landet skulde gaa sejrrig ud af den tilstundende Kamp paa Liv og Død.

Det var ganske vist lykkedes ved en — man fristes til at sige haardhændet — Propaganda at faa Bevillingsmyndighederne overbeviste om Nødvendigheden af en stærk Krigsflaade, Folket begyndte ligeledes at indse dennes Betydning, men for de tyske Statsmænd var Søstrategien og dens Væsen totalt fremmed. Hæren havde fast Haand i Udenrigspolitikken, og dennes Ledere havde derfor hvad Admiral v. Tirpitz kalder en ganske »kontinental« Opfattelse. I særlig Grad gjaldt dette Rigskansleren v. Bethmann-Hollweg, der iøvrigt selv i sine »Betrachtungen zum Weltkriege« indirekte beviser denne sin Hovedmodstander, v. Tirpitz's Paastand. Som bekendt ønskede Bethmann-Hollweg Flaaden bevaret intakt til Fredsslutningen for at have den som Pant til at komme overens med England. Man har vel Lov at kalde et Lands Udenrigspolitik for inkonsekvent og dets Opfattelse for »kontinental«, naar det efter med uhyre Ofre at have skabt en Flaade, der var den næststærkeste i Verden, da virkelig for Alvor kunde tiltænke denne en saadan Passivitet i Renkultur.

I Sandhed Admiral Mahan var en stor Mand! Ikke alene i sine Værker, men mest i sin Forstaaelse af, at Europas Statsmænd — de engelske ene undtagne — aldrig havde studeret Historien, som den burde studeres, nemlig fra alle Sider og derfor selvfølgelig ogsaa fra den maritime. Havde Bethmann-Hollweg og de øvrige tyske Diplomater indprentet sig den paa Flaaden hvilende historiske Linje i Englands Politik gennem Tiderne, den Linje, som baade den ældre og den yngre Pitt fulgte,

den Linje, som viste, at England støttet paa sin Sømagt var uovervindelig og aldrig gav op, før Sejren var vunden, da havde de ikke vurderet Situationen saa fejl som i hine skæbnesvangre Augustdage 1914.

Den vaklende Søkrigsledelse var en af Hovedaar-sagerne til det for Tyskland sørgelige Resultat af Krigen, ikke alene fordi Vaabnene ikke fik den Anvendelse de var smedede til, men ogsaa fordi, at Personellets Tro paa Sejren undergravedes. Hvorvidt den tyske Flaade skulde have søgt et Afgørelsesslag eller ej, skal jeg ikke komme ind paa her, men blot paapege, at der jo er andre Former under hvilke Krig til Søs kan føres af Flaader end ved Afgørelsesslag; Defensiven, lærer Strategien os, bør jo altid saavidt muligt være offensiv. Fast staar det derimod, at Flaaden var bygget til Offensiv, at man i Aarevis havde prædiket Offensivens Lære og at følgelig hele Officerskorpset — eller ialfald store Dele deraf — ventede offensiv Optræden og blev dybt skuffet over den passive Rolle, der tildeltes dem. Naar denne Passivitet kan komme selve Marineministeren overraskende, saa maa den nødvendigvis ogsaa overraske andre og naar der har staaet bitter Strid mellem v. Tirpitz og v. Pohl, saa maa der ogsaa have været bitter Strid i Officerskorpset, thi vi ved, at hver af disse to Admiraler havde sit Parti indenfor Flaaden.

Et i sine Forhaabninger skuffet Officerskorpset, der tilmed er uenig om de vigtigste Spørgsmaal vedrørende Flaadens Optræden, er selvfølgelig den første Spire til Nederlaget, dels direkte, dels indirekte ved at forplante sine Misstemninger nedefter. Intet svækker Tiltroen til Befalingsmændene saameget som Følelsen af, at disse har tabt Troen paa Sejren og indbyrdes bestride hverandre. Et af Kimene til Mytteriet findes sikkert her.

Havde den tyske Flaade saa endda haft Traditionen at støtte sig til, kunde det maaske være gaaet vel endda

— uenig Flaadeledelse er set før idag — en kraftfuld Mand kunde derfor godt have brudt igennem. Den engelske Flaadeledelse i den nordamerikanske Frihedskrig var saa sandelig ikke første Klasses uden derfor at føre ud i Nederlag, ej heller den engelske Flaadeledelse i Verdenskrigen var uden Plet og Lyde, det fortæller Lord Fisher os da med rene Ord. Men Personellet berørtes kun i ringe Grad deraf, fordi det havde Traditionen at støtte sig til.

Traditionen er en mægtig Faktor i Livet og spiller i Krig en Rolle, om hvis Størrelse vi faar et Begreb ved at se den Plads, som man anviser den i den engelske Flaade, men en saadan Tradition manglede den tyske Flaade ganske. Man havde gjort alt for at skabe den, først og fremmest ved at skaffe den unge tyske Flaade en Søkrigshistorie. Helt tilbage til den store Kurfyrste og hans »Seegeltung« havde man søgt, og man havde medtaget alt, hvad der blot havde løsnet et Skud under det tyske Orlogsslag. Men ærligt talt saa blev det meste, betragtet paa rette Maade, kun »Ersatz«. Tænk hvad Admiral Jellicoe og Admiral Beatty kunde pege paa — ja tænk hvad vi vilde have kunnet pege paa i den danske Flaade, hvis det var gaact løs — og sammenlign saa det med, hvad de tyske Søofficerer havde at fortælle deres Folk. Endnu har England berømte Admiraler, hvis Navne aldrig har prydet et Orlogsskibs Spejl — før første Gang flyder en »Hawkins« og en »Frobisher« paa Havet — endnu har vi ikke en »Sehested« og en »Gyldenløve«, medens den tyske Flaade maatte opkalde deres Skibe efter Generaler. Smaa Ting i Fred men store Ting i Krig — maaske ikke saameget i selve Kampen, hvor enhver kan se, at Angreb er det bedste Forsvar, men i lange Timers trættende Venten. Her spiller det en Rolle, og naar denne Venten bliver til lange Aaringers sløvende, Uvirksomhed vejer saadant tungt i Sejrens Vægtskaal!

Skabt af landmilitære Organisatorer, der ikke havde formaaet at give Flaaden et virkeligt strategisk Maal at arbejde for fra Begyndelsen, var 30 Aar ikke nok til at skabe rene klare Linjer. Men hertil kom at Udløbere fra denne landmilitære Organisation endnu fandtes levende, idet at Personellet og Tjenesten ombord til en vis Grad var landmilitært præget. Det ydre Præg var som Følge deraf strængt — og stramt — militært, hvad der virkede ganske bestikkende; om det indre var sømilitært var et ganske andet Spørgsmaal! Kommandør Persius uddyber dette Spørgsmaal og peger paa, at der derved fremavledes en stærk Klasseforskel som en direkte Aflægger af Hærens »Prøjerisme« med det Resultat, at Officererne holdt sig som en strængt afsluttet Kaste, der mere og mere blev ude af Stand til at forstaa Mandskabet. Ja, Kommandør Persius gaar langt videre, han forkaster Officererne paa Hochseeflotte Velleynet, naar Smalhans regerede foran for Masten, Drikkegilder o. l. a., unødigt Haardhed mod Mandskabet, og han spørger til Slut, hvorfor dette saa stærkt kasteprægede Officerskorps da ikke satte Livet ind paa at forsvare Orlogsflaget, da det røde Flag viste sig i Horisonten.

Hvad der er rigtig, og hvad der er sandt heri faar staa hen — selvfølgelig kan der have været en og anden Officersmesse eller Officer, der har givet Grund til Klage, men hvad beviser det. Der er derfor ogsaa bleven taget kraftigt til Genmæle fra andre tyske Søofficerer overfor Persius — særlig den fra Emden bekendte Kommandør Müller, hvis sympatetiske og ridderlige Optræden under Krigen forlener hans Ord med en høj Grad af Troværdighed. Men selv Smaasynder er farlige i Krig ikke mindst, naar Vognen hælder, og der hviler et stort Ansvar paa hver enkelt Befalingsmand for at holde sit Skjold rent og blankt.

Befalingsmænd er naturnødvendig privilegerede i Tjenesten, fordi der hviler et stedse stigende Ansvar

paa dem, men dette Ansvar er det ikke alle givet at forstaa, og særlig har det socialistiske Parti aldrig villet sætte det paa sin rette Plads. General v. Stein fortæller betegnende om den Misundelse der i Hæren herskede overfor Stabene — »in socialdemokratischen Versammlung denen noch heute Speisezetteln aus Officiers Küchen der Agitation«, og han fortsætter: »Die Offiziere hätten vielleicht ein gutes Beispiel geben und auf eigene Bekostigung verzichten sollen. Aber darüber kann man verschiedener Ansicht sein. Die Engländer haben immer Wert darauf gelegt, das Leute mit höheren Pflichten auch besser gepflegt werden müssten. Unsere Gleichmacher denken anders; sie nehmen lieber für sich etwas voraus, als dasz sie es anderen gönnen, wie jetzt oft genug zu sehen ist. Höhere Pflicht und Beantwortung scheint bei uns nicht mehr bewertet zu werden.« Generalen fortæller, at han engang som Krigsminister nævnede i Rigsdagen, at han aldrig havde haft Orlov, da han stod i Felten som Divisionsgeneral, hvortil den socialdemokratiske Rigsdagsmand *Ebert* bemærkede, at en General havde det heller ikke saa svært som en almindelig Soldat og kunde følgelig bedre undvære Orlov, Ansvaret, siger General v. Stein, for mange Tusinders Liv og Velfærd syntes ikke at veje tungt i Vægtskaalen. Og han slutter sarkastisk: »Hoffentlich hat er jetzt darüber anders denken gelernt«!

Utvivlsomt har den nødvendige Standsforskelse været et stærkt benyttet Angrebepunkt for den socialistiske Propaganda og hver lille Blottelse er bleven udnyttet til Tamp. Vi kan ikke bedømme disse Beskyldninger, vi kan blot pege paa det farlige i dem; derimod kan vi give Kommandør Persius Ret i at Flaadens Personel — baade Officerer, Underofficerer og Menige — var landmilitært — »prøjsisk« om man vil — præget. Enhver der har truffet tyske Orlogsmænd — og det har vi jo alle — vil kunne tale med herom.

Disciplinens Rygrad i enhver militær Organisation er Befalingsmændene — her er Officerer og Underofficerer lige vigtige, svigter disse voldes ubodelig Skade.

Der har igennem Aarene været fortrinlig Lejlighed til at lære det tyske Søofficerskorps at kende, og alle har uden Betænkning tilkendt det en Række af de højeste militære Dyder. De tyske Søofficerer stod højt i Sømandsdygtighed, de var i Besiddelse af Pligttroskab og af Iver og Interesse for deres Kald, ja i teoretisk Henseende var de vist oven i Købet deres engelske Kolleger langt overlegne. Om det tyske Underofficerskorps ved vi mindre, men de samme Dyder, der karakteriserede Officerskorpset indehaves sikkert ogsaa af Underofficerskorpset.

Beskyldningerne for manglende Forstaaelse mellem Mandskabet og Befalingsmændene — særlig Officererne — klinger ikke helt usandsynlige for vort Øre, naar vi erindrer os den tyske Flaades landmilitære Fortid. Ikke saaledes at forstaa, at jeg mener, der i en Hær i Almindelighed og i den tyske Hær i Særdeleshed skulde være manglende Forstaaelse mellem Befalingsmænd og Menige. En saadan Paastand vilde være ganske absurd, og der er Vidnesbyrd nok — bl. a. General v. Steins — om, hvor fortræffelig Aanden var i den tyske Hær. Min Hensigt er blot at pege paa at Karakteren af Forholdet mellem Befalingsmænd og Menige er et ganske andet i en Hær end i en Flaade, og at det ingenlunde er givet, at den militære Tone, der gør en Hær stærk ogsaa gør en Flaade stærk.

Til Belysning af dette tjener, at der i al Almindelighed stilles ganske andre Fordringer til Behandlingen af Mandskabet, og derfor ogsaa til Disciplinen, i Hæren end i Flaaden. Ikke maaske' saa meget i det indre Væsen — thi Disciplin er nu engang Disciplin — men nok saa meget i det ydre Væsen. I Hæren er der langt flere Menige pr. Befalingsmand end i Flaaden og Fordringen til en samtidig ensartet Optræden af hele dette

store Menneskemateriale kræver en ganske anden Kommandoform. I Flaaden er Specialisternes Tal legio og der behøves ofte et Minimum af Kommando — en Undervandsbaadsbesætning er et godt Eksempel herpaa. Selve Begrebet et Skib medfører naturnødvendigt at Befalingsmanden til Søs er langt mere sammen med sit Mandskab end Tilfældet er i Hæren og hele det afsluttede Hele, som Skibet danner, kræver den dybeste Forstaaelse mellem Befalingsmænd og Menige. Den højeste Befalingsmand til Søs — Flaadeføreren — er et talende Eksempel herpaa. Medens Slaglederen til Lands ofte befinder sig milevidt bag de Kæmpende — ja medens selv ret underordnede Førere ikke ses af Tropperne — er Flaadechefen for alles Øje. I Slaget ved Jylland kunde Admiral v. Scheer — det siger han i sin Bog — trods det disede Vejr overse hele sin Slaglinje og følgelig ogsaa ses af denne; Admiral Jellicoe var ikke saa heldig, men det skyldtes det disede Vejr.

Dette, at Føreren kan ses af alle, gælder trinsvis nedefter til selve Skibschefen, og et Skib er derfor i langt højere Grad et Udtryk for Førerens — for Chefens — Personlighed end f. Eks. et Regiment, har ogsaa langt lettere ved det paa Grund af de færre Hoveder og de lokale Forhold. En Skibschefs Befalinger, Handlen og Karakter ligger derfor langt mere aabne for Alle end Tilfældet er med Skibschefer ligestillede Myndigheder i Hæren. Chefens Stilling om Bord paa et Krigsskib er i disciplinær Henseende og i mange andre Henseender kun lidet forskellig fra hans Kollega Skibsførerens til Koffardis paa Grund af Begrebet »Sømandsskab» — et Begreb der ej heller har noget Sidestykke til Lands. Forstaaelse af denne Førerens Stilling og Betydning er da ogsaa fra Koffardilivet enhver Sømand medfødt og forøges ved den direkte Følelse af at hver enkelt Mands Sikkerhed til Syvende og Sidst hviler i denne ene Mands Haand. Det er ikke i Kamp alene, at

denne Følelse kommer til Orde, det er i hver dagligdags Ting, man kræver Skibet skal udføre — i Storm, i al Slags Navigation, i hele den Maade hvorpaa Skibet tumles, i Havnemanøvrer, i Eskadreformationer — alle Steder er det Chefen, der præger Skibet og i direkte Følge nedefter. En saadan Skikkelse som »Næstkommanderende« i hele sin traditionsmæssige Udvikling har intet Sidestykke i Hæren, Artilleriofficeren, den vagthavende Officer, Overbaadsmanden, Skibssergenten, alle indtager de for Mandskabets Bevidsthed en vidt forskellig Betydning fra de tilsvarende Myndigheder i Hæren. Ingenlunde større, blot forskellig!

En direkte let tilgængelig Sammenligning Enhederne imellem, eksisterer altid tilsøs og deraf avles en stadig Kappelstrid. Det skyldes den uhyre concentrerede Kraft, som et Kampskib repræsenterer. Betragt blot den engelske Søfront, der i Betydning jo stod mindst lige saa højt — om ikke højere — end hele den samlede Ententefront i Frankrig fra Alsace til Havet — denne engelske Søfronts Forsvarere lod sig overskue til Ankers blandt Scapa Flows Klipper af Enkeltmands Blik. Mellem disse relativt faa Enheder — saavel hver for sig som samlede repræsenterende en Kraftconcentration uden Sidestykke til Lands — lod der sig etablere, ja etablerede der sig af sig selv, en daglig Kappelstrid lige ned til de mindste Enkeltheder. Enhver fejlagtig Manøvre fra en Skibschefs Side, enhver »Afbrænding« fra Personellet, laa klart for alles Øjne, om det saa bare var at glemme Nedhaling af noget Vasketøj. Ethvert Signal fra den Højstkommanderende til Flaaden kunde læses af en trænet Matros og give et Billede af Førerens Personlighed.

Vil man indrømme mig alt dette, da vil man ogsaa indrømme mig, at den »prøjsiske« Aand der utvivlsomt var den tyske Hærs Styrke, næppe i samme Grad vilde være den tyske Flaades Styrke. I direkte Modsætning til denne »prøjsiske« Aand stod netop den engelske

Flaadens, paa Aarhundreders Sømandsopfattelse begrundede, Tænkemaade. Havde den tyske Hær dannet Skole for hvorledes en Befalingsmand burde handle og tænke, saa havde den engelske Flaade ikke gjort det i mindre Grad. Mellem disse to modsatte Poler har man Indtrykket af, at de tyske Befalingsmænd har befunden sig. Der er andre Ting af Kommandør Persius's Paastande, der tyder paa, at den landmilitære Aand næppe har været forsvunden i det tyske Søofficerskorps, og enhver Søofficer vil vist give mig Ret i, at dette ikke har været til Held for den tyske Flaade. Meget tyder paa, at vi her er ved en anden af Grundene til det store moralske Sammenbrud og til at den socialistiske Paavirkning viste sig stærkest i Flaaden, da den tyske Statsvogn begyndte at hælde.

Hertil kommer yderligere en anden Omstændighed.

Efterhaanden som Krigen fortsattes, krævedes flere og flere Befalingsmænd til Undervandsbaadstjenesten. Alene Undervandsbaadschefernes Tal maa have været saa stort, at man har været nødsaget til at svække Kampskibenes Officersbesætninger betydeligt, og det samme gælder sikkert ogsaa Underofficersbesætningerne. Man har til den vanskelige Tjeneste i Undervandsbaadene ej næppe heller taget de daarligste, — tværtimod — og da der i Undervandsbaadskrigen vinkede Ære og Hæder, har alle sikkert tragtet efter at komme bort fra Kampflaaden. De tilbageblevne har da haft en ny Grund til Misfornøjelse, og baade Kvantiteten og Kvaliteten af Kampflaadens faste Officerspersonel er gaaet betydelig ned, hvad der atter er ensbetydende med en Svækkelse af Disciplinens Rygrad. Reserveofficerer kunde ikke udfylde de faste Officerers Pladser fuldt ud, det vilde ogsaa have været for meget at forlange, da der netop for de tilbageblivende paa Kampflaaden forelaa en af Krigens allervanskeligste Opgaver — at holde Aanden blandt Personellet vedlige trods Uvirksomheden.

General v. Stein peger i sine Erindringer paa, at ganske det samme Forhold gav sig Udslag i Hæren, hvor Blomsten af det gamle højtuddannede Officerskorps havde funden Døden i Krigens første Dage og var bleven erstattet af Reserveofficerer. Disse havde ikke den Evne til at behandle deres Folk, som de faste Officerer og stod naturligvis ej heller Maal med disse i militær Dygtighed — »sie verstanden ihren Leuten vorzusterben aber nicht vorzuleben«, udbryder Generalen.

At Disciplinen faar farlige Stød, naar Befalingsmandspersonellet reduceres er selvsagt, og her er da vel atter et af Kimene til Mytteriet.

Hvad det menige Personel angaar, da anvendte Tyskland jo værnepligtige i meget stor Udstrækning. Hvor stor en Procentdel af disse der har været virkelige Søfolk er mig ikke bekendt, men naar man erindrer sig de sørgelig berømte »Folkemarinedivisioner«, der optraadte dybt inde i Tyskland — langt borte fra hvad der blot havde den fjærneste Lighed med Søen — da vil enhver, der kender en virkelig Sømands Væsen og Væren, vist slutte at Procenten næppe har været stor. Nuvel, ikke søvant Personel — Haandværkere, Kontorfolk o. l. — kan gøre fortrinlig Fyldest til Søs, men naar Nationen ikke er en Sønation, bliver dette ikke søvante Personel næppe af første Kvalitet. Vi siger saa tit bittert om os selv her i Danmark, at Folkets Interesse for Søen og dens Forhold er svækket, men mon der er mange iblandt os, der ikke har en Sømand i sin Slægt eller blandt sine Forfædre. Dette kan vist næppe siges om f. Eks. Bayrerne eller Hesserne!

Men hvorom nu alting er, saa er saadant Personel i hvert Fald kun daarlig skikket til at ligge uvirksomt og til at lide Savn. Her er Sømanden uforlignelig — lange Dage i Passaten og Ugers Storm og vaade Klæder rundt om Kap Horn, har lært ham om baade at taale Ensformighed og Modgang. En virkelig Sømand vilde

med Taalmod og godt Humør have taget en saadan Situation hvor hans ikke søvante Kammerat gav op — vant som denne sidste er til Storbyens Jag og Larm, dens Adspredelse og nervøse Tempo. Kommer hertil de trange og indskrænkede Skibsforhold, da bliver dette Personel vel nok mere modtagelig for revolutionær Propaganda end en Besætning af Søfolk.

Uden at komme ind paa Spørgsmaalet om hvervet Personel kontra værnepligtigt, maa det dog vel nok siges, at til den blokeredes Uvirksomhed, er hvervet Personel langt bedre skikket. Aanden paa de engelske Flaader lod jo intet tilbage at ønske under hele Krigen.

Til Slut skal jeg blot anføre hvad Admiral Sir Percy Scott i sin Bog »50 years in the Royal Navy» siger om det tyske Personel efter sit Besøg i Kiel — Dommen er haard men ikke uden Interesse:

»The backbone of a Navy is, however, the personnel and herein they failed. Training recruits in Kiel harbour was like training sailors in the Serpentine (Dammen i Hyde Park). Professionally their education was bad, but it was bad morally also on account of the example set to the men by their officers. I found out that only a small percentage of the officers were gentlemen and that they treated the men very badly. They were not sportsmen, they played no games, and their only form of recreation was beer and dissipation. This no doubt accounts for their cowardly and brutal conduct during the War and also for the fact, that their fleet without firing a shot was driven into British harbour as meekly as a flock of sheep.»

Til disse øvrige Omstændigheder kom tillige den Skuffelse, der bredte sig i selve det tyske Folk over Flaadens Uvirksomhed. Efter den gennemførte Propaganda, der var bleven drevet blandt Befolkningen for stedse større Flaadeudvidelser, havde man ventet sig noget andet. Der opstod ret naturlig Mistillid til hele

den før saa beundrede Organisation, en Mistillid der da overførtes til hele Flaadens Personel.

Vi har i det foregaaende søgt at opridse Grundene til Mytteriet paa den tyske Flaade og det ligger da nær at forsøge paa at drage enkelte Erfaringer derfra — man drager saa ofte Erfaringer paa de tekniske Omraader, men saa lidt paa de menneskelige. Mytteri er jo heldigvis en sjælden Foreteelse i Historien, og det lyder maaske lidt afskrækkende at drage Erfaringer fra et saadant Sørgespil — Meningen er imidlertid snarere at forsøge paa at behandle de disciplinære Erfaringer.

Vi har saavist ingen Grund til at klage over Disciplinen i den danske Marine. Vi har ganske vist ikke været aktive Deltagere i Krigen ej heller været »blokerede«, men Verdenskrigen har dog alligevel mere end tangeret os. Sikringstjenesten var baade trættende og langvarig ikke mindst i Storebælt. Forholdene der var til Tider ikke saa meget forskellige fra Krig, og i hvert Fald blev vort Personel sat paa en haard Prøve. De Adspredelser Korsør bød paa var saa sandelig spartanske nok.

Under hele Sikringsperioden havde vi alligevel intet alvorligt Brud paa Disciplinen — det var selvfølgelig nødvendig at anvende et vist Maal af Straffe, men Forseelserne var i det Store og Hele, kun hvad man betegner ved »Lapperier«. Vi har da ogsaa, synes jeg, al Grund til at se tilbage paa vor Tjeneste i Sikringsstyrken, alt klappede nok saa godt, og vi løste de Opgaver, man stillede os. Vi kan godt kæde vor Tjeneste ind under den Række af Traditioner vor Flaade heldigvis er i Besiddelse af, og som faa Lande i Europa kan gøre os stridig. I Danmarks Historie har Flaaden altid spillet en fremherskende Rolle, den har Gang paa Gang været for vort Land, hvad den engelske Flaade

har været for England, hvor den med Rette kaldes »the senior service».

Vi ved ej hvilken Plads, der er tiltænkt os i den kommende Forsvarsordning, men hvorledes det end gaar, og hvad vi end faar at virke med, saa maa Erfaringerne fra Tyskland lære os Værdien af de rene klare Linjer. Vi Officerer maa holde Fanen højt, thi taber vi først Modet, saa er det Begyndelsen til Enden.

Vi ser, at hvad der manglede den tyske Flaade, var Selvstændighed. En Flaade maa udvikle sig ad sine egne Baner, den maa leve sit eget Liv og de Former, den vælger for dette, bør den have Lov til at beholde.

Den Form hvorunder Autoritetsbegrebet kommer til Orde bør derfor ikke sammenlignes med andre Myndigheders — de være sig civile eller landmilitære. Livet til Søs er saa egenartet, at det kræver sine egne Former.

Den Tanke, der af og til er kommen frem i Historien at stille det ene af de to Værn i Afhængighedsforhold til det andet, tager nu vel ingen alvorlig. Nylig kom Begrebet en fælles Forsvarsminister for Flaade, Hær og Luftfart paa Bane i England, men alene dette blotte Skær af Samhørighed — et Begreb der jo f. Eks. ingen Vanskeligheder volder hos os — blev enstemmig forkastet i Pressen. I Tyskland var der teoretisk tilsikret Flaaden Ligeberettigelse med Hæren, men Resultatet blev dog, at Generalstabschefen under Krigen blev den raadende i mange fælles Spørgsmaal.¹⁾

De Fordringer som man i det ene Værn stiller til sit Personel bør derfor ej heller være Rettesnor for det andet. Jeg skal eksempelvis nævne Hilsepligten, paa hvilket Omraade der jo ofte fra Hærens Side har været rettet stærk Kritik imod os.

¹⁾ General v. Falkenhayn siger i: Die oberste Heeresleitung 1914—16: »wobei stillschweigend angenommen wäre, dasz die Stimme des Generalstabschefs in Fragen, welche die Land und Seekriegsführung gemeinsam berührten, ausschlaggebend wäre.

Den militære Hilseligt er for Hæren et vigtigt Middel til at underbygge Disciplinen — ligesaa vigtig utvivlsomt som Eksersits og stram militær Holdning. I Hæren opererer man med et stort Menneskemateriale — langt større end i Flaaden. Naar man overbærende ofte smiler lidt af vor »civile« Tone, da maa man erindre, at denne er en direkte Afledning dels af at Livet paa Søen ikke tillader Iagttagelsen af militære Former i samme Omfang som paa Landjorden, dels af at disse Former i deres stramme Skikkelse er unødvendige. Ærbødighed overfor en Foresat kan vises paa mange andre Maader end ved at iagttage en stram Retstilling eller ved at aflægge en lydefri militær Honnør. Til Koffardis har man saa sandelig ogsaa Disciplin uden at ty til ydre Kendetegn for denne.

Naar vi før omtalte det sandsynlige i, at den tyske Flaades store militære Sammenbrud for en Del skyldtes dens landmilitære til Søen lidet skikkede Oprindelse, vil man i direkte Følge heraf holde strængt paa, at vi i Fremtiden bør undgaa enhver Afvigelse fra vore ned-arvede sømandsmæssige Former. Mange ældre nulevende Officerer vil kunne huske, at Mandskabet gik delvist civil paaklædt ombord i vore Skibe uden at en eneste vist vil have noget at udsætte paa Disciplinen af den Grund. Selv paa den militært interesserede Frederik den Sjettes Tid, hvor Hærens Uniformsreglement var til det yderste detailleret, havde Søofficererne ingen reglementeret militær Kappe men benyttede — ligesom civile Embedsmænd i vore Dage — deres civile Overfrakke, og dog faldt det vist ingen ind at tvivle paa Kvaliteten af Søofficerernes militære Opfattelse. Disciplinen afhænger ikke af den Slags Ting, men af at de Former man vælger for denne er gennemførlige og derfor de rette.

Man fristes til at spørge, om f. Eks. ikke Hilseligten mellem Hær og Flaade har overlevet sig selv. Hilseligt paalægges man Folk, over hvem man kan

komme til at kommandere, men et direkte Kommando-forhold mellem Befalingsmænd og Menige af de to forskellige Værn er i vore Dage saa godt som utænkeligt, og Hilspligtens militære Betydning som Disciplinarmiddel svækkes, naar den forlanges overfor periferiske Forhold. Hvor den forlanges, bør den som enhver militær Forskrift overholdes strængt, men derfor bør den ogsaa begrænses saa meget som mulig. Mellem Befalingsmændene indenfor de to Værn vil den være paa sin Plads, thi disse kan komme i Afhængighedsfold til hinanden, men dertil bør den ogsaa begrænses.

Udviklingen til Søs med alle de mange Maskinerier og fine Mekanismer fører Nutidens Marineorganisationer mere og mere ind paa Anvendelsen af fast Personel, og Krigen maa da vel ogsaa siges at være en Triumf for dette, saavist som den engelske Flaade udelukkende anvendte hvervet Personel. I den franske Marine, hvor der jo under Tjenesten i Sortehavet forefaldt enkelte bolshevikiske Optøjer, peger man i Diskussionerne om dette Emne stærkt paa, at man fortrinsvis bør anvende virkelige Søfolk i Skibene. Man paaviser at disse Optøjer væsentlig iværksattes af Personel, der var fremmed for Søen — altsaa et analogt Forhold med, hvad der nys er omtalt paa den tyske Flaade.

Om man skaffer sig disse virkelige Søfolk ad Værnepligtens eller ad Hvervningens Vej er forsaavidt ligegyldig, deres Værdi ombord i et Skib er uomtvistelig. I den kommende Søværnsordning maa man haabe, at dette Spørgsmaal bliver taget op til nøje Prøvelse.

Betragter vi Forholdet mellem Befalingsmænd og Menige ombord i vore Skibe, da maa vi karakterisere dette som særdeles godt. Meget skyldes dette vort flinke og dygtige Underofficerspersonel, men vi Officerer har vel ogsaa vor Del i det gode Resultat. Men i vor fremtidige Marineorganisation maa vi være klar over Vanskelighederne ved stadig at bevare dette gode Forhold.

Der er saalet megen ond Usæd i de senere Aar og Autoritet er just ikke velset i Danmark.

Det er derfor i allerhøjeste Grad nødvendigt, at vore fremtidige Officerer opdrages til at interessere sig for den subalterne Tjeneste. Det er overordentlig uddannende for en ung Mand at hejse sin Vimpel straks efter Afgangen fra Kadetskolen, det styrker hans Selvtillid og højner hans Ansvarsfølelse — det giver ham kort sagt nogle af en Befalingsmands aller dyreste Værdier i Eje. Men hans Uddannelse er ikke komplet, naar han ikke har gennemgaaet et forsvarligt Kursus i subaltern Tjeneste. En dygtig Næstkommanderende er lige saa vigtig for et Skib som en dygtig Chef, men man bliver nu en Gang ingen dygtig Næstkommanderende uden til Bunds at kende alle en subaltern Officers Pligter. Begrebet »Officersinspektion« har altid været vor Styrke i Marinen, vi har jo ganske vist ogsaa lettere ved at være til Stede ved alle Mønstringer og Manøvrer end vore Kammerater i Hæren, fordi vi boer sammen med vore Folk, men alligevel kan man ikke vurdere Begrebet højt nok. At holde en Ankervagt uden Plet og Lyde er ikke saa lige en Sag, men det er en Sag af stor Betydning, ikke mindst fordi det paahviler Vagtschefen at drage stedsevarende Omsorg for Mandskabet.

I den Retning forekommer det mig, at Kadetuddannelsen paa min Tid stod langt over den, der bliver Nutidens Kadetter til Del. Dette har sin naturlige Aarsag i, at vi uddannedes i et Sejlskib, hvor det gjaldt saavel i Søen som til Ankers at have et Øje paa hver Finger, i Modsætning til vort nutidige Kadetskib hvor der til Ankers er et Minimum at passe.

Men de gamle Sejlskibe havde en anden og stor Fordel, og det var deres relativt store Dæksbesætning. Herved lærte Kadetterne i langt højere Grad end nu at omgaas Folkene, thi dels levede vi mere sammen med dem, dels var der mange flere at kommandere over.

Et Kadetskib, hvor Besætningen udelukkende bestaar af Kadetter, er ingenlunde Idealet — tværtimod og »Hejmdal« er ikke saa langt fra at være et saadant Skib. Kadetterne bør være en integrerende Del af Skibets Besætning, thi derved faar de Lejlighed til at blive uddannet i den svære Kunst at omgaa og behandle Underordnede. Dette fører til, at man maa ønske et større Kadetskib — »Valkyrien« tilfredsstillende saaledes disse Krav langt bedre end »Hejmdal« — bedst af alle var dog den gamle Kadetkorvet.

Man spørger her uvilkaarlig, om det er rigtigt, at vi har strøget den gamle 9 Maaneder lange Lærlingeuddannelse og erstattet den med et 2 Maaneders Kursus. Grunden hertil var vel at undgaa Tidspilde for de unge Mænd, der opgiver Søen — men er det Marinens Sag at tage Hensyn til dem, der forlader den? Man vil vel her indvende, at det vil formindske Tilgangen, men mon dette holder Stik, og er vi ikke bedre tjent med at løbe den Risiko, naar vi til Gengæld faar Officerer, der virkelig har levet sammen med Mandskabet. Dette naas ingenlunde i to Maaneder, hvor man selvfølgelig søger at holde et Maksimum af Skole for den vordende Kadet. Vi der har været Lærlinge i 9 Maaneder har derfra medbragt et solidt Kendskab til Søfolk, deres Tænkemaade og Væsen, som jeg ikke troer nogen af os vil bytte bort.

Den moderne Officersuddannelse vil nu tage baade Psykologien og Fysiologien i sin Tjeneste, og deri gør den utvivlsomt Ret. Rapporten over det første Forsøg i saa Henseende i den svenske Marine er højst lærerig, men jævnsides hermed bør det praktiske Syn paa Tingene ikke glemmes. Teorien kan paa dette Omraade som paa saa mange andre ikke erstatte Praksis.

I den fremtidige Marineordning maatte der vel kunne blive Raad til et efter alle moderne Krav afpasset Kadetskib — »Hejmdal« kan jo da ikke leve evigt, »Valkyrien« end mindre. Bør dette Kadetskib da ikke forsynes med

en let Sejlrejsning og være saa stort, at den vordende Officer kan faa Lejlighed til at lære baade at omgaas og at lede Mandskabet?

Vi omtalte før Beskyldningerne mod de tyske Befalingsmænd for at have foraarsaget Misstemning ved at have en fra Mandskabet forskellig Forplejning ombord. Selvom Beskyldningerne for Velleevnet o. l. er nok saa urigtige, vil de aldrig kunne undgaas, naar Smalhans er til Huse, og Grundlaget for Bespisningen ikke er ens. Kommandør Persius anfører — jeg er ude af Stand til at kontrollere det — at Officererne i den amerikanske Flaade straks ved Krigsudbruddet gav Afkald paa deres særlige Levemaade og gik i Skibskost. Dette er dog vel at gaa lovligt langt, men vilde det ikke være rigtigt at lade Grundlaget for Forplejningen ombord være ens ved at tildele hver Mand i Skibet fra Chefen og ned til den yngste Matros en Portion Skibskost in natura. Der vilde derved etableres et Præg af Samhørighed ombord, der vilde være af megen Værdi. Vore Underofficerer har jo denne Ret, og der er taget Hensyn til deres højere militære Stilling og længere Tjenestetid ved Tildeling af et Messetillæg — ligesaa kunde jo gøres for Officererne.

Blandt mange Officerer er saadant tilmed et Ønske, og hvor mange Taarer vilde Fremtidens Messeforstandere ikke blive sparede for! Men først og fremmest vilde Følelsen hos Mandskabet af Forskel i Kost, naar Knap-
hed er for Haanden faa et Dødsstød, og den eneste Indvending af Vægt jeg kan se er, at der maaske vilde komme Beskyldninger for Forfordeling af Officererne ved Udvejningen. Men er disse Beskyldninger almindelige imod Underofficererne? Absolut ikke! En fornuftig Kontrol ved Udvejningen vilde vist hurtig dræbe enhver Mistanke!

I de store Mariner har man taget Spørgsmaalet om Mandskabets Forplejning og dets Opholdsrum under alvorlig Overvejelse. I England nedsatte man straks

efter Krigen en Kommission under den fra Slaget ved Jylland bekendte Admiral Jerram, og paa Grundlag af denne Kommissions Rapporter indrettede man den nybyggede Krydser »Hawkins«. Ikke alene forbedrede man Levemaaden men ogsaa Messeforholdene og indrettede et særlig smukt møbleret Opholdsrum for Mandskabet, der straks kvitterede ved at døbe Skibet »the happy Hawkins«. Jeg havde nylig i Rosyth Lejlighed til at bese Slagkrydseren »Hood« og forbavsedes over alle de praktiske Indretninger, der var i Skibets Kæmpekabys bl. a. Dampovne til at holde Maden varm. Der bakkedes op til hver Bakke af Kokken i god Tid og Maden sattes i Dampovnen til Afhentning efter Forgodtbe- findende.

Vi kan med vore indskrænkede Pladsforhold kun gøre lidet for at forbedre Mandskabets Ophold ombord, men hvad vi kan gøre bør gøres. Saaledes forekommer det mig, at det engelske System med en Slags Marketer »dry canteen« under Ledelse af en Officer vilde kunne faa stor Betydning. Den traditionelle Hulgast med hans »Capstan« og Chokolade burde være en tjenstlig Institution, og Indkøbene burde besørges en gros af Orlogsværftet.

Sidst men ikke mindst staar Sporten som det store Middel til at holde en god og sund Aand vedlige blandt Mandskabet. »They played no games«, siger Sir Percy Scott om Tyskerne, og den lidt nedsættende Toneart er berettiget. Men her er vi vist ved at komme ind paa de rette Baner og har alle hilst det nye Gymnastik-inspektørembede og den nye Sportsplads med Glæde. Dog, der er lang Vej hjem endnu!

Ligesom i et Mosaikarbejde er det de mange smaa Ting, der udgør det samlede Heles Præg. En Mængde saadanne smaa Spørgsmaal har Krigen rejst, og alle kræver de Behandling, om man skal opnaa en god og sund militær Aand.

Nekrologer.

Kontreadmiral Christian Gjørtz Middelboe er født i Ribe den 9. Marts 1852 og er Søn af Justitsraad og Toldkasserer Christian Middelboe og Hustru Caroline Christiane f. Gjørtz og Sønesøn af Kommandørkaptajn Bernhart Ulrich Middelboe, der var Chef for Stykprammen *Søhesten* i Slaget paa Reden.

Han blev 1867 optaget som Søkadet paa det gamle Søkadetakademi paa dettes sidste Hold, afgik fra Søofficersskolen som Sekondløjtnant 23de August 1872 og blev samme Aar udkommanderet med Korvetten *Dagmar* paa Togt til Vestindien og Sydamerika. Han forfremmedes til Premierløjtnant den 25de August 1873. Efter Udkommando med forskellige Skibe, deriblandt med Fregatten *Jylland* i 1876—77 til Vestindien, kom han til Tjeneste ved Torpedovæsnet (senere Søminekorpset) først som subaltern Officer og derefter 1885—90 som Chef for Søminekorpsets 2den Afdl. Under denne Tjeneste var han hvert Aar fra 1881 til 89 Chef for Torpedoskibet *Esbarn Snare*, der blev anvendt til Indskydning af og Forsøgsskydning med Torpedoer. Han var ligeledes i denne Periode jævnlig Chef for Søminestationen i Bramsnæsvig, der blev aabnet 1883 og Chef for Torpedobaade. Den 9de September 1885 modtog han som Anerkendelse for denne Tjeneste Ridderkorset og 19de November s. A. forfremmedes han til Kaptajn. Efter en Tur med Krydseren *Valkyrien* som Trediekommanderende og Torpedoofficer paa dette Skibs første Togt var han fra 1891—95 Vagerinspektør og Fører af Vagerinspektions-skibet *Løvenørn* og derefter i 1895 Næstkommanderende i Panserskibet *Odin* i Eskadre. 1896—97 var han Adjutant hos Viceadmiralen og i 1897 tillige Adjutant hos Eskadrechefen. Det følgende Aar var han Chef for

Krydseren *Hejmdal* som Stationsskib ved Island og Færøerne. 11te Januar 1899 blev han forfremmet til Kommandør og ansat som Stabschef ved den flydende Defension og 17de Januar 1900 modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 27de April s. A. indtraadte han som Marinemister i Ministeriet Sehested, en Virksomhed, der paa Grund af Omstændighederne hverken blev tilfredsstillende for ham selv eller for Marinen og som ikke satte noget Spor i Marinens Historie. Den 24de Juli 1901 traadte han ved Ministeriets Afgang atter ind i sit Nummer som Kommandør og modtog ved sin Afgang som Marineminister Kommandørkorset af 2den Grad. Han blev nu i en Aarrække udkommanderet som Chef for Panserskibe i Eskadren, saaledes i 1902 for *Skjold* og i 1904, 06 og 08 for *Herluf Trolle*. I Tidsrummet 1909—14 var han Formand i Søofficersforeningen, 19de Oktober 1910 modtog han Kommandørkorset af 1ste Grad og 16de April 1911 udnævntes han til Kontreadmiral og Chef for den flydende Defension paa Kjøbenhavns Red. Da han den 9de Marts 1914 fyldte 62 Aar, tog han sin Afsked og modtog samme Dag som Anerkendelse for sin lange og gode Tjeneste Fortjenstmedaillen i Guld.

Ogsaa paa anden Maade har der været lagt Beslag paa hans Arbejdskraft; saaledes skal nævnes, at han lige fra den Tid, han var Vagerinspektør og indtil han blev Admiral, for Indenrigsministeriet ledede Arbejdet med Fjernelsen af Vrag langs Kysterne, et Arbejde han omfattede med den største Interesse, og som bragte ham i Forbindelse med Fiskerne, samt at han fra 1910—14 var Medlem af Sø- og Handelsretten.

Som man vil se af det ovenstaaende er det et virksomt Liv, Admiral Middelboe har levet i den danske Marine. Han var et lyst Hoved og en livlig Natur, Friluftsmænd, Jæger, Sejlsportsmand og Sømand, i Besiddelse af et sjældent hurtigt og praktisk Greb paa Alt, hvad han havde med at gøre; men han var ikke i Be-

siddelse af særlig dybtgaaende theoretiske Kundskaber, det fandt han vistnok i Grunden at ligge under en rigtig praktisk Søofficers Værdighed.

Han vandt sig Venner overalt, hvor han færdedes, saavel i som udenfor Marinen, og mange er de Menne-sker, som han i sin afvekslende Tjeneste kom i For-bindelse med, og som alle med Glæde vil tænke paa ham. Indenfor Marinen vil hans Minde leve længe, ikke som Marineministeren, men derimod for hans Virksom-hed ved Søminevæsnet, der faldt paa et Tidspunkt, hvor Torpedoen var under rivende Udvikling, og ganske særlig som den dygtige, erfarne og elskværdige Skibschef, der indgød alle sine Underordnede Tillid og forstod at knytte de ham underlagte Officerer til sig i Hengivenhed og Venskab.

Efter sin Afgang fra Marinen trak han sig tilbage til Privatlivet, men den før saa raske Mand rantes nu af Sygdom — først af en ondartet Gigt og derefter af et apoplektisk Anfald. Disse Aar benyttede han til at skrive sit Livs Erindringer.

Den 3die Marts 1920 afgik han ved Døden i sit Hjem paa Frederiksberg og han begravedes paa Vestre Kirkegaard.

Han var gift med Hedvig Therese f. Lund.

Kontreadmiral Nicolaus Urban Gad. Det tynder stærkt ud i Rækken af de Søofficerer, der har taget Del i Krigen 1864. En af disse, Kontreadmiral Gad, er den 6. April afgaaet ved Døden i sit Hjem i Kjøbenhavn i en Alder af 78 Aar.

Han blev født i Kjøbenhavn den 20. December 1841 og er Søn af Justitsraad, Herredsfoged Henry Christian Gad og Hustru Ida Adolphine Vilhelmine f. Bruun, Datter af Kaptajn i Søetaten Peter Urban Bruun. 1856 blev han som Kadet optaget paa Søkadetakademiet og afgik herfra som Løjtnant den 19. August 1862. I Krigen 1864 gjorde

han Tjeneste i Fregatten *Sjølland* i Østersøeskadren og deltog i Affæren ved Rügen den 17. Marts. Efter Krigen var han i fransk Orlogstjeneste fra 1865 til 1868. Efter Hjemkomsten herfra deltog han i Marinens almindelige Togter, indtil han 1877 ansattes som Fører af Postskib mellem Korsør og Kiel, hvilken Tjeneste han udførte i 3 Aar. Den 5. Januar 1879 modtog han Ridderkorset. 1880 var han udkommanderet som Næstkommanderende med Kadetskibet, Korvetten *Heimdal* og 30. Juni s. A. forfremmedes han til Kaptain. Han var herefter fra 1881 til 1886 knyttet til Søofficersskolen som Næstkommanderende, Meddommer i Kadetskibet og Chef for Kadetkanonbaaden. Mange er de Officerer, der have været Kadetter i denne Periode, og alle disse have stadig bevaret Mindet om ham som den ridderlige og pligtopfyldende Officer, der altid stod som et lysende Forbillede for de unge. Efter denne Tjeneste var han 1886-87 Næstkommanderende i Fregatten *Jylland* paa Togt til Vestindien, 1887 og 88 Chef for Briggen *Ornen* som Øvelses-skib for Underofficerselever, 1890 Chef for Kadetskibet, Korvetten *Dagmar*, 1890-91 Chef for Vagtskibet ved Kjøbenhavn, Kaserneskipet *Sjølland* og 1891 Chef for Krydseren *Hekla* paa Prøvetogt og i Eskadre.

Den 26. Maj 1892 modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn, den 16. November s. A. forfremmedes han til Kommandør og ansattes derefter som Stabschef ved den flydende Defension. 1894—97 var han Ekvipagemester og Chef for Matroskorpset. I 1895 var han Chef for Krydseren *Geiser* og samtidig Chef for den Eskadre, der repræsenterede den danske Marine ved Indvielsen af Nord-Østersøkanalen — første Gang en større dansk Flaadestyrke besøgte tysk Havn efter Krigen — et Hverv som han udførte med Værdighed og Takt. 1897—1901 var han Jagtkaptain hos Kong Christian den Niende, der satte megen Pris paa ham. Den 24. April 1897 modtog han Kommandørkorset af 2. Grad og 30. Januar 1901

samme Ordens 1. Grad. Fra 1890 til 1901 var han Formand i Søofficersforeningen. Ved Opnaelsen af 60 Aarsalderen, den 20. December 1901, søgte han sin Afsked, fik tillagt Kontreadmirals Karakter og blev ansat som kst. Chef for 1. Udskrivningsdistrikt, hvilken Stilling han beklædte indtil 31. Marts d. A. Dagen efter sin Afsked, den 1. April, blev han syg, og er nu efter faa Dages Sygeleje gaaet bort.

Han var en sjælden dygtig og pligtopfyldende Officer af den gamle Skole, myndig og samtidig hermed elskværdig og hensynsfuld mod sine Underordnede, repræsentativ og kultiveret. Han var gift med Forfatterinden Emma Gad f. Halkier, der overlever ham. Han efterlader sig 2 Sønner, hvoraf den ældste er Kaptajn i Søofficerskorpset.

Han blev begravet paa Holmens kirkegaard.

Kaptajn Viggo Clausen er født i Ryslinge, hvor Faderen, den bekendte Præst og Patriot Johannes Carl Emil Clausen var Sognepræst. Hans Moder er Sofie Clausen f. Petersen.

Han blev Kadet i 1893 og afgik fra Søofficersskolen som Sekondløjtnant den 26. August 1897. Af hans forskelligeartede Tjeneste indenfor Marinen og hans Udkommandoer skal særlig nævnes, at han i 1898 som ung Løjtnant var med Skonnerten *St. Thomas* i Vestindien under den spansk-amerikanske Krig, i 1900 og 1904 i Panserskibet *Helgoland* i Eskadre og i 1901 med Kanonbaaden *Guldborgsund* paa Fiskeriinspektion. 1ste April 1902 blev han Premierløjtnant og var samme Aar med Krydseren *Hekla* som Stationsskib paa Island. I 1906—09 var han Skoleofficer ved Kadetskolen, om Sommeren i Kadetskibet, Krydseren *Heimdal*, derefter en Tid til Tjeneste ved Søminekorpset og i 1911 Chef for Torpedobaaden *Makrelen*. 1912 og 13 var han Fører af Skoleskibet *Georg Stage*, en Stilling hvori han gjorde god

Fyldest paa Grund af sin Friskhed og sjeldne Evne til at omgaas og lede de Unge. Herefter tiltraadte han, der 1ste Oktober 1913 var udnævnt til Kaptajn, Tjeneste ved Undervandsbaadene, hvor han fra 1914—18 under Sikringsstyrkens Formering var Chef for forskellige Undervandsbaade. Han omfattede denne Tjeneste med stor Interesse og bidrog meget til at Opholdet paa Stationerne blev sundt og fornøjeligt for Besætningerne. Henimod Slutningen af denne Periode følte han sig syg. Han overtog nu den 1ste Februar 1919 Stillingen som Vagerinspektør og Fører af *Løvenørn* og haabede i denne noget mindre anstrengende Tjeneste end den han havde haft i Undervandsbaadene at genvinde sit Helbred. Dette Haab blev imidlertid skuffet. Efter et langt Sygeleje og forskellige Operationer er han 13de April 1920 afgaaet ved Døden i sit Hjem i Kjøbenhavn. Den 2den April 1919 modtog han Ridderkorset.

Ved Kaptajn Clausens Død har Marinen mistet en Officer, der var noget udenfor det almindelige. Han var et udpræget Frilufts- og Stemningsmenneske, i Besiddelse af en udviklet Retfærdighedssans, hvorfor Begrebet »at gaa paa Akkord« med det, han ansaa for Uret, var ham ganske fremmed. Denne Egenskab i Forbindelse med den stærke aandelige Paavirkning fra hans udmærkede Barndomshjem, hvor Haabet om Genforeningen med vore Brødre Sønden Aa og Arbejdet herfor var stærkt og levende, gjorde at det sønderjydske Spørgsmaal blev noget af det, der i højeste Grad lagde Beslag paa hans Interesse. At Genforeningsdagen maatte komme, tvivlede han aldrig om; naar andre tidligere kunde tabe Haabet herom og udtalte det, var dette ham ganske uforstaaeligt. Hos ham var der aldrig Tvivl om, at Retten engang maatte sejre over Uretten. Det har derfor, da han overtog Stillingen som Vagerinspektør, været ham en særlig Glæde at tænke paa, at det vilde falde i hans Lod igen at udlægge danske Sømærker langs

gamle danske Strande, hvad han dog paa Grund af sin Sygdom og Død ikke opnaaede.

Han havde en, næsten sydlandsk livlig og ildfuld Natur, et lyst og lykkeligt Sind og en sjælden frisk og frejdig Optræden, der vandt Alle — Overordnede, Jævnaldrende og Underordnede — og om faa Mennesker kan det siges med større Sandhed end om ham, at han vandt sig mange Venner, men ikke en eneste Uven.

Han var gift med Ellen Margrethe f. Schmiegelow, en Datter af Professor Schmiegelow, der overlever ham.

Han blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

T.-J.

Meddelelser fra fremmede Mariner

ved

Kaptajn K. E. Ackermann.

Den 16. September 1919 bragte »The Times» under Overskriften »Marineøkonomi» følgende Meddelelser om den engelske Marines Materiel:

»Over 150 Torpedobaade og Jagere er blevet strøgne af Flaadelisten, adskillige af dem er allerede blevet solgte, og nu har Admiraltetet givet Ordre til, at der ogsaa skal sættes 52 Undervandsbaade paa Salgslisten.

Til Sammenligning skal anføres, at hele den engelske Undervandsbaadsflaade kun talte 51 Baade i Oktober 1914, og at der i Løbet af Krigen er mistet 54 Baade.

Resultatet af den ny Bestemmelse vil være, at alle de endnu eksisterende Undervandsbaade, der er byggede før Krigen vil blive strøgne af Flaadelisten, og de efter Krigen dannede Undervandsbaadsflotiller vil saaledes kun komme til at bestaa af Undervandsbaade, der er byggede under Krigen.

Imidlertid er ogsaa mange af de under Krigen byggede Baade opførte paa Salgslisten, deriblandt 8 af H-Klassen, der blev byggede i Amerika og ved egen Hjælp gik over Atlanterhavet. Under Krigen gjorde disse Undervandsbaade udmærket Tjeneste, baade i Middelhavet, Dardanellerne og andre Steder.

Der er desuden paa Salgslisten opført en Undervandsbaad, kaldet Nr. 1 — der aldrig før er omtalt noget Steds.

De nyeste Undervandsbaade hører til L-Klassen og M-Klassen. Af L-Klassen er for nylig 12 afgaaede til Chinastationen.

Af M-Klassen findes kun en Baad, M. 1. Den er en Forsøgsbaad, forsynet med en 30,5 cm. Kanon.

De paa Salgslisten opførte Baade hører til følgende Klasser. (Tallene ved Siden af angiver Antallet):

B-Klassen: 2, C-Klassen: 21, D-Klassen: 3, E-Klassen: 6, F-Klassen: 3, G-Klassen: 4, H-Klassen: 8, V-Klassen: 4 og endelig N-Klassen: 1.

Af de før Krigen under Kommando værende Baade, nemlig H-, C-, D-, og 4 af E-Klassen, ialt 52 Baade, skal de 30 sælges. B 3 og B 5 var fuldførte i Aaret 1905 og var Søsterbaade til B 11, med hvilken Commander Holbrook sænkede »Messudieh» i 1914. De 21

C-Baade blev byggede mellem 1906 og 1910, og den første af dem, C 1 var den ene af de to Baade, der blev udsete til at sprænge Jernbroen, der forbandt Zeebrüggemolen med Kysten. Det lykkedes heldigt for C 1, der var fyldt med explosive Stoffer, at udføre denne Operation, medens dens Søsterbaad C 3 derimod ikke naaede sit Maal.

I D-Klassen var der kun 8 Baade, og deraf var 1 forældet allerede før Krigen.

Den Klasse, der omfatter de fleste Baade, er E-Klassen. Af disse Baade var der bygget 18, da Krigen brød ud, medens der under Krigen er bygget 50 eller mere. 26 Baade er imidlertid gaaede tabt under Krigen, og ca. 20 vil fremdeles forblive under Kommando i de hjemlige Farvande, i Middelhavet og i Sortehavet, medens 6 som ovenfor nævnt vil blive solgte. 2 af de Baade, der skal sælges, E 29 og E 56, er byggede under Krigen.

De første af de nye Typer, der er byggede under Krigen var F-Klassen, der blev bygget efter Admiralitetets Tegning.

I G- og V-Klasserne, der blev byggede efter Tegninger fra henholdsvis Admiralitetet og Vickersværftet, var Hovedideen et dobbelt Skrog, hvorved Deplacementet forøgedes til 700 ts. i uddykket Tilstand og til 975 ts., naar Baaden var neddykket, men ellers lignede Baaden i alle andre Henseender E-Klassens Baade.

Af G-Klassen vil der blive solgt 4, medens de resterende 6 vil forblive under Kommando og danne 5. Undervandsbaadsflotille i den atlantiske Flaade. Det var en af denne Klasse Baade, G 4, der sandsynligvis var den første engelske Undervandsbaad, der sænkede et fjendtligt Skib ved Hjælp af sit Artilleri, nemlig den tyske Handelsdamper «Ems», paa Vejen fra Christiania til Lübeck den 19. Juni 1916 med en Ladning Olie, Zink og Kobber.

H-Klassens Baade, af hvilke der skal sælges 8, blev købt i Amerika under Krigen og samlede paa Vickers Værft i Montreal. Der blev alt i alt bygget over 50 af disse Baade, og ca. 14 Baade gør endnu Tjeneste i 3. og 4. Undervandsbaadsflotille i den atlantiske Flaade.

I nogle af Undervandsbaadene vil Maskinerne blive tagene ud, inden de sælges. Værftet «Vickers and Co.» i Cowes vil blive anmodet om at gøre et Bud paa F 2's Maskiner og Motorer, og saafremt de ikke ønsker at erhverve dette Maskineri, vil det blive sendt til Admiralitetets Maskindepot i Morecambe, hvor ogsaa G 14's Maskineri vil blive opbevaret. Bortset fra nogle faa Undtagelser vil alt det elektriske Materiel (dog ikke medregnet Radiotelegrafstationerne) blive solgt sammen med Baadene. Dog vil en af Hovedfremdrivningsmotorerne fra C 20 eller C 30 blive laant ud til

Departementet for »Videnskabelig og industriel Forskning«. Ligeledes vil alle Hjælpemotorerne, Kontrolapparaterne e. t. c., sammen med de elektriske Instrumenter blive fjernede fra G 14, inden den sælges, og blive opbevarede i Portsmouth, da det er Meningen at anvende dem til det foreslaaede Forsøgsværksted for Ingeniører.

Luftakumulatorerne vil blive fjernede fra alle Baadene undtagen fra Baadene af B- og C-Klasserne, og H-Klassens skal tjene som Reserve for de Baade, der forbliver til Tjeneste. Alle Kogeapparaterne skal sælges sammen med Baadene ligesom ogsaa de fleste Ankre med tilhørende Kæder. Selvfølgelig vil alle Kanoner, Radiotelegrafstationer, Lydsignalapparater og Torpedoapparater blive fjærnede fra Baadene inden Salget.

Reduktionen af »Home Fleet«.

(Uddrag af »The Times« af 27. September 1919).

Ifølge Admiralitetets Bestemmelse vil fra 1. Oktober 1919 Benævnelserne »Commander in Chief, Atlantik and Home Fleet« være at forandre til »Commander in Chief, Atlantic Fleet«. Denne Forandring er den naturlige Følge af den for kort Tid siden truffne Bestemmelse at reducere »Home Fleet« til en Reserveformation.

Det var den 8. April 1919, da »Grand Fleet« officielt blev opløst, at Admiral Sir Charles Madden højeste sit Flag ombord i »Queen Elizabeth« som Øverstkommanderende for Atlanterhavsflaaden og Hjemmeflaaden. *Atlanterhavsflaaden* omfattede paa dette Tidspunkt: 2 Slagskibeskadrer, hver paa 5 Skibe, 1 Slagkrydsereskadre paa 5 Skibe og 3 Jagerflotiller paa ialt 56 Baade, Førerbaadene iberegne, medens *Hjemmeflaaden*, hvis Chef var Viceadmiral Sir Henry Oliver, omfattede: 1 Slagskibeskadre paa 6 Skibe, og 2 Jagerflotiller paa ialt 35 Baade, Førerbaadene iberegne. Disse 6 Slagskibe og 35 Jagere vil, fra 1. Oktober eller saa snart det er muligt, blive oplagte med betydelig reduceret Besætning, og Ændringen i den Øverstkommanderendes Titel viser, at der for Fremtiden vil være en betydelig Adskillelse mellem Atlanterhavsflaaden og Hjemmeflaaden.

Atlanterhavsflaaden vil nu omfatte alle i hjemlige Farvande værende »Skibe med fuld Bemanning«, undtagen de, der anvendes til Øvelsesskibe eller særlige Formaal; Hjemmeflaadens Skibe derimod vil for Fremtiden ligge paa samme Varsel med Hensyn til Krigsberedskab som Reservedivisionerne i Krigshavnene. Det synes derfor som om Hjemmeflaaden om kort Tid vil overgaa til Reserven. Dens Skibe vil stadig, som hidtil, være klare til at bruges paa

meget kort Varsel og dersom den før Krigen anvendte Praksis genoptages, vil de i det mindste en Gang om Aaret gaa til Søs for at deltage i de samlede Flaadeøvelser.

Man vil sikkert endnu huske, at før Krigen laa Skibene i Reserven med »Stambesætninger«, der imidlertid var meget varierende i Størrelse, afhængig af, hvor langt et Varsel der var for Krigsberedskab, saaledes at Skibene paa det korteste Varsel havde største Delen af deres Officerer og Besætninger ombord.

Efter Krigen er imidlertid Udtrykket »Stambesætning« endnu ikke blevet benyttet; derimod bestemte Admiralitetet i Juli Maaned 1919, at med Hensyn til Graden af et Skibs Bemanding skulde der anvendes følgende Betegnelser: 1) Fuld Besætning, 2) Hjemmeflaadebesætning og 3) Reservebesætning. Som Følge af den nu beordrede Forandring, vil det ikke komme meget overraskende, om de tre ovenomtalte Kategorier bliver reducerede til to, og en glidende Skala atter bliver indført for et vist Antal »Skibe med Reservebesætninger«.

Af »Skibe med fuld Besætning« vil der indtil videre være:

15 Slagskibe, hvoraf 10 i Atlanterhavsflaaden og 5 i Middelhavsflaaden, og ca. 90 Jagere, formerede i 5 Flottiller, hvoraf 4 i Atlanterhavsflaaden og 1 i Middelhavsflaaden.

Antallet af Undervandsbaadene i Atlanterhavsflaaden skal reduceres fra 4 til 3 Flottiller, hver paa 7 Baade af K, L og H-Klasserne.

Det internationale Minerydningsarbejde.

(Uddrag af »The Times« den 24. September 1919)

Minerydningsarbejdet har ikke alene omfattet Fjærnelsen af de af de Allierede udlagte Minefelter, men ogsaa Bortrydning af de Miner, som de tyske Undervandsbaade har lagt udenfor Indløbene til de engelske Havne og paa de mest benyttede Sejlruiter i de engelske Farvande.

Som bekendt var det engelske Minevæsen kun lidet udviklet, da Krigen brød ud, og dette skyldtes den af Admiralitetet nærede Anskuelse, at den engelske Flaade besad Herredømmet paa Søen og derfor ikke havde nogen Brug for Minevaabnet. Lord Fischer havde omdannet 7 ældre Krydsere til Mineskibe og oprettet et mindre Minedepot, men efter at han havde forladt Tjenesten i 1910, fandt der ingen yderligere Udvikling Sted med Hensyn til Minevæsenet. I over 3 Maaneder efter Krigserklæringen den 4. August 1914 blev der ikke udlagt en eneste Mine fra engelsk Skib. I November 1914 blev der imidlertid udlagt en mindre tysk Minespærring ved Kentish

Knock, og fra dette Øjeblik tvang Fjendens Taktik os til en kolossal Udvikling af vort Minevæsen.

I Løbet af Krigen blev der efterhaanden udlagt ca. 730,000 engelske Miner i hjemlige Farvande, men inden Vaabenstilstanden var dog visse Felter, med et samlet Minetal paa ca. 8,000, blevne fjernede og Farvandet saaledes atter gjort sejlbart.

Det viste sig nødvendigt at lægge en betydelig Del af de engelske Miner med ringe Vand over sig, under 3 Meter ved Lavvande, ja i nogle Tilfælde endog 0,5 Meter ved Lavvande.

Rydningen af disse Miner har derfor været forbundet med en Del Risiko og fordret den mest omhyggelige Hensyntagen til Tidevandet og Vejrforholdene i det hele taget.

Det største Minefelt var den nordlige Barrière mellem Shetlandsøerne og den norske Kyst, men denne blev for største Delen dannet af amerikanske Miner.

Det største Minefelt, som udelukkende blev lagt af engelske Miner, var Minefeltet ved det østlige Indløb til Kanalen, hvortil der indgik over 40,000 Miner.

Desuden maa den stadige Mineudlægning i Helgolandsbugten erindres, da der her blev udført et meget stort Arbejde.

Da Vaabenstilstanden blev afsluttet, var der kun faa, forholdsvis snævre Sejløb, der var aabne, og det var ikke noget lille Arbejde at holde disse Ruter fri for Miner, saaledes at Trafikken kunde foregaa med nogenlunde Sikkerhed.

Det er derfor et stort Arbejde, som nu er udført, idet over 40,000 Kvadratsmil er blevne rensede for Miner. Hertil kommer desuden, at store Dele af dette Areal er blevne gennemstrøgne 2 Gange, ja flere Steder er der endog blevet strøget 3 Gange.

Miner kan synke eller rive sig løs fra deres Fortøjninger, og dette sker særligt, naar Minen er stillet dybt, idet det stærke Vandtryk fremkalder Lækage, der resulterer i at Minen synker, og naar Minen er stillet høit, idet daarligt Vejr da slider mere paa Fortøjningerne.

Det eneste der var at gøre var at stryge meget omhyggeligt alle de Steder, hvor der var udlagt Miner.

Allerede inden Fjendtlighedernes Ophør var de Allierede blevne enige om, at et enkelt Land skulde overtage Arbejdet med at samle og ordne Resultatet af Ministrygningen og derpaa offentliggøre det for hele Verden, efterhaanden som Farvandene blev gennemstrøgne og erklærede fri for forankrede Miner.

Efter at England paa de Allieredes Opfordringer havde paa taget sig dette Hverv, nedsatte Admiralitetet en Komité, sammensat af Repræsentanter for efterfølgende Afdelinger: Koffardi-

marinens Sejlruiter, Minestrygningsafdelingen og Hydrografisk Departement.

Chefen for Naval-war-staff udnævntes til Formand for denne Komité, hvortil alle Lande, undtagen de fjendtlige, blev opfordret til at sende Delegerede.

Opfordringen blev fulgt af følgende Lande: Amerika, Argentina, Belgien, Brasilien, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Danmark, Frankrig, Grækenland, Guatemala, Haiti, Honduras, Italien, Japan, Liberia, Nederlandene, Norge, Nicaragua, Panama, Portugal, Rumænien, Siam, Spanien og Sverige.

De af Magterne udsendte Officerer staar i direkte Forbindelse med deres egne Regeringer og med Komitéen.

Af de Arealer, der skulde renses for Miner, blev en stor Del tildelt England og for at udføre dette Arbejde, blev der oprettet et særligt »Departement for Minestrygning«, saaledes som bekendtgjort i »The Times« af 18. Marts 1919.

Personellet til denne Tjeneste toges af alle Klasser af Sofolk undtagen af dem, der hørte til Flaadens aktive Styrke, da disse ikke kunde undværes fra Tjenesten.

Der blev lavet en særlig Lønskala ligesom der ogsaa blev truffet særlige Bestemmelser for Orlov.

Med Hensyn til Uniformeringen blev der truffet den populære Bestemmelse, at alle, saavel Officerer som Underofficerer og Menige, skulde bære et særligt af Kongen approberet Udmærkelsestegn paa venstre Arm, ovenover Opslaget.

Den 1. Juli 1919 bestod Styrken af 700 Officerer og 14,500 Underofficerer og Menige.

Ved Slutningen af August var der optaget 19,000 engelske og tyske Miner i de hjemlige Farvande og 3,500 i Middelhavet. Af de 33,000 engelske Miner, som for største Delen var blevet udlagte i Begyndelsen af Krigen i de sydlige Farvande, viste det sig, at der kun var ganske faa igen.

Ved Rensningen af Penarth og Cupar løb en og samme Besætning to Gange paa Miner, men fortsatte alligevel Arbejdet i det tredje Fartøj. Fra et andet Minefelt berettes det, at Fartøjsbesætningerne raabte Hurra, hver Gang de passerede henover højtliggende Miner, som de kunde se under Vandets Overflade.

Under Minerydningsarbejdet er der gaaet 3 Minestrygere tabte i de hjemlige Farvande og 2 i Middelhavet.

Siden November 1918 er der kun gaaet 6 Handelsskibe tabte ved at løbe paa Miner. Af disse 6 Handelsskibe fulgte 3 ikke de udsendte Efterretninger, medens de andre 3 løb mod drivende Miner, der var fyldte med Vand.

I Følge de officielle Rapporter blev over 40 Skibe sænkede eller beskadigede af Miner i hvert af de to første Kvartaler af 1917 og omtrent halvt saa mange i hvert af de to sidste Kvartaler; i hvert af det andet og tredje Kvartal af 1918 var Antallet kun 4.

Det engelske Minerydningsarbejde er nu kommet saa langt, at det er muligt at bestemme det omtrentlige Tidspunkt for dets Afslutning, som menes at blive: 30. September for de hjemlige Farvande og 30. November for Middelhavet.

Det kan dog ikke antages, at Faren for drivende Miner er fuldstændig fjernet, da saadanne Miner ikke vil ophøre at eksistere, saa længe de tyske Minefelter endnu ligger ude. Ligeledes maa det antages, at Miner, som er sunkne uden at eksplodere, er farlige for Skibe, der ankrer eller trawler, ligesom de ogsaa er farlige for et Undervandsbaad, der kommer til at berøre dem. Som Følge af denne Fare, havde man da ogsaa først besluttet sig til at bundstryge alle Steder, hvor der antoges at ligge saadanne Miner, men det blev hurtigt opgivet, da det maatte anses for at være meget uoverkommeligt Arbejde, og det saa meget mere, som Bundstrygningen viste sig slet ikke at være formaalstjenlig. I Stedet for har Admiralitetet besluttet at forhindre, at disse Steder bliver benyttede paa den omtalte Maade ved at give Meddelelse i »Efterretninger for Søfarende« om, at der ligger sunkne, endnu ikke desarmerede Miner.

Desforuden har Admiralitetet gennem Landbrugsministeriet opfordret Fiskerne til at forsyne deres Fartøjer med et særligt Instrument, kaldet »Minedektoren«, der ved Forsøg har vist sig at virke særdeles tilfredsstillende.

Scapa Flow-Affæren.

Den 21de Juni Kl. 10³⁰ Fm., samme Dag som den for Fredens Undertegnelse tilstaaede Vaabenstilstand udløb Kl. 12 M. D., gav Admiral v. Renter det aftalte Signal (jvf. Bilag Nr. 2, Punkt 7a Side 197) til Sænkning af den internerede tyske Flaadeafdeling.

Umiddelbart efter satte alle Skibene det tyske Orlogsflag (Jvfr. Bilag Nr. 5 Side 9) og med dette vajende gik den tyske Flaade ned.

Til Trods for at den internerede tyske Flaadeafdeling var at anse for tysk Ejendom (Jvfr. Bilag Nr. 4 og Nr. 5, Side 9) forlangte de Allierede Skadeserstatning, omfattende 5 lette Krydsere samt Flydedokker, Bugserbaade og Muddermaskiner til et samlet Deplacément af 400,000 Tons, og indtil den tyske Regering havde indvilliget heri, vilde Besætningerne fra den internerede Flaadeafdeling blive behandlede som Krigsfanger.

Den tyske Regering protesterede og erklærede, at den ingen Del havde i Sænkningen og at Admiralen havde handlet uden dens Viden. De Allierede paastod det modsatte og de fastholdt Skadeserstatningen. I en Note af 28de November 1919 protesterede da den tyske Regering atter og fastholdt sin tidligere Paastand om Udelagtigheden i Admirals Handling, idet den samtidigt benviste til den Omstændighed, at en Meningsudveksling mellem den og Admiralen havde været udelukket som Følge af de Forholdsregler, den engelske Regering havde truffet (jvfr. Bilag Nr. 3 Side 8—9).

Ret som om de Allierede havde ventet paa denne

Erklæring, afsendte de en ny Note, i hvilken de citerede et Brudstykke af Admiral v. Trothas Skrivelse til Admiral v. Reuter (jvfr. det i Bilag Nr. 1, Side 4 og 5 indklammede Stykke) og henvisende til dette og til Admiral v. Reuters Sænkingsordre, som sammen med Admiral v. Trothas Skrivelse var optaget af Dykker fra Flagskibet Emden, fastholdt de Allierede atter den tyske Regerings Deltagelse i Sænkningen.

Den tyske Regerings Svar paa de Allieredes Note, som kort efter dens Modtagelse i Berlin var blevet offentliggjort i de Allieredes Presse med Bemærkninger om, at nu var det da bevist, at den tyske Regering løj, var gennem Reuters Bureau den 4de December 1919 at give Admiral v. Trothas Skrivelse in extenso.

Det synes ret uforstaaeligt, hvorledes de Allierede har kunnet anføre det ovenfor omtalte Brudstykke af denne Skrivelse som et Bevis for at Sænkningen af Flaaden blev foretaget efter den tyske Regerings Ordre og med dens Viden.

Som det fremgaar af Bilag Nr. 1, Side 4, er Admiral v. Trothas Skrivelse fuldstændig klar saavel i Indhold som i Form. Den klarlægger Tysklands Ret og udtaler Haabet om, at denne Ret maa blive anerkendt i Versailles. En Udlægning som den af de Allierede foretaget er ikke rigtig. Skrivelsen maa læses i Sammenhæng og kan da ikke opfattes som en Instruktion til Admiral v. Reuter, men som en Skildring af de Anvisninger, der var givet de tyske Fredsdelegerede.

Et af Tyskland stillet Forslag om at henvise Affæren til den internationale Voldgiftsdomstol i Haag forkastedes af de Allierede under Henvisning til, at det drejede sig om Krigsbegivenheder, som det tilkom Sejrherrerne at træffe Afgørelsen om.

I en ny Note af 15de December 1919 udtalte den tyske Regering, at den nu som før var af den Opfattelse, at den rigtigste Løsning vilde være at henvise Sagen til

den internationale Voldgiftsdomstol i Haag, men for imidlertid, saa vidt det stod i den tyske Regerings Magt, at rydde enhver Hindring for Fredens hurtige Genoprettelse af Vejen, erklærede den sig rede til at godtgøre den Skade, som var foraarsaget de Allierede ved Skibenes Sænkning.

Samtidig meddelte den dog, at den var ude af Stand til at yde Skadeserstatning i det Omfang, som de Allierede krævede, da en Gennemførelse af de stillede Krav vilde tilføje Tysklands økonomiske Liv ubodelig Skade og ganske tilintetgøre enhver Mulighed for at gennemføre de øvrige kolosale Forpligtelser, som Fredstraktaten krævede.

De Allierede tog sig denne Skrivelse ad notam, og de nedsatte deres Fordringer noget, vel sagtens fordi de frygtede den i Noten i Udsigt stillede skæbnesvangre Ødelæggelse af Tysklands økonomiske Livsinteresser, som, hvis den blev til Virkelighed, ogsaa i en ubyggelig Grad vilde komme til at gaa ud over de Allierede selv og af disse da først og fremmest Frankrig.

Bedre havde det sikkert været for begge Parter (de Allierede og Tyskland), om den tyske Flaades Besætninger havde sænket Skibene samtidig med at de gjorde Mytteri. Da havde de sparet deres Fædreland for hele Interneringsspørgsmaalet med de deraf flydende Fordringer og samtidig havde de Allierede undgaaet at afsløre deres sande Hensigter (Ødelæggelsen af tysk Handel og Industri) paa en saa utiltalende Maade. Krigsskibe, som gaar ned, kan erstattes med andre Krigsskibe eller med Pengebeløb, men de kan ikke godt erstattes med Flydedokker, svømmende Kraner, Bugserbaade og Muddermaskiner.

Bilag Nr. 1.

Chefen for Admiralitetet.

Nr. A. 3-533.

Berlin den 9de Maj 1919.

Deres Højvelbaarenhed har overfor Korvetkaptajn Stapenhorst atter udtalt de internerede Skibsbesætningers Ønske om at blive underrettet om, naar Interneringen antages at være til Ende.

Denne vor betydeligste Flaadeafdelings Skæbne vil sandsynligvis blive endelig afgjort under de for Tiden førte Forhandlinger angaaende Præliminærfreden. Af Meddelelser i Pressen og Drøftelser i det engelske Overhus fremgaar det, at vore Modstandere omgaas med den Tanke at forholde os den internerede Flaadeafdeling ved Fredsslutningen og de svinger mellem dens Tilintetgørelse eller dens Fordeling mellem de Allierede. Men overfor disse fjendtlige Hensigter staar den hidtil uimodsagte tyske Ejendomsret til Flaadeafdelingen, hvis Internering vi kun gik med paa ved Afslutningen af Vaabenstilstanden, fordi vi maatte indrømme Modstanderen en væsentlig Svækkelse af den tyske Flaades Kampkraft, saalænge Vaabenstilstanden varede; og mod denne udtalte Opfattelse har Modstanderne ikke ytret sig hverken ved Vaabenstilstandens Afslutning eller ved dens Forlængelse. Derimod har vi fornyet Protesten af 19de Februar 1919, i hvilken vi protesterede mod den ugrundede Internering i en fjendtlig Havn, betegnede denne Fremgangsmaade som et Brud paa Vaabenstilstandsbetingelserne og fordrede Overførelse til en neutral Havn. Protesten er imidlertid ikke blevet besvaret af Modstanderne.

Deres Højvelbaarenhed kan være overtudet om, at det vil være en selvindlysende Pligt for vore Marinedelegerede i Versailles at forsvare den internerede Flaadeafdelings Skæbne med alle Midler og at hidføre en Løsning, der stemmer overens med vore Traditioner og den utvetydige tyske Ret. Den første Betingelse maa være at Flaade-

afdelingen vedblivende skal være tysk Ejendom, at dens Skæbne, hvordan den end maatte forme sig under Tryk-
ket af den politiske Situation, ikke bliver afgjort uden vor
Medvirkning men bliver fuldført af os selv, og at en Ud-
levering til Fjenden bliver udelukket. Vi maa haabe, at
disse retfærdige Fordringer vil lade sig forfægte med et
godt Resultat indenfor Rammerne af vor fællespolitiske
Stilling til Fredsspørgsmaalet.

Jeg anmoder Deres Højvelbaarenhed om overfor
den internerede Flaadeafdelings Officerer og Besætninger
at udtrykke min Glæde over at de paa deres Side saa
kraftligt nærer vort selvindlysende Haab om at bevare
den internerede Flaadeafdeling for det tyske Flag og giver
Udtryk for det stærke Ønske om at hjælpe vor gode Ret
til Sejren. Denne Aand vil være egnet til at støtte de
tyske Fredsunderhandlere i deres Anstrengelser paa Freds-
konferencen. Af Resultaterne af disse Anstrengelser af-
hænger vor hele Nations Skæbne. Forhandlingerne vil
forhaabentlig afslutte denne Internering, som har formet
sig saa grusomt paa Grund af vore Fjenders Brud paa
trufne Aftaler, og dermed de interneredes Lidelser og
Sorger, som hele Marinen beklager og paa Grund af
hvilke den aldrig vil glemme Besætningerne.

sign.

v. Trotha.

Bilag Nr. 2.

Efter "Times".

Chefen for den internerede Eskadre.
B.-Nr. P. 39.

17de Juli 1919.

Kun at overbringe ved en Officer. Personligt.

Til Cheferne.

1. Cheferne beordres herved til at træffe de for
Skibenes Sænkning nødvendige Forberedelser i et saa-
dant Omfang, at der er Garanti for, at Sænkning kan
ske snarest muligt efter at Ordren dertil er modtaget.

2. De endelige Forberedelser skal træffes efter at Mandskabet er gaaet fra Borde. Det overlades til Chefernes eget Skøn at afgøre, i hvilket Omfang det bør tillades udvalgt Mandskab at assistere og komme til Kundskab om vore Planer, uden at disse Planer paa nogen Maade udsættes for Fare, som for Eksempel for Forræderi til Englænderne.

3. Følgende Forberedelser gøres: Alle Døre og Lemme om Læ, som for Eksempel Døre til Løbegrave og Kulkasser, Døre i de langskibs og de tværskibs Skodder, alle Lemme og Ventilatorer, Køjne etc. holdes konstant aabne. Efter Chefernes eget Forgodtbeholdende kan der endvidere foretages de nødvendige Forberedelser til hurtig Aabning af Udskydningsrør, Aabning af en Kondensator og Aabning af Ventiler og andre Søforbindelser.

4. Fartøjer: Saavidt muligt gøres der kun eet Fartøj klar til Affiring til Optagelse af Besætningen. Parlamentærflag holdes klar til at medtages i Fartøjet. Fartøjet med Skibsbesætningen skal søge Land ad nærmeste Vej. Skibsbesætningerne skal forblive samlede under deres Officerer.

5. Sænkning skal kun foretages:

a. I Tilfælde af Magtanvendelse fra engelsk Side.

b. Efter Modtagelse af særlig Ordre fra mig.

6. Ad Punkt 5a: Officererne maa omhyggeligt overveje, hvilke Skridt de maa foretage for at sikre Sænkningen af deres Skibe, for det Tilfælde, at Englænderne skulde forsøge at sætte sig i Besiddelse af dem ved Overraskelse. En af Englænderne forlangt, men af mig ikke billiget, Udlevering betragtes som Fjernelse med Magt og skal derfor besvares med Sænkning af Skibene.

7. Ad Punkt 5b: Ordre kan gives til:

a. Øjeblikkelig Sænkning, eller

b. Sænkning paa et bestemt Klokkeslet.

8. Signaler.

Ad Punkt 7a: Til øjeblikkelig Sænkning gives følgende Signal: »Til alle Skibschefer og Torpedobaadschefer. Tallet 11 fra Dags Dato. Chefen for den internerede Eskadre.« Dette Signal skal befordres videre paa enhver mulig Maade. Sænkning af Skibet skal straks paabegyndes.

Ad Punkt 7b: Til Sænkning paa et bestemt Klokkeslet gives følgende Signal: »Til alle Skibschefer og Torpedobaadschefer. Tallet 0913. Bekræft Modtagelsen. Chefen for den internerede Eskadre.« I dette optiske Signal betyder de første to Tal: Datoen, d. v. s. den 9de, og de to sidste Tal: Klokkeslettet, paa hvilket Sænkningen skal begynde. Tiden regnes fra Middag til Middag (astronomisk).

9. Bekræftelse. Modtagelsen af det optiske Signal skal bekræftes saaledes: »Til Chefen for den internerede Eskadre. Tallene i det optiske Signal er modtagne. Chefen. Emden.«

10. Da Antagelse eller Forkastelse af Fredsbetingelserne og Genaabningen af Fjendtlighederne er næreforestaende, saa er de nærmeste Dage særligt kritiske. Fra Onsdag den 18de Juni er forøget Vagtsomhed nødvendig for ikke alene at observere ethvert usædvanligt Forhold hos Englænderne, men ogsaa Signalet fra Emden. Da der ikke kan stoles paa Mandskabet, saa maa Officererne selv overtage den nødvendige Udkigtjeneste.

11. Det er min Hensigt, kun at sænke Skibene, saafremt Fjenden skulde forsøge at sætte sig i Besiddelse af dem uden vor Regerings Billigelse. Skulde vor Regering i Fredsbetingelserne indvillige i Udleveringen af vore Skibe, da vil Skibene blive udleverede til evig Skam for dem, der har hensat os i denne Situation.

12. Cheferne skal opbevare denne Skrivelse i et aflaaaset Gemme; den maa ikke falde i Hænderne paa Fjenden

sign.

v. Reuter.

Bilag Nr. 3.

Uddrag af Admiral v. Reuters Protest,
tilstillet den engelske Regering den 23de Oktober 1919.

.....

Trods min Protest har den engelske Regering under mit Ophold i Scapa Flow vanskeliggjort min Forbindelse med den tyske Regering paa en saadan Maade, at jeg, for saavidt som den engelske Censur overhovedet tillod Befordring (Passage), først modtog skriftlige Depecher efter en Forsinkelse paa ca. 3 Uger og radiotelegrafiske Depecher efter en Forsinkelse paa flere Dage. Hverken fra den engelske Regering eller fra min egen har jeg modtaget nogensomhelst Meddelelse om Fredsforhandlingernes Forløb. De mig leverede engelske Aviser var de eneste Efterretningskilder, der stod til min Disposition og som Følge af mit Kendskab gennem disse til Afvisningen af de tyske Modforslag, kunde jeg med Sikkerhed gaa ud fra, at Krigen atter vilde bryde ud den 21de Juni. Havde ikke i sin Tid den tyske Ministerpræsident i Nationalforsamlingen afgivet den Erklæring, at hellere vilde han lade sin Haand visne bort end underskrive denne Fredtraktat! Heller ikke kunde jeg som Officer antage, at en saadan Fred vilde blive undertegnet. Den maatte foranledige mig, som Officer og Mand af Ære, til i ethvert Tilfælde i Overensstemmelse med Reglementet at handle selvstændigt efter bedste Viden og Samvittighed.

Samtidig med at Krigen atter begyndte, traadte en anden Lovparagraf i Kraft: »Ukampdygtige Skibe maa ikke falde i Fjendens Hænder«. De mig underlagte Skibe var ukampdygtige og der var derfor ikke andet for mig at gøre end at sænke dem.

Min Antagelse, at Krigen atter vilde udbryde den 21de Juni, støtter sig paa de ovenfor omtalte engelske Avismeddelelser, som jeg har underkastet en samvittig-

hedsfuld Prøvelse. Kendskab til en Forlængelse af Vaabenstilstanden fik jeg først den 21de Juni om Aftenen ombord i H. M. S. »Revenge».

sign.

v. Reuter,
tysk Kontreadmiral.

Bilag Nr. 4.

De maritime Vaabenstilstandsbetingelser.

§ 20. Følgende tyske Overvandsskibe, 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 de Allieredes Havne, der skal udpeges af de Allierede og de Forenede Stater i Forening, 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, indbefattede 2 Minelæggere, og 50 Jagere af de mest moderne Typer. Alle andre Overvandsskibe (incl. Flodfartøjer) skal koncentrereres i tyske Flaadebaser, der opgives af de Allierede og de Forenede Stater, og skal lægges op fuldstændig afrustedede og stilles under Kontrol af de Allierede og de Forenede Stater.

Bilag Nr. 5.

Admiral Beattys Svar

paa Admiral v. Reuters Protest mod det af Admiral Beatty givne Forbud om ikke at hejse det tyske Flag uden efter Tilladelse.

»Deres Protest imod min Ordre angaaende det tyske Flag er overleveret mig. Jeg henleder Deres Opmærksomhed paa den Kendsgerning, at en Vaabenstilstand midlertidigt 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 i engelske Havne.

David Beatty,

Admiral, Overstkommanderende.

Mytteriet i den tyske Marine i Oktober— November 1918*).

Af Premierløjtnant F. A. H. Kjølens.

Allerede ganske kort Tid efter den tyske Flaades Sammenbrud i Vinteren 1918 gjorde talrige tyske Skribenter — deriblandt i Særdeleshed forhenværende tyske Søofficerer — sig det til Opgave at udrede Grundene til dette Sammenbrud og søge at redde, hvad reddes kunde af den Prestige, som den tyske Marine i saa høj Grad tidligere havde nydt i hele Tyskland, en ingenlunde let Opgave, thi nogle af Pjecerne og deriblandt ikke de ringeste bl. a. »Der Seekrieg» (og andre) af Kapitän a. D. L. Persius kan egentlig kun betragtes som et Dolkestød i Ryggen paa en Institution, som Forfatteren selv havde tilhørt, og saaledes maa Skribenter som Kapitänleutnant von Werner Dette i sin »Halbmast«, Korvetten-Kapitän Hintzmann i »Marine, Krieg und Umsturz«, Viceadmiral z. D. Behnke i »Unsere Marine«, Korvetten-Kapitän Freiherr von Forstner i »Die Marine Meuterei« og m. flere ikke alene tage Kampen op med Forfattere af Kaptajn Persius Typen, men ogsaa med den offentlige Mening, som overalt var beredt til at fordømme Marinen som Anfører for Revolution og deraf følgende Tilbagetog og forsmædeligt Nederlag.

Inden jeg i denne Artikel skal komme ind paa hvilke Grunde ovennævnte Skribenter anfører som medvirkende til Mytteriets Udbrud, skal jeg først give en kortfattet Skildring af selve Revolten, dens Udbrud og Forløb i

*) Udarbejdet inden den 1 Aprilheftet om samme Emne indrykkede Artikel var trykt.

Wilhelmshafen og Kiel, en Skildring af Begivenheder, som vel i Hovedsagen er almen kendt, men som dog kan paaregnes at have nogen Interesse, idet disse er hentet dels fra ovennævnte maritime Skribenter, dels fra enkelte Deltageres Beretning.

Den ydre Anledning til Mytteriets Udbrud var det saa meget omtalte Flaadefremstød, som skulde finde Sted i Slutningen af Oktober 1918. Det har senere været hævdet, at dette Flaadefremstød slet ikke har været paa-tænkt, men den tidligere Stabsofficer ved »Hochseeflotten«, Korvettenkapitän Hintzmann, har dog i Januar 1919 offentlig maattet indrømme Sandheden heraf, hvilket senere gav Anledning til en Del Avispolemik i »Dresdner Volkszeitung«. Planen til Fremstødet var udarbejdet af »Goeben's« og »Breslau's« saa kendte Eskadrechef nemlig Admiral Souchon og gik i Hovedsagen ud paa følgende:

For at understøtte den vigende tyske Hær i Flandern var den tyske Flaade, derimellem samtlige disponible Ubaade, som var frigjort efter den uindskrænkede Ubaadskrigs Ophævelse, koncentreret i Wilhelmshafen, for derfra at foretage en Diversion mod de engelske Søstridskræfter i Kanalen. Flaaden skulde — hed det i Dispositionen — ved Dag staa saa langt Vest paa, at den først efter Mørkets Frembrud skulde naa Minespærringen imellem Zerschelling, Helgoland og Horns Rev. Om Natten skulde da 2 Grupper lettere Enheder, Torpedobaade og Krydsere foretage et Fremstød fra den neutrale, minefrie Rende Vesten for de tyske Minespærringer — hvor den tyske Flaade om Natten tænktes at befinde sig — mod Flandern's Kyster og Themsen's Munding. U-baadene skulde allerede tidligere have indtaget deres Poster. Tæt udenfor Indløbet til Firth of Forth skulde den første Række Baade stationeres og midtvejs mellem denne og den tyske Flaade i den minefrie Rende skulde den anden Række ligge. Imellem denne anden Række og den tyske Flaade skulde mindre Krydsere og Mine-

skibe stationeres klar til at kaste nye Minefeller for den engelske Flaade, der forventes at ville forlade sin Basis ved Meldinger Syd fra. Chefen for Panserkrydsereskadren havde Ordre til sammen med nogle Jagerdivisioner at understøtte de to førstnævnte Grupper. Flaadens »Gros« skulde holdes gaaende i Renden og senest Kl. 5 Em. d. v. s. ved Mørkets Frembrud være ved Gennemsejlingen fra den neutrale Rende til Helgolands Bugten og skulde saa med Mineskibene m. m. derfra langsomt trække sig tilbage.

Denne Plan, der vel maatte siges at have gode Chancer for et positivt Resultat, blev selvfølgelig paa det strængeste hemmeligholdt, og hvad man hører om at Folkene censurerede deres Officerers Breve og deri læste om, at Officererne havde til Hensigt at sætte Flaaden ind til sidste Mand til et »Dødsridt« i Nordsøen og lign. kan af denne Grund næppe være paalideligt. Selvfølgelig har det ligget »noget i Luften«, og dette »noget« blev bestyret af den store Flaadekoncentration i Wilhelmshafen. Alt i Alt fik de talrige oprørske Agitatorer, der arbejdede blandt Flaadens Mandskab, god Vind i Sejlene og erhvervede sig flere og flere Disciple blandt Storflaadens Besætninger. Alle Midler blev benyttet af disse Agitatorer, Flyveblade blev bragt rundt med Fartøjerne til de forskellige Skibe og heri opfordredes til at skaane de 80000 Mands Liv, som stod paa Spil og meddeltes at Englænderne og Franskmændene laa udenfor med det røde Flag hejst kun ventende paa Tyskerne for at slutte »Folkenes Fred«, og dette vilde Officererne forhindre o. s. v. Fra Koøjne og Signalbroer glimtede Morsetegnene fra Skib til Skib og meldte det samme, medens Officererne stod magtesløse, og hvem kan da undre sig over, at Mytteriet under saadanne Omstændigheder kom til Udbrud.

Da 1. Eskadre, der laa i Wilhelmshafen d. 30. Oktober 1918, fik Ordre til at lette og følge sine Dispositioner, gjorde Besætningen paa »Thüringen« og »Helgo-

land« først Mytteri, idet en Del af Besætningen, velforsynet med Proviant og Vaaben lukkede sig vandtæt inde i Forskibet i et Rum hvor Dækstopperne til Ankerkæden var anbragt og saaledes forhindrede Ankerletningen og var — trods alle Forsøg hele Natten igennem fra Officerernes Side — ikke til at formaa til at frigive Kæden. Næste Morgen Kl. 6 gik Admiral Meurer ombord paa »Kaiserin«, hvor alle Officererne imidlertid var blevet fængslet. Admiralen blev modtaget ved Falderebet med Hysen og Tilraab som »Officerer har vi ingen Brug for mere, vi har fængslet vore« og lign. Admiralen lod sig dog ikke forbløffe og efter en Tale paa 10 Minutter forstod han at sige netop hvad siges skulde, og de arresterede Officerer blev atter frigjort.

Andre højere Officerer greb ligeledes energisk ind, saasnart Meldingerne om Uroen indtraf, saaledes gik Eskadrechefen, Admiral Ritter von Hipper, om Bord paa en Torpedobaad for derfra at forhandle med Oprørerskibet »Thüringen«. Besætningen paa »Thüringen« og paa det ved Siden af liggende »Helgoland« rettede deres Kanoner mod Torpedobaaden. Admiralen lod i dette kritiske Moment Signalet »Geschütze in Zurstellung« hejse, idet han præjede i en Raaber, at begge Skibene ved 1. Skud vilde blive torpederet. Et af »Helgoland«s Taarne var dog hele Tiden truende rettet mod »Thüringen«, idet dette nemlig var besat af Officerer, og langsomt bevægede andre Kanoner sig tilbage ved Admirals modige Opfordring. Admiralen fortsatte sin Sejr og gav Besætningerne 1 Minuts Betænkningstid, ellers forlod Torpedoerne Udskydningsrørerne. Dette virkede, ved Vinken med hvide Flag gav Oprørerne tilkende, at de overgav sig og alle de oprørske Besætninger blev sat i Land og stillet under Bevogtning af »Seebataillon« og senere afsendt til Bremen for at udsone svære Tugthusstraffe m. m. i Straffeanstalten »Oslebhausen«; at disse Besætninger under denne Transport direkte gav Anledning til

Oprøret i Hansestæderne, skal jeg senere komme ind paa.

Det Program Oprørerne havde samlet sig om var 1) Under ingen Betingelser mere at blive ført til Angreb mod Fjenden, 2) og derfor kun at ville fyre til Højden af Helgoland, men forpligtede sig dog til Tjeneste til Forsvar af Tysklands Kyster mod evt. Angreb.

Selv om denne første Overture til Oprøret blev bekæmpet, maatte det planlagte Fremstød dog opgives, og i Stedet for at gaa til Søs med hele Flaaden til Øvelse i Helgolandsbugten og holde Besætningerne fra Wilhelmshafen Værftets ophidsede Agitatorer, bestemte Flaadeledelsen, at de forskellige Eskadrer atter skulde detacheres, og 3die Eskadre under Admiral Kraft fik den skæbnsvangre Ordre med sine Skibe »Bayern«, »König«, »Kurfürst«, »Kronprinz« og »Markgraf« at gaa til Kiel.

Ved Ankomsten forsøgte Admiralen i Kiel at faa 3. Eskadre til atter at forlade Havnen, idet han mente at Gæringen i Kiel var saa stor, at det maatte komme til et Udbrud, naar Oprørsaanden fik ny Næring fra Eskadren fra Wilhelmshafen. Admiral Kraft insisterede imidlertid paa at blive, idet Fyrbøderne og flere andre om Bord paa »Markgraf« i Kielerkanalen igen havde nægtet at lystre og derfor var blevet arresteret. Disse Folk skulde saa snart som muligt sættes i Land og ombyttes, og derfor afhentede 2 Dampere disse Folk, ialt 200, og bragte dem i Land.

Som sagt gærede det overalt i Kiel, og Arbejderne fra Værfterne holdt Møde paa Møde, og udsendte Løbesedler indbød til store Protestmøder mod Fængslingen af »Markgraf«-Folkene.

Stærke Patrouiller med skarpladte Geværer blev fra Flaadeledelsens Side stadig udsendte gennem Byen for at danne Modvægt herimod, og Ophidselsen paa begge Sider var stor.

Søndag d. 3. November fik Besætningerne — deriblandt ogsaa »Markgraf's» — Landlov, og alle disse Landlovsgaster forsamlede sig til et stort Protestmøde paa »Wilhelmsplatz» for at protestere mod Kammeraternes Fængsling og sluttede sig derpaa til Arbejdernes tusindhovede Tog, der netop drog forbi, kommende fra et Møde i en nærliggende Park. Det samlede Tog tog Retning mod Arrestlokalet, og nogle Matrospatrouiller, der skulde standse Toget, sluttede sig selv til det i Stedet for at forsøge at standse det, imidlertid blev der slaaet Alarm i Byen og Ophidselsen steg til Kogepunktet. I en til Arrestlokalet førende Gade »Brunswikerstrasse» ud for det lille Hotel »Zur Hoffnung» mødte Toget den første bevæbnede Modstand, idet Vagten stod her og, efter Officerernes tre Gange gentagne Advarselsraab, gav Ild. Derefter udviklede Begivenhederne sig rask, og uheldigvis havde Kiel lige skiftet Stationsadmiral, idet Admiral Souchon d. 30. Oktober havde overtaget Kommandoen og al sin Popularitet til Trods, kendte han dog kun lidt til Forholdene i Kiel, som han ikke havde set i en halv Snes Aar.

Natten mellem Søndag og Mandag stod alt i Opløsningens Tegn, og der blev arbejdet med Opbydelsen af al Energi fra Oppositionens Side, og alt var forberedt, saa ved Flagtid Mandag Morgen, da Signalet fra Admiralskibet blev givet Kl. 8 Fm. til Hejsning af Flagene, gik paa de fleste i Havnen liggende Skibe ikke det tyske Orlogsflag, men et rødt Flag tilvejs, idet samtidig et mægtigt Tog af Demonstranter dels fra Kasernen i Wik, dels Arbejderne fra Værfterne indfandt sig og sluttede sig til Besætningernes Jubelraab. De overraskede Officerer blev skubbet til Side, rendt over Ende eller fængslet og fandt sig med tilsyneladende sløv Ligegyldighed i de indtraadte Facta. Mangen fædrelandskærlig Tysker har senere med nogen Ret kundet spørge: Hvor Faneden var henne? og hvor alle de Officerer var, der saa

ofte personlig havde lovet Kejseren Troskab til Døden? Kejseren stod jo dog dengang endnu i Spidsen for det tyske Rige, og intet andet Sted var Mytteriet gaaet saa vidt som her?

Det eneste Sted hvor Officererne forsvarede deres Flag var ombord paa »König«, et Skib som for Resten var berygtet for sin slette Besætning, tre Gange var hele Besætningen taget i Land, ikklædt »feldgrau Uniform« og sendt til Flandern. »König« laa ved Kaj, og Chefen: Kapitän Weniger, Næstkommanderende: Kapitän Heinemann og Leutnant Zeuker forsvarede med Revolver i Haanden Orlogsflaget, indtil de sank sammen, truffet af en Salve fra de paa Kajen forsamlede Demonstranter. Det var de eneste Officerer, der satte Livet ind for at forsvare deres Flag.

I alt det Virvar og Uro, der nu fulgte, saa flere Skibe, deriblandt især Torpedo- og U-baade, som ikke vilde slutte sig til Oprørerne, Lejlighed til simpelthen at lette og staa til Søs, trods at Kystforterne, der ogsaa var overgaaet til Oprørerne, aabnede Ilden mod dem.

Nogle af disse Fartøjer maatte før eller senere løbe ind til Østersøhavnene, hvor de saa blev desarmeret, andre søgte Tilflugt i neutrale, særlig svenske Havne, hvor de hellere lod sig internere end hejse det røde Flag.

Saa vel Oprørerne som Stationschefen forsøgte at komme i Forbindelse med Berlin for at indhente Ordre, og den senere saa bekendte Reichswehrminister Noske blev sendt af Sted for at hjælpe med ved Forhandlingerne. De berømte Wandsbecker Husarer fra Hamborg blev fra den anden Side sendt mod Kiel, men maatte vende om med uforrettet Sag, og Stationschefen, der havde faaet Ordre fra Berlin til at undgaa Blodsudgydelse, og iøvrigt indsaa Situationens Haabløshed, meddelte Kl. 2 Em., at han var beredt til at forhandle med Oprørernes Tillidsmænd, det vil egentlig sige: Revolutionen havde sejret.

Om Aftenen kom saa Statssekretær Hausmann og

Noske og forhandlede hele Natten igennem med Stationschefen med Stab paa den ene Side og Tillidsmændene paa den anden. At Forhandlingerne var alvorlige fremgik af, at Noske hen paa Morgenstunden maatte telegrafere til Scheidemann, at Stillingen var meget alvorlig, de Revolutionæres Fordringer var for store.

Tirsdag var Udskejelsernes Dag; det Rygte løb nemlig gennem Kiel, at Officererne skød fra Husenes Vinduer, og dette gav Anledning til en ganske planløs Skyden overalt i Gaderne og rettet paa hvad som helst. De døde var imidlertid ikke alle mest at beklage. Hvor en Officer blev fundet, blev han mishandlet, Distinktionerne afrevet og som oftest blev han fængslet. En af de bekendteste Undervandsbaadschefer, der tidligere havde badet sig i Popularitetens Sol, fik sin Orden »Pour le mérite« revet af Halsen og tvunget til at staa ved en Gadekrydsning ved Siden af en drukken Matros, der var smykket med denne Orden og med ikke mindre end 8 røvede Officersdolke.

Onsdag, Revolutionens 4. Dag, var en kritisk Dag, og Kiel stod endnu alene med sin Revolution, Noske, Staben og Tillidsmændene kæmpede stadig. Da kom Efterretningen om Uroen fra andre Byer; fra Bremen kom Melding, at Transportførerne for de arresterede Besætninger fra »Thüringen« og »Helgoland« ikke længere havde kunnet holde Transporten samlet, men at Vagten og de arresterede havde gjort fælles Sag og besat Bremen, en Haandfuld »Kielere« havde samtidig sat sig i Besiddelse af Hamborg o. s. v. og Revolutionen havde overalt sejret. Noske blev derpaa udnævnt til Gouvernør over Kiel og hermed overtog Revolutionens Mænd al Ledelse i Kiel.

I Wilhelmshaven havde lige fra Tumulterne d. 30. Oktober og til Onsdag d. 6. November hersket forholdsvis Ro. Skønt de fleste Officerer havde hørt om Kiel, slog man sig til Taals med, at Tilfældet vel blev

isoleret og ikke naede til Wilhelmshaven, og iøvrigt maatte Flaadeledelsen om at træffe Forholdsregler til at forhindre nye Uroligheder. Tirsdag vidste dog enhver i Byen, at det maatte komme til Udløsning snart, og denne udeblev ej heller. Spændingen var stor og om Morgenen d. 6. November gik det løs, idet et Par hundrede Soldater og Matroser nærmede sig Kasernen, hvis Porte var lukkede og paa hvis Plads Maskingeværer i Løbet af Natten var blevet udstillet. Saasnart Hoben saa Posterne, blev der gjort Holdt og nogle yngre Soldater blev sendt frem for at forsøge at klatre over Muren, medens de andre holdt sig afventende tilbage, — nogle Minutter forløb i Spænding og lidt efter aabnedes Kaserneportene, og Mængden strømmede ind, overmandede og afvæbnede de faa Poster, der ikke vilde slutte sig til dem, og opfordrede Stationschefen til Forhandling, en Fordring han straks gik ind paa. — Imedens forsamledes alle Demonstranterne fra de forskellige Kaserner og Skibe til et Kæmpedemonstrationstog igennem Byen; i Spidsen marcherede 2den Matrosdivisions saa velbekendte Musikkorps og takket være Militærbestyrelsen var Toget rigelig forsynet med røde Faner. (Svingen med røde Flag var tidligere Tegnet paa Flyverangreb).

Først befriedes alle fra Militærfængslerne, dernæst valgte man »Arbejder- og Soldaterraad» efter ægte russisk Mønster, og Forhandlingerne med Stationschefen begyndte. Under disse Forhandlinger var nogle steget op paa Kasernens Flagtaarn, hvorfra under hele Krigen Orlogsflaget stadig havde vajet, strøg dette og højste i Stedet Raadsrepublikkens røde Fane, alt under Folkets endeløse Bifald. Til Tegn paa, at man tilhørte Revolutionen, bar man kun sit Huebaand med Vranken ud og paa alle de i Havnen liggende større Skibe ombyttedes Orlogsflaget med det røde Flag. Kun fra nogle Smaafartøjer og Flagskibet »Baden», hvor ombord Flaadechefen havde opfordret alle tro Officerer, Underofficerer og Besætninger til at begive

sig, vagede endnu det kejserlige tyske Orlogsflag. — Da Forhandlingerne var tilendebragte afsattes Stationschefen, »Arbejder- og Soldaterraadet» traadte i hans Sted, og man valgte »Kammerat» Kuhnt, en ganske simpel Arbejdsmand, til Præsident for Oldenburg og Wilhelmshaven! — Om Forhandlingerne udkom et Flyveblad med følgende Indhold:

»Der er i disse alvorlige Tider imellem os Kammerater indtraadt en Misstemning, som er kommet offentligt til Udbrud, en Misstemning fremkaldt af de Forholdsregler, man fra ledende Sted har truffet, Forholdsregler som dog beroede paa fejle Forudsætninger. Opstillingen af Maskingeværer paa Kasernepladsen om Natten, har faaet Bægeret til at flyde over og fremkaldt Ønsket om at forebringe Stationschefen vore berettigede Klager og Fordringer ved en imponant Tilkendegivelse. At Tilkendegivelsen er forløbet i denne Aand skylder vi Marinemandskabets fabelagtige Beslutsomhed og Koldblodighed. Uden nogen som helst Udskejelse, med en Ro, som ikke kunde bevares paa en bedre Maade, er Tilkendegivelsen forløbet. Eders med Tillid forsynede Opmand har forebragt Eders Ønsker for Stationschefen. Disse er, saavidt det stod til ham, blevet bevilliget, nemlig:

- »1) Indsættelsen af en Tillidskommité, bestaaende af 3 Personer fra hvert Kompagni, som igen skal vælge en Opmand af deres Midte. Ønsker kan forebringes denne Kommission.
- »2) Militær, som ikke har Station i Wilhelmshaven, skal straks fjærnnes fra Byen, henholdsvis skal Udskejelser af saadanne forhindres.
- »3) Hilspligten indenfor Byens Grænser afskaffes.
- »4) De Folk der sidder i Undersøgelsesarrest og andre Arrestanter, der paa Grund af de sidste politiske Tilfælde i Flaaden og Garnisonen er blevet arresteret, henholdsvis straffet p. Gr. af mindre Disciplinarfor-

- »seelser, skal straks sættes paa fri Fod, selvfølgelig
- »undtagen Forbrydelser, hvorved man mister sin Ære.
- »5) Der skal drages Omsorg for lige Forplejning af Of-
- »ficere og Mandskab.
- »6) Alle Delegerede og Arbejderdelegationer har Adgang
- »til Fæstningen uden Pastvang.
- »7) Der skal straks drages Omsorg for Ophævelsen af
- »Brevcensur.
- »8) Punkterne 3, 5, 6, og 7 oversendes straks telegrafisk
- »til Berlin til snarlig Foranstaltning.

»Kammerater! Efter at Stationschefen ved sin Tiltro
»til os har bidraget sit til Tilkendegivelsens fredelige Ud-
»gang, paalægger vi Eder indtrængende at bevare den
»tidligere Ro og Beslutsomhed for at forhindre unyttige
»Blodsudgydelser. Der er i Sandhed udgydt nok Blod
»til at noget saadant maa undgaas i denne tunge Tid.
»Sørg frem for alt for at Ophidsere og Agitatorer, som
»intet har at gøre med vore Sager, bliver uskadelliggjorte.
»Vi opfordrer vore Kammerater til at passe vor Tjeneste
»som hidtil og sørge for Ro og Orden, betænk at hele
»Tysklands Befolknings Øjne nu er rettede mod os. Til
»Opretholdelsen af Ordenen vil Patrouiller, kendelig paa
»et hvidt Bind, aspatrouillere Gaderne, og disses Befal-
»linger skal ubetinget lystres.

»I vor Interesse og paa Opmændenes Ønske er Ud-
»skænkningen af Spiritus foreløbig forbudt i alle Lokaler.

»Tillidskomitéen«.

Dette lød meget tillidsvækkende, og et er sikkert, at til Excesser som i Kiel kom det ikke, Afrivning af Officerernes Distinktioner fandt heller ikke Sted, og dersom nogen ikke vilde hejse det røde Flag, naa godt, dem om det!, og medens alle de større Skibe »strejkede«, gik hele Landtjenesten i sin gamle Gænge, selv Officererne fik deres Gage udbetalt, og hvis man havde Lyst til at

gaa paa Patrouille eller Minesøgning, var det ogsaa tilladt Liebhave! Helt sikker har A.- og S.-Raadet dog vel ikke følt sig, thi med korte Mellemlum blev følgende Meldinger bekendtgjort.

»De engelske Torpedobaade har hejst det røde Flag og har indledet Forhandlinger med vore Baade«, eller Radiomelding fra Vestfronten som: »Den franske Armé har valgt Soldaterraad«, alt for at holde Modet oppe blandt Oprørerne, en Fejltagelse man dog paa en ubehagelig Maade blev belært om, idet der en Aften blev meldt Flyverangreb, og en anden Dag, Lørdag d. 9. November 1918, kom Melding om, at fjendtlige Flaadestyrker nærmede sig Ems, og der blev slaaet Allarm.

Af hele den engang saa mægtige tyske Flaade kunde dog kun Krydseren »Königsberg« og »Cöln« med Jageren »B 98« og 2den Torpedobaadshalvflottille under Kommando af Kapitan Harder, stilles paa Benene, plus den lille Krydser »Graudenz« og nogle U-baade.

Det var alt, hvad der kunde klargøres, og det sidste Foretagende som paatænkte fra en tysk Flaadebasis i Verdenskrigen af den engang saa stolte kejserlige Marine, de andre Skibe var ikke til at formaa til at gaa ud, skønt de fjendtlige Styrker var rapporteret af Marineflyvere paa Borkum, tæt under Kysten, og det skønt Besætningerne havde forpligtet sig til Forsvar af egne Kyster. Til Held for Tyskerne kom de udsendte tyske Fartøjer ikke i Føling med Fjenden, der sandsynligvis efter Kastning af nogle Miner er vendt tilbage og — alt imedens kørte den nye Præsident for Oldenburg og Wilhelmshaven, Genosse Kuhnt, rundt i en stor Automobil og lod, naar han med Ekstratog kørte fra Wilhelmshaven til Oldenburg, opstille Æresvagter med Musikkorps, alt efter ægte gammelt altsk Mønster. — At Feldwebellieutenanten vægrede sig ved at kommandere Vagten gjorde intet Skaar i Glæden, saa lod man en Overmatros straks træde i hans Sted. —

Lørdag bekendtgjortes Kejsereens Abdicering, og om Søndagen var der derfor en mægtig Revu med Udsendinge fra alle Troppaafdelinger, kun førtes røde Faner i Stedet for de gamle. Dagen sluttede med Taler og Fest for Republikken. Midt i Glæden fremkom imidlertid gennem Ekstraudgaver af »Wilhelmsburger Zeitungen« Meddelelsen om de for Tyskland saa ydmygende Vaabenstilstandsbetingelser. Forbavselsen var almindelig, thi Førerne havde jo fortalt, at Frankrig og England gjorde præcis det samme som de! og nu dette! hvad var det? Forbavselsen vendte sig snart til Raseri mod Opmændene, der som sidste Redning greb til det radikale Middel at fængsle de 2 Redaktører for »Wilhelmsburger Zeitung« og meddelte, at Bekendtgørelsen af Vaabenstilstandsbetingelserne var fabrikeret af Revolutionens Modstandere, og Folket beroligede sig igen og festede foreløbig videre.

Dette var i kortere Træk Beskrivelsen af Marine-mytterierne, som indirekte gav Anledning til Tysklands Fald, thi vel overskred den tyske Vaabenstilstandskommission den franske Forpostlinie ved Clairfontaine allerede d. 7. November og rejste til St. Quentin for at forhandle om Fred, det var dog først efter at Marinerevolutionen kom til General Foch's Kendskab, at denne ikke forhandlede, men dikterede General von Winterfeld sine haarde Betingelser, og derfor kunde Entente-Pressen med Rette skrive de for den tyske Marine saa sønderknusende Ord: »I det erobrede Strassburg, maa der rejses et Mindesmærke for den tyske Marine, thi den muliggjorde os først Tysklands totale Besejring, den stødte nemlig Dolken i Ryggen paa den kæmpende tyske Armé!«

Beskæftiger man sig med den Opgave at udrede Aarsagen til dette den tyske Marines Sammenbrud, stiller man sig uvilkaarlig det Spørgsmaal, hvor det var muligt,

at den Flaade, der ved Krigens Udbrud havde staaet Maal med alt hvad Verdens andre Mariner kunde byde paa, at denne Marine, der dog, alle Opfattelser om Nordøslaget til Trods, med saa megen Bravour kæmpede med i Verdenshistoriens største Søslag i Løbet af kun 2 Aar — især hvad Storkampskibene angaar — lod sin Moral og Mandstugt dale og det i en Grad, der førte til Katastrofen i November 1918? Ved Undersøgelsen heraf, selv efter med Kritik at have gennemgaaet mange af de ofte noget ubeherskede Angreb paa Tysklands Regering, maa man forbavses over hvor meget, der har været at slaa løs paa for alle de utilfredse Penne, der nu efter Revolutionen var sluppet fri, og man kan ikke frigøre sig for den Tanke eller det Spørgsmaal, hvad der var blevet af Tysklands Modstandere, dersom »Der Kaiser«, Die oberste Heeresleitung«, »Reichsmarineamt« og Politikerne havde været lige saa enige, som de nu tilsyneladende har været uenige.!

For at lade Kaptajn Persius' noget stærke og til Tider tilsyneladende ligefrem næsten personlige Angreb paa Kejseren og Admiral Tirpitz ligge og kun beskæftige sig med andre mere moderate Skribenter, vil man ogsaa i denne mere loyale Lejr finde stærke og vel funderede Angreb, Angreb som dog ogsaa er saa meget lettere at føre, idet den angrebne Part, naar det drejer sig om Kejseren personlig, ikke vil eller kan se sig i Stand til at levere noget Forsvar, for et Eksempel i en Brochure, skrevet af Korvettenkaptajn Freiherr von Forstner, hvori denne igennem en længere Udvikling fører Skylden for Sammenbruddet lige til Kejseren selv, idet han hævder — belyst af talrige Eksempler, at Officererne ikke kunde haandhæve Diciplinen tilstrækkelig, idet Kejseren, der gerne vilde gøre sig populær blandt sine Matroser, konsekvent benaadede alle, der overhovedet kunde benaadets, hvert Aar paa sin Fødselsdag, og Folkene vidste dette og regnede sikkert med det, saaledes at Udeblivelser fra

Orlov, Landlov, Diciplinærforseelser o. s. v. ja selv Tyverier virkelig allerede et Par Maaneder før d. 27. Januar tog til i en Grad, som besværliggjorde Officerernes Arbejde i høj Grad, og uden at være en Tilhænger af ideelige og særlig strænge Straffe, mener Forfatteren — og det vel med nogen Ret — at Diciplinen blev undergravet, og Revolutionen derved fik Næring, naar f. Ex. en Faneflygtig, en Desertør, der tilhørte Besætningen ombord paa det Skib, hvor Forfatteren var Chef, kun fik en Maanedes Fængselsstraf, fordi han tilfældig blev paagrebet og dømt i December Maaned og senere — en Maaned efter — benaadet paa Kejserens Fødselsdag. Ved dette regelmæssige Amnesti, som dog vel ogsaa var vedligeholdt til Afhjælpning af Mandskabsmangel, skabtes en Mistillid og Ringeagt for Straffe og dette hævdedes at have været Roden til alt Ondt og skrive sig fra et fejlslagent Forsøg fra Kejserens Side paa at skabe sig Popularitet i Marinen, noget, som han egentlig ikke besad, især ikke i Officerskredsene.

Talrige er de Anekdoter, der verserer om Kejseren, og man kan maaske ogsaa forstaa, at naar de af Kejseren saa meget yndede Flaadeparader ligefrem førte til Ødelæggelse af Materiellet, som da Kejser Karl af Østrig i Marts 1918 skulde se et saakaldt «Kampbillede» ved Helgoland, hvor den tyske Flaade skulde vise Østrigs Kejser, hvad den formaaede, og delt i 2 Partier indhyllt i Røgen fra talrige løse Skud, nærmede de sig hinanden med det Resultat, at to af de nyeste Kampskibe «Grosser Kurfürst» og «Kronprinz» vædrede hinanden, førte det med sig, at Kejserens Popularitet just ikke steg i Søofficerskredse ved saadanne Parader, hvis Nytte ogsaa kunde synes noget problematisk midt i Krigstid.

Forbigaaende Angrebene paa den øverste Flaadeførelse, — deriblandt især Admiral Tirpitz —, som forudsættes for almen kendte, vil jeg løseligt her omtale de Angreb som tilsyneladende ofte med Grund er ført mod

de tyske Søofficerer, der beskyldes for, ikke alene ved Passivitet saa godt som intet at have gjort for at værgе den sig saa truende nærmende Fare, — allerede i For-sommeren 1917 kom det til de første store Uroligheder i Marinen, som dog blev dæmpet med haard Haand og egentlig kun medførte en ringe Forbedring af Mandskabets Kost, ellers fortsattes alt som hidtil —, men ogsaa bebrejdede Officererne at havde sympatiseret med Revolutionen, idet de færreste løftede en Haand til Forsvar af Flaget, dengang Oprørerne forlangte det røde Flag hejst, intetsteds stillede Officererne sig med Vaaben i Haand hindrende i Vejen, og i hele Tyskland var der dengang ikke et Dusin, af alle de Tusinder af Mænd, der igennem mange Aar havde nydt de Forrettigheder, det medførte at tilhøre tyske Officers-Familier, ikke et Dusin Officerer, blevet slaaet ihjel fra det gamle Regimente, ja det er ogsaa — som en bedrøvet tysk Officer skriver — sværere i Ulykken at værgе for sin Troskab end i Fredens Tider at tømme et Glas Champagne paa S. M.'s Kejserens Vell

At »Aanden« i tyske Søofficerskredse allerede paa et tidligere Tidspunkt var begyndt at forringes, tyder meget paa, bl. a. har Kejseren aabenbart tydelig set dette, thi allerede i 1915 udkom en allerhøjeste — strængt fortrolig — Kabinetsordre af følgende Indhold:

»Det store Hovedkvarter 7/9 1915.

»Tjenstlige Meldinger og personlige Ytringer, som »er kommet mig for Øre, har vist mig, at der i min »Marine hersker ofte urigtige og mig til Forstemmelse »bringende Opfattelser af Marinens hele Stilling i denne »Krig.

»Selv om ogsaa min Beklagelse heraf bliver ophæ- »vet ved Glæden over Marinens fortræffelige Ydelser, saa »maa jeg dog rette den Henstilling til Officerskorpset »overalt at holde Pligtopfyldelsens herlige Fane højt.

»For dette Formaal maa Officererne yde den videst-
»gaaende Tilbageholdenhed, dersom de ikke ønsker at
»skade de Undergivnes Aand og derigennem være med-
»skyldig i disse nærmest forbryderiske Rygter og For-
»drejelser af Sandheden, og maa jeg tilbagevise det som
»en stor militær Fejl, naar der indenfor Officerskorpset
»har gjort sig en saa skarp Kritik gældende af den øver-
»ste Hærledelse, en Kritik, som desværre gennem de
»saa ofte for Sandhed tagne Indiscretioner, ogsaa virker
»forgiftende paa hele Marinen.

»Jeg forlanger derfor først og fremmest den pligt-
»mæssige Underkastelse under min Villie som den øver-
»ste Krigsherre og som den der bærer det tunge Ansvar
»for Rigets Fremtid.»

»sign. / *Wilhelm II R.*

Forholdet mellem Officererne indbyrdes kan heller ikke siges at have været, som det burde have været, svære Rivninger fandt Sted mellem Reserveofficerer, Dæksofficerer, Marineingeniører og Søofficerer, særlig gjaldt det øjensynlig for de tyske Marineingeniører at opnaa fuldstændig selskabelig Ligestilling med Søofficererne, og man enedes derfor ligefrem om et Program med følgende 5 Punkter, som blev indsendt til Kejseren i det store Hovedkvarter til Afgørelse nemlig:

- 1) Udvidelse af det for Søofficerskorpset gældende Foresatsforhold til Ingeniørkorpset, saaledes at dette skulde være gensidigt mellem de 2 Korps.
- 2) Forhøjelsen af den militære Rang for Ingeniørkorpset til Viceadmiralsrang.
- 3) Skabelsen af et særligt Personaldepartement for Ingeniørkorpset.
- 4) Fastsættelsen af en særlig Æresret for Ingeniørerne.
- 5) Indførelsen af, at Tilladelsen for Giftermaals Indgaa-

else skulde indhentes hos H. M. Kejseren ogsaa for Ingeniørkorpset.

At al denne indbyrdes Splid ikke var gavnlig for Besætningerne er let at indse, naar dertil kom, at de store Skibe mere og mere blev affolkede for erfarne subalterne Officerer, saaledes at Springet fra Vagtchefer til Chef og Næstkommanderende i Alder var uforholdsmæssig stort, kan man forstaa, at Misfornøjelsen med Tjenesten paa de store Skibe bredte sig fra Officerer til Mandskab. Manglen paa erfarne Divisionsofficerer paa Kampskibene gjorde sig ogsaa særlig stærkt gældende, thi Ansøgningerne om Udkommando med Torpedo- og Ubaadene var talrige, og Afgangen til disse var stor, idet disse behøvede mange Officerer og selv om alle ikke opnaaede at nedskyde de for »Pour le mérite« nødvendige 250 000 Ts., frembød Livet — som overalt — og vel især her for den tyske Flaade, saavel for Officererne som Menige paa de mindre Fartøjer, særdeles store Fordele fremfor det om Bord paa de store Skibe, der laa stille i Wilhelmshaven og Kiel, kun af og til afbrudt af et Øvelsestogt til Østersøen.

Den tyske Flaadeledelse er ogsaa her blevet angrebet, thi ikke een tysk Dækofficer er avanceret videre under Krigen, skønt han maaske kunde passe sin Tjeneste med større Dygtighed end den pur unge Løjtnant lige kommet fra en ofte utilstrækkelig krigsmæssig Uddannelse, medens saavel den engelske som den amerikanske Marine allerede paa et tidligt Tidspunkt af Krigen havde brudt med dette Princip og lod Dækofficerer avancere under Hensyn til deres Speciale. —

Medens de førnævnte tyske Brochureskribenter var og til Dels er travlt beskæftiget med at udrede disse forskellige Grunde, som jo sikkert alle har hjulpet med til at vælte den hældende Vogn, saa er det dog maaske

retfærdigst ligeoverfor den tyske Marine at sige, at den ikke har været Arnestedet for Revolutionen, at Omvæltningen ikke udgik fra selve Marinen, men udefra blev indpodet i denne, idet denne som et godt Redskab blev benyttet til at følge andre Formaal.

Det tyske Socialdemokrati havde nemlig disponeret og arbejdet godt for deres Sag og indrømmet det offentlig, og man kan se hvilket Kæmpearbejde, der har været gjort i en Artikel i »Tägliche Rundschau« af 15/12 1918, hvor der under Overskriften: »Hvorledes Revolutionen blev forberedt« stod følgende Artikel: »I en Forsamling af Arbejder og Soldater Raadet i Magdeburg fortalte Føreren for de uafhængige, Exekutivmedlem Vater følgende: »For os er Revolutionen ikke kommet overraskende, siden d. 25. Januar i Aar har vi arbejdet systematisk for Omvæltningen. Arbejdet var vanskeligt og tillige farefuldt, vi har betalt det med mange Aars Tugthus og Fangenskab. Partiet havde indset, at de store Strejker ikke førte til Revolution, der maatte derfor betrædes andre Veje. Arbejdet har lønnet sig. Vi har foranlediget at vore Folk, som gik til Fronten foretog Faneflugt, disse Faneflygtige har vi igen organiseret og udstyret med falske Pas og Penge og forsynet med Flyveblade uden Underskrift. Vi har sendt disse Folk ud i alle Himmelsretninger, hovedsagelig igen tilbage til Fronten for at skulle bearbejde Frontsoldaterne og gøre Fronten mør. Disse har formaaet Soldaterne til at overgive sig og saaledes har Sammenbrudet langsomt men sikkert fuldført sig.«

At Marinen fremfor Arméen var den, der først faldt fra, kan ikke undre, naar den blev bearbejdet saa systematisk, thi at Revolutioner ofte først kommer til Udbrud i Mariner er en historisk Kendsgærning, man behøver blot at pege paa Rusland og Portugal. Grunden hertil

maa vel søges bl. a. i følgende: at Sømanden er mere modtagelig for ydre lokkende Fristelser end Soldaten med sin strengere Diciplin. Sømanden lærer ogsaa i Verden saa meget om andre Landes Indretninger m. m. at disse synes ham lokkende imod de hjemlige Forhold, saa han ikke ser de førstes Skyggesider mod de andres Fordele.

Endvidere frembyder Koncentrationen af en Flaade i faa Havne en ideel Tumleplads for Agitatorer i Modsætning til den i mange hundrede spredte Garnisoner værende Hær. Dertil kom yderligere, at Kiels og Wilhelmshavens Værftarbejdere bestod egentlig af Tysklands mest røde Socialister, og da disse havde megen og let Forbindelse med de i Havnen liggende Skibe, bestod der en livlig Forbindelse med Besætningerne paa disse.

Til Slut kan nævnes, at selve Flaadens Uvirksomhed, samt den ensformige Patrouille og Vagtjeneste gav Matroser god Tid til at studere de medgivne Flyveblade, hvorimod Soldaten i Skyttegraven mere blev holdt i Aande.

Den bedste Jordbund for Revolutionens Mænd var altsaa at finde i Marinen, og Resultatet paa Undersøgelsen bliver da — som allerede nævnt — for at yde den tyske Marine Retfærdighed i dette Spørgsmaal, at Revolutionen næppe udgik fra Marinen selv, men udefra blev tilført denne. —

Gaar man da et Skridt videre og spørger om den tyske Flaade atter vil faa en Fremtid, kan vel de færreste være i Stand til at give et fyldestgørende Svar, men et er sikkert, at Haabet lever stadig, og at den Aand, som den tyske Marine besad i 1914 og ved Skagerakslaget, og som den maaske for en Tid havde mistet, dog alt til Trods bor hos mangen Tysker, og mange forenes i Haabet om at der atter vil komme en Fremtid for den tyske Marine. Slutningslinierne (som jeg skal anføre i

Originalsproget) af en Artikel i »Illustrierter Flotten-Kalender 1920« vidner tydeligt herom nemlig:

- Aus manchen treuen deutschen Herzen steigt die
- Bitte, dass der grosse Admiral dort droben uns wieder
- Kraft verleihen wolle, unsre alte schwarz-weiss-rote
- Flagge hochhalten zu können und uns wieder zum
- Siege über unsere Feinde führen wird!•

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Af Kaptajn K. E. Ackermann.

Den tyske Undervandsbaadskrig.
(Uddrag af «Times» af 24. Februar 1920).

Den ulndskrænkede U-Baadskrig paabegyndtes den 1. Februar 1917 af den tyske Flaadeledelse i den Antagelse, at England dermed i Løbet af $\frac{1}{2}$ Aar vilde blive tvunget i Knæ.

Aarsagerne til og Virkningerne af denne Politiks Fejlslag blev fornylig undersøgt af en parlamentarisk Undersøgelseskommission i Berlin, fra hvis Moder de officielle, stenografiske Referater af Vidneafhøringen kaster nyt Lys over denne Phase af Verdenskrigen.

Admiral Capelle udtalte for Kommissionen, at den tyske Admiralstab alt i alt havde sluttet Kontrakter om Bygning af 810 U-Baade (heri indbefattet alle Kontrakter baade før og under Krigen). Af dette samlede Antal havde Admiral Tirpitz bestilt 45 forinden Krigen og 186 under Krigen, medens Admiral Capelle selv havde bestilt 579. Den virkelige Placering af U-Baadsordrer i hans Embedstid var følgende:

90 i Løbet af de sidste 9 Maaneder af 1916.

269 i 1917.

220 i Løbet af de første 9 Maaneder af 1918.

U-Baadstonnagen, som var til Disposition, androg (i Henhold til en anden Eksperts Udtalelser) pr. Mand under Admiral Tirpitz 4000 Tons og under Admiral Capelle 14,000 Tons.

Kommissionen var særlig interesseret i at faa oplyst, hvorfor Undervandsbaadsbygningen ikke var blevet fremskyndet i de 9 å 10 sidste Maaneder umiddelbart forinden Erklæringen om den ulndskrænkede U-Baadskrig i Februar 1917.

Admiral Capelle fremførte, at for det første var den kejserlige Regerings Politik i 1916 hovedsagelig af aftenende Karakter, for det andet, at den vigtige Opgave at reparere Flaaden efter Jyllands-Slaget lagde et haardt Pres paa Skibsværfterne, og for det tredje, at Englændernes udstrakte Udlægning af Miner i Nordsøen 1916 gjorde Bygningen af et stort Antal Minestrygningsfartøjer yderst nødvendig.

Admiral Koch (tidligere Stabschef hos Admiral Holtzerdorff) fremlagde følgende officielle Data fra de første 9 Maaneder af den ulndskrænkede U-Baadskrig:

1917	Antal aktive U-Baade	Sænket Tonnage	U-Baades Tab
Februar . . .	103	781,500	2
Marts	121	885,000	6
April	124	1,091,000	2
Maj	128	869,000	7
Juni	131	1,016,000	3
Juli	130	811,000	7
August	123	808,000	4
September	132	872,000	9
Oktober . . .	134	874,000	9

Angaaende Spørgsmaalet om Antallet af *effektive* U-Baade opgav Admiral Capelle, at nedenstaaende Tal angav det højeste og det laveste Antal U-Baade til Søs:

1917	Minimum:	Maximum:
Februar	25	44
Marts	32	57
April	39	58
Maj	36	58
Juni	49	66

En af Admiral Capelle's Undervandsbaadseksperter, Captain Bartenbach, føjede hertil den Oplysning, at under de 19 Maanedes uindskrænkede U-Baadskrig havde Middeltallet af aktive U-Baade været 127 pr. Maaned, og i Middeltallet af U-Baade, som befandt sig til Søs, 47 pr. Maaned.

Den tidligere Marineminister erindrede om sin første Tale for Rigsdagens Budgetkommission den 28. Marts 1916, i hvilken han forklarede, at de afgørende U-Baades Omraader var den nordlige og sydlige Adgang til det Irske Hav og den vestlige Indgang til Kanalen.

Admiralstabens oprindelige Plan havde været at dele disse Farvande i 3 Patrouillefelter og at stationere een U-Baad permanent i hvert Felt. Erfaringen havde imidlertid vist (naar man ansætter Varigheden af hver Expedition til en Maaned), at omtrent $\frac{1}{3}$ af Tiden gik til Udrejsen, $\frac{1}{3}$ til Ophold paa Feltet og $\frac{1}{3}$ til Hjemrejsen. En stadig Turnus af tre Baade for hvert Felt maatte derfor opretholdes. Med Tillæg af yderligere to Baade pr. Felt af Hensyn til Dokning maatte der regnes med ialt 5 Baade pr. Felt.

Krigsførelsen. — Kommandoforhold.

Uddrag af Fieldmarchal, Lord French's Memoirer. Episode vedrørende Krigsministerens (Lord Kitchener's) Indblanding i Ledelsen

af den engelske Armé i Frankrig under Tilbageetoget efter Slaget ved Mons i 1914 (før Slaget ved Marne). — Det bemærkes til Orientering, at Lord French var af den Anskuelse, at de betydelige Tab ved General Smith-Dorrien's unyttige Modangreb (ved Le Cateau) maatte kræve en fortsat Tilbagegang endnu i nogen Tid, medens Franskmændene ønskede at standse og paany optage Kampen, hvilken Opfattelse deltes af Lord Kitchener, som i den Anledning rejste fra London til Paris.

Lord French skriver herom:

•Lord Kitchener ankom ved denne Lejlighed i Feltmarchalsuniform og anslog fra Samtalens Begyndelse Tonen som Øverstkommanderende samt tilkendegav som sin Hensigt at tage ud i Felten og inspicere Tropperne. Ved at høre dette fremsatte den britiske Gesandt (Sir Francis, nu Lord Bertie) straks de stærkeste Indvendinger herimod og udkastede et Telegram til det britiske Udenrigsministerium, hvori han klart og umiskendelig fremsatte sin Anskuelse i Sagen og anmodede om Instruktioner. Han viste derpaa dette Telegram til Lord Kitchener. Sidstnævnte spurgte mig da om min Mening, og jeg sagde, at min Anskuelse ganske samstemmede med Gesandten. Efter nogen Diskussion besluttede Ministeren at opgive sin Hensigt, og Telegrammet til Sir Edward Grey (Udenrigsministeren) blev ikke afsendt. I den derpaa følgende Samtale imellem os alle syntes Lord Kitchener at tage alvorlige Forbehold overfor visse Anskuelser, som jeg fremsatte, vedrørende Nødvendigheden af at overlade Ledelsen af Operationerne i Felten til de militære Chefer, som kommanderede i Felten. Han afbrød brat Diskussionen og beordrede mig til at ledsage ham ind i et andet Værelse til en privat Samtale.

Da vi var alene begyndte han med at udtale en skarp Misbilligelse af den Tone, jeg anslog. Efter dette sagde jeg ham min Mening rent ud. Jeg sagde, at Kommandoen over de britiske Stridskræfter i Frankrig var bleven mig betroet af Hans Majestæts Regering, at jeg alene var ansvarlig overfor Regeringen for hvad der hændte, og at min Autoritet paa fransk Territorium med Hensyn til den britiske Armé maatte være den øverste, indtil jeg lovlig blev suspenderet af den samme Myndighed, som havde paalagt mig dette Ansvar. Endvidere gjorde jeg opmærksom paa, at Lord Kitchener's Tilstedeværelse i Frankrig i Egenskab af Soldat ikke kunde andet end svække og præjudicere min Stilling overfor Franskmændene saavel som overfor mine egne Landsmænd. Jeg mindede ham om vor fælles Tjeneste sammen i Felten for ca. 13 Aar siden og sagde, at jeg meget værdsatte hans Raad og Assistance, hvilken jeg med Glæde vilde modtage som saadan, men at jeg ikke vilde finde mig

i nogen Indblanding i min udøvende Kommandomyndighed og Autoritet, saalænge Hans Majestæts Regering ønskede, jeg skulde beklæde min nuværende Stilling. Jeg troer, at han begyndte at forstaa min vanskelige Stilling, og sluttelig kom vi til en venskabelig Forstaaelse.

Vigtige Telegrammer og Meldinger blev nu bragt mig, og jeg sagde da til Lord Kitchener, at det var mig umuligt længere at være fraværende fra mit Hovedkvarter, hvortil jeg straks vendte tilbage saa hurtigt som muligt. Det vil være meget vanskeligt for enhver, der ikke er militær, at forstaa, hvor vidtrækkende og betydningsfuld denne Episode i Paris i Virkeligheden var. Hvis Tropernes Tillid til deres Fører rokkes i mindste Maade, eller hvis hans Indflydelse, Magt eller Autoritet svækkes ved noget Tegn paa Mistillid til hans Evne til at lede Operationerne — hvor svage Antydningerne paa en saadan Mistillid end maatte være — saa viser Virkningen sig øjeblikkelig gennem hele Arméen. Dette gælder i særlig Grad Tropper til hvilken der, som i den omhandlede Situation, stilledes store og haarde Krav med Hensyn til Udfoldelsen af Mod, Udholdenhed og, fremfor alt af Tillid til deres Førere. Endelig maatte den Virkning tages i Betragtning, som Sagen kunde have haft paa de franske Ministre og Generaler, som var til Stede og var Vidne til Lord Kitchener's tilsyneladende Tilkendegivelse af sin Ret til at udøve den en Øverstkommanderende i Felten tilkommende Magt og Myndighed. Lykkeligvis sluttede denne Episode paa en saadan Maade, at den ikke førte til en beklagelig Offentliggørelse. Lord Kitchener indsaa sin Fejltagelse og forlod Paris samme Aften.*

Til Belysning af, hvorledes Historien gentager sig selv, vil det formentlig være af Interesse at bringe i Erindring, hvad Napoleon udfaler i sine Memoirer om, hvorledes en Hærførers Kommandomyndighed bør opfattes:

•Dersom Napoleon havde udført sin Regerings Ordre, vilde Italien og Arméen have været fortabte. Ganske vist vilde han i saa Fald kun have adlydt højere Ordre, men han vilde ikkedestomindre have været skyldig. •

•En Øverstkommanderende kan ikke dækkes af en Ordre fra en Minister. •

1. •Enhver Øverstkommanderende, som gaar ind paa at udføre en Plan, som han finder slet og ødelæggende, er en Forbryder; han bør gøre Invendinger, gøre Forestillinger for at faa Planen ændret, eller om nødvendigt indgive sin Dimission hellere end at være Redskab for Arméens Tilintetgørelse; •

2. »Enhver Øverstkommanderende, som i Henhold til højere Ordre, leverer et Slag, til Trods for at han er sikker paa at tabe det, er en Forbryder;»

3. »En Øverstkommanderende er den øverste Officer i det militære Hierarchi, Ministeren eller Monarken udsteder Instruktioner, som den Øverstkommanderende samvittighedsfuldt skal tage til Rettesnor, men disse Instruktioner er aldrig militære Ordre og kræver ikke en passiv Lydighed;»

4. »Selv en militær Ordre kræver kun en passiv Lydighed, naar den gives af en militær Foresat, som befinder sig paa Stedet i det Øjeblik, han udsteder Ordren og derved har Kendskab til Situationen, som kan høre eventuelle Indvendinger og kan forklare Ordren for den, der skal udføre den.»

»Tourville angreb 80 engelske Skibe med 40; den franske Flaade blev tilintetgjort? Den Ordre Ludvig XIV udstedte kan ikke diskulpere Tourville; denne Ordre var ikke en militær Ordre, som krævede passiv Lydighed, denne Ordre var en Instruktion «

(Mémoires de Napoleon I. Tome II, Pag. 8—12).

Af saa at sige ganske tilsvarende Eksempel til Lord Kitcheners Optreden i 1914 kan for vort Vedkommende erindres om Krigsminister Lundbyes Ordre i 1864 vedrørende Fastholdelsen af Dannevirkestillingen (Instruksen af 19/1 1864 til General de Meza) og af Dybbølstillingen (Instruksen til General Gerlach). Om sidstnævnte udtalte Moltke i den tyske Generalstabsværk om 1864: »Spørgsmaalet om dette (Fastholdelsen af Dybbølstillingen) kunde opnaas uden at ofre Armeen, kunde imidlertid rettelig kun afgøres af dennes Fører. Alligevel indløb der den 11. April den bestemte Ordre fra Krigsministeren om at holde Dybbølstillingen til det yderste, den 13. gentog han Ordren skriftlig, den 15. telegrafisk.

(Der Deutsch-Danische Krieg 1864, I Pag. 48).

Saavidt vides har de franske Krigsministre (1914—1918), med Skræmmebilledelet fra 1870 (Krigsminister Palikao's Ordre til Mac Mahon for Sedan) for Øje, pinligt undgaaet at indblande sig i Ledelsen af Operationerne og har saaledes draget Erfaring af Historien. Desto mere ejendommeligt maa det forekomme, at Lord Kitchener (der iøvrigt deltog i Krigen 1870—71 som fransk Officer) ved Verdenskrigens Udbrud syntes ganske upaavirket af Historiens Erfaringer paa dette Omraade. Ifølge en fransk Udtalelse, skal Bismarck have fremsat følgende Paradox: »L'histoire nous apprend qu'elle n'enseigne rien».

Rettelser til foregaaende Hæfte:

(Scapa Flow-Affæren)

Side	191	Linie	22	fra	neden:	9	rettes	til	199				
-	-	-	18	—		9	—	-	199				
-	-	-	2	—		8—9	rettes	til	198—199				
-	192	-	3	fra	oven:	4	og	5	rettes	til	194	og	195
-	-	-	17	fra	neden:	4	rettes	til	194				
-	194	-	1	—		Klamme sættes foran for „Den første“							
-	195	-	5	fra	oven:	Klamme sættes efter „udelukket“ .							

Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916.

1ste Fase.

Af Kaptajn Augsburg.

Den engelske Flaadestyrkes Opmarsch.

Den 30. Maj 1916 stod Grand Fleet til Søs fra sine Baser (Scapa Flow, Rosyth og Cromarty) for at udføre et af sine med visse Mellemrum foretagne Krydstogter i Nordsøen (periodical sweeps).

I Følge den for Krydset givne Disposition skulde Viceadmiral Sir David Beatty med den ham underlagte Styrke (se Bilag Nr. 1, Side 283) løbe forud for Slagflaaden og den 31. Maj 1916 Kl. 2 Em. befinde sig paa $56^{\circ} 40'$ N. Br. og $5^{\circ} 00'$ Ø. Lgd. Herfra skulde Viceadmiralen styre Nordpaa for at møde Slagskibsflaaden, der, i Følge Meddelelse til ham inden Afgangen fra Rosyth, paa ovenanførte Tidspunkt vilde befinde sig paa $57^{\circ} 45'$ N. Br. og $4^{\circ} 15'$ Ø. Lgd. med Kurs mod Horns Rev Fyrskib.

Til det fastsatte Tidspunkt befandt Viceadmiralen sig paa $56^{\circ} 46'$ N. Br. og $4^{\circ} 00'$ Ø. Lgd., hvilket, for at bruge en dansk Betegnelse, er: Hanstholm Fyr i retv. N 81 O, Afstand 132 Sømil.

Herfra drejede Flaadestyrken til Kurs N. t. O., Fart $19,5$ Knob.

Formationen var Eskadrekølvandsorden:

Flaadeflagskibet »Lion» efterfulgt af 1ste Slagkrydsereskadre, med 2den Slagkrydsereskadre om Styrbord, 3 Streger foran for tværs, 3 Sømil Afstand, og 5te Slagskibseskadre om Bagbord, 5 Streger foran for tværs, 5 Sømil Afstand.

Mod eventuelle Undervandsbaadsangreb dækkedes:

»Lion» og 1ste Slagkrydsereskadre af: Den lette Krydser »Champion» (Flotillefører) og 10 Jagere af 13de Flotille;

2den Slagkrydsereskadre af: 6 Jagere af 9de og 10de Flotille (hørende til Harwichstyrken), og

5te Slagskibseskadre af: Den lette Krydser »Fearless» (Flotillefører) og 9 Jagere af 1ste Flotille.

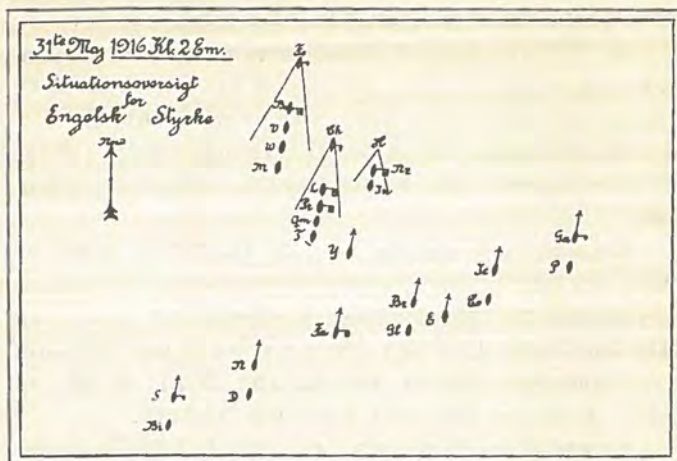
8 Sømil SSO for »Lion» dannede 1ste, 2den og 3die Lette Krydsereskadre en Observationskæde paa Linnien ONO—VSV med 5 Sømil Afstand mellem hver Krydsergruppe. Den lette Krydser »Yarmouth» af 3die Lette Krydsereskadre havde Post som Repetitor mellem »Lion» og Observationskæden, medens Flyvebaadsmoderskibet »Engadine» havde Post mellem de to lette Krydsere »Gloucester» og »Cordelia». (Se iøvrigt Skitse 1, Side 229).

Den tyske Flaadestyrkes Opmarsch.

Den 31. Maj 1916 stod Hochseeflotte til Søs fra Schillig Red (Indløbet til Jade) for at foretage et Fremstød Nordpaa i Nordsøen.

I Følge den givne Disposition skulde Viceadmiral v. Hipper med den ham underlagte Styrke (se Bilag Nr. 2, Side 285) lette Anker Kl. 2 Fm. og ude af Sigte af den danske Kyst gøre et Fremstød mod Skagerak, vise sig under den norske Kyst, medens det endnu var lyst, operere i Skagerak om Natten og den paafølgende Dag, den 1. Juni, atter støde til Hovedflaaden. Denne sidste skulde afgaa en halv Time efter Eklæreringsstyrken, altsaa Kl. 2³⁰ Fm. den 31. Maj, og følgende efter denne skulde den dække den under Operationerne i Skagerrak og optage den den 1. Juni om Morgenen.

Efter at være passeret Vesten om Helgoland og gennem den af Minestrygere dannede Gennemsejlings-



Forklaring til de i Skitse I anvendte Forkortelser.

Ba.	„Barham“.	Gl.	„Gloucester“.
Bi.	„Birmingham“.	H.	„Landrail“, „Laurel“,
Br.	„Birkenhead“.		„Moorsom“, „Morris“,
Ch.	„Champion“, „Nestor“,		„Turbulent“, „Terma-
	„Nomad“, „Narborough“,		gent“.
	„Obdurate“, „Petard“,	In.	„Indefatigable“.
	„Pelican“, „Nerissa“,	Ic.	„Inconstant“.
	„Onslow“, „Moresby“,	L.	„Lion“.
	„Nicator“.	M.	„Malaya“.
Co.	„Cordelia“.	N.	„Nottingham“.
D.	„Dublin“.	Nz.	„New Zealand“.
E.	„Engadine“.	P.	„Phaeton“.
Fa.	„Falmouth“.	Pr.	„Princess Royal“.
Fe.	„Fearless“, „Acheron“,	Qm.	„Queen Mary“.
	„Ariel“, „Attack“, „Hy-	S.	„Southampton“.
	dra“, „Badger“, „Gos-	T.	„Tiger“.
	hawk“, „Defender“, „Li-	V.	„Valiant“.
	zard“, „Lapwing“.	W.	„Warspite“.
Ga.	„Galatea“.	Y.	„Yarmouth“.

aabning i de engelske Minespæringer Vest for Amrum Banke, stod Eklæreringsstyrken ud i aaben Sø.

Kl. 2²⁰ Em. befandt Viceadmiralen sig paa 56° 54' N. Br. og 6° 03' Ø. Lgd. (Hanstholm Fyr i retv. N 81 O, Afstand 85 Sømil) med Kurs NNV, Fart 15 Knob.

Formationen for 1ste Eklæreringsgruppe (Slagkrydsereskadren) var Kølvandsorden, naturlig Orden, med:

Krydseren »Frankfurt« og 12te Halvflotille marcherende ret for;

Krydseren »Wiesbaden«, Flotillebaaden G 41 og 11te Halvflotille 4 Streger foran for tværs om Styrbord,

Krydseren »Pillau« og Jagerne B 97, B 98 og B 112 4 Streger foran for tværs om Bagbord,

Krydseren »Regensburg« og 3die Halvflotille tværs om Styrbord, og endelig

Krydseren »Elbing« samt Jagerne B 109, B 110 og B 111 tværs om Bagbord.

Afstande ubekendt.

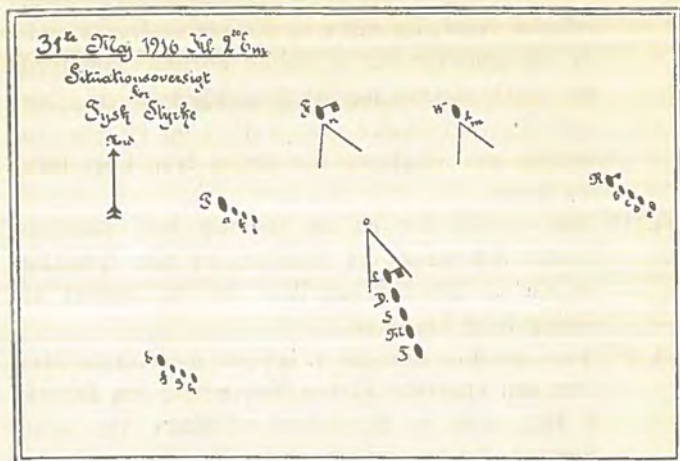
Mod eventuelle Undervandsbaadsangreb dækkedes Slagkrydserne yderligere af 9de Jagerflotille. (Se iøvrigt Skitse 2, Side 231).

Styrkernes gensidige Føling med hinanden.

(Se Bilag Nr. 4, Side 289).

Kl. 2²⁰ Em. Den første Melding om tyske Skibes Nærværelse modtog »Lion« Kl. 2²⁰ Em. fra »Galatea«, den østligste Krydser i Observationskæden, som kort forinden havde observeret 2 tyske Skibe i OSO, øjensynligt stoppede, i Færd med at visitere en neutral Damp.

Paa denne Melding drejede Admiral Beatty øjeblikkelig til SSO, Kurs paa Horns Rev Fyrskib, for at komme mellem Fjenden og hans Basis.



Forklaring til de i Skitse 2 anvendte Forkortelser.

D.	„Derfflinger“.	c.	G 102.
E.	„Elbing“.	d.	G 103.
F.	„Frankfurt“.	e.	G 104.
L.	„Lützow“.	f.	B 109.
M.	„Moltke“.	g.	B 110.
P.	„Pillau“.	h.	B 111.
R.	„Regensburg“.	i.	B 112.
S.	„Seydlitz“.	k.	B 97.
T.	„v. d. Tann“.	l.	G 41.
W.	„Wiesbaden“.	m.	11te Halvflotille.
a.	B 98.	n.	12te Halvflotille.
b.	G 101.	o.	9de Jagerflotille.

Samtidigt ændrede 1ste og 3die Lette Krydsereskadre ~~Kurs, og uden at afvente Ordre~~, spredte de sig Østefter for at danne Forpostkæde forud for Slagkrydserne og 5te Slagskibeskadre. 2den Lette Krydsereskadre satte Farten op og koncentrerede paa Slagkrydserne for at tage Post foran for disse.

Kl. 2²⁵ Em. indløb der en ny Melding fra »Galatea«, hvoraf det syntes at fremgaa, at den fjendtlige Styrke var betydelig og ikke blot en isoleret Afdeling lette Krydsere.

Kl. 2²⁸ Em. modtog Admiral v. Hipper den første Melding om engelske Skibes Nærværelse fra Jageren B 109, som af Krydseren »Elbing« var sendt Vestpaa for at undersøge en Damper og derved var blevet opmærksom paa Røgsøjler i Vest.

Paa denne Melding ændrede hele Eklæringsstyrken Kurs og gik Vest paa.

Kl. 2³⁵ Em. indberettede »Galatea«, at der var svær Røg som fra en Flaade i ONO, hvilken Indberetning kort efter suppleredes med en Meddelelse om, at Skibene var for Nordgaaende.

Denne sidste Melding overbeviste Admiral Beatty om, at den tyske Styrke var paa hans Bagbords Side og at det vilde være umuligt for den at runde Horns Rev uden at blive tvunget til Kamp og i Overensstemmelse hermed ændrede derfor Admiralen Kursen Østefter og senere NO imod Røgen.

Kl. 2⁴⁵ Em. Som Følge af »Galatea«s Indberetning Kl. 2²⁵ Em. gav Admiral Beatty Kl. 2⁴⁵ Em. »Engadine« Ordre til at sende en Flyvebaad op for at rekognoscere i NNO.

Kl. 3⁰⁵ Em. indberettede Krydseren »Elbing«, at 4 engelske Krydsere (1ste Lette Krydsereskadre) var i Sigte i Vest. Fra »Lützow« observeredes Nedslag

omkring »Elbing«, som heftigt besvarede Ilden og tvang den nærmeste Krydser (»Galathea«) til at søge NNV i.

Kl. 3⁰⁸ Em. var den fra »Engadine« opsendte Flyvebaad godt paa Vej. Som Følge af lavtgaaende Skyer maatte den flyve meget lavt og for at identificere 4 tyske lette Krydsere blev den tvunget til at gaa ned i en Højde af 275 Meter indenfor ca. 2700 Meters Afstand af dem og disse aabnede Ilden paa den med enhver Kanon, der kunde bære.

Kl. 3²⁰ Em. observeredes fra »Lützow« i Vest 2 Kolonner store Skibe med østlig Kurs.

Kl. 3³⁰ Em. Imidlertid havde de resterende 3 Skibe af 1ste Lette Krydsereskadre koncentreret paa deres Standerskib (»Galatea«) og Kl. 3³⁰ Em. kom de i Kamp paa lang Afstand med 2den Eklæreringsgruppe.

• Afstanden fra 1ste Eklæreringsgruppe til 1ste Lette Krydsereskadre var paa dette Tidspunkt ca. 18,000 Meter.

Kl. 3³⁰ Em. observerede 2den Lette Krydsereskadre de tyske Slagkrydsere i ONO og omtrent samtidigt modtoges Flyvebaadens 1ste Melding ombord i Flyvebaadsmotherskibet »Engadine«.

Kl. 3³⁰ Em. drejede Admiral Beatty til ONO, satte Farten op til 25 Knob og formerede Slaglinien, 2den Slagkrydsereskadre i Køl vandet paa 1ste Slagkrydsereskadre. Jagere af 9de og 13de Flotille tog Post foran for Linien.

5te Slagskibseskadre, som havde fulgt Slagkrydserflaadens Bevægelser, pejledes paa dette Tidspunkt i NNV i en Afstand af 9100 Meter.

Kl. 3³¹ Em. observeredes de 5 tyske Slagkrydsere fra »Lion«.

Omtrent samtidigt blev de 6, Kl. 3²⁰ Em. observerede, store, engelske Skibe ombord i

»Lützow« identificerede som 4 Skibe af »Lion«-Klassen og 2 Skibe af »Indefatigable«-Klassen.

- Kl. 3³³ Em. v. Hipper kaldte da den Nord for ham jagende 2den Eklæreringsgruppe tilbage og Kl. 3³⁸ Em. drejede han Styrbord over til SO-lig Kurs.
- Kl. 3³⁵ Em. havde 2den Lette Krydsereskadres Skibe indtaget Posten som Forpostkrydsere foran for Slagkrydserflaaden.

Samtidigt havde 3die Lette Krydsereskadre sluttet sig til 1ste Lette Krydsereskadre og samlede gik de nu frem paa østlig Kurs mod 2den Eklæreringsgruppe.

- Kl. 3³⁵ Em. modtog Admiral v. Scheer Melding fra Admiral v. Hipper om, at store Skibe var i Sigte.
- Kl. 3⁴⁰ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra Admiral Beatty om, at 5 fjendtlige Slagkrydsere og et Antal Jagere var i Sigte, ligesom han ogsaa fik Beattys Position at vide.
- Kl. 3⁴⁵ Em. modtog Admiral v. Scheer Melding fra Admiral v. Hipper om, at han var i Færd med at engagere 6 engelske Slagkrydsere paa SO-lig Kurs.
- Kl. 3⁴⁵ Em. drejede Beatty til OSO, hvilken Kurs konvergerede lidt mod Modstanderens Kurs. Af Hensyn til Røgen svingede Beatty Queuen ud til Bagbord.

Admiralen beretter, at paa dette Tidspunkt var Sigbarheden god, Solen i Ryggen paa den engelske Styrke og Vinden SO.

Fra tysk Side er Vejret af 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger« opgivet som værende sigtbart, Vind NV af Styrke 3, ringe Sø, men stærk Dønning, saa stærk, at de Slagkrydserne ledsagende Jagere havde vanskeligt ved at følge med.

- Kl. 3⁴⁵ Em. Til samme Tidspunkt, Kl. 3⁴⁵ Em., ændrede v. Hipper Kursen ind mod Modstanderen og svingede Queuen Styrbord ud.

Kampen mellem Flaadestyrkerne.

(Se Bilag Nr. 4, Side 289).

- Kl. 3⁴⁸ Em. begyndte Kampen paa en Afstand af ca. 15,000 Meter; begge Styrker aabnede praktisk talt Ilden paa samme Tid.
- Kl. 3⁵¹ Em. De tyske Skibes Ild var hurtig og nøjagtig, og allerede 3 Minutter efter Kampens Begyndelse blev »Lion« ramt 2 Gange.
- Kl. 3⁵⁴ Em. Afstanden mellem de kæmpende Skibslinier aftog hurtig. Kl. 3⁵⁴ Em. var den kun 11,500 Meter og Beatty ændrede derfor Kursen Sydefter for at forøge Afstanden og komme fri af det tyske Nedslagsbælte. Kort efter, Kl. 3⁵⁵ Em., ændrede v. Hipper ligeledes Kursen, men Øst i.
- ca. Kl. 4 Em. Ved 4-Tiden var det øjensynligt, at de tyske Skibe havde fundet den nøjagtige Afstand, eftersom deres Ild var meget hurtig og nøjagtig. »Lion«, »Tiger« og »Princess Royal« blev truffet adskillige Gange og Kl. 4 Em. blev Taget paa et af »Lion«s Kanontaarne skudt bort af en Granat.

For at forstyrre Modstanderens Ildledning ændrede Beatty derfor atter Kursen lidt i Syd.

- Kl. 4⁰² Em. blev »Indefatigable« truffet ude i Borde i Højde med øverste Dæk udfor agterste Kanontaarn af flere Granater, hørende til samme Salve, affyret af »v. d. Tann«. Der paafolgte en Eksplosion, sandsynligvis hidrørende fra et Magazin, og Skibet skar ud af Linien, synkende med Agterenden. Skibet blev atter truffet af en anden Salve, denne Gang i Forskibet, kæntrade over og sank.

Observatorer ombord i de engelske Skibe havde det Indtryk, at ogsaa den engelske Skydning var god paa dette Tidspunkt.

Kl. 4⁰⁵ Em. var Afstanden mellem de kæmpende Slagkrydsere ca. 18,000 Meter, og denne Afstand var den største Skudafstand for det svære tyske Skibsartilleri.

Kl. 4⁰⁸ Em. Imidlertid var det lykkedes 5te Slagskibeskadre at komme paa Skudafstand af de agterste Skibe i 1ste Eklæreringsgruppe og Kl. 4⁰⁸ Em. aabnede den Ilden paa en Afstand af ca. 18,000 Meter.

Dels som Følge af Røgen fra Skibene foran for de tyske Slagkrydsere, dels som Følge af, at Belysningen mod Øst var blevet mindre gunstig, var det vanskeligt ombord i 5te Slagskibeskadre at se Maalene og kun 2 Skibe var synlige ad Gangen.

Ikke desto mindre udtaler Admiral Scheer:

«Disse Skibe skød beundringsværdigt hurtigt og nøjagtigt, saa meget desto mere, da de næsten ikke blev beskudt, fordi de tyske Slagkrydsere var fuldt optagne af den engelske Slagkrydserflaade».

Det ser ud som om de to Modstandere paa dette Tidspunkt passerede gennem en tysk Undervandsbaads Patrouillefelt, thi Jageren «Landrail» af 9de Flotille, som gik paa Beattys Bagbords Side og forsøgte at tage Post foran for Linien, observerede et Periskop paa sin Bagbords Laaring og Krydseren «Nottingham» af 2den Lette Krydsereskadre indrapporterede ogsaa en Undervandsbaad tværs om Styrbord.

Kl. 4¹⁰ Em. var Skudafstanden ca. 20,000 Meter og for at formindske denne, ændrede først v. Hipper og 2 Minutter senere Beatty Kursen lidt ind mod Modstanderen.

Paa dette Tidspunkt var iøvrigt Situationen følgende med Hensyn til de lette Stridskræfter:

*Paa engelsk Side.***Krydserne.**

2den Lette Krydsereskadre havde Post som Forpostkrydsere foran for Slagkrydserflaaden.

1ste og 3die Lette Krydsereskadre marcherede ca. 6 Streger agten for tværs om Bagbord af 5te Slagskibseskadre.

Jagerne.

13de Jagerflotille: med Undtagelse af »Onslow» og »Moresby«, der var detacherede for at assistere »Engadine» med Flyvebaaden, forude om Styrbord af 1ste Slagkrydsereskadre.

9de Jagerflotille: »Lydiard» og »Landrail» paa Bagbords Side af Slagkrydserflaaden til Dækning mod Undervandsbaadsangreb. »Turbulent» og »Termagent» sammen med 13de Jagerflotille forude om Styrbord af 1ste Slagkrydsereskadre.

10de Jagerflotille: »Liberty» og »Laurel» paa Bagbords Side af Slagkrydserflaaden til Dækning mod Undervandsbaadsangreb. »Morris» og »Moor-som» sammen med 13de Jagerflotille forude om Styrbord af 1ste Slagkrydsereskadre.

1ste Jagerflotille: ved 5te Slagskibseskadre.

*Paa tysk Side.***Krydserne.**

2den Eklæringsgruppe med Undtagelse af »Regensburg«, der gik tværs om Bagbord af »Lüt-zow«, marcherede ca. 12,000 Meter 4 Streger agten for tværs om Bagbord af 1ste Eklæringsgruppe.

Jagerne.

9de Jagerflotille forude om Bagbord af 1ste Eklæringsgruppe (Slagkrydserne).

3die Halvflotille tværs om Bagbord af »Lützow«, og under Føring af Kommodore Heinrich ombord i Krydseren »Regensburg« forcerende frem for at komme i Angrebsstilling.

4de Halvflotille samt 6te Jagerflotille forude for 2den Eklæreringsgruppe, sammen med hvilken de var trængte Østefter af 5te Slagskibseskadre; saavel Krydsere som Jagere forcerende frem for at komme paa Plads forude for 1ste Eklæreringsgruppe.

Kl. 4¹⁵ Em. Følgende de af Admiral Beatty i al Almindelighed givne Direktiver til Jagerne om at angribe, naar der tilbød sig en gunstig Lejlighed, skar de forude om Styrbord af 1ste Slagkrydsereskadre marscherende 12 Jagere ud for at indtage en gunstig Position til at rette et Torpedoangreb paa de tyske Slagkrydsere.

Kl. 4¹⁵ Em. Paa samme Tidspunkt, Kl. 4¹⁵ Em., gav Kommodore Heinrich i Overensstemmelse med den foreliggende Situation 9de Jagerflotille Ordre til at gaa i Angreb paa den fjendtlige Slaglinie. Chefen for 9de Jagerflotille var for øvrigt allerede paa eget Initiativ i Færd med at udføre denne Bevægelse for at aflaste 1ste Eklæreringsgruppe.

Begge Parter gik frem forud for egen Styrkechef for derfra at føre Angrebet ind paa Modstanderens Slaglinie.

Kl. 4¹⁷ Em. var Afstanden mellem de to Slagkrydserlinier formindsket til ca. 17,000 Meter, Afstanden aftog hurtigt og Kampen mellem Slagkrydsereskadrerne antog en meget hæftig og resolut Karakter.

Kl. 4¹⁸ Em. Det engelske Artilleris Virkning paa de tyske Skibe begyndte at blive synlig, og Kl. 4¹⁸ Em. observeredes Brand ombord i »Seydlitz«.

Sigtbarheden mod NO var imidlertid reduceret betydeligt og Omridsene af de tyske Skibe var meget utydelige.

- Kl. 4²² Em. koncentrerede »Derfflinger« og »Seydlitz« deres Ild paa »Queen Mary«.
- Kl. 4²³ Em. blev »Barham«, 5te Slagskibseskadres Flag-skib, ramt første Gang.
- Kl. 4²⁶ Em. var Afstanden mellem de kæmpende Slagkrydsereskadrer ca. 13,000 Meter og mellem den tyske Slagkrydsereskadre og 5te Slagskibseskadre ca. 18,000 Meter.

Imidlertid havde »Derfflinger« og »Seydlitz« fortsat med Koncentreringen af deres Artilleriild paa »Queen Mary«, paa Afstande, som fremgaar af nedenstaaende Skydeliste, ført paa Artillerikommandocentralen ombord i »Derfflinger«.

Klokkeslæt for Salverne	Sideindstilling for 1ste Artilleri-officers Periskop	Afstand paa Afstandsindikatorerne	Sideforskydning	Ordre til Opsatsindikatorerne
4-22-00	52°	14,000	10 t. v.	Afstandsforandr. ÷ 300
4-22-40	51°	13,900	16 —	200 ned
4-23-45	52°	13,700	14 —	100 ned
4-24-20	52°	13,500	14 —	Hurtigskydning
4-24-40	52°	13,400	14 —	
4-25-00	52°	13,400	14 —	
4-25-20	52°	13,200	14 —	
4-25-45	52°	13,100	14 —	
4-26-10	52°	13,200	10 —	200 ned
				Paa vor Modstander stor Eksplosion! Maalskiftning til venstre paa anden Slagkrydser fra venstre

Kl. 4²⁶ Em. Fra Kl. 4²⁴ Em. havde hver af »Derfflinger«s Salver siddet i »Queen Mary« og den Kl. 4-26-10 afgivne Salve faldt i samme Øjeblik som en voldsom Eksplosion fandt Sted i Forskibet. Den foregaaende Salve havde ramt »Queen Mary« udfør Q-Taarnet og sandsynligvis fremkaldt Eksplosion i det nedenunderliggende Ammunitionsmagasin. Eksplosionen i Forskibet efterfulgtes af en meget kraftigere Eksplosion midtskibs, store Brudstykker af Skibsmaterialer blev kastede til Vejrs og derpaa fulgte nok en Eksplosion, endnu frygteligere end de to foregaaende. En kæmpemæssig Sky af sort Røg (ufuldstændig Forbrænding) steg til Vejrs til en Højde af 300 til 400 Meter. Skibet krængede Styrbord over og i Skibssiden gabede et uhyre Hul, gennem hvilke Vandet strømmede ind og bragte Skibet til at kæntré.

Paa »Tiger«, som fulgte tæt efter »Queen Mary« og passerede gennem den ovenfor omtalte Røgsky, faldt en stor Mængde Materialer ned paa Dækket, men ellers var »Queen Mary« fuldstændigt forsvundet.

18 af dens 1200 Mand store Besætning blev senere fiskede op af Jageren »Laurel«.

Kl. 4³⁰ Em., umiddelbart efter at 9de Jagerflotille som Følge af Omstændighederne allerede paa Afstande fra 9500 til 8000 Meter havde affyret 12 Torpedoer, hvorved den tvang 5te Slagskibseskadre til at dreje af for at undgaa disse (2 Torpedoer blev observeret fra denne Eskadre, krydsende Eskadrens Kølvand paa den gamle Kurs), blev den angrebet af de tidligere omtalte 12 engelske Jagere, inden det var lykkedes disse at komme i en gunstig Position for et Angreb paa de tyske Slagkrydsere.

Paa 100—1500 Meters Afstand kom det nu til en hæftig Kamp mellem de engelske og de tyske Jagere, hvilke sidste blev understøttede af Krydseren »Regensburg» og 3die Halvflotille samt det mellemsvære Artilleri i 1ste Eklæringsgruppe.

I denne Kamp sank de to tyske Jagere, V 27 og V 29, hvis Besætninger blev bjærgede af Jagerne V 26 og S 35, som midt under Kampen gik paa Siden af dem og tog dem ombord.

De engelske Jagere led intet Tab i denne Kamp, men deres Torpedoangreb paa de tyske Slagkrydsere blev gjort mindre effektivt, fordi nogle af Jagerne var sakkede agter ud under Kampen og disses Stilling var derfor ugunstig for et Torpedoangreb.

Angrebet blev ført ind under stærk Beskydning af det mellemsvære Skyts ombord i Slagkrydserne og Krydseren »Regensburg».

»Nestor» og »Nicator» førte Angrebet ind og affyrede to Torpedoer paa en Afstand af 5500 og 4600 Meter. »Nestor» blev derpaa truffet af Granater fra Krydseren »Regensburg» og forblev liggende stoppet mellem Linierne.

»Nomad» blev beskadiget, inden den kom indenfor Torpedoskudsafstand og forblev ligeledes liggende ubevægelig mellem Linierne.

»Petard», »Nerissa», »Turbulent» og »Termagent» affyrede Torpedoer paa en Afstand af 6400 Meter. »Petard» indberetter, at alle dens Torpedoer (2) maa have krydset Slagkrydserlinien, medens »Nerissa» opgiver, at det saa ud til, at en Torpedo ramte det sidste Skib, »v. d. Tann». (Dette var imidlertid ikke i Overensstemmelse med Virkeligheden).

De resterende 4 Jagere, »Narborough», »Ob-

durate», »Pelican» og »Morris» lykkedes det, som ovenfor anført, ikke at komme i Angreb.

- Kl. 4⁴⁸ Em. Jagerangrebet, som endte Kl. 4⁴⁸ Em. tvang de tyske Slagkrydsere til at dreje af, ligesom det ogsaa paa Grund af Røgen fra Jagerne og det mellemsvære Artilleri hindrede Skydningen med det svære Artilleri. Saaledes maatte »Derfflinger» indstille Skydningen med det svære Skyts fra Kl. 4³⁶ Em. til Kl. 4⁴⁵ Em. En medvirkende Aarsag hertil var ogsaa 5te Slagskibseskadres stærke Beskydning, som i dette Tidsrum tvang Admiral v. Hipper til at styre Zigzag-Kurser.
- Kl. 4³⁸ Em. indrapporterede »Southampton», som sammen med de øvrige Skibe af 2den Lette Krydsereskadre spejdede forud for Slagkrydserne, den tyske Slagflaade i Sigte forude i SO for Nordgaaende, og den gav dens Position.
- Kl. 4⁴² Em. Admiral Beatty kaldte da sine Jagere tilbage og efter at have faaet den tyske Slagflaade i Sigte Kl. 4⁴² Em. i SO, kontremarcherede han 16 Streger til Styrbord og gik frem paa nordlig Kurs.
- Kl. 4⁴⁵ Em. ændrede 2den Lette Krydsereskadre ligeledes Kursen og gik Nordpaa.
- Kl. 4⁵³ Em. kontremarcherede Admiral v. Hipper 16 Streger til Styrbord med 1ste Eklæreringsgruppe og Kampen fortsattes.
- 5te Slagskibseskadre nærmede sig nu hurtigt paa modsat Kurs og engagerede de tyske Slagkrydsere med alle Kanoner. Admiral Beatty meddelte den tyske Slagflaades Position, og gav den Ordre til at kontremarchere 16 Streger.
- Kl. 4⁵⁵ Em. Med Undtagelse af 11te Halvflotille, der Kl. 4⁵⁵ Em. gik i Angreb paa 5te Slagskibseskadre, og derefter sluttede sig til Hochseeflotte, ændrede de øvrige, Admiral v. Hipper ledsagende

lette Afdelinger Kurs samtidigt med 1ste Eklæringsgruppe og fulgte Nordpaa med denne.

Kl. 4⁵⁷ Em. drejede 5te Slagskibseskadre op i Slagkrydserflaadens Kølvand.

1ste og 3die Lette Krydsereskadre tog Post paa Styrbords Bov og 2den Lette Krydsereskadre paa Bagbords Bov af Slagkrydserflaaden.

»Fearless» med Jagerne af 1ste Flotille sluttede sig til Slagkrydserflaaden.

»Champion» med Resten af Jagerne, undtagen »Nestor» og »Nomad«, tog Post ved 5te Slagskibseskadre.

Betragtninger.

Operationsmaal og Operationsplaner.

Efter de hidtil fremkomne Oplysninger er begge Flaader, Grand Fleet og Hochseeflotte, staaet til Søs fra deres Baser uden at ane, at Modstanderen var i Færd med den samme Bevægelse end sige, at han styrede mod det selvsamme Punkt og der er derfor absolut ingen-somhelst Grund til ikke at tro den af begge Admiralteter udsendte Erklæring: at Slaget i Nordsøen skyldes et fuldstændigt Sammentræf af forskellige Omstændigheder, en ren Tilfældighed, som imidlertid er saa meget desto mærkeligere, naar man betænker, hvor stor Nordsøen er og hvor let Skibe kan passere hinanden uden at observere hinanden.

Men medens Grunden til at Grand Fleet stod til Søs straks er angivet at være: »Udførelsen af de med visse Mellemrum foretagne Rekognosceringer (periodical sweeps) ned over Nordsøen» og saaledes ikke antydes at være forbundet med noget bestemt Operationsmaal, saa er det nu ved Admiral v. Scheer og Korvettenkapitän v. Hases (1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflin-

ger») Beretninger lykkedes ikke alene at komme til Kundskab om den Operationsplan, der skyldtes Hochseeflottens Fremstød, men ogsaa de Omstændigheder, der laa til Grund for denne Operationsplan.

I den af Chefen for den tyske Admiralstab udsendte Meddelelse af 1. Juni 1916 hed det slet og ret:

»Hochseeflotte er under et mod Nord rettet Fremstød den 31. Maj stødt paa en den betydeligt overlegen Hovedafdeling af den engelske Kampflaade«.

I en, nogle Dage senere, den 4. Juni 1916 gennem Wolffs Bureau udsendt halvofficiel Meddelelse hedder det saaledes:

»Hochseeflotte foretog et Fremstød for at angribe engelske Flaadeafdelinger, der i den senere Tid gentagne Gange er blevet observerede ved Norges Kyst«.

Denne sidste Meddelelse suppleres yderligere af den, af 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger«, Korvettenkapitän v. Hase, for kort Tid siden udgivne Beretning om Slaget i Nordsøen, i hvilken det hedder:

»Maalet for vort Togt laa denne Gang længere borte, end det tidligere havde gjort. Krydserne og Torpedobaade skulde Natten til den 1. Juni jage fjendtlige og neutrale Handelsskibe i Skagerrak. Det maatte anses for givet, at vor Nærværelse denne Nat i Skagerrak vilde blive bekendt, at den engelske Flaade hurtigst muligt vilde sætte sig i Bevægelse fra England, og at der saaledes maatte regnes med et Sammenstød med den engelske Hovedstyrke den 1. Juni. Men desforuden var der indløbet hyppige Meldinger om engelske, af Panserkrydsere og lette Krydsere sammensatte Afdelingers Tilstedeværelse under den norske Kyst og med disse Afdelinger syntes et Sammenstød sandsynligt om Natten til den 1. Juni, men det var ikke udelukket, at det kunde finde Sted allerede om Eftermiddagen den 31. Maj«.

Endelig anfører Admiral v. Scheer i sin nylig udkomne Bog, »Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg«, følgende:

»Maalet for den næste Operation var en Beskydning af Sunderlands Forsvarsværker og Havneanlæg og i den Anledning blev der den 18. Maj 1916 udstedt følgende Befaling:

»Ved en Beskydning, som vore Krydsere skal foretage af Sunderland, skal Fjenden tvinges til en Fremskyden af Stridsskræfter, og til Angreb paa disse skal Hochseeflotte tage Post Syd for Dogger Bank, medens Undervandsbaade skal indtage Angrebsstillinger ved den engelske Østkyst.

Foran for Fjendens Baser vil der blive udlagt Miner. Marinekorpset understøtter Operationen med sine Undervandsbaade.

Under Operationen skal Handelskrigen føres saavidt Tid og Omstændigheder tillader det.

»Til Besættelsen af Angrebsstillingerne var paaregnet 22—24 Undervandsbaade, hvoraf de 6—8 skulde afgives fra Flandernafdelingen.

Undervandsbaadene havde allerede den 15. Maj, 3 Dage forinden Bekendtgørelsen af Operationsplanen for Hochseeflotte, paabegyndt et Togt i Nordsøen og skulde fra den 23. Maj være paa Post i de befalede Angrebsstillinger, holde disse til den 1. Juni inklusiv og herfra observere de engelske Flaadebevægelser, indberette disse, for saa vidt de maatte have Betydning for Operationens Udførelse, og for øvrigt udnytte enhver Lejlighed til Angreb.

Der var endvidere gjort Regning paa en Luftrekonoscering med saa mange Luftskeibe, det var muligt at faa til Disposition.

Undervandsbaadenes Forbliven i Angrebsstillingerne til en bestemt Dato satte en Grænse for Operationsplanens Udførelse.

Blev Luftrekognosceringen forhindret, saa maatte der ~~for at udnytte Undervandsbaadene lægges en ny~~ Operationsplan, ved hvilken det ikke var nødvendigt at basere sig paa en Luftrekognoscering.

Da de urolige Vejrforhold stadig vedblev at holde sig, og da den Øverstkommanderende over Luftskebsafdelingen stadig meldte, at han ikke kunde lade noget Luftskeb gaa op, blev, under Bibeholdelse af alle øvrige Forberedelser, Operationsplanen ændret derhen: at gøre et Fremstød med Krydserne for at føre Krydser- og Handelskrig i den nordlige Del af Nordsøen og i Skagerrak, i den Forventning, at Fjenden maatte faa Underretning om vore Krydseres Tilsynekomst i disse Farvande, og af den Grund havde de ogsaa faaet Ordre til at vise sig i Sigte af den norske Kyst for at der ad denne Vej kunde tilflyde Fjenden Meddelelse om deres Nærværelse.

Da om Eftermiddagen den 30. Maj Muligheden for at foretage en langt fremskudt Luftrekognoscering stadig maatte anses for usikker, besluttede jeg mig til at rette Fremstødet mod Skagerrak, fordi Nærheden af den jyske Kyst paa denne Maade afgav en vis Dækning mod Overraskelser.

For Fremstødet mod NV mod Sunderland var en udstrakt Anvendelse af Luftrekognoscering nødvendig, da et saadant Fremstød førte ind paa et Omraade, paa hvilket vi ikke turde lade os paatvinge et Slag imod vor Villie; for Fremstødet mod Skagerrak derimod var ganske vist en Luftrekognoscering ønskelig, men ikke ubetinget nødvendig, fordi Afstanden fra Fjendens Baser var betydeligt større.

Af Undervandsbaadene var nogle placerede foran for Scapa Flow, een foran for Firth of Moray, et større Antal foran for Firth of Forth, flere foran for Humber og Resten Norden for Terschelling Banke; de sidstnævnte for at kunne angribe SV-fra kommende Flaadestyrker.

Fra de i Angrebsstillingerne placerede Undervandsbaade indløb der følgende Meldinger i Løbet af Morgen den 31. Maj 1916:

- Kl. 5³⁰ Fm. fra U 32, 70 Sømil Øst for Firth of Forth: Melding om at 2 Slagskibe, 2 Krydsere og flere Jagere var for SO-gaaende.
- Kl. 6³⁰ Fm. fra samme Undervandsbaad: Melding om at der, at dømme efter den traadløse Telegrafering, var løbet 2 store Skibe eller Afdelinger samt Jagere ud fra Scapa Flow.
- Kl. 6⁴⁸ Fm. fra U 66, 60 Sømil Øst for Kinnaird: Melding om at 8 Slagskibe, ledsaget af lette Krydsere og Jagere var for NO-gaaende.

Disse Meldinger gav intet Billede af Hensigten med de engelske Flaadebevægelser og de enkelte, indrapporede Flaadeafdelingers Størrelse og de af dem styrede, fra hinanden afvigende Kurser kunde hverken tyde paa et operativt Sammenarbejde, paa et Fremstød mod Helgolandsbugten eller paa at skulle faa nogetsomhelst Indflydelse paa vor Operation, men de antydede derimod en Mulighed for, at vor Plan: »at træffe enkelte Flaadeafdelinger« skulde lykkes.

Meldingerne kunde derfor kun bestyrke os i Fortsættelsen af den paabegyndte Operation«.

Strategien og Taktiken.

1ste Fase af Slaget i Nordsøen, Kampen for Syd-gaaende mellem Admiralerne Beatty og v. Hipper, afgiver det normale Billede paa en Artillerifægtning mellem to omtrentlig lige hurtige Eskadrer (under Kampen antagelig henholdsvis 26 og 24 Knob).

Admiral v. Hipper stod overfor en Modstander, der i Artilleriets Rækning og Styrke og saaledes ogsaa i Kampen paa lang Afstand var sin Modstander betydeligt overlegen, hvorfor Faren for at blive nedkæmpet eller

gjort ukampdygtig paa de store Afstande voksede, saafremt han holdt af for at undgaa Kampen (jvfr. v. Hipper's tidligere Erfaringer fra hans ufrivillige Sammenstød med Beatty den 24. Januar 1915) og der var derfor ikke andet for ham at gøre end at benytte sig af sine Skibes stærkere Panserbeskyttelse til at søge ind paa Afstande, hvor han kunde bringe deres Artilleri til dets fulde Ydelse. Samtidig maatte han dog imidlertid ikke ved en for kraftig »Gaaen paa« tabe Hovedmaalet af Syne: »At fastholde Modstanderen og føre ham ned imod og indenfor egen Hovedstyrke for at lade denne gøre det af med ham«, og det er antagelig dette, der Kl. 3⁵⁵ Em. foranlediger det skarpe Drej Østefter, da Admiral Beatty kort forinden har ændret Kurs for at komme fri af den tyske Indgaaften.

Admiral v. Hipper synes at have løst den ham stillede Opgave fuldtud, men kan det samme nu ogsaa siges om hans Modstander, Admiral Beatty.

I Følge de af Admiral Jellicoe i al Almindelighed givne Instrukser for Slagkrydserflaaden, skulde den: »Inden Kampen give egen Hovedstyrke Oplysninger om Fjendens Slagflaade samtidig med at hindre en tilsvarende til Fjenden og under Kampen først og fremmest ødelægge de fjendtlige Skibe af samme Type, dersom de var nærværende«.

Som det fremgaar af Admiral Beattys Rapport modtog Admiralen fra Krydseren »Galatea«:

Kl. 2³⁰ Em. Telegram om Observering af 2 fjendtlige Skibe i OSO;

Kl. 2²⁵ Em. Telegram om at den fjendtlige Styrke var betydelig og ikke blot en isoleret Afdeling Krydsere;

Kl. 2³⁵ Em. Telegram om at der var stærk Røg som »fra en Flaade« i ONO; kort efter fulgt af et andet Telegram om at Skibene styrede Nord.

Paa ovenanførte Meldinger foretog Admiral Beatty efter sin egen Rapport følgende:

Ad Telegram Nr. 1: Kursen blev øjeblikkelig ændret til SSO, Kursen paa Horns Rev, for at placere min Styrke mellem Fjenden og hans Basis.

Ad Telegram Nr. 2: Kl. 2⁴⁵ Em. beordrede jeg »Engadine« (Flyvebaadsmoderskibet) til at sende en Flyvebaad op for at rekognoscere mod NNO.

Ad Telegram Nr. 3: Kursen blev ændret Østefter og Nord i, da det var tydeligt, at Fjenden var Norden og Østen for mig, og at det vilde være umuligt for ham at runde Horns Rev uden at være tvunget til Kamp.

Nu viser imidlertid den i Admiral Jellicoes Bog »The Grand Fleet« vedføjede Skitse over Slagkrydserflaadens Operationer:

at Drejningen til Kursen SSO fandt Sted Kl. 2³⁵ Em., altsaa 15 Minutter efter Modtagelsen af Telegram Nr. 1, og

at Drejningen Østefter fandt Sted Kl. 2⁵⁸ Em., altsaa 17 Minutter efter Modtagelsen af Telegram Nr. 3.

Men dette i Forbindelse med, at Ordren til »Engadine« først blev givet 20 Minutter efter Modtagelsen af Telegram Nr. 2 kunde synes at tyde paa en langsom Dechiffriering af Telegrammerne ombord i Flagskibet »Lion«, et Forhold, der antagelig kan have paavirket de af Admiralen udførte Bevægelser inden Kampens Begyndelse.

I sin Rapport til Admiralitetet af 18. Juni 1916 udtaler Admiral Jellicoe:

»Sir David Beatty viste sig atter denne Gang som en glimrende Flaadefører i Besiddelse af fast Beslut-somhed og rigtig strategisk Opfattelse. Han vurderede straks Situationen rigtig, saavel da han observerede

Fjendens lette Krydsere, som ogsaa senere ved Observationen af hans Slagkrydsere og hans-Slagflaade.

Naar Admiral Beatty Kl. 2³⁵ Em. som Følge af Telegram Nr. 1 drejer til Kursen SSO for at placere sin Styrke mellem Fjenden og dennes Basis, saa synes han at have handlet fuldstændigt rigtigt, eftersom hans tidligere Sammenstød med Fjenden havde belært ham om, at denne altid søgte tilbage til sin Basis.

Men eftersom den bedste strategiske Stilling for Beatty saaledes maatte være SSO for den tyske Flaadefdeling, saa forbedrer han sin Stilling, saa længe han holder Østpaa, men han forringer den fra det Øjeblik, Kl. 3¹² Em., da han styrer Nordefter.

Naar derfor Admiral Beatty i sin Rapport udtaler, at hans Stilling efter Drejningen Kl. 3⁴⁵ Em. til OSO var god strategisk set, saa maa det hertil siges, at det synes som om den kunde have været bedre, naar man tager i Betragtning, hvor mange Observationsposter, der stod til hans Raadighed til at give Oplysninger om Modstanderens Styrke, Plads, Kurs og Fart.

Allerede Telegram Nr. 2, Meddelelsen om, at den fjendtlige Styrke var betydelig, men i ethvert Tilfælde Telegram Nr. 3, Meddelelsen om, at der var stærk Røg som »fra en Flaade« i ONO, havde formentlig været Anledning for Admiralen til at formere Slaglinie med hele sin Styrke.

Forst efter Drejningen Kl. 3³⁰ Em. gav Admiralen Ordre til at formere Slaglinie, men da Farten umiddelbart efter sattes op til 25 Knob, kunde 5te Slagskibseskadre ikke naa at skære ind i 2den Slagkrydsereskadres Kølvand.

Naar derfor Admiral Beatty i sin Rapport udtaler, at hans Stilling efter Drejningen Kl. 3⁴⁵ Em. til OSO taktisk set var god, saa maa det ogsaa hertil bemærkes, at det synes som om den kunde have været betydelig bedre, eftersom det kun var lykkedes Admiralen at føre

den ene Halvdel, og det endda den svageste af den ham underlagte Styrke i Angreb paa Fjenden.

Men »Den Admiral, der fører sin Flaade paa en saadan Maade, at han med stor Overlegenhed kan angribe en enkelt fjendtlig Division, som ingen Understøttelse kan faa, han har allerede gjort det første Skridt til Sejr«, og eftersom Admiral Beatty fuldt ud var vidende om, at den fjendtlige Styrke var for Nordgaaende (efter Modtagelsen af Telegram Nr. 4 fra »Galatea« Kl. 2⁵⁵ Em.), ligesom ogsaa, at Grand Fleet var for Sydgaaende, saa fristes man til at spørge, hvorfor Admiralen ikke placerede sine Slagkrydsere og Slagskibe saaledes, at han med nordlig Kurs havde været i Stand til at drive sin Modstander op imod Grand Fleet; nu blev det modsatte Tilfældet, idet v. Hipper rev Beatty med sig Syd paa mod Hochseeflotte.

Det engelske Artilleris længere Rækkevidde, ligesom ogsaa den Omstændighed, at de engelske Skibes Pansring stod tilbage for de tyske, burde formentlig have foranlediget Admiralen til under selve Kampen at hindre Fjenden i at formindske Skudafstanden.

Den Strategi og Taktik, som Admiral Beatty i Følge de engelske officielle Rapporter lagde for Dagen ved denne Lejlighed (fra det Øjeblik, Kl. 3¹² Em., da han drejer Nordefter, indtil det Tidspunkt, da han ligeledes drejer Nord paa efter Afslutningen af Kampen for Syd gaaende mellem de to Eskadrer) synes ikke at give ham Berettigelse til i sin Tale den 28. November 1918 ombord i Flagskibet »Lion« at udtale: »At Tyskernes Strategi og Taktik havde været under al Kritik«.

Artillerikampen.

Verdenskrigen har atter paa det tydeligste bevist, at Kanonen, Artilleriet, fremdeles er den afgørende Faktor, Hovedvaabnet, i Kampen mellem de fjendtlige Flaader om Herredømmet paa Søen.

Men da imidlertid Resultatet af en Artillerikamp mellem to Eskadrer er afhængig af saa mange forskellige Faktorer, saa vil det være nødvendigt at underkaste hver af disse Faktorer en nærmere Undersøgelse for at kunne udfinde Aarsagerne til, at den paagældende Artillerikamp netop har ført til det i det givne Tilfælde foreliggende Resultat.

Vind- og Vejrforholdene.

Solen. Betragtes nu først og fremmest de Forhold, der skyldes Vejret og dets Virkning (med andre Ord S-Faktorerne, sun, smoke og sea) saa stod Solen i SV og som Følge heraf i Ryggen paa den engelske Styrke, hvorfor denne havde den fordelagtigste Position.

Søen. Med Hensyn til Søen, saa synes der, at dømme efter en tysk Udtalelse (1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger«), at have været ret svær Dønning, saa meget, at de Slagkrydsereskadren ledsagende Jagere havde svært ved at følge med. Ellers var Havets Overflade rolig. Fra engelsk Side foreligger der ingen Udtalelse angaaende dette Spørgsmaal, men gaaende ud fra, at den tyske Udtalelse er rigtig, har Forholdene saaledes været lige.

Vinden. Vinden angives fra engelsk Side til SO og fra tysk Side til NV, i begge Tilfælde af Styrke 3, men da Eskadrerne paa det Tidspunkt, da Vindretningen opgives, styrede henholdsvis SO-lig og NV-lig Kurs, har det rimeligvis i Virkeligheden været »Stille« og Forholdene har saaledes været lige for begge Parter.

Sigtbarheden. Sigtbarheden opgives fra begge Sider som »God«, paa det Tidspunkt, da Kampen begyndte, men senere hen, ca. Kl. 4¹⁰ Em., blev Belysningsforholdene mod Øst mindre gunstige,

hvilken Omstændighed derfor gav den tyske Styrke den fordelagtigste Position.

Som Følge af Vindstillet trak Røgen fra de Eskadrerne ledsagende Krydsere og Jagere, der havde Post foran for eller paa den mod Fjenden vendende Side, ligesom ogsaa Røgen fra Kanonerne sig som et tæt Slør ned langs de kæmpende Skibslinier og vanskeliggjorde derved i høj Grad Ildledelsen, særlig paa tysk Side, hvor denne foregik fra Kommodotaarnet, i Modsætning til paa engelsk Side, hvor Ildledelsen foregik fra Fore-Mærs.

Farterne.

Hvad angaar de af Eskadrerne umiddelbart inden Kampen benyttede Farter, saa foreligger der fra engelsk Side den i Admiral Beattys Rapport givne Oplysning, at han Kl. 3³⁰ Em. satte Farten op til 25 Knob.

Fra tysk Side (1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger») hedder det kun, at Slagkrydserne Kl. 2³⁸ Em. satte Farten op til Fuld Kraft paa en fra Krydseren »Frankfurt» modtaget Melding om at fremmede Krigsskibe var i Sigte, men senere hen udtaltes det, at mere end 25 Knob var Slagkrydsereskadren ikke i Stand til at løbe for længere Tid.

Betragtes dernæst den i Admiral Jellicoes Beretning (The Grand Fleet) indsatte Skitse over Slagkrydserflaadens Operationer, saa viser denne, at Farten for begge Slagkrydsereskadrer, saavel den tyske som den engelske, er sat til 30 Knob for Størstedelen af Kampen for Syd-gaaende. Men dette er ikke rigtigt.

1ste: Fordi 2den Slagkrydsereskadre (se Bilag Nr. 1, Side 283) ikke var i Stand til at løbe mere end 27 Knob;

2det: Fordi »Seydlitz»s højeste Fart efter tyske Opgivelser var 27,5 Knob; og endelig

3die: Fordi det vilde have været umuligt for 5te Slagskibseskadre (se Bilag Nr. 1, Side 283) med sin Maksimumsfart af 26 Knob at hale ind paa den tyske Slagkrydsereskadre, saafremt denne havde løbet 30 Knob.

Undersøges imidlertid den af 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger« tegnede Skitse over Slaget i Nordsøen, saa viser det sig, at den tyske Krydsereskadres Fart i Kampen for Sydgaende mellem de to Slagkrydsereskadrer for den største Del af Tiden har været 24 Knob og mere har den heller ikke kunnet løbe af Hensyn til, at 5te Slagskibseskadre var i Stand til at indhente den.

De virkelige Farter har derfor antagelig været 26 Knob for den engelske Styrke og 24 Knob for den tyske og under denne Forudsætning og med en omhyggelig Tilpasning af de paa begge Skitser viste Kurser er den vedføjede Skitse over Slagkrydserkampen tegnet. (Se Bilag Nr. 4, Side 289).

Armeringen.

Betragtes dernæst de artilleristiske Data for begge de i »Slagets første Fase« deltagende Skibe, var Forholdene følgende:

Paa tysk Side.

Slagkrydsereskadren, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Lützow“	8 30,5 cm K. $L/50$	7 15 cm K. $L/50$
„Derfflinger“	8 30,5 cm K. $L/50$	7 15 cm K. $L/50$
„Seydlitz“	10 28,0 cm K. $L/50$	6 15 cm K. $L/45$
„Moltke“	10 28,0 cm K. $L/50$	6 15 cm K. $L/45$
„von der Tann“	8 28,0 cm K. $L/45$	5 15 cm K. $L/45$
Samlede Antal... {	16 30,5 cm K. 28 28,0 cm K. }	31 15 cm. K.

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektivvægt i kg
"Lützow"	3,120 kg	322 kg	} p 30,5 = 390 kg
"Derfflinger"	3,120 -	322 -	
"Seydlitz"	3,000 -	276 -	} p 28,0 = 300 -
"Moltke"	3,000 -	276 -	
"von der Tann"	2,400 -	230 -	} p 15,0 = 46 -
Samlede Sum...	14,640 kg	1,426 kg	

Paa engelsk Side.

1ste Slagkrydsereskadre, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
"Lion"	8 34,3 cm K. L/45	
"Princess Royal"	8 34,3 cm K. L/45	
"Queen Mary"	8 34,3 cm K. L/45	
"Tiger"	8 34,3 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50
Samlede Antal...	32 34,3 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektivvægt i kg
"Lion"	4,536 kg		} p 34,3 = 567,0 kg
"Princess Royal" ...	4,536 -		
"Queen Mary"	4,636 -		} p 15,2 = 43,3 -
"Tiger"	4,536 -	272 kg	
Samlede Sum...	18,144 kg	272 kg	

2den Slagkrydsereskadre, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
"New Zealand"	8 30,5 cm K. L/45	—
"Indefatigable"	8 30,5 cm K. L/45	—
Samlede Antal...	16 30,5 cm K. L/45	—

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med	
	Svært Skyts	Projektilvægt i kg
"New Zealand"	3,084 kg	} p 30,5 = 385,0 kg
"Indefatigable"	3,084 -	
Samlede Sum...	6,168 kg	

5te Slagskibseskadre, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
"Barham"	8 38,1 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/60
"Warspite"	8 38,1 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/60
"Valiant"	8 38,1 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/60
"Malaya"	8 38,1 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/60
Samlede Antal...	32 38,1 cm K. L/45	24 15,2 cm K. L/60

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
"Barham"	7,080 kg	272 kg	} p 38,1 = 885,0 kg } p 15,2 = 45,3 -
"Warspite"	7,080 -	272 -	
"Valiant"	7,080 -	272 -	
"Malaya"	7,080 -	272 -	
Samlede Sum...	28,320 kg	1,088 kg	

Sammendragningsskema for det svære Artilleris Vedkommende.

	Styrke	Antal Kanoner				Vægt af en Bredside-salve i kg			
		38,1	34,3	30,5	28,0	38,1	34,3	30,5	28,0
Fra Kampens Begyndelse indtil „Indefatigable“s Undergang }	Engelsk		32	16			18,144	6,168	
	Tysk			16	28			6,240	8,400
Efter 5te Slagskibseskadres Indgriben indtil „Queen Mary“s Undergang }	Engelsk	32	32	8		28,320	18,144	3,084	
	Tysk			16	28			6,240	8,400

Af ovenstaaende Skema fremgaar:

1. At Beatty indtil „Indefatigable“s Undergang havde 48 svære Kanoner med en samlet Vægt af en Bredside-salve paa 24,312 kg mod v. Hippers 44 svære Kanoner med en samlet Vægt af en Bredside-salve paa 14,640 kg.
2. At Beatty efter 5te Slagskibseskadres Indgriben, indtil „Queen Mary“s Undergang, havde 72 svære Kanoner med en samlet Vægt af en Bredside-salve paa 49,548 kg mod v. Hippers 44 svære Kanoner med en samlet Vægt af en Bredside-salve paa 14,640 kg.

I første Afsnit af Kampen havde Admiral Beatty saaledes i den samlede Vægt af en Bredside-salve en Overlegenhed paa 66 0/0, medens den i Kampens andet Afsnit var 239 0/0.

I hvorvel disse Tal viser en meget betydelig Overlegenhed paa engelsk Side med Hensyn til Vægten af en Bredside-salve, saa var denne Overlegenhed i Virkeligheden endnu større som det vil fremgaa af nedenstaaende Tabel.

Sammenligningskema mellem engelske og tyske Skibskanoner.

Kaliber (cm)	Projektiv- vægt i kg		Vo i m		Mundings- energi mt		Skibstyper	
	engl.	tysk	engl.	tysk	engelsk	tysk	engelske	tyske
38,1 L/45	885	760	760	850	26,050	27,990	{ „Queen Elisa- beth“-Kl.	
34,3 L/45	635		800		22,000			
34,3 L/45	567		780		17,580		{ „Lion“, „Queen Mary“, „Prin- cess Royal“	
30,5 L/50		390		900		16,100		
30,5 L/45	385,5	390	880	850	15,200	14,360	{ „New Zealand“ „Indefatigable“	
28,0 L/50		300		900		12,390	{ „Seydlitz“, „Moltke“	
28,0 L/45		300		850		11,050		
15,0 L/50	45,3	46	890	940	1,840	2,072	{ „Queen Elisa- beth“, „Tiger“	{ „Lützow“, „Derfflinger“, „Seydlitz“, „Moltke“
15,0 L/45		46		890		1,857		

Projektilet.

Den meget betydelige Overlegenhed paa engelsk Side i Vægten af en Bredsidesalve og i denne Bred-sidesalves Energi blev imidlertid reduceret noget som Følge af, at den engelske Panzergranat stod tilbage for den tyske — i Gennembrydningsevne og Sprængvirkning.

Admiral Jellicoe udtaler følgende angaaende dette Spørgsmaal:

„Jyllandsslaget overbeviste os om, at vor panserbrydende Granat havde en ringere Gennembrydningsevne end Tyskernes. Den i Jyllandsslaget anvendte panserbrydende Granat af et bestemt Kaliber brækkede ved et skraat Anslag efter at være kommet et Stykke ind i Panzerpladen og Granaten kunde derfor ikke naa de vitale Dele i de fjendtlige Skibe“.

Med Hensyn til de engelske Granaters Virkning paa de tyske Slagkrydsere udtaler Admiral v. Scheer, at det var forbavsende, at disse Skibe var forblevne manøvre-dygtige og anvendelige til Trods for de svære Beskadigelser, de havde lidt, og naar dette alligevel var Tilfældet, saa skyldtes det i første Række den ringe Sprængvirkning, som de svære engelske Granater havde i Forhold til deres Størrelse.

»Af et stort Antal i Skibene opsamlede Sprængstykker fremgik det tydeligt, at der til Sprængladning kun havde været anvendt Krudt. Mange Granater af 34,8 og 38,1 cm's Kaliber var kun sprængt i saa store Stykker, at de atter lod sig fuldkomment sætte sammen af de opsamlede Granatstumper. Paa den anden Side viste Granatanslag (Farven) paa Skibssiderne, at der til Sprængladning ogsaa maatte have været anvendt Pikrinsyre».

Efter Admiral Jellicoes Udtalelse blev der straks efter Jyllandsslaget nedsat en Kommission for at afhjælpe de omtalte Mangler ved den engelske Pansergranat og Resultatet blev:

»At en Granat af den nye Type og af samme Kaliber ved skraat Anslag gik hel gennem en Plade af den dobbelte Tykkelse (hvad var den enkelte??) uden at eksplodere og derfor med Brandrør med Forsinkelse kunde trænge igennem til Magasinerne i en Dreadnought».

Sprængladningen i de engelske Granater var, som ovenfor anført, sort Krudt eller Lydit. Det synes imidlertid som om Lyditen ikke har været fuldtud paalidelig, i al Fald i Begyndelsen af Krigen, eftersom Admiralen anfører, at der under en Øvelse ombord i Panserkrydseren »Achilles» den 20. November 1914 sprang en Lyditgranat i en 23,4 cm's Kanon, hvorved denne sidste sprængtes. »Denne Hændelse fremkaldte Tvivl med Hensyn til Sikkerheden ved Brugen af Flaadens Lyditgranater, hvorfor der blev udstedt Instrukser, der begrænsede Anvendelsen af

dem, indtil der var foretaget en Undersøgelse. Efter at alle Granater af mistænkelig Tilstand var fjernede, blev de udstedte Instrukser annullerede».

Admiralen kommer ellers ikke ind paa Ammunitionsspørgsmaalet og det vides derfor ikke, hvilke Projektilsorter Englænderne anvendte til de forskellige Kalibre.

Undersøges dernæst det samme Spørgsmaal paa tysk Side, saa viser det sig, at Tyskerne kun anvendte een Slags Projektiler til det mellemsvære Skyts, nemlig Brisantgranaten, men to Slags til det svære: Panserbrisantgranaten og Brisantgranaten.

Ved det svære Skyts var Panserbrisantgranaten beregnet til Kamp paa nært Hold og Brisantgranaten til Kamp paa lang Afstand. Hvor Grænsen laa for de to Projektilsorters Anvendelse fremgaar ikke af de hidtil foreliggende Efterretninger; dog udtaler 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger» under Slaget i Nordsøen: At da Afstanden mellem de to Slagkrydsereskadrer under Opløbet var kommet ned til 16,500 Meter og den stadig aftog stærkt, beordrede han: Panserbrisantgranat. Paa den anden Side anfører han, at 1ste Artilleriofficer i Flagskibet »Lützow» anvendte Brisantgranat straks fra Kampens Begyndelse, hvortil han dog samtidigt bemærker, at dette fandt Sted for først at bortskyde Brisantgranaterne, saaledes, at der ingen Forveksling var mulig mellem de to Slags Projektiler, da en saadan vilde have visse uheldige ballistiske Paavirkninger til Følge; med andre Ord: De to Projektilsorter var ikke af samme Form.

En Granat og dens Sprængladning kan imidlertid være nok saa god i sig selv, den kan dog aldrig gøre sin fulde Nytte, hvis den ikke er forsynet med et paa-lideligt virkende Brandrør. Fra tysk Side foreligger der ingen Klage over Brandrøret, derimod udtaler Admiral Jellicoe: At et af de Hovedpunkter, man særlig rettede Opmærksomheden paa, efter Nordsøslaget, var Fremstillingen af et forbedret Brandrør (med Forsinkelse).

Ladningen.

I sin Omtale af de Hovedpunkter, man efter Slaget i Nordsøen særligt havde sin Opmærksomhed henvendt paa, anfører Admiral Jellicoe først og fremmest følgende:

»A. Den paatrængende Nødvendighed af at træffe Foranstaltninger til at forhindre, at Flammer fra Corditeladninger, som antændtes ved at en Granat eksploderede i et Taarn eller i det mellem Taarnet og Magasinerne liggende Rum, skulde forplante sig videre til selve Magasinerne. Det var sandsynligt, at Tabet af et, om ikke to, af vore Slagkrydsere, skyldtes denne Omstændighed, efter at Panseret var blevet gennembrudt.

B. Bedre Forholdsregler fordredes for at hindre Ladninger til det mindre Kaliber i at blive antændte af eksploderende Granater samt for at lokalisere al Ild, der skyldtes denne Omstændighed«.

Krudtsorten »Condite«, som Englænderne anvendte til Kanonladninger, synes efter de hidtil foreliggende Oplysninger, at have været ustabil og have haft Tilbøjelighed til at blive brisant, en Antagelse, som synes bekræftet ved de Eksplosioner, der fuldstændig ødelagde Slagskibene »Bulwark« (^{26/11} 1914) og »Vanguard« (^{9/7} 1917) og som efter al Sandsynlighed skyldtes Selvantændelse. Stærkt medvirkende til at disse Eksplosioner i »Bulwark« og »Vanguard« ligesom ogsaa i »Queen Mary« og »Indefatigable« antog saa katastrofalt et Omfang, bidrog ogsaa den Omstændighed, at Ladningerne kun var indesluttede i almindelige Silkekardusser og i Magasinerne ikke var opbevarede i hver sin Zinkkasse, ligesom der heller ikke synes at have været truffet Bestemmelser om, hvor mange Ladninger, der maatte forefindes i Kanonrummet, Omladningsrummet eller paa Elevatorerne, undervejs fra Magasinerne til Omladningsrummet.

Som det fremgaar af Admiral Jellicoes Beretning, traf man ogsaa efter Nordsøslaget Foranstaltninger til

hurtigere at kunne sætte Magasinerne under Vand eller overrisle Ladningerne, hvilken sidste Foranstaltning blev iværksat ved at indbygge Bruseapparater i Loftet paa Magasinerne. Som Sikkerhed mod, at Flammer fra en Granateksposition skulde trænge ind i Magasinerne, blev der i Skodderne mellem Magasinerne og Elevatorrummet indbygget Sluseventiler, for herigennem at transportere Ammunitionen i Stedet for som tidligere gennem Dørene.

Undersøger vi dernæst det samme Spørgsmaal paa tysk Side, saa viser det sig, at man saavidt muligt har bestræbt sig for at beskytte Kanonladningen ved at omgive den med et Messinghylster. Dette var imidlertid ikke muligt for hele Kanonladningen ved de svære Kalibre paa Grund af Ladningens Størrelse og den var derfor delt i to Dele, en større, Hovedladningen, som var i Messinghylster, og en mindre, Forladningen, som var indesluttet i en dobbelt Silkekardus. Forladningen var, naar den ikke laa som Forhaandsammunition ved Kanonerne eller var undervejs i Ammunitionselevatorerne, magasineret i en Zinkkasse.

For at hindre, at Eksplosioner, hidrørende fra fjendtlige Granatsprængninger, skulde forstærkes eller forplante sig til Krudtmagasinerne og derved udsætte eget Skib for Fare, var der truffet den Bestemmelse, at der i Kanonrummene kun maatte findes 1 Hovedladning og 1 Forladning for hver Kanon og den samme Regel gjaldt ogsaa for hvert af de nedenunder liggende Rum, Omladerummet og Strømfordelingsrummet.

Imidlertid viste det sig under Slaget i Nordseen, at disse Forsigtighedsforanstaltninger ikke var tilstrækkelige til at hindre en Forplantning af Ilden fra en Granatekspllosion til Krudtmagasinerne, og naar en Katastrofe alligevel heldigt blev undgaaet, saa skyldtes det først og fremmest den Omstændighed, at saavel Forladningen som Hovedladningen (Patronhylstrene) i Magasinerne laa i Ladningskasser.

Ca. Kl. 6¹⁸ Em. blev saaledes Slagkrydseren »Derfflinger» truffet to Gange lige efter hinanden af en 38,1 cm Granat, udskudt paa en Afstand af ca. 9,000 Meter. Den første Granat gik gennem Sidepanseret paa det agterste Taarn og eksploderede i Kanonrummet. Nogle af Sprængstykkerne antændte 1 Hovedladning og 1 Forladning og Ildstraalen fra disse slog gennem de øverste Elevatorskakter ned i Omladningsrummet, hvor den antændte 2 Hovedladninger og 2 Forladninger paa hver Side, og herfra slog Ilden videre ned i Krudtmagasinerne, hvor den ligeledes antændte 2 Hovedladninger og 2 Forladninger. Karduserne brændte med Flammer, der slog i Vejret fra Taarnet saa høje som Huse, men de brændte kun, de eksploderede ikke. Den anden Granat gik gennem Taget paa næstagerste Taarn. Ogsaa her slog Ilden ned i Krudtmagasinerne, hvor den antændte alle de Forladninger, der var fjærnede fra deres Ladningskasser. Men heller ikke i dette Tilfælde fandt der Eksplosioner Sted.

Skudafstanden og Rasancen.

Der er fra engelsk Side, ja selv af et saa fremragende teknisk Tidsskrift som »Engineering», fremsat den Paastand, at Tyskerne i Krigens første Aar, og hertil henregner det omtalte Tidsskrift ogsaa Nordsøslaget, var i Stand til at aabne Ilden paa meget større Afstande end Englænderne og dette Forhold skulde, efter samme Tidsskrifts Mening, udelukkende skyldes den Omstændighed, at praktisk talt alle tyske Skibskanoner, saavel store som smaa, var installerede paa en saadan Maade, at der var Elevationsfrihed op til 30 Grader, medens den for de engelske Skibskanoners Vedkommende i de fleste Tilfælde kun var mulig til 15 Grader og kun i enkelte Tilfælde op til 20 Grader.

Nu oplyser imidlertid 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger», at i dette Skib, der først blev

fuldført et Par Maaneder efter Krigens Begyndelse, var under Slaget i Nordseen største Skudafstand for 30,5 og 15 cm Kanonen henholdsvis 18,000 og 13,000 Meter, hvilket svarer til en Elevation paa ca. 12 Grader (jvfr. Bilag Nr. 3, Side 288), og der er derfor kun ringe Anledning til at tro, at Kanonerne i Skibe, ældre end dette, havde en større Rækkevidde.

Angaaende de engelske Skibskanoner anfører imidlertid Admiral, Sir Percy Scott i sin Bog »Fifty Years in the Navy«, at i Aaret 1909 forøgedes Elevationen i alle nye engelske Skibe til 15 Grader, i 1911 til 20 Grader og i 1915 til 30 Grader. Men heraf følger, at det i 1ste og 2den Slagkrydsereskadre var muligt at give Kanonerne en Elevation paa 15 Grader og i 5te Slagskibeskadre paa 20 Grader.

Rækningsvidden for en 30,5, 34,3 og 38,1 cm Kanon ved henholdsvis 15, 15 og 20 Graders Elevation var henholdsvis ca. 20,000, 21,000 og 25,000 Meter. En Bekræftelse paa Rigtigheden af disse Tal er saaledes de engelske Beretninger om Slagskibet »Queen Elisabeth«s Beskydning af de tyrkiske Stillinger i Dardanellerne samt den Omstændighed, at Admiral Beatty ikke en eneste Gang i sin Rapport om Kampen for Sydgaende mellem de to Slagkrydsereskadrer omtaler nogen Standsning i Skydningen som Følge af for stor Afstand, hvilket derimod er Tilfældet fra tysk Side, hvor 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger« 1 Gang anfører Indstilling af Skydningen paa Grund af for stor Afstand, nemlig fra Kl. 4⁰⁵ Em. til Kl. 4¹⁷ Em. Det engelske Skyts var saaledes det tyske betydeligt overlegen i Rækkevidde.

Med Hensyn til Nedslagsvinklen saa siger ganske vist den teoretiske Regel, at den, saafremt den ikke kendes, med nogenlunde Nøjagtighed kan sættes til $\frac{4}{3}$ af Udgangsvinklen, men dette kan kun gælde for kortere Skudafstande. Thi betragter vi saaledes Skydetabellen for den 24 cm K. $\frac{L}{48}$ i Kystforsvarsskibet »Peder Skram«,

saa viser den, at Udgangsvinklen til en Skudafstand paa 12,000 Meter er $11^{\circ} 51'$ og den dertil svarende Nedslagsvinkel $20^{\circ} 16'$. Nu er ganske vist Projektilet til denne Kanon forholdsvis let og Begyndeshastigheden ikke særlig høj, men der vil dog vist ikke for de i Nordsøslaget anvendte svære Kanoners Vedkommende være meget forkert ved at regne Nedslagsvinklen paa ca. 18,000 Meters Afstand til det dobbelte af Udgangsvinklen, altsaa til ca. 25 Grader, hvilket for Skydning mod et 8 Meter højt Maal giver en Rasance paa ca. 17 Meter. Hertil maa imidlertid lægges Skibets Bredde, som varierede fra 25—29 Meter (størst for de tyske Skibe) og Rasancen bliver i Virkeligheden saaledes ca. 44 Meter.

Pansringen.

Som Forklaring til de svære Tab i Slagkrydserkampen den 31. Maj 1916 anfører Admiral Jellicoe, at de engelske Skibe var meget utilstrækkeligt pansrede i Sammenligning med de tyske Skibe af den tilsvarende Type. Som det fremgaar af den nedenfor anførte Oversigtstabel over Pansringen af de i Slagkrydserkampen deltagende Skibe er dette fuldkomment rigtigt, men der maa dog hertil bemærkes, at det tyske Skibspanser var udsat for forholdsvis langt betydeligere Paavirkninger end det engelske, selv om man gaar ud fra, at det engelske Brandrør funktionerede daarligere end det tyske. Dette skyldtes den Omstændighed, at Forskellen i Produktet $\frac{1}{2} m v^2$ (den levende Kraft) for de tyske 28,0 og 30,5 cm og de engelske 34,8 og 38,1 cm Granater voksede stærkt med Skudafstanden, fordi det tungere Projektil bevare sin Hurtighed bedre end det lette.

I øvrigt udtaler Admiralen følgende:

»Værdien af Panserbeskyttelse i Forhold til Artilleri-armering har hyppigt beskæftiget mine Tanker. Det har ogsaa været Genstand for megen Diskussion mellem sømilitære Forfattere, af hvilke nogle endog forfægtede den

Oversigtstabel over Pansringen.

(Tallene er angivne i mm)

Klasse	Dæk	Side	Taarnets Forkant	Taarn- stamme	Kommando- taarn	Beskudt af Kaliber (cm)
„Lion“-Klassen contra	76-25	229-102	229	229	254	30,5 og 28,0
„Derfflinger“-Klassen	82-25	305-127	279	267	350	34,3
„Seydlitz“	82-25	298-102	254	267	330	34,3
„Moltke“	76-25	279-102	229	267	305	34,3
„New Zealand“-Klassen contra	64-25	152-102	178	152	254	28,0
„v. d. Tann“	76-25	250-102	229	152	305	30,5
„Queen-Elisabeth“-Klassen contra	76-25	330-102	279	254	279	30,5 og 28,0
„Derfflinger“-Klassen	82-25	305-127	279	267	350	38,1
„Seydlitz“	82-25	298-102	254	267	330	38,1
„Moltke“	76-25	279-102	229	267	305	38,1
„v. d. Tann“	76-25	250-102	229	152	305	38,1

Anskuelse, at al disponibel Vægt skulde benyttes til Artilleriarmering og at Skibene praktisk talt skulde være ubeskyttede. Dette Standpunkt er baseret derpaa: At det bedste Forsvar er en kraftig Offensiv. Skønt dette er fuldkommen rigtigt, naar Talen er om Strategi, har Krigen vist, at det ikke gælder, naar Talen er om Materiellet. Tabet af „Good Hope“, „Monmouth“, „Queen Mary“, „Indefatigable“, „Invincible“, „Defence“ og „Warrior“, og de Betragtninger, hvortil disse Tab gav Anledning, overbeviste de færende Søofficerer, selv om det ikke overbeviste andre, der var mindre fortrolig med Flaaden under Krigen, at Skibe med utilstrækkelige defensive Egenskaber ikke er jævnyrdige med dem, der besidder disse i en betydelig højere Grad, selv om hine er

overlegne med Hensyn til Armering. Denne Betragtning blev bestyrket ved den Efterretning, vi modtog, at de tyske Skibe, som var blevet ramte meget hyppigere af Granater, Torpedoer og Miner, alligevel var slupne i Havn, dels paa Grund af deres defensive Egenskaber, dels, og navnlig, som Følge af vore forældede Pansergranater, medens vore egne Skibe sank«.

Denne Udtalelse angaaende de engelske Skibes utilstrækkelige defensive Egenskaber i Forhold til de tyske Skibe stemmer imidlertid ikke ganske overens med de Udtalelser, som Sir Eustace Tennyson d'Eyncourt, Direktøren for den engelske Marines Skibsbygnings- og Maskinvæsen, fremsatte i det Foredrag, han holdt i Marts Maaned 1919 i »The Institution of Naval Architects«. Direktøren udtalte her, at med Hensyn til Panseret var der i alle de engelske Skibe, der deltog i Slaget ved Jylland og overlevede dette, kun forefaldet eet Tilfælde, hvor et Sprængstykke af en Granat trængte igennem til Skibets vitale Dele, og hvad angik de Skibe, der sank, saa kunde man kun udtale Formodninger, men han antog, at deres Ødelæggelse skyldtes den Omstændighed, at en Granatsprængning havde antændt en Corditeladning og at Flammen fra denne da var trængt igennem til Magasinerne.

Man har senere fra engelsk Side fremsat den Paa-stand, at de engelske Skibes horizontale Pansring kun var beregnet paa en Kampafstand paa ca. 9000 Meter og en Anslagsvinkel af moderat Størrelse for Øje og at det derfor var ganske naturligt, at Tykkelsen af deres Panserdæk var utilstrækkelig overfor en Kampafstand paa ca. 18,000 Meter og en stor Anslagsvinkel.

Mod Paastanden om en Kampafstand paa ca. 9000 Meter taler imidlertid Admiral, Sir Percy Scotts Opgivelser med Hensyn til Elevationsvinklerne ligesom ogsaa den Omstændighed, at Opsatserne for det svære Skyts ombord i Slagkrydseren »Lion« (den ældste af denne

Klasse), under dens Besøg i København om Sommeren 1911 var inddelte til den dobbelte Afstand. Derimod kunde Udtalelsen angaaende Anslagsvinklen tyde paa, at man ikke i England før Krigen havde haft sin Opmærksomhed henvendt paa den Omstændighed, at Faren for Træfning af Projektiler med en stor Nedslagsvinkel og Risikoen for at de skulde trænge igennem det horizontale Panser paa de store Afstande blev forholdsvis større end Risikoen for Gennembrud af det vertikale Panser.

Admiral Jellicoe udtaler da ogsaa, at Slaget ved Jylland havde godtgjort Nødvendigheden af at forøge Tykkelsen af Panserdækket i de store Skibe for at ikke Granater eller Sprængstykker skulde trænge igennem til Magasinerne, og denne Forøgelse i Tykkelsen af Panserdækket over Magasinerne blev da ogsaa foretaget i alle nye Skibe og, saa vidt det lod sig gøre, ogsaa i de gamle.

Ildledelsen.

Forøgelsen i Skudafstanden og Artilleriets Ydelse i det hele taget er først og fremmest et direkte Resultat af de Forbedringer, der er gjorte med Hensyn til Afstandsbestemmelsen og Ildledelsen, Forbedringer, der har muliggjort en »Præcisionsskydning« paa meget større Afstande end man tidligere havde anset for mulig.

Det synes, som om Tyskerne har været de første til at erkende, at en nøjagtig Maaling og en hurtig Indskydning er den første Betingelse for Nedkæmpelsen af Modstanderen og den deraf følgende sejrriige Udgang af Kampen.

Med Hensyn til Afstandsmaalingen udtaler Admiral Jellicoe, at kun de mest moderne Skibe i Slaget ved Jylland var forsynede med Afstandsmaalere med 4,6 Meters Basis, medens alle de øvrige i Slaget deltagende Skibe var forsynede med Afstandsmaalere med 2,7 Meters Basis. I Løbet af Aaret 1917 lykkedes det imidlertid at frem-

stille Afstandsmaalere med 7,6 og 9 Meters Basis og en Række Eksperimenter med stereoskopiske Afstandsmaalere blev ogsaa foretaget dette Aar, da man havde bragt i Erfaring, at Tyskerne brugte denne Type.

Hvor stor en Basis Afstandsmaalere havde i de tyske Slagskibe og Slagkrydsere foreligger der endnu ingen Oplysninger om, men 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger« under Slaget i Nordse'en udtaler, at dette Skib var forsynet med 7 stereoskopiske Afstandsmaalere af System Zeiss (Forstørrelse 23 Gange), der gav gode Maaleresultater indtil Afstande paa ca. 20,000 Meter. Maaleapparaterne var installerede paa Ildlederstationerne og i Kanontaarnene og de var saaledes tillige med deres Betjeningsmandskab godt beskyttede mod Beskydning. Fra Maalestationerne sendtes de maalte Afstande ind til Artillerikommandocentralen (beliggende under Panserdækket under hver Ildlederstation), hvor Afstandsmaalerofficieren førte Tilsyn med de indkomne Maaleresultater. Fra Centralen sendtes Afstandene videre til et paa Ildlederstationen anbragt Apparat, der automatisk angav Middeltallet af samtlige Maalinger til Maalet. Denne »Udjævner« var anbragt i Ildlederens umiddelbare Nærhed og det var denne Afstand Ildlederen benyttede ved Indskydningens Begyndelse.

Det synes forevrigt som om der har været foretaget en kontinuerlig Maaling under hele Kampen, for ved Hjælp af den herigennem fremkomne Afstandsforandring pr. Minut at kunne føre Kontrol med den Afstandsforandring, Fartkorrektoren gav, og som paa Centralen blev benyttet til Kanonerens Indstilling i Højderetningen.

Med Hensyn til selve Ildledelsen, saa benyttede Englænderne »Firing-Direktor«-Systemet og Tyskerne »Follow-the-pointer«-Systemet.

Angaaende »Firing-Direktor«-Systemet udtaler Admiral Jellicoe følgende:

»Kun faa Skibe var inden Krigen blevet udrustede

med Admiral, Sir Percy Scotts Ildledersystem, ved Hjælp af hvilket Ildlederen kan rette og affyre Skibets Kanoner«.

«Et meget stort Antal af de engelske Søofficerer stillede sig imidlertid tvivlende overfor dets Værdi i Sammenligning med det hidtil brugte System; der var en betydelig Modstand imod det, ja i nogle Tilfælde var endog Systemet ikke i Yndest i Skibe, der var forsynet med det«.

Det var faldet i Admiral Jellicoes Lod i 1912 at forestaa de Konkurrenceskydninger, der foretoges mellem Dreadnoughten »Thunderer«, der var udrustet med Percy Scotts System, og Dreadnoughten »Orion«, der benyttede det hidtil brugte System, og Resultaterne af disse Skydninger bekræftede fuldt ud den Opfattelse, som Admiral Jellicoe havde med Hensyn til Percy Scott-Systemets store Betydning.

Admiralitetet stillede sig imidlertid meget afvisende overfor Indførelsen af det sidst nævnte System og Admiral Jellicoe kunde intet gøre for dets Indførelse før i Slutningen af Aaret 1912, da han blev udnævnt til Second Sea Lord og i denne Stilling fik udvirket en Bestemmelse om, at de nyere Skibe skulde forsynes med Percy Scott-Systemet. Der var imidlertid kun blevet gjort ringe Fremskridt med dets Indbygning i Skibene, da Krigen brød ud, og kun 8 Slagskibe havde faaet det installeret.

I Begyndelsen af 1915 blev der imidlertid med Bistand af Sir Percy Scott truffet Forholdsregler som Følge af hvilke Slagskibene og Slagkrydserne blev udrustede med Systemet uden at blive sat ud af Funktion eller sendte i Dok. Først og fremmest blev de svære Taarnkanoner forsynet med Systemet og da Slaget ved Jylland fandt Sted, var der kun faa af Skibene, der ikke var forsynet med Firing-Direktoren. Dog var Systemet i de sidste 6 Skibe, der var blevet udrustede med det, ikke meget indøvet.

Men, som Admiralen fortsætter: »Betingelserne, under

hvilke denne Kamp blev ført, omvendte straks enhver Tvivl til en fast Tro paa Percy Scott-Systemet og der blev aldrig senere udtrykt Tvivl med Hensyn til dets Værdi.*

Til samme Resultat i Bedømmelsen af Firing-Direktor-Systemet kom ogsaa de tyske Søofficerer, idet man i den tyske Flaade efter Slaget i Nordsøen forlod det hidtil anvendte Follow-the-pointer-System og gik over til Firing-Direktor-Systemet, fordi dette sidste gjorde det muligt for Ildlederen selv at affyre Kanonerne paa een Gang i Modsætning til det andet System, der kun indstillede og rettede Kanonerne paa det samme Punkt, medens Affyringen af Kanonerne foretoges af Skytskommandørerne selv.

Samtidigt flyttede man Ildlederstationen fra Kommandotaarnet op til Vejrs i Fore-Mærs, fordi det gentagne Gange under Slaget var hændt, at Ilden fra tysk Side maatte indstilles paa Grund af, at egen Røg hindrede Udsigten fra Kommandotaarnet, medens dette Tilfælde ikke forefaldt paa engelsk Side, eftersom Ildledelsen her foregik fra Fore-Mærs og saaledes gjorde det muligt at se oven over Røgen.

I alle de hidtil fra engelsk Side offentliggjorde Rapporter og Beretninger angaaende Artillerikampe mellem engelske og tyske Skibe har der altid været fremhævet den overraskende Hurtighed, hvormed Tyskerne fandt den rigtige Begyndelsesafstand, ligesom ogsaa den Hurtighed, hvormed Indskydningen blev fuldført.

Men her er vi netop ved det centrale, den egentlige Aarsag til at Kampen mellem de to Slagkrydsereskadrer den 31. Maj 1916 fik et saa uheldigt Udfald for Englænderne: Den engelske Ildledning stod ikke paa Højde med den tyske.

Og dette fremgaar da ogsaa til al Tydelighed ikke alene af de tyske Beretninger, men ogsaa af de engelske; thi vel har Admiral Jellicoe i sin Beretning om Grand

Fleet paa enhver mulig Maade søgt at bortforklare det i Forhold til Kampens Varighed og den store engelske Overlegenhed saa overvældende Tab af Skibe som hidrørende fra ringere Panserbeskyttelse, daarligere Pansergranater, upaalideligere Brandrør og mindre nøjagtige Afstandsmaalere end Tyskernes, der bliver dog tilbage hans egne Udtalelser om de Anstrængelser, der foretoges efter Slaget for at formindske Indskydningstiden og forbedre Ildledelsen i den engelske Flaade.

Admiralen udtaler sig paa følgende Maade angaaende dette Spørgsmaal:

»I Løbet af Krigen har vi efterhaanden som et Resultat af Øvelsesskydningerne stærkt forøget den Afstand, paa hvilken Skibene kunde engagere, og der blev lagt særlig Vægt paa Nødvendigheden af at opnaa Træfning saa hurtigt som muligt. Forbedringerne var maaske hurtigst i de 5 eller 6 Maaneder, der fulgte efter Kampen ved Jylland«¹⁾.

Umiddelbart efter Slaget blev der nedsat to af hinanden uafhængige Kommissioner for straks at drage den fulde Nytte af de indvundne Erfaringer med Hensyn til Ildledelsen. De af disse Kommissioner afgivne Betænkninger blev behandlede af en tredje Kommission, der var sammensat af Flaadens Artilleriexperter og

»Resultatet var Indførelsen af nye Regler for Ildledelsen, og disse i Forbindelse med en stærk Forøgelse i Skudhastigheden gjorde det vanskeligt for Fjenden at undgaa Træfning ved pludselige Kursændringer.«

»For med bedre Resultat at bekæmpe Fjendens pludselige Afstandsforandringer blev der foretaget Forsøg for at blive i Stand til at bestemme Fjendens Kurs i Forhold til vor egen. Resultatet af disse Forsøg blev en stærk Forøgelse af den Hurtighed, hvormed Træfning blev opnaaet. Det er ikke for meget at sige, at Tids-

¹⁾ Udhævet af Forf.

rummet fra Skydningens Begyndelse, indtil Salverne fik Maalet i Gaffel, blev halveret og Skudhastigheden blev stærkt forøget efter at Indgaffingen var tilendebragt.

Medens Indskydningen og Beskydningen fra tysk Side i Nordsøslaget foregik ved skiftevis Affyring af Taarnenes højre og venstre Kanoner i Salver, altsaa ved en Halvering af Bredsidens Kanonantal, foregik den fra engelsk Side ved Salvefyring af hele Bredsidens Kanoner paa een Gang; men heraf fulgte, at det tyske Artilleri, saafremt alle øvrige Forhold ellers var lige, kunde indskyde sig dobbelt saa hurtigt som det engelske, ligesom det ogsaa efter Indskydningens Fuldførelse havde dobbelt saa mange Betingelser for at fastholde Maalet, særlig naar Afstanden, som i dette Tilfælde, forandrede sig hurtigt.

Den Forbedring, Englænderne foretog i Fremgangsmaaden med Hensyn til Indskydningen og Beskydningen, bestod først og fremmest i Optagelsen af den tyske Methode, men dernæst gik de et Skridt videre med Hensyn til Indskydningen, og denne foretages nu paa følgende Maade fra Skibe med To-Kanonstaarne:

1ste Salve: Højrekanonerne i alle Taarne, med Opsats 500 Yards under maalt Afstand.

2den Salve: Venstrekanoner i alle Taarnene, med 500 Yards større Opsats end ved første Salve.

3die Salve: Højrekanonerne i alle Taarnene, med 1000 Yards større Opsats end ved første Salve.

Salverne følger saa hurtigt efter hinanden, at alle tre vil være samtidigt i Luften paa de store Afstande.

Det paastaas, at i al Almindelighed vil Ildlederen af disse 3 Salver være i Stand til at opgive den nøjagtige Opsatsindstilling.

Som det imidlertid fremgaar af Admiral Jellicoes Beretning var kun det svære Skyts i Slaget i Nordsøen forsynet med Firing-Direktor-Systemet og det mellem-svære Skyts i de engelske Skibe blev derfor ledet efter

den gamle Methode i Modsætning til, hvad der var Tilfældet i de tyske Skibe, hvor Follow-the-Pointer Systemet ogsaa blev anvendt til Ledelsen af det mellemsvære Kaliber, som ligeledes havde sin særlige Ildleder og Nedslagsobservator. Denne sidste havde sin Standplads i Fore-Mærs sammen med Nedslagsobservatoren for det svære Artilleri, medens begge Ildlederne stod paa Ildlederstationen i Agterkant af Kommandotaarnet, og ledede Skydningen gennem Periskoper, der var saaledes indrettede, at Forstørrelsen kunde afpasses efter Sigbarheden. (Største Forstørrelse var 15 Gange.)

Efter de fra 1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger» foreliggende Oplysninger gav Ildlederen for det svære Skyts personlig pr. Telefon Ordren for Affyringen af hver Salve til den paa Artillerikommandocentralen siddende Officer, der derpaa lod Ordren gaa videre til Taarnene. Men saa snart Nedslagene laa godt og Træfning var opnaaet, gav Ildlederen Ordre til »Hurtigskydning» og fra dette Øjeblik skulde da Ordreoverføringsofficeren paa Artillerikommandocentralen af sig selv hvert 20de Sekund give Ordren »Salve-Fyr» til det svære Skyts. Trak Maalet ud af Nedslagsbæltet, overtoges Ordregivningen for Skydningen atter af Ildlederen personlig.

Det mellemsvære Kaliber traadte i Funktion paa Ordren »Virkning» fra Ildlederen for det svære Artilleri, og det sekundære Artilleri skulde da umiddelbart efter hver Salve fra det svære Skyts affyre 2 Salver hurtigt efter hinanden, og fra da af sættes ind sammen med det svære Skyts, indtil Ordren »Sekundær Artilleri hold inde» blev givet af 1ste Artilleriofficer.

Til Vejledning for Ildlederne med Hensyn til Nedslagene fra de svære Kanoner, var der paa hver af disse anbragte Apparater, der ved elektriske Ledninger var satte i Forbindelse med Alarmklokker i Fore-Mærs og paa Ildlederstationerne. Apparaterne var konstruerede saaledes, at Skudets Affyring paavirkede en Mekanisme,

som afpasset efter Kanonens Elevation sluttede en kortvarig Kontakt for en elektrisk Strøm til Alarmklokkerne paa nøjagtig det samme Tidspunkt, som Projektilets Flyvetid udløb.

Denne Foranstaltning var af overmaade Betydning med Hensyn til en Koncentration af Ilden fra flere Skibe paa samme Maal.

Om den engelske Ildledning under Slagkrydserkampen udtaler samme tyske Søofficer (1ste Artilleriofficer i Slagkrydseren »Derfflinger«) følgende:

»Modstanderen skød glimrende. Alle 8 Skud (»Lion«-Klassen) laa i Reglen tæt ved Siden af hinanden, men saa godt som hele Tiden »For kort« eller »For langt«. Kun to Gange kom »Derfflinger« ind i Projektilbygen, men den blev hver Gang kun truffet af eet Projektil.«

Torpedoangrebet.

De Instrukser, som Admiral Jellicoe havde givet Jagerne angaaende deres Optræden under en Dagkamp mellem de to Slagflaader, skelnede mellem en stor og en ringe Synsvidde.

For det Tilfælde, at Sigtbarheden var god, skulde Jagerne først angribe den fjendtlige Slagflaade, efter at Hovedflaaderne havde engageret hinanden.

Var Sigtbarheden derimod daarlig, skulde Jagerne skraks gaa i Angreb uden at afvente Artillerikampens Begyndelse.

Instrukserne gjorde yderligere opmærksom paa, at Jagerne ved at søge ind paa den fjendtlige Slagflaade for at angribe den, samtidigt var i den bedste Position til at hindre et heldigt Udfald af lignende Angreb paa den engelske Slagflaade, og det var saaledes i fuld Overensstemmelse med disse Instrukser, at Jagerne af 9de, 10de og 13de Flotille tog Post foran for Slagkrydserne, da Slaglinien blev dannet Kl. 3³⁰ Em., ligesom ogsaa, at de af

sig selv gik frem til Angreb Kl. 4¹⁵ Em. paa den fjendtlige Slagkrydsereskadre.

I Følge de inden Krigen gældende Regler var den taktiske Enhed »Flotillen« i den engelske Marine sammensat af 20 Jagerer og en let Krydser (Flotillebaad), medens den i den tyske Marine bestod af 11 Jagerer (heraf 1 Flotillebaad).

Rent taktisk set var som Følge af Enhedstypen den tyske S sammensætning af Flotillen den bedste og det synes derfor lidet sandsynligt at Tyskerne, saaledes som det paastaas af engelske og amerikanske maritime Forfattere, skulde have forladt den, netop som den skulde anvendes for Alvor, og være gaaet over til den engelske.

Forholdet var da ogsaa det, at Tyskerne havde bibeholdt den gamle taktiske Inddeling, men samlet 3 Jagerflotiller under Ledelsen af een Mand, som var sat ombord i en let Krydser for, som Følge af det bedre Overblik, denne Ordning tillod, heldigere at kunne dirigere Flotillerne frem til Angreb.

Forøvrigt udtaler Admiral Jellicoe angaaende den taktiske Inddeling af Flotillen, at han i April Maaned 1916 havde faaet Admiralitetets Bemyndigelse til at sætte Flotillecheferne i en større Jager, de saakaldte »Flotilla-leaders«, i Stedet for i en let Krydser.

Denne Ordning skyldtes dog ikke Hensigten at forlade det meningsløse Flotillekrydserstandpunkt, men udelukkende Ønsket om at forstærke de Lette Krydserafdelinger ved at indlemme de ledigblevne Krydsere i disse.

Planen var dog endnu ikke realiseret, da Slaget i Nordsøen fandt Sted og det under Slagkrydserkampen stedfindende Jagerangreb frembyder da det Særsyn, at Flotillen gaar i Angreb uden sin Fører, ja understøttes end ikke af Flotillekrydserens Artilleri, til Trods for at der var rig Lejlighed dertil som Følge af, at det tyske Jagerangreb hjælpes frem af Krydseren Regensburg.

Det var to diametralt modsatte Principper i Jager-

armeringen, der her mødte frem til Generalprøve, det tyske Princip med Hovedvægten paa Torpedoarmeringen contra det engelske Princip med Hovedvægten paa Artilleriarmeringen.

Det tyske Armeringsprincip, der var baseret paa, at det primære Maal var Fjendens Hovedstyrke og det sekundære hans Forpoststyrke, var fortrinligt for et Angreb om Natten, men maatte i en Dagkamp komme til kort overfor det engelske Armeringsprincip, hvis Hovedformaal var Nedkæmpelsen af Fjendens Torpedovaaben inden Angrebet paa egen Hovedstyrke.

Eftersom 1ste Eklæringsgruppe marcherede nogle Streger agten for tværs af Slagkrydsereskadrene, maatte de engelske Jagere, gaaende ud fra, at de to Parters Jagere marcherede i samme Afstand foran for egen Styrkechef, under Torpedoangrebet, der begyndte paa samme Tid fra begge Sider, komme i Flanken paa 9de tyske Jagerflotille og antagelig har derfor 3die Halvflotille, understøttet af Krydseren »Regensburg«, rettet Angrebet mod de engelske Jagere, i Stedet for, som det ellers var det naturligeste, mod den fjendtlige Slaglinie.

Det engelske Jagerangreb brød imidlertid denne Modstand og angreb 9de tyske Jagerflotille, som delvis maatte opgive sit Angreb, men det havde dog det tilsigtede Resultat, at 5te Slagskibseskadre blev forstyrret for en kort Tid i sin Beskydning af 1ste Eklæringsgruppe, ligesom det ogsaa sinkede Eskadrens Fremmarch noget, og for saa vidt løste 9de tyske Jagerflotille den stillede Opgave.

Paa den anden Side blev de engelske Jagere forsinkede i deres Fremmarch og mistede derved den udmærkede Stilling, de havde for at føre et Torpedoangreb ind paa 1ste Eklæringsgruppe.

En Del af Jagerne naaede dog ind paa Torpedoskudsafstand, men naar Resultatet af Angrebet alligevel blev saa ringe, saa skyldtes det naturligvis i første Række

Modforholdsreglerne fra tysk Side — Jagerangrebet, Beskydningen af Slagkrydsernes og »Regensburg«s mellem-svære Artilleri og Afdrejningen — og den store Torpedoskudsafstand, men dernæst den ringe Torpedoarmring.

De Erfaringer, som denne Kamp saavel som alle de øvrige Kampe, som den nu afsluttede Verdenskrig har givet Anledning til og i hvilke Jagere har deltaget, synes at maatte konkludere i en Forøgelse af Jagernes Torpedo- og Artilleriarmering og den deraf flydende Fordring om en Forøgelse i Deplacementet, og Resultatet af disse Erfaringer maa med Rette antages at give sig Udslag i Jagere, som den engelske Marineledelse har ladet bygge efter Slaget i Nordsoen, og af hvilke de sidste Jagere, der er paabegyndt i Juli Maaned 1918, som en forbedret Wakefield-Type, er armeret med 2 53 cm Triplex-Torpedoapparater og 4 12 cm Kanoner og har et Deplacement paa ca. 1400 Tons.

Sammendragningen af Jagerens 6 Torpedoapparater til 2 Triplexapparater i Diametralplanet, forekommer mindre heldigt, eftersom en enkelt Granat kan sætte Halvdelen af hele Bredsidens Torpedoarmring ud af Funktion.

Kravet om en stærk Forøgelse af Torpedoarmeringen, som det i dette Afsnit omhandlede engelske Torpedoangreb synes at pege paa, er saaledes ikke blevet fuldtud opfyldt.

Den fremtidige Kampskibstype.

Skibsbygning er navendt Taktik.

v. Tirpitz.

Spørgsmaalet om: hvorvidt begge Skibstyper, Slagskibet og Slagkrydseren, vil være nødvendige for Fremtidens Søslag, er ligesom efter den russisk-japanske Krig ogsaa blevet aktuel efter Verdenskrigen.

De to forskellige Skibstyper skyldes Ønsket om i en Flaade at være i Besiddelse af en Afdeling Skibe, der er i Stand til at deltage i selve Slaget mellem Hovedflaaderne, men som samtidigt skal være hurtigere end

Slagskibene for hurtigt at kunne skifte Plads under Slaget, og Spørgsmaalet bunder saaledes i det i taktisk Henseende vigtige Punkt, at kunne foretage en Koncentration af overlegne Kræfter mod en enkelt Del af Fjendens Flaade, sædvanligvis dennes Tête.

Ethvert Skib er imidlertid et Kompromis mellem de Fordringer, der stilles til det med Hensyn til Armering (Artilleri og Torpedo), Pansring, Fart og Sedygtighed, og eftersom man for Slagkrydseren opstiller Fordringen om, at det skal besidde Slagskibets Egenskaber i Forbindelse med stor Fart, saa kan dette kun opnaas ved en betydelig Forøgelse i Deplacementet eller ogsaa, under Bibeholdelse af Slagskibets Deplacement, at foretage en Reduktion i Kanonantal og Pansring. En Reduktion af Skibets defensive Kraft, Pansringen, til Fordel for Farten, maa imidlertid forekomme meget lidt logisk i Betragtning af, at Skibet skal kunne tage Post i Slaglinien sammen med Slagskibene; ikke desto mindre er det alligevel den Fremgangsmaade, man i lang Tid fulgte, særlig i England.

Imidlertid synes Tanken om at nærme de to Typer til hinanden, allerede inden Krigen at have beskæftiget de engelske Marinemyndigheder, hvad man kan slutte af »Queen-Elisabeth«-Klassen; thi denne Klasse, som almindeligvis henregnes til Slagskibene, henhører lige saa godt til Slagkrydserne, og det kommer ogsaa tydeligt til Orde i de Instrukser, som Admiral Jellicoe gav angaaende denne Eskadres (5te Slagskibseskadres) taktiske Anvendelse:

»5te Slagskibseskadres Instrukser blev givet under Forudsætning af, saavel Slagkrydsernes Fraværelse som deres Tilstedeværelse. I det første Tilfælde indtog 5te Slagskibseskadre Slagkrydsernes Plads, ligesom ogsaa deres Pligter. (Instrukserne til Slagkrydserne slog fast, at deres Hovedmaal var Ødelæggelsen af Fjendens Skibe af tilsvarende Klasse, dersom disse var nærværende, og

efter deres Ødelæggelse eller i deres Fraværelse da at angribe Téten af den fjendtlige Slagflaade. Inden Kampen var det deres Pligt at give Oplysninger med Hensyn til Fjendens Slagflaade, samtidig med, at de skulde hindre en tilsvarende Underretning til Fjenden.) Dersom vore Slagkrydsere var nærværende og i Téten, havde 5te Slagskibeskadre Ordre til at tage Post foran Resten af Slagflaaden i Tilfælde af en Deployering mod Helgoland og i Queuen af Slagflaaden i Tilfælde af en Deployering bort fra Helgoland. Meningen med denne sidste Disposition var at placere Hochseeflotte uheldigt for det Tilfælde, den skulde udføre en 16 Stregers Drejning efter Deployeringen. For at sætte 5te Slagskibeskadre i Stand til at udføre sine Funktioner, havde den Post mellem Krydserlinien og Slagflaaden, naar Grand Fleet var under Gang.»

En Sammenligning mellem de i Bilag Nr. 5, Side 290 opgivne Data vedrørende »Queen Elisabeth»-Klassen og den forud for denne Klasse gaaende »Iron Duke»-Klasse viser en Stigning i Kanonkalibret fra 34,8 til 38,1 samtidig med at Farten er forøget fra 21 til 26 Knob. Denne store Forøgelse i Farten fordrede imidlertid et 3 Gange saa stort Antal Hestekræfter og den store Vægtforøgelse, som skyldtes Overgangen til 38,1 cm Kanonen, nødvendiggjorde en Reduktion i Kanonantallet fra 10 til 8, men til Trods herfor maa Skibets Artillerikraft siges at være betydeligt forøget.

En betydelig Forbedring er desuden Overgangen til udelukkende at anvende Oliefyring.

Den forøgede Tykkelse paa Panseret i Forbindelse med de ovennævnte Forøgelser i Skibets offensive Egenskaber bevirkede imidlertid en Forøgelse i Displacementet paa ca. 2600 Tons.

Der synes imidlertid fremdeles at have hersket en vis Famlen eller Usikkerhed hos de engelske Marinemyndigheder med Hensyn til Spørgsmaalet: om den for Slagflaaden bedst egnede Skibstype, thi den efter »Queen

Elisabeth-Klassen følgende Klasse, »Royal Sovereign«-Klassen, viser en tydelig Svingning over imod Slagskibstypen, idet Farten fra 26 Knob atter er sat ned til den for Slagskibe almindelige Fart, 21—22 Knob.

Iøvrigt er der, bortset fra Formindskelsen i Deplacementet og den deraf følgende Formindskelse i Farten, ingen nævneværdig Forskel paa denne Klasse og »Queen Elisabeth«-Klassen.

Det blev imidlertid ikke en logisk Tænkning, men Krigens Lære, der definitivt skulde afgøre Spørgsmaalet og det blev meget tydeligt afgjort, idet de 2 allerede paabegyndte Skibe, »Repulse« og »Renown«, fik deres Karakter ændret fra Slagskib til Slagkrydser.

Bygningen af disse to Skibe blev paabegyndt kort efter Krigens Udbrud som en lidt ændret »Royal Sovereign«-Type, men efter at Slagkrydserne »Invincible« og »Inflexible«s Togt til Falklandsøerne, hvor de tilintetgjorde Admiral v. Spees Eskadre, til fulde havde paavist Slagkrydsertypens Værdi, blev det paa Initiativ af Lord Fischer, daværende First Sealord, besluttet at stoppe Bygningen af dem som Slagskibe og ændre Tegningerne saaledes, at de i Stedet for blev bygget færdige som meget hurtige Slagkrydsere.

En Sammenligning mellem de i Bilag Nr. 5 Side 290 anførte Data for Slagkrydserne »Tiger« og »Renown« viser en Stigning i Kanonkaliberet fra 34,3 til 38,1 cm samtidig med at Farten er forøget fra 30 til 32 Knob. Denne Forøgelse i Farten har, da Deplacementet er formindsket med ca. 3000 Tons, kun været mulig ved at foretage en Formindskelse i Kanonantallet fra 8 til 6. Men foruden denne Reduktion i Antallet af det svære Skyts er det mellemsvære Skyts blevet erstattet med let Skyts og der er foretaget en betydelig Reduktion af Pansertykkelsen.

Som Helhed maa derfor denne Klasse siges at være alt for svag i sine defensive Egenskaber og dets offensive Egenskaber vil ikke kunne gøre sig gældende i

mindre sigtbart Vejr overfor en Modstander med et noget mindre Kanonkaliber og betydelig større Panserbeskyttelse. Det synes som om det var en noget overdreven Vurdering af »Invincible«-Klassens Egenskaber contra Gneisenau-Klassens, der førte til Bygningen af denne Klasse, og først Slagkrydserkampen den 31. Maj 1916 skulde fremskaffe de Erfaringer, der var nødvendige for at løse det stærkt diskuterede Spørgsmaal paa en tilfredsstillende Maade.

Resultatet af disse Erfaringer foreligger nu i det nylig fuldførte Skib »Hood«, hvis Bygning er paabegyndt i September 1916 og saaledes maa antages at være bygget i Overensstemmelse med de i Krigen og netop fra Slaget i Nordsøen indvundne Erfaringer, og dette Skib er en typisk Slagkrydser med alle et Slagskibs Egenskaber, med andre Ord en S sammensmæltning af begge Skibstyper til een Skibstype.

Betragtes nu den tidligere anførte Oversigtstabel i Bilag Nr. 5 Side 290, fremgaar det til al Tydelighed, at skal indenfor rimelige Grænser Maximum af offensiv Kraft (Armering og Fart) forenes med Maximum af defensiv Kraft (Pansring og Flydeevne), da maa Deplacementet sættes betydeligt op, men da er ogsaa det opnaaede Resultat (»Hood«) de tidligere Slagskibe og Slagkrydsere fuldtud jævnbyrdige i alle Henseender.

Enhver drager af Søkrigshistorien de Slutninger, der passer bedst med hans Teorier, men er »Vedkommende« Verdens største Sømagt, da tvinger han de andre til at følge efter.

Da Torpedovaabnet fremkom, profeteredes de store Skibes Endeligt, og det samme var ogsaa Tilfældet, da Undervandsbaadsvaabnet indførtes i alle Mariner. For tredie Gang lyder nu Forudsigelserne om Dødsdommen over de store Skibe i Anledning af Flyvevaabnets rivende Udvikling. — Foreløbig synes dog Profetierne ikke at skulle gaa i Opfyldelse!!

Bilag Nr. 1.

Fortegnelse

over

den Viceadmiral, Sir D. Beatty underlagte Flaadestyrke.

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Slagkrydser	Flaadechef: Viceadmiral Beatty. Stabschef: Captain R. Bentinck.			
Lion	30,000 Ts.	30,0	8 34,3 L/45; 15 10,2 L/50	2 53 cm
Slagkrydser	<i>1ste Slagkrydsereskadre.</i> Chef: Kontreadmiral de Brock.			
Princess Roayl	30,000 Ts.	30,0	8 34,3 L/45; 15 10,2 L/50	2 53 cm
Tiger	32,000 -	30,0	8 34,3 L/45; 12 15,2 L/50	2 53 -
Queen Mary . .	30,000 -	30,0	8 34,3 L/45; 15 10,2 L/50	2 53 -
Slagkrydser	<i>2den Slagkrydsereskadre.</i> Chef: Kontreadmiral Pakenham.			
New Zealand.	19,000 Ts.	27,0	8 30,5 L/45; 14 10,2 L/50	3 53 cm
Indefatigable .	19,000 -	27,0	8 30,5 L/45; 14 10,2 L/50	3 53 -
Slagskib	<i>5te Slagskibseskadre.</i> Chef: Kontreadmiral Evan-Thomas.			
Barham	28,000 Ts.	26,0	8 38,1 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 cm
Warspite	28,000 -	26,0	8 38,1 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 -
Valiant	28,000 -	26,0	8 38,1 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 -
Malaya	28,000 -	26,0	8 38,1 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 -
Let Krydser	<i>1ste Lette Krydsereskadre.</i> Chef: Commodore E. Alexander-Sinclair.			
Galatea	3,500 Ts.	30,0	2 15,2 L/50; 6 10,2 L/50	4 53 (2 Dobb.)
Inconstant . . .	3,500 -	30,0	2 15,2 L/50; 6 10,2 L/50	4 53 —
Phaeton	3,500 -	30,0	2 15,2 L/50; 6 10,2 L/50	4 53 —
Cordelia	3,500 -	30,0	2 15,2 L/50; 6 10,2 L/50	4 53 —
Let Krydser	<i>2den Lette Krydsereskadre.</i> Chef: Commodore W. Goodenough.			
Southampton .	5,500 Ts.	26,0	8 15,2 L/50	2 53 cm
Nottingham . .	5,500 -	26,0	9 15,2 L/50	2 53 -
Birmingham . .	5,500 -	26,0	9 15,2 L/50	2 53 -
Dublin	5,500 -	26,0	8 15,2 L/50	2 53 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>3die Lette Krydsereskadre.</i>				
Chef: Kontroadmiral T. Napier.				
Let Krydser				
Falmouth	5,300 Ts.	26,0	8 15,2 L/50	2 53 cm
Yarmouth	5,300 -	26,0	8 15,2 L/50	2 53 -
Gloucester . . .	4,900 -	26,0	2 15,2 L/50; 10 10,2 L/50	2 45 -
Birkenhead ..	5,500 -	26,0	9 15,2 L/50; 8 10,2 L/50	2 53 -
<i>13de Jagerflotille.</i>				
Chef: Captain J. Farie.				
Jager				
Champion (Krydser) . . .	3,800 Ts.	30,0	2 15,2 L/50; 8 10,2 L/50	4 53 (2 Dobb.)
Nestor	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Nomad	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Narborough ..	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Obdurate	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Petard	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Pelican	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Nerissa	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Onslow	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Moresby	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Nicator	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 —
<i>1ste Jagerflotille.</i>				
Chef: Captain C. Roper.				
Jager				
Fearless(Krydser)	3,500 Ts.	26,0	10 10,2 L/50	2 53 cm
Acheron	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Ariel	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Attack	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Hydra	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Badger	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Goshawk	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Defender	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Lizard	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -
Lapwing	800 -	30,0	2 10,2; 2 7,6	2 53 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>Harwichstyrken.</i>				
Af 9de Flotille.				
Jager				
Lydiard.....	1000 Ts.	31,0	3 10,2 L/50	4 53 cm (Dobb.r)
Landrail.....	1000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Turbulent....	1000 -	33,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Termagent...	1000 -	33,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Af 10de Flotille.				
Jager				
Morris.....	1000 Ts.	32,0	3 10,2 L/50	4 53 cm (Dobb.r)
Moorsom.....	1000 -	32,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Liberty.....	1000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Laurel.....	1000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 - —

Flyvebaadsmoderskib.

Engadine.

Bilag Nr. 2.

Fortegnelse

over

den Viceadmiral v. Hipper underlagte Flaadestyrke.

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Øverstkommanderende over Eklæringsstyrken: Viceadmiral v. Hipper. Stabschef: Korv.-Kapt. Raeder.				
<i>1ste Eklæringsgruppe.</i> (Slagkrydsereskadren). Chef: Viceadmiral v. Hipper.				
Slagkrydser				
Lützwow.....	26,700 Ts.	27,0	8 30,5 L/50; 14 15 L/50	4 53 cm
Derfflinger...	26,700 -	27,0	8 30,5 L/50; 14 15 L/50	4 53 -
Seydlitz.....	25,000 -	27,5	10 28,0 L/60; 12 15 L/45	4 53 -
Moltke.....	23,000 -	28,4	10 28,0 L/60; 12 15 L/45	4 53 -
v. d. Tann....	19,400 -	28,1	8 28,0 L/45; 10 15 L/45	4 53 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>2den Eklæringsgruppe.</i>				
(1ste Lette Krydsereskadre.)				
Chef: Kontreadmiral Boedicker.				
Let Krydser				
Frankfurt.....	5,120 Ts.	28,0	8 15 L/45	2 53 cm
Wiesbaden	5,120 -	28,0	8 15 L/45	2 53 -
Pillau.....	4,320 -	27,5	8 15 L/45	2 53 -
Elbing	4,320 -	27,5	8 15 L/45	2 53 -
samt				
Regensburg.....	4,840 -	27,5	7 15 L/45	2 53 -
<i>2den, 6te og 9de Jagerflotille.</i>				
Fører: Kommodore, Kapt. z. See Heinrich				
(Flagskib: Krydseren Regensburg).				
<i>2den Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Freg.-Kapt. Schuur.				
Jager				
B 98.....	1,200 Ts.	34,0	4 88 mm L/80	6 53 cm
<i>3die Halvflotille.</i>				
G 101.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
G 102.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
G 103.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
G 104.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
<i>4de Halvflotille.</i>				
B 109.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
B 110.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
B 111.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
B 112.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
B 97.....	1,200 -	34,0	4 88 mm L/80	6 53 -
<i>6te Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Korv.-Kapt. Schultz.				
G 41.....	850 Ts.	32,5	2 88 mm L/80	6 53 cm
<i>11te Halvflotille.</i>				
V 44.....	850 -	32,5	2 88 mm L/80	6 53 cm
V 45.....	850 -	32,5	2 88 mm L/80	6 53 -
V 46.....	850 -	32,5	2 88 mm L/80	6 53 -
V 47.....	850 -	32,5	2 88 mm L/80	6 53 -
V 48.....	850 -	32,5	2 88 mm L/80	6 53 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering.	
			Artilleri	Torpedo
<i>12te Halvflotille.</i>				
V 69.....	950 Ts.	32,5	3 88 mm L/30	6 53 cm
V 67.....	950 -	32,5	3 88 mm L/30	6 53 -
V 68.....	950 -	32,5	3 88 mm L/30	6 53 -
V 77?.....	950 -	32,5	3 88 mm L/30	6 53 -
V 78?.....	950 -	32,5	3 88 mm L/30	6 53 -
<i>9de Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Korv.-Kapt. Goehle.				
V 28.....	650 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 53 cm
<i>17de Halvflotille.</i>				
V 27.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
V 25.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
V 26.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
V 29.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
S 36.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
<i>18de Halvflotille.</i>				
V 30.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
S 31.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
S 33.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
S 34.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -
S 35.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 53 -

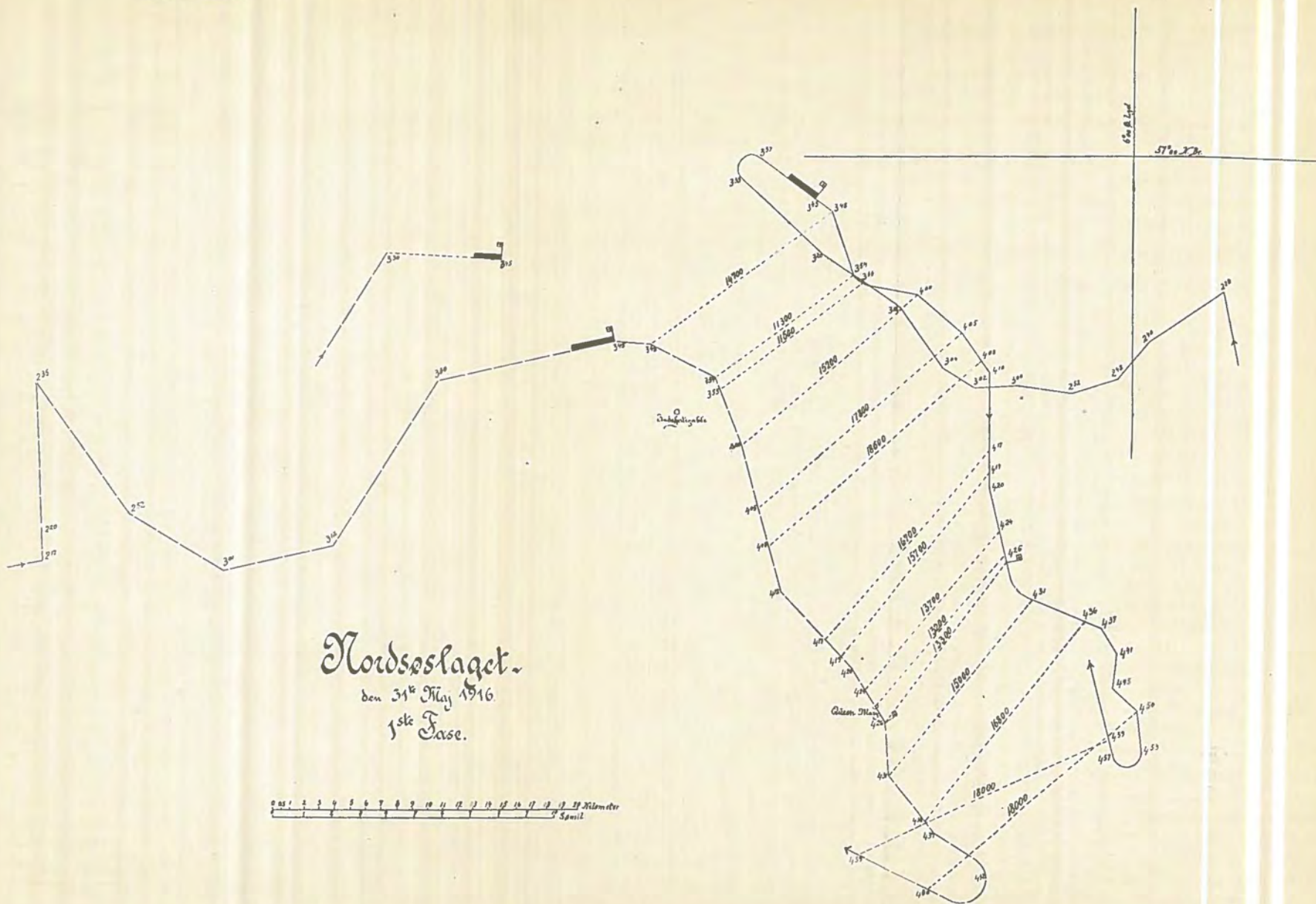
Bitag Nr. 3.**Ballistiske Tabeller**

for

Tyske Skibskanoner.

(I Følge Opgivelser fra Krupp Jan. 1913).

Kaliber i cm	15	15	28	28	30,5
Løblængde	45	50	45	50	50
Projektivvægt..... kg	46	46	300	300	390
Ladningsvægt..... -	16,6	18,9	95	111	143
Mundingsenergi... mt	1857	2072	11050	12390	16100
Projektilets Hastighed i Meter:					
Ved Munden.....	890	940	850	900	900
Paa 2000 m.....	758	804	779	827	833
- 4000 m.....	637	679	712	757	769
- 6000 m.....	531	567	647	690	708
- 8000 m.....	442	472	587	627	649
- 10000 m.....	"	"	534	570	596
- 12000 m.....	"	"	487	518	547
Gennemtrængningsevnen for en A.P.Granat med Kappe ved normalt Anslag overfor Krupps hærdet Staal-nikkelplade:					
Nær Munden i mm	315	340	575	620	685
Paa 2000 m.....	250	270	505	550	615
- 4000 m.....	195	215	445	485	545
- 6000 m.....	150	165	390	425	485
- 8000 m.....	115	125	340	370	430
- 10000 m.....	"	"	295	325	380
- 12000 m.....	"	"	260	285	335
Rækkevidden ved en Elevation paa:					
5 Grader.....	8250	8900	9400	10350	10650
10 —	12100	12900	15000	16200	16800
15 —	14600	15400	18700	20050	20900
20 —	16400	17250	21400	22800	23950



Skibstyper.

Data	Slagskibet Iron Duke	Slagkrydseren Tiger	Slagskibet Queen Elisabeth	Slagskibet Royal Sovereign	Slagkrydseren Renown	Slagkrydseren Hood
Længde..... m	189,8	214,6	196,1	190,2	232,0	262,1
Bredde -	27,4	27,6	27,6	27,0	27,4	31,7
Mid. Dybgaende... -	8,5	8,7	8,7	8,7	7,8	8,7
Deplacement ts.	25,400	30,000 ¹⁾	28,000	26,200	27,000	42,000
Hestekræfter, ind.....	29,000	108,000	75,000	40,000	112,000	144,000
Fart.....Kn.	21,0	30,0	26,0	22,0	32,0	32,0
Kulbeholdning.... ts.	3,302	3,374				
Oliebeholdning ... -	1,067	3,556	3,455	3,455	4,318	4,060
Armering.						
Artilleri cm	{ 10 34,3 L/45 12 15,2 L/50	{ 8 34,3 L/45 12 15,2 L/50	{ 8 38,1 L/46 12 15,2 L/50	{ 8 38,1 L/46 14 15,2 L/50	{ 6 38,1 L/46 17 10,2 L/50	{ 8 38,1 L/46 12 14,0 L/50
Torpedo -	4-53	4-53	4-53	4-53	2-53	6-53
Pansring.						
Vertikal mm	305-102	229-102	330-102	330-102	152-38	305-127
Horizontal -	64-25	76-25	76-25	102-25	76-13	76-25
Taarnstamme ... -	254-76	229-76	254-102	254-102	178-102	305
Taarn -	279	279	279	279	279-178	381-279
Kommandotaarn. -	279	254	279	279-152	254	279-229
Bygning paabegyndt..	Januar 1912	Juni 1912	Oktober 1912	Januar 1914	Januar 1915	Septbr. 1916
— fuldført... ..	Marts 1914	Oktober 1914	Januar 1915	Maj 1916	Septbr. 1916	Januar 1920

¹⁾ Med fuld Brændselsbeholdning 33,000 Ts.

Sølieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1919—20.

Følgende Møder med den vedføjede Dagsorden har været afholdt:

1. 4. November 1919. Dagsorden efter Lovenes § 27.
2. 25. November 1919. 1) Nedsættelse af Udvalg til at overveje Ændringer af Lovenes §§ 4 og 15. 2) Kaptajn Ipsen: Nogle Meddelelser fra et Ophold i den engelske Østersø-Eskadre.
3. 16. December 1919. 1) Kontreadmiral Garde og Kommandør Bloch: Danske Officerers Deltagelse i maritime Voldgiftskommission under Verdenskrigen. 2) Forslag fra Udvalget til Overvejelse af Ændringer i Lovenes §§ 4 og 15.
4. 6. Januar 1920. 1) Kaptajn Gyldenkrone: Artilleristiske Meddelelser. 2) Afstemning om Ændringer i Lovenes §§ 4 og 15.
5. 20. Januar 1920. Kontreadmiral Garde: Tysk Marinepolitik belyst ved Admiral v. Tirpitz Erindringer.
6. 27. Januar 1920. do. do.
7. 10. Februar 1920. Kaptajn Grandjean: Meddelelser fra en Tjenesterejse til Frankrig og England.
8. 24. Februar 1920. Kaptajn U. Malthe-Bruun: Fremmede Flyvemaskinens Ophold paa dansk Søterritorium under Sikringsperioden.
9. 2. Marts 1920. Kommandør Bauditz: Indtryk fra Sikringsstyrken.
10. 9. Marts 1920. Kaptajn S. V. Hansen: Marinen paa Færøerne og Island, særlig under Krigsaarene.
11. 16. Marts 1920. 1) Kommandør Wenck: Om Kompetencestridigheder i Krigsledelsen. 2) Nedsættelse af Udvalg til Udfærdigelse af Prisspørgsmaal.
12. 23. Marts 1920. Kommandør Schultz: Historiske Meddelelser om Søtransportvæsenet efter Treaarskrigen.
13. 30. Marts 1920. 1) Valg af Bestyrelse. 2) Kommandør Schultz: Historiske Meddelelser om Søtransportvæsenet efter Treaarskrigen.

Sølieutenant-Selskabet i Juni 1920.

A. GRANDJEAN

Formand.

MØNTER OG MEDALJER

DER STAAR I FORBINDELSE MED
DEN DANSKE MARINES VIRKSOMHED

VED

K. E. ACKERMANN

KAPTAJN I FLAADEN



KJØBENHAVN

H. H. THIELES BOGTRYKKERI

1920

Til Minde om de større historiske Begivenheder — baade her hjemme og i Udlandet — har det særlig under Kongerne fra Christian den 1ste til Christian den 7de været Skik at præge Mønter og Medaljer.

1791 udkom efter Kong Christian den 7des Ønske »Beskrivelse over danske Mynter og Medailler i den Kongelige Samling«, hvori hver enkelt Mønt eller Medalje, som fandtes i den Kgl. Samling var beskrevet og afbildet i Kobberstik.

Da det ved at undersøge de originale Mønter og Medaljer og ved at gennemgaa dette Værk, hvoraf der nu findes et Eksempplar i »Kadetskolens Samling af Medaljer over danske Søkrigsbegivenheder og Mønter fra vore tidligere oversøiske Besiddelser«, hvilken Samling dog paa det nuværende Tidspunkt er i sin Vorden, har vist sig, at der i Tidernes Løb i Danmark er præget et ikke ringe Antal, hvoraf mange er meget smukke, og som ved deres karakteristiske Fremstilling i særlig Grad bidrager til Forherligelse af svunden Daad i Fædrelandets Tjeneste, har jeg i efterfølgende populære Beskrivelse uddraget saadanne, der har maritim Interesse.

Flere af de heri beskrevne Medaljer er nu meget sjældne og kommer kun lejlighedsvis for Dagens Lys, hvorfor Kadetskolen altid med Tak vil sætte Pris paa

Oplysninger, der kan bidrage til at forøge dens Samling — til Gavn og Glæde for Kadetterne.

Forfatteren tillader sig til Slut at rette en særlig Tak til Marineministeriet og Kadetskolen, der har bekostet Udgivelsen og vist Sagen stor Interesse samt til Hr. Journalist Harald Tofte, der velvilligst har gennemset Manuskriptet.

De med * mærkede Medaljer findes paa det nuværende Tidspunkt paa Kadetskolen, der i sin Samling har optaget i alt 74 Mønter og Medaljer.

K. E. ACKERMANN.

Kilder: Beskrivelse over danske Mynter og Medailler i den kgl. Samling.

V. Bergsøe: Danske Medailler og Jetons samt militære Hæderstegn fra 1789—1892.

CHRISTIAN IV

* 1611.

Guld- og Sølvmedalje (63 mm)

- Av.: CHRISTIANUS IIII · D · G · DANI · NORV · VANDA · GOTO ·
Q · REX. Kongens Knæbillede i Harnisk med Kommando-
stav i højre Haand og ved venstre Side en Hjælm staaende
paa et Bord.
- Rev.: OBSESSA 3 MAY ET EXPUGNATA 3 AUGUSTI A^o 1611.
Calmar Slot belejret og derover: CEDE MAIORI CALMAR.
I Afsnittet: C G · ET P L R M (cum gratia et Publica
Licentia Regiæ Majestatis).

Slagen i Anledning af Calmar Bys og Slots Indtagelse den
3. August efter en Belejring af fulde 3 Maaneder.



FREDERIK III

1657.

En firedobbelt Dukat (29 mm).

- Av.: FREDERICUS · III · D · G · DANLÆ · NORWEGLÆ. Kongens
kronede Brystbillede.
- Rev.: VANDALOR · GOTHORUMQ · REX. Et Skib og ved Siderne:
tan | dem. Neden i Afsnittet: 16 (en Glødhage) 57.



Denne og lignende Dukater holdes for at være slagne af guineisisk Guld, og Skibet, som gaar for fulde Sejl og deler Ordet: „tandem“, at sigte til den Urolighed, der var i Riget ved Begyndelsen af Kongens Regering, der lignede et oprørt Hav, men nu lykkelig var dæmpet, og Riget bragt i Ro; eller maaske snarere til Handelen paa Guinea, hvorved det Guld, hvoraf disse Dukater sloges, hidbragtes til Skibs. Der findes flere forskellige Dukater, der staar i Forbindelse med den danske Handel paa Guinea, og som er forsynet med Afbildninger af Orlogsskibe og Fæstningen „Christiansborg“.

1658.

En Sølvmedalje (46 mm).

Av.: To Flaader, som stride imod hverandre ved Kronborg og forneden paa et Vragstykke . G . P.

Rev.: Zoo orlooght de baron,
Die d'Zweden overwon,
En opende den mont
Der togeslote Sont,
Niet zonder lijfsgevaer;
Een eervoer Wassenaar,
En't vrye Nederlant,
Zoo houdt de Vryheit stant,
MDCLVIII.



Denne Medalje er slagen til Erindring om det Søslag, som den 29. Oktober 1658 stod i Sundet mellem den hollandske Flaade under Admiral Opdams Anførsel og den svenske under Rigs-Admiral Wrangel, da den første slog sig igennem for at komme det belejrede København til Undsætning.

1659.

Guld- og Sølvmedalje (74 mm).

(Satirisk Medalje.)

Av.: En Elefant, som klemmer en Stenbuk med Snablen, træder paa en Slange og hovedkulds nedstyrter en Person af sin Ryg.

Rev.: MAGNANIMI | PRETIO, QUOS VIS | VEL SUSCITAT AS-
TUS, | IAM DEBELLATIS, | UNDIQVE TUTUS | ERO: |
XIV NOVEMB : | MDC LIX :



Slagen til Erindring om det Slag mellem de Svenske og Danske ved Nyborg den 14. November 1659, i hvilket den svenske Armé blev saa aldeles slagen, at ingen af den undkom, uden de tvende Generaler, Prinsen af Sultzback og Marskal Steenbock, der i en Baad om Natten reddede sig med Flugten over Bæltet til Korsør.

1665.

Guld- og Sølvmønt (31 mm).

(Guld: 5 Dukater, Sølv: 1/2 Specie).

Av.: Fridericus III. D : G : Dan · Norv · Kongens Brystbillede med en Laurbærkrans om Hovedet.

Rev.: Vandal · Go: : Thor · Rex · 1665. Det kronede danske Rigs-
vaaben. Forneden: G. K.

Denne menes at have Hensigt til den Hjælp, som den hollandske Smyrna Flaade og ti ostindiske Skibe erholdt af Kastelet ved Bergen, da de havde søgt Tilflugt for den engelske Krigsflaade, som overfaldt dem, men ved Kastelets Hjælp blev ganske slagen og maatte tage Flugten.

Der findes ogsaa en Medalje med hollandsk Inskription i Anledning af denne Begivenhed.

1666.

Guldmønt (29 mm).

Av.: Omskrift: FRID · III · D · G · DAN · VAN · GOT · REX · Kongens Brystbillede med Laurbærkrans om Hovedet.

Rev.: Omskrift: DUX · SLESV · HOLS · STORM · DITM · COM · IN · OLD · & DEL * En Krone, derunder Dominus Prouidebit, over Kronen 1666 og forneden ved Siderne af Kronen G. K.

I dette Aar udrustede Kongen en Del af sin Flaade i den Tanke at denne skulde forene sig med Hollænderne for at stride mod England. Foreningen skete, og Admiral Cort Adelaer kommanderede den forenede Flaade, men da England havde nok at bestille med at forsvare sig selv, blev intet mod Danmark foretaget. I denne Anledning og til dette Fogt menes denne Mønt at være præget.

Uden Aarstal.

Guld- og Sølvmedalje (46 mm).



Av.: Københavns Rhed med Skibe i Prospekt og længere borte Byen, hvorover et Indskriftsbaand med Hafnia Daniæ.

Rev.: Kronborg, hvorover staar: Croneburg, og et Søslag i Sundet. Forneden paa en Planke J. H.

Slagen i Anledning af Slaget i Sundet den 29. Oktober 1658 imellem den hollandske og svenske Flaade.

Der findes tillige en lignende Medalje paa hvilken Reversens Fremstillinger er ændrede noget, og hvorpaa Navnet Croneburg ikke findes.

CHRISTIAN V

* 1676.

Guld- og Sølvmedalje (45 mm).

Av.: Niels Juels Brystbillede omgivet med allehaande Krigsvaaben.

Rev.: AD DOMINVM PATRIAMQVE REDIT. Det gullandske Lam med Fanen og derunder i Afsnittet: 1. Maii · A° 1676.



Denne Medalje er slagen til Erindring om Wisbys Indtagelse efter 3 Dages Blokade under Admiral Juels Anførsel, hvorved Gulland igen kom under dansk Herredømme, som det tilforn havde været.

* 1676.

Sølvmedalje (57 mm).

Av.: CHRISTIAN; V · REX · DAN · NOR · VAND · GOT : Kongens Brystbillede med Laurbærkrans om Hovedet.

Rev.: PIETAS ET IVSTITIA. Nogle mod hinanden stridende Skibe. Paa Spejlet af det, som gaar til Grunde ses den svenske Krone og paa det som slaas dermed: C 5 i Chiffre. I Afsnittet: VICTORIAM | CORONANT | 1676.

Anledningen til denne Medalje er den store Sejr, som de Danske ved Øland under Admiral Juels Anførsel den 1. Juni 1676 tilfægtede sig over de Svenske.



* 1677.

Guld- og Sølvmedalje (128 mm).

Av.: Jehova (i hebraisk Skrift) omgivet af Straaler. NUMINIS AUSPICIIS | FELICI SUB REGIMINE | SERENISSIMI & POTENTISSIMI PRINCI | AC DOMINI DOMINI. Christian den Femtes kronede Navneciffer i Midten. REGIS DANIE. NORVEGIE. VANDALORVM. GOTH. DUCIS | SCHLES. HOLSAT. STORM. & DITMAR. COMITIS IN OLDEN- | BORG & DELMENHORST. TER HOSTILI CLASSE I. SUB ØLAN- | DIA II. PROPE LANGELANDIAM III. IN SINU IVXTA COAGI- | UM PROFLIGATA & UNDECIM PRIMI ORDINIS NAVI- | BUS BELLICIS CUM OMNI APPARATU. INTERCEPTIS. | CORONA HÆC. Aaben Krone dannet af Skibsstævne og Sejl. COMPARATA. | EST. Paa den venstre Side kommer en Arm fra en Sky, derover: Dies salutis. Paa den højre Side er dansende Børn med Laurbærgrene og Kroner i Hænderne. Derover: Dicent posteris.

Rev.: SIC CODANI TURBAS CONCILIASSE IUVA- | T. IULII ANNO 1677. Den danske og svenske Flaade i Slag med hinanden.

Oversættelse af Inskriptionen (Av.): Frelsens Dag. De skulle fortælle Efterkommerne det. Ved Guds Naade og under den lykkelige Regering af alldurchlautigste og stormægtige Fyrste og Herre Chr. V til Danmark og Norge, de Venders og Gothers, Hertug til Slesvig o. s. v. blev denne fjendtlige Flaade slagen trede Gange. I under Øland, II nær Langeland, III i Køgebugt. 11 Krigsskibe af 1ste Klasse blev tagne med al deres Udrustning, hvorved denne Sejrskrone er erhvervet.

Oversættelse af Inskription (Rev.): Saaledes blev heldigvis Urolighederne i Østersøen dæmpede den 1ste Juli i Aaret 1677.

NUMINIS AC SPICIL
FERACI SOLI REGIMINE
SACERDOTUM & FORA ILLUMINANT
AD DOMINI DONUM



Dies salutis



Dicent posteris



REGIS DANIE NORVEGIE . VANDALORVM . GOTH DUCIS
SCHLES . HOLSAT . STORM & DITMAR . COMITIS IN OLDEN-
BORG & DELMENHORST . TER HOSTILI CLASSE L SUB OLAN-
DIA II TROPELANGELANDIAM III IN SINU IYXTA COAGI-
UM PROFUGATA & UNDECIM PRIMI ORDINIS NAVI-
BUS BELLICIS CUM ONNI APPARATU . INTERCEPTIS .
CORONA HÆC .



COMPARATA .
EST .

SIC CODANITVRAS CONCILLASSE IUVAT .
LIIII ANNO 1677



*1677.

Guld- og Sølmedalje (70 mm).



Av.: Omskrift: DN·NICOL·IVEL·EQ·R·D·ARCHITHAL· Admiral Juels Hoftebillede med Kommandostav i højre Haand; ved Siden Kanoner og længere borte i Perspekt Skibe.

Rev.: Foroven buet: PRAELIVM INTER CLASSES CHRIST·V· ET·CAR·XI·I·IVL·MDCLXXVII· DN·NICOL·IVEL· ET·H·R·D·DAN·S·C· Slaget mellem den danske og svenske Flaade i Køgebugt.

I Anledning af den herlige Sejr i Køge-Bugt har det behaget Hans Majestæt at lade præge denne og følgende Medalje med Admiralens Portræt, for samme at uddele som Ærestegn til de Officerer, som havde bivaanet Slaget.

*1677.

Sølvmedalje (62 mm).



Av.: NICOLAUS · IUEL · EQ · AUR · DANLÆ ARCHI GEN LOC · TEN. Juels Brystbillede, paa Armens Afsnit Stempel-skærerens Navn.

Rev.: Tvende Flaader, hvoraf den ene forfølger den anden.

Denne Medalje henhører til dette Aar, omendskønt der ingen Aarstal findes derpaa fordi den sigter til samme Begivenhed som den foregaaende.

* 1677.

Guld- og Sølvmedalje (31 mm).



Av.: CHRISTIANVS · V · REX DANLÆ & NORVEGIÆ. Kongens Brystbillede med en Elefantsnabel paa Skulderen.

Rev.: Det danske Admiralskib „Christianus Qvintus“ og det svenske „Mars“, som stryger for det første.

Admiral Juels Sejr over den svenske Flaade den 1. Juli 1677 har givet Anledning til denne Medalje.

* 1677.

Guld- og Sølvmedalje (43 mm).



Av.: VL · FR · GULDENL · D · C · L · PROR NO MARESCH. Gyldenløves Brystbillede.

Rev.: Foroven: Erobrung von | Maerstrandt | An^o 1677. Marstrand som beskydes.

I Anledning af den meget stærke Fæstning Marstrands Overgang til Statholder Gyldenløve den 23. Juli 1677 er denne Medalje præget.

1677.

Guld- og Sølvmedalje.

Av.: En Obelisk, hvorpaa staar en Kugle med Indskrift C v i Chiffre. Paa den forreste Side er Kongens Sejrvindinger i Billeder fremstillet og paa den anden Side staar med Runer: „Gud bevare Kongen“. Paa Siden af Obelirken ses Krigsfolk og længere borte Skibe samt paa den anden Side Søn og Land med nogle Bygninger.

Rev.: Solens Afbildning i et ovalt Skjold med 16 Straaler med Inskription. Omkring Skjoldet er en Krans af Løvværk.

Kongens Sejrvindinger til Lands og til Vands 1675—76 og 77 er Anledningen til denne Medalje.

1678.

Guld- og Sølvmedalje (47 mm).



Av.: En siddende Kvinde holdende med den venstre Haand et Skjold, hvori findes de 3 Hovedvaabner. I den højre Haand holder hun en Stav med hvilken hun viser paa en Pyramide, hvorpaa staar: RUGIA | RECEPTA · | XII · SEPT · | MDCLXXVIII.

Rev.: VOLITABIT FAMA PER ORBEM. En flyvende Ørn holdende i Klørerne et Skjold, hvorpaa staar C·v i Chiffre med en kongelig og F·W med en kurfyrstelig Krone over. For-neden ses en Ø, som forestiller Rügen og i Søen paa begge Sider af samme Skibe.

Rügens Erobring ved de danske og brandenburgske Tropper har givet Anledning til denne Medalje, som paa den ene Side forestiller Danmark under en Kvindes Skikkelse og paa den anden Side en Ørn med Kongen af Danmark og Kurfyrsten af Brandenburgs Chiffre.

* 1684.

Guld- og Sølvmedalje (95 mm).



Av.: Kongens Brysthillede med Krone over omgivet med to Laurbærgrene omvundne med tvende Baand paa hvilke PIETATE ET JUSTITIA. Paa Siderne under Brysthilledet alle Slags Krigsarmaturer. Derunder en udbredt Løvehud, som holdes af to Engle, der blæser i Basuner, og paa hvilken staar: ERTHOLMIA · | ANTE IGNOBILIS CODANI · FILIA · | NUNC AUSU PLUSQVAM · HERCULEO | CHRISTIANI QVINTI | NOBILITATA NEPTUNO q DESPONSATA | REGI GLORIAM REGNIS q · UTILITATEM | PARTURIT | POSTHAC | CHRISTIANSØE.

Rev.: Fæstningen Christiansøe paa Klipper i Søen med adskillige Skibe rundt omkring. Derover Forsyns Øjet med Straaler paa hvilke: Defendit et auget. I Afsnittet: — mediis iam portus | in undis. Uden paa Kanten staar: SIC NITET EXCUBITRIX STATIO FIDISSIMA REGIS ANNO MDCLXXXIV.

Den paa Ertholmene ved Bornholm anlagte nye Fæstning, der efter Kongen fik Navn af Christiansøe har foranlediget denne Medalje. Der findes en tilsvarende Medalje uden Kongens Billede med anden Inskription.

1689.

Guld- og Sølvmedalje (44 mm).

Av.: A. | CHRISTIANO | V. | MISSVM WILHELMO | III | AVXILIVM | VII MILITVM | Tværstreg. I Afsnittet MDCLXXXIX. Derunder en Zirat. Altsammen omgivet med en Blomsterkrans.

Rev.: En Skibsflaade.



Til Erindring om de fra Danmark til England sendte Hjelpe-tropper.

1691.

Guld- og Sølvmedalje (81 mm).

Av.: CHRISTIANUS · v · d · g · REX · DAN · NOR · VAN · GOT. Kongens Brystbillede.

Rev.: Omskrift: CORONEBURGUM · CORONATUM. Fæstningen Kronborgs Afbildning, længere borte nogle sejlene Skibe i Sundet.

Denne Medalje har Hensigt til de nye Fæstningsværkers Fuldførelse om Kronborg i dette Aar.

Der findes en lignende Medalje med samme Rev., men anden Avers, som er 82 mm. Omskrift: CLAUDIT | ET | RECLUDIT | ET. Dobbelt-Nøgle, hvorpaa Aarstallet 1691.

1691.

Guld- og Sølvmedalje (61 mm).

Av.: A5 CHR | MDCLXXXXI · | REGNANTE REGVM OPTIMO ·
 | CHRISTIANO QVINTO · | VIRTUTE · ET | INDVSTRIA
 HENRICI SPAN · | INVENTA EST. NAVALIS MACHINA |
 CVIVS OPE | VETVSTÆ ET LONGO VSV FRACTÆ NAVES
 | NON SINE MAGNO TEMPORIS ET SVMPVVVM | COM-
 PENDIO · | RESARCIRI, ET QVASI IN INTEGRVM · RE-
 STITVI | QVEANT · | ADEOQ | QVOD | NATVRA NEGA-
 VERAT | COMMODVM · | ARTE | PARATVM | EST.

Rev.: Afbildningen af den færdigbyggede Dok hvori et firemastet
 Skib og derunder i Afsnittet: HAC MATRE RENASCOR.



Til Erindringen om den Dok som Admiral Henrik Span havde
 bygget ved gammel Holm.

1691.

Sølvmedalje (80 mm).

Av.: CHISTIANVS · V · D · G · REX · DAN · NOR · VAN · GOT. Kon-
 gens Brystbillede.

Rev.: Den kongelige Flaade i Havnen; over samme Sky og Ild-
 støtten og under disse: HIS DVCIBVS | EXOD XIV. Neden i
 Afsnittet NEC · IRRITANTES · | NEC · IRRITANDÆ.

Randskrift: NAVALE REGIVM HAFNIENCE · ANNO
 MDCLXXXXI.

Flaadens Forflyttelse til den for samme nybygte Plads og
 Havn har givet Anledning til denne Medaljes Præg.



En tilsvarende Medalje har følgende Randskrift: + o SIC STANT CONSPICVAE REGALI IN SEDE CARINAE ET BENE MUNITI CASTELLA NATANTIA REGNI A^o 1692 o (81 mm).

Uden Aarstal.

Guld- og Sølvmedalje (24 mm).

Av.: Nec. VI. Nec. Metu. En Obelisk i Søen, hvorpaa staar et kronet C. 5. Paa Siderne af samme: Skyer, hvorf Vinden blæser og Hagel falder ned.

Rev.: Hafniæ Daniæ. København i Prospekt fra Søsiden.

Har Hensigt til Havnens bedre Indretning for Krigsskibenes Sikkerhed ved Ny-Værks Anlæg.

Uden Aarstal.

Guld- og Sølvmedalje (39 mm).

Av.: ARBITRIVM RECUPER. To Piller med danske Splitflag og paa hver af dem et kronet C V i Chiffre. Imellem Pillerne sejle Skibe.

Rev.: HELSINGBVRG. Paa et Baand Helsingborg og Kronborg i Prospekt med Sundet, hvorigennem sejle Skibe.



Efter at Kongen den 29. Juni 1676 havde gjort Landgang paa Skaane med sin Armé og Helsingborg derpaa den 4. Juli overgav sig, udkom denne Medalje.

Uden Aarstal.

Sølvmedalje (36 mm).

- Av.:** CRISTIA · V · D · G · REX · DA · NOR · VA · G · DVX · S · H · S · D · c · O & D. Kongens Brystbillede med Laurbærkrans om Hovedet.
- Rev.:** Pietate · et · Justitia. Retfærdighedens Gudinde siddende ved Strandbredden med et Sværd i den højre Haand og en Vægt i den venstre, under hvilken et sejlene Skib.

I Anledning af hollandske Skibes Anholdelse i Sundet og ved København 1690 til Erstatning for de af Hollænderne forhen anholdte danske Skibe formodes det, at denne Medalje er slagen.

* Uden Aarstal.

Lille Sølvmedalje (18 mm).

- Av.:** Kongens Brystbillede en face. CHRISTIAN · V · D · C · DAN · IÆ · NORVE · REX.
- Rev.:** I Midten de 3 Løver. UBIQVE LEO foroven, Ornament forneden.

Denne Medalje formenes at være slagen i Anledning af en af Kongen foretagen Sørejse i Aaret 1682, paa hvilken Hans Majeestet af Storm blev overfaldet og nær havde lidt Skibbrud.

Uden Aarstal.

Sølvmedalje (49 mm).

- Av.:** CHRIST · V · REX · DAN · NORV · V · E · G. Kongens Brystbillede.
- Rev.:** FLOREAT. København i Prospekt og derunder: HAFN.

Paa Kanalens Udgravning og Indledning fra Havet til Kongens Nytorv, begyndt den 6. September 1671, er denne Medalje præget.

FREDERIK IV.

1700.

Guld- og Sølvmedalje (63 mm).

- Av.: En Fæstning som bombarderes og derunder: TONNINGA
· ANNO · MDCC.
- Rev.: En Stad som ligeledes bombarderes. Foroven PAR · PARI
og forneden HAFNIA Aō MDCC.



Denne Medalje, som er slagen af de Svenske, har Hensigt til Københavns Bombardement i Juli dette Aar af 3 forenede Flaader, den engelske, hollandske og svenske, der skete for at forhindre Kongen i sin Fremgang mod Hertugen af Holsten, dog blev denne Fjendtlighed ved den i Traventhal den 18. August sluttede Fred ophævet, førend den ret udbrod.

1710.

Guld- og Sølvmedalje (60 mm).

- Av.: FRIDERICVS · IIII · D · G · REX · DAN · NOR · V · G. Kon-
gens Brystbillede.
- Rev.: VENIT TUMIDA · VIDIT ATTONITA · FUGIT TREPIDA.
København i Prospekt med den sydlige Del af Sundet, i
hvilket ses en flygtende Flaade, som forfølges. I Afsnittet:
CLASSIS · SUEC · DEO · VINDICE · AUSIS | EXIDENS II
NAVIB · PRAETOR · | SUB · AMAGRIA COMBUST · | D · V
· OCT · MDCCX.



Til Erindring om den svenske Flaades Ankomst under Amager og Flugt, da den blev vaer, at den danske gjorde sig færdig til Slag, samt de tvende Skibes, Admiralskibets „De 3 Kroners“ og Schoutbynachtskibets „Prinsesse Ulrica Eleonoras“ Optrædelse, da de var sat paa Grund ved Aflandshage Syd for Amager.

1715.

Sølvmedalje (44 mm).

Av.: CHRISTIAN CARL VON GABEL. Brystbillede en face.

Rev.: VED GUDS KRAFT VOR FIENDE FALT. | SEYER SEYER OVER ALT. To Flaader i Søen, den ene tæt ved Landet, hvorpaa staar: 1715 | D. 14 AP.



Til Erindring om den Sejr, som Schoutbynacht Gabel den 14. April under den holstenske Val, imellem Femern og Als, hvilket Farvand ellers kaldes Colberg Hede, tilfægtede sig over den svenske Flaade, af hvilken ikke eet Skib undkom.

1719.

Guld- og Sølvmedalje (61 mm).

- Av.: DOMINUS MIHI ADIVTOR. Kongens Hoved med en Laurbærkrans. I Afsnittet: FRIDERIC · IIII · D · G · REX | DAN · NOR · VAN · | · GOT.
- Rev.: AF MARSTRANDS OFVER GANG · TIL GUDS OG KONGENS ÆRE · SKAL HVER SOM DETTE BÆR · ET KRAFTIG VIDNE VÆRE. Marstrands Fæstning med vajende dansk Flag, fra Søsiden med adskillige Skibe udenom og ved Indløbet af Havnen. Forneden 1719 D. 25. Juli.

Denne Medalje er foranlediget ved Marstrands Indtagelse af Schoutbynacht Tordenskjold og lader Overskriften tilkendegive at den er blevet baaret som Ærestegn af dem, som havde bivaanet dens Beskydning og Indtagelse.

* En lignende men noget mindre Medalje bærer Indskriptionen: GUDS NAADERIGE HAAND · SOM GIVER SEYFR OG ÆRE · HAR MARSTRAND BRAGT DERTIL · DEND DANSKE FLAG AT BÆRE. (50 mm).

* 1781.

Sølvmedalje.

- Av.: Wedels Brystbillede. I Afsnittet: LIB · BAR · G · WEDELL SUBGENTURIONI · REG · DAN. | NAT · XX · AUG · MDCCLI.
- Rev.: En Urne paa et Fodstykke paa hvis Forside i en Medaljon et Skib i Havsnød. I Afsnittet: TEGITUR CÆLO QUI NON HABET URNAM AMICO SUB CARISSIMO | D. | AF MOLTKE.

Denne Medalje lod Admiral A. F. Moltke slaa over sin Fætter, Baron A. G. Wedel — Løjtnant i Sø-Elaten — der i haardt Vejr druknede, idet han i en Barkasse fra Toldboden vilde gaa ombord i det Skib, hvormed han var udkommanderet.

* Uden Aarstal.

Guld- og Sølvmedalje (48 mm).

- Av.: Kongens Brystbillede.
- Rev.: Alle Slags Sø-Krigsarmaturer.

Slagen for at uddeles som Ærestegn til Søofficerer. Findes ogsaa med Billede af Chr. V.



CHRISTIAN VII

* 1787.

Sølvmedalje (58 mm).

Av.: HENRIK GERNER FABRIK MESTER. Brystbillede og derunder: Fød. 5. Juli. 1741 — Død. 27 Dec: 1787.

Rev.: VOR ARKIMEDES TIL ÆRE. Arkimedes staaende ved en Galley, paa hvis Agterende han lægger den højre Haand. I Afsnittet: Af de Kongl. Danske | Søe Officerer.

Denne Medalje har Søofficererne ladet præge til Ære for Kommandør Gerner, der havde været Fabrikmester paa Holmen, og ved sin Videnskab og Indsigt i Mekaniken og Skibsbyggeriet gjort sig bekendt baade inden- og udenlands.

En tilvarende Sølvmedalje med Kantskrift: KUN VED DYD OG FLID VINDES HÆDER.

Dette Stempel er ligeledes bekostet af de kongelige danske Søofficerer og bestemt til Brug som Præmie for den Sø-Kadet, der hvert Aar ved gjorte Fremgang mest udmærkede sig, til hvilken aarlige Bekostning af en saadan Sølv Medaljes Prægning en Fond er skænket af Hans Excellence Herr Gehejmerraad og Overpræsident von Schak i Kiel.

* 1801.

Guld- og Sølvmedalje (52 mm).

Av.: Foroven: MODET VÆRGER, derunder en Løve med en Kølle forsvarer fra Stævnen af en antik Galej det danske Vaabenskjold. Forneden: DEN 2^{DEN} APRIL 1801.

Rev.: KONGEN HÆDRER, | FÆDRELANDET | SKIØNNER. Derover et Scepter og Sværd krydslagte med en Kongekrone over.

Uddeltes den 2. April 1802 som offentlig Hæderstegn til de Officerer og Menige, der havde udmærket sig i Kampen den 2. April 1801. Christian VII gav den i Guld, besat med Brillanter, til Kommandør Olfert Fischer. Kronprinsen uddelte den i Guld til 49 Sø- og 27 Landofficerer, samt til 35 Maanedsløjtnanter. Admiralitetet uddelte den i Sølv til 129 Menige, som tillige fik en aarlig Belønning af 35 Rd. Denne Medalje findes desuden som Miniaturmedalje i Guld og Sølv.

1801.

Sølvmedalje (40 mm).

- Av.: Foroven: UDØDELIGHED TAPPERHEDS BELØNNING. En bevinget Genius bekranser en Urne, der staar paa et cylinderformet Fodstykke, hvorpaa ses Slangen, som Evighedens Symbol.
- Rev.: Et liggende dansk ovalt Vaabenskjold, dækkende over Symbolerne paa den nordiske Convention: Et Sværd, en Palmegren og Fasces. Alt under en Glorie mellem hvide Straaler læses Navnene paa de Skibe, der deltog i Slaget i den Orden, hvori de laa i dette, nemlig fra venstre til højre: HJÆLPEREN — INDF. RETTEN — HOLSTEEN — SØHESTEN — CHAR. AMALIA — SLELLAND — FL. BATTERI — AGGERSHUUS — DANNEBROG — ELVEN — HAYEN — KRONBORG — SVÆRDFISKEN — JYLLAND — NYBORG — RENDSBORG — VAGRIEN — PRØVESTEEN. I Afsnittet: D. 2 April.

Skønt denne Medalje var et privat Foretagende af Guldsmed I. Ulstrup, blev den dog af Kommandør Olfert Fischer nedlagt i Grundstenen til Monumentet paa Sø-Etatens Kirkegaard over de i Kampen d. 2. April faldne Søkrigere. Der findes en ganske tilsvarende Medalje paa hvis Bagside „Elvens“ og „Hayens“ Navne er ombyttede.

* 1801.

Sølvmedalje (39 mm).

- Av.: Omskrift for oven fra venstre: GUD OG DEN RETFÆRDIGE SAG. En Kriger i romersk Dragt modtager et Sværd af den siddende Retfærdighed.
- Rev.: Foroven fra venstre: FIENDENS OVERMAGT TILBAGE-DREVEN. Samme Kriger med et Skjold, hvorpaa Dannebrogskorset, strider med et Søuhyre med fem Hoveder, der udspyr Ild. I Afsnittet: KØBENHAVN D. 2 APRIL 1801

1801.

Bracteat-Jeton (8 mm).

Av.: LAS: | :SEN · | PRØVE: | STENEN.

Lorentz Fjelderup Lassen, født 1759, død den 27. Juli 1837 i København, udmærkede sig ved sit glimrende Forsvar af Blokskibet „Prøvestenen“ den 2. April 1801. Jettonen bærer ikke Aars-tal og kendes kun i et enkelt Eksempplar i den kgl. Mønt- og Medaljesamling.

1801.

Sølvmedalje (37 mm).

Av.: FRIEDEN | SOLLEN SIE | HABEN | UND | FREUDEN |
DIE FÜLLE | ∞ | 1801 | indenfor en bred ophøjet Rand,
afdelte ved Linier i 12 Felter med Himmeltegnene. Øverst
t. h.: Vandmanden, derpaa Fiskene, Vædderen, Tyren, Tvil-
lingerne, Krebsen, Løven, Jomfruen, Vægten, Skorpionen,
Skytten og Stenbukken.

Rev.: Uden Omskrift. Fredens Genius svæver i Skyerne over
Jorden, holdende i højre Haand et nedadvendt Overflødig-
hedshorn, hvoraf Frugter vælde ud, og dragende med ven-
stre sit lange Slør hen over Himlen, saa at det danner en
Regnbue. I den nederste Sky til h. l. | I Medaljens Kant:
TIL ERINDRING AF (sic) BATAILLEN D: 2 APRIL 1801. |
med fordybede Bogstaver.

Uagtet denne Medalje vel næppe er præget i Anledning af
Slaget, men snarere som Nyaarsmedalje, er den dog bleven be-
nyttet som Erindringstegn inden den senere Slagmedalje udkom.

* 1801.

Sølvmedalje (31 mm).

Av.: Foroven — 29 jan 1801. | Derunder Kongens kronede Navne-
chiffer, hvorunder — FOR GOD TIENESTE |.

Rev.: 25 AAR. | midt i en Egekrans med to fri Baandender.

Denne Medalje blev uddelt som Hæderstegn d. 29. Januar 1801,
efter Fabrikmester Hohlenbergs Indstilling, til de Arbejdere paa
de kgl. Orlogsværfter, som havde tjent der i 25 Aar uden at have
gjort sig skyldige i nogen Forseelse. Med Medaljen følger en
aarlige Gave af 20 gamle Kroner, hvis Værdi endnu udbetales i
nyere Mønt hver 29. Januar (Ch. VII's Fødselsdag). Denne Medalje
er nu sjælden, da den hurtigt erstattedes af en lignende Medalje,
hvor man ombyttede „For god Tieneste“ med „FORTIENT“.

1801.

Broncemedalje (37 mm).

- Av.: Foroven t. v. to Flaader i Kamp ved Indløbet til Sundet med Helsingør til h. i Baggrunden. Forneden til h. et smalt Løb med to Jordbatterier. I Afsnittet: PASSED · THE · SOUND · AND | DEFEATED · Y · DANISH | FFEET · MAR · 30 |
- Rev.: Omskrift fra v.: MARITIME · JUSTICE AND BRITISH VALOR | Den engelske Retfærdighed, fremstillet som en kvindelig Figur, holdende med venstre udstrakte Haand en Vægtskaal, og støttende sig med højre til et langt Sværd. Til h. for Figuren en Søjle, hvorpaa der hviler et Kompas. Ved Søjleens Fod ligger et Anker og en Bog, hvorpaa er stillet to ovale Brystbilleder, til v. af Parker, til h. af Nelson. Paa det første læses: H. PARKER | paa det andet: L. NELSON | Til højre for Søjlen, halvt skjult af Nelsons Billede, et engelsk Lineskib.

Den 30. Marts tidlig om Morgenen, gik den engelske Flaade, ført af Parker og Nelson, for en Mærsejlskuling af VNV forbi Kronborg, idet den kneb tæt ind under den svenske Kyst, saa at Fæstningens Kanoner ikke kunde række den. Da der ingen dansk Flaade var tilstede, forstaar man ikke, hvorledes Englænderne fik den „defeated“, saa lidt som man kan faa Rede i det Prospekt, der er fremstillet paa Forsiden. Medaillen er præget paa Spekulation i England.

1801.

Jeton (19 mm).

- Av.: Omskrift n. fra v.: ENGLAND EXPECTS EVERY MAN WILL DO HIS DUTY | Aflang Straaleroset. I Midten Nelsons Brystbillede til v. i Uniform.
- Rev.: Foroven: — COPENHAGEN | THE | DAN | FLEET | OF 17 SAIL TAKEN, SUNK, | OR DESTROYED | — AP^l 2. 1801 |

Denne Jeton gengiver den engelske Opfattelse af Slaget paa Rheden. Den er præget i England paa Spekulation.

1801.

Medalje (64 mm).

- Av.: Foroven: — ELVENS FORSVARS FLOTILLE | Danmark, staaende t. h. med det danske, ovale Vaabenskjold i venstre Haand, rækker et Sværd til Elbens siddende Flodgud. I Afsnittet: ANNO | 1801 · D 16 juni | · B · |

Rev.: Omskrift n. fra v.: FOR KONGE TRONFØLGEREN OG SELVSTEN(sic)DIGHEDEN | Seks armerede Skibe, af hvilke det forreste giver Ild. I Afsnittet: BESTE (sic) SKUD · B · |

Præmiemedalje ved Skydeøvelserne paa de danske Skibe paa Elben.

* 1804.

Sølvmedalje (36 mm).

Av.: Omskrift foroven: DE FALDT MEN DANMARK STOD. Den med 11 Cypresser beplantede Gravhøj paa Holmens Kirkegaard med Gravmonumentet over de den 2den April 1801 faldne Søkrigere. Paa Obelisken og paa Monumentets Fod en Inskription. Omkring Højen 11 Bautastene med Indskrifter. I Afsnittet: FULDFØRT D. | 2. Apr. 1804.

Rev.: En Krans af Ege- og Laurbærgrene, hvori staar: FOR-TJENT | VED | MOD OG BLOD. Liggende Dannebrogsvimpel, hvorunder D. 2 APRIL 1801.

Paaskedag den 5. April, jordedes de i Kampen faldne i en stor Gravhøj paa Holmens Kirkegaard. Aarsdagen efter Slaget blev Grundstenen til Mindesmærket lagt og tredie Aarsdag var Mindesmærket fuldført.

FREDERIK VII

1848.

Sølv- og Broncemedalje (50 mm).

Av.: Omskrift o. fra h. paa en mat, ophøjet Rand: GEFANGEN-NAHME DES DAENISCHEN MARINECAPITAINS BARON VON DIRKING(sic)-HOLMFELD | I Midten: VOM BARON V. LESSEN | ASMUS MACKEPRANG | JOACHIM MEILSLAHN | H. JANSEN | LORENZ BIERWIRTH | JOHAN KÜHL | FEHMERN | DEN 15 APRIL | 1848.

Rev.: Uden Indskrift. I Baggrunden Havet, hvorpaa to Skibe ved hvilke t. v. NAJADEN t. h. LØVENØRN | I Mellemgrunden t. v. seks bevæbnede Fiskere t. h. Leesen i Land, samtalende med Dirkinck-Holmfeld, der staar i Agterstævnen af Skibsjollen, som to Matroser holde paa Aarene. I Forgrunden Leesens Hest, holdt af en Rideknægt.

Den 15. April landede Kaptajn Dirkinck-Holmfeld paa Fehmern i en Jolle med Parlamentærflag, og roet af Matroserne Snyderup og Bruun. Han blev i Begyndelsen modtaget i al Fredelighed, medens der gik Bud efter Amtmanden, Baron von Lessen. Ogsaa

denne samtalede med Dirkinck i al Venskabelighed, men lige som Jollen skulde sætte fra Land, greb von Lessen Dirkinck i Kraven og kastede ham næsegrus ind paa Stranden, hvor han blev slæbt videre af tililende Fiskere. Da de to Matroser trak blank for at komme ham til Hjælp, blev Snydstrup skudt ned, og kun Bruun reddede sig ved med stor Aandsnærværelse at svømme i Læ af Jollen. Ophavsmændene til dette Overfald blev efter Krigen dømt til Tugthuset, Lessen i to Aar. Medaljen forekommer nu meget sjældent. Der findes 1 Eksemplar i Sølv og nogle i Bronze. Det er ganske uforstaaeligt, hvorfor man har fundet Anledning til at lade denne Medalje præge.

1848.

Medalje (43 mm).

Ad.: Foroven: —ECKERNFÖRDE | derunder Artillerikamp ved Kysten mod to danske Skibe. I Afsnittet: d. 21 Ap 1848 |
Rev.: And: | an die gefallenen | deutschen | HELDEN |

Kampen ved Eckernförde d. 21. April var kun af ringe Betydning, nærmest kun en Rekognoscering for at allarmere Fjenden. Der er præget en lignende Medalje, hvor der paa Bagsiden staar: And: | an die tapfern deutschen | HELDEN |

1849.

Broncømedalje (40 mm).

Av.: Uden Omskrift. Til v. Fregatten Gefion; i Midten Linieskibet Christian VIII i Brand; til h. Landbatterierne, hvorfra Oprørsflaget vajer. Afsnitslisten bæres af et Ornament, til v. for dette: DRENTWETT. F.
Rev.: Omskrift n. fra v. GROSSER SIEG DER DEUTSCHEN ÜBER DIE DÄNEN BEI ECKERNFÖRDE. 1849. | Fembladet Roset. Indenfor et Cirkelslag det ukronede tyske Vaabenskjold med Skravering af Sort, Rødt og Guld, omgivet af tverstribede, slyngede Bladornamenter.

1849.

Messing (26 mm).

Av.: Uden Omskrift. I Forgrunden Christian VIII og Gefion; længere ude Hekla og Geiser i Kamp med Landbatterierne, der omgiver dem paa begge Sider.
Rev.: Foroven: — EROBERUNG d·D·K·S· | i Midten: CHR : VIII | und | GEFION | d 5. Ap 49 | — bei ECKERNFÖRDE |

1849.

(40 × 18 mm).

Ensidet, rhomboidalt Stykke Kobber, graveret med Kursiv Skrift: Vom | Linien-Schiffe | Chr. VIII | Eckernförde | d. 5 April 1849 | for Enderne Stregeornamenter.

Med samme Indskrift findes skjoldformet graveret Stykke Kobber (25 × 18 mm).

Endvidere rundt graveret Stykke Kobber med samme Indskrift begrænset af en firkantet Linieramme med Slyngornamenter (20 mm), samt ottekantet graveret Stykke Kobber med: v. Chr. VIII | Eckernförde | d. 5 April | 1849 | (11 × 11 mm).

1849.

Som foregaaende, men uden nogen Indskrift paa Forsiden. Kobber.

1849.

Jetons.

Av.: Som forrige.

Rev.: Omskriften øverst fra h.: v. d. LINIEN-SCHIFFE CHR VIII . ECKERNFÖRDE 5 APR | fembladet Roset. I Midten: Hjerter Es.

Endvidere 3 andre af samme Slags med Kløver Es, Ruder Es og Spader Es.

Af disse Spillejetons, der prægedes af det Metal, som efterhaanden opfiskedes fra Christian VIII's Vrag, forekommer der to Serier: een af Malm, 3 mm Tykkelse, og en anden af Kobber i 1,5 mm Tykkelse.

1849.

Kobber-Brakteat (24 mm).

Som sidstnævnte, men uden Bagside. Præget som Brakteat.

Denne benyttedes til at indfatte i Jetonsæsker, Tobaksdaaser o. s. v., der i store Mængder forfærdigedes af det sunkne Vrags Tømmer.

1849.

Broncemedalje (28 mm).

Av.: Til v. Eckernförde By med Kirken, to Møller og Strandbatteriet. Paa Fjorden Gefion og Linieskibet Christian VIII, springende i Luften. Nede ved Randen er Gravørmærket n slaaet med et Stempel.

Rev.: Foroven: — ECKERNFÖRDE | — | — 5. APRIL. 1849. | i en aaben Laurbærkrans af to Grene, som forneden sammenholdes af en Sløjfe.

1849.

Medalje (32 mm).

- Av.: Foroven: — VON DEN JUNGFRUAEN ECKERNFÖRDES | Derunder t. v. et dækket Batteri med det tyske Flag; foran en Palissadering. I Midten det rygende Vrag af Christian VIII, og t. v. for det Gefion under tysk Flag. I Forgrunden drivende Vraggods. I Afsnittet: KUPF · v · CHR · VIII.
- Rev.: Som den 1849 (32 mm) beskrevne.

1849.

Medalje (32 mm).

- Av.: Uden Omskrift. Til v. et Landbatteri og over det Eckernfôrde By. Øverst et Batteri paa to Kanoner. Til h. Fjorden med Gefion og Christian VIII, springende i Luften. I Afsnittet: LÖWENSTEIN |
- Rev.: Omskrift øverst fra h.: DEN TAPFEREN DEUTSCHEN KRIEGERN GEWIDMET | femoddet Stjerne. I Midten: ZERSTÖRUNG | D. DÄN. LINIENSCHIFFES | CHRISTIAN VIII | UND | EROBERUNG | DER FREGATTE | GEFION | — — | ECKERNFÖRDE | 5. APRIL 1849 |

CHRISTIAN IX

1889.

Forgylt Bronze (23 mm).

- Av.: Foroven: — CRISTIAN IX KONGE AF DANMARK | Christian IXs Hoved til højre; under Hovedafsnittet — MED GUD | FOR ÆRE OG RET |
- Rev.: Under en af Straaler omgiven, femoddet Stjerne HELGOLAND | 9 MAI | 1864—1889 | — | omgiven af to, fornedet med en Sløjfe bundne Laurbærgrene.

Festtegn ved 25 Aarsfesten for Slaget ved Helgoland.

* 1901.

Sølvmedalje (28 mm).

- Av.: Anker med Krone. Derunder Omskrift: SØKADET KORPSETS 200 AARS FEST.
- Rev.: I Midten: * 26. APRIL | 1701—1901 som omslynges af en Laurbær- og en Egegren.

Krigsførelsen — Kommandoforhold.

Af Premierløjtnant P. Scheibel.

Den i Tidsskriftets Majhefte under ovenstaaende Titel fremkomne Artikel indeholder en meget skarp Kritik og Fordømmelse af Lord Kitcheners Indblanden sig i General French's Dispositioner i de kritiske Dage umiddelbart inden Slaget ved Marne.

Paa Grund af Kommandoforholdenes principielle Betydning og paa Grund af de omhandlede Begivenheders store Indflydelse paa Verdenskrigen vil det formentlig — nu da Emnet er taget under Behandling her i Tidsskriftet — være af Interesse at undersøge de omtalte Forhold noget nærmere.

I den omtalte Artikel er Fremstillingen af Begivenhederne et Uddrag af General French's Bog »1914«, og tilsyneladende er denne Fremstilling da ogsaa eneste Grundlag for Kritikken. Det omhandlede Spørgsmaal findes imidlertid ogsaa behandlet i den af Lord Kitcheners tidligere Privatsekretær Sir George Arthur udgivne Bog »Life of Lord Kitchener«. Fremstillingen i denne Bog er støttet paa de autentiske Dokumenter, der foreligger i nærværende Spørgsmaal, og nedenfor skal jeg af Pladshensyn give et kort Uddrag af disse, idet jeg for et indgaaende Studium skal henvise til Bogen selv.

Den 29de August 1914 modtog Lord Kitchener en Melding fra General Robb, Generalinspektør for Forbindelseslinierne i Frankrig, gaaende ud paa, at han fra Hovedkvarteret havde hørt, at General French havde bestemt sig til et definitivt og fuldstændigt Tilbagetog indtil paa den anden Side Paris. Kitchener telegraferede straks til General French for at udbede sig nærmere Oplysninger, og næste Morgen indløb Svar fra General French, hvori denne bekræfter Rygtets Rigtighed.

General French giver først en Oversigt over Situationen og skriver dernæst: »General Joffre anmoder mig indtrængende om at holde den Stilling, jeg indtager i Øjeblikket, Nord for Linien Compiègne—Soissons. Jeg har givet ham det bestemte Svar, at det paa Grund af mine Troppers nuværende udmattede Tilstand er mig umuligt at blive i Frontlinien, nu da han er begyndt at trække sig tilbage. Jeg har bestemt mig til at begynde mit Tilbagetog i Morgen tidlig bag Seinen i SWlig Retning indtil W for Paris«. Endvidere henviser General French til, at den engelske Basis nu er la Rochelle, da Calais har maattet opgives.

Faa Timer efter, at Kitchener havde modtaget ovenstaaende Telegram, ankom en Kurer med et Brev fra General French, hvoraf følgende er et Uddrag:

»Jeg kan ikke sige, at jeg ser lyst paa Udsigterne for Situationens Udvikling her i Frankrig.

Min Tiltro til, at de franske Hærførere evner at føre denne Kampagne til et sejrrikt Resultat, bliver stadig mindre og mindre, og dette er den egentlige Grund til min Beslutning om at trække de engelske Styrker saa langt tilbage.

Jeg føler paa det stærkeste den absolute Nødvendighed af, at jeg beholder frie Hænder og fuldstændig Handlefrihed og Myndighed til at trække mig tilbage til min Basis, naar Forholdene gør det nødvendigt (power to retire on my base, when circumstances render it necessary)¹).

¹) I General French's Bog »1914« citeres denne Skrivelse saaledes »power to retire towards my base, should circumstances render it necessary«. Der er saaledes betydelig Forskel i Udtrykkene »til« og »i Retning af«. Da Citatet i »Life of Lord Kitchener« er taget direkte fra Arkivet, og da der i Bogen direkte fremhæves Forskellen mellem de to Citater, virker Citatet i »Life of Lord Kitchener« mest overbevisende.

Man har gjort sig de yderste Anstrengelser for at faa mig til at blive i Kamplinien selv i min medtagne Tilstand, men jeg har fuldstændig afslaaet at gøre dette, og jeg haaber, De vil billige det Standpunkt, jeg har taget. Ikke alene er dette i Overensstemmelse med Deres Direktivers Aand og Tone, men det er dikteret af common sense.

Naar man har mit Kendskab til den franske Soldats Kampegenskaber og til den umaadelige Energi, Dygtighed, Flid og Møje, der gennem mange Aar er anvendt paa dennes Uddannelse og Dygtiggørelse, kan jeg ikke tilskrive disse stadige Nederlag nogen anden Grund end svigtende højere Ledelse.*

Medens Joffre saaledes havde bestemt sig til et almindeligt Tilbagetog, vilde General French helt forlade Fronten og ialtfald for en Tid trække sig ud af Kampen. Kitchener saa, hvor store Konsekvenser dette vilde medføre, og foranledigede, at der straks blev afholdt et Ministermøde. Herunder fremstillede Kitchener Sagen og hævdede, at efter hans Formening vilde General French's Tilbagetog ikke alene være i Modstrid med den engelske Politik, men være et direkte Brud paa Ententen. Kitcheners Opfattelse deltes af Ministrene og støttende sig til de Direktiver, der var medgivet General French om at hans Hovedopgave var at understøtte og samarbejde med den franske Hær til Bekæmpelse af den fælles Fjende, afsendtes et Telegram til General French. Regeringen understregede heri sin Bekymring for, at French ved sit planlagte Tilbagetog vilde blive forhindret i en nøje Tilknytning til den franske Hær, og at den forventede, at French i videst muligt Omfang, vilde rette sig efter Joffres Planer.

Kitchener afventede Svaret i Krigsministeriet, og da det Kl. 1 om Natten indløb, lod han det oversætte for sig Ord for Ord, efterhaanden som det blev deciffereret.

I sit Svar fastholdt French sit Standpunkt, at Hæren var for medtaget til at kunne blive i Linien, og at han blev ved sin Bestemmelse. I Svaret findes bl. a. følgende Vending: »Jeg kan ikke se, hvorfor jeg skulde føle mig foranlediget til atter at løbe Risikoen for fuldstændig Tilintetgørelse for at frelse dem (Franskmændene) for anden Gang.«

Kitcheners og Regeringens Telegrammer havde saaledes ikke frugtet, og Kitchener bestemte sig da til en mundtlig Forhandling med General French, thi endnu kunde det uafhængige Tilbagetog forhindres.

Trods det fremrykkede Tidspunkt havde Kitchener først en Konference med Premierministeren og dernæst med Udenrigsministeren og sejlede endnu samme Nat over Kanalen og ankom til Paris næste Formiddag. Telegrafisk var French anmodet om at opgive et Mødested. French valgte den engelske Legation i Paris, og her fandt den berømte Samtale nu Sted.

Vi kender kun selve Samtalen fra General French's Bog, idet Kitchener intet skriftligt har efterladt sig desangaaende udover et Brev til General French skrevet umiddelbart efter Samtalen. Brevet lyder saaledes:

September 1. 7³⁰ EM.

My dear French.

Efter at have gennemtænkt den Samtale, vi havde i Dag, mener jeg at have gengivet Hovedpunkterne i denne i nedenstaaende Telegram, som jeg lige har afsendt til Regeringen.

»French's Tropper har nu Stilling i Kamplinien, hvor de vil forblive og operere i Forbindelse med den franske Hær, dog saaledes, at de stadigt sikrer sig imod, at Fløjene paa nogen som helst Maade kommer til at svæve i Luften.«

Jeg føler mig overbevist om, at De vil være enig med mig i, at ovenstaaende gengiver de Slutninger, vi

kom til; men under alle Omstændigheder, indtil jeg atter faar Forbindelse med Dem, saaledes at jeg kan give Dem Svar paa, hvad De ønsker at meddele mig, beder jeg Dem betragte ovenstaaende som en Instruks.

Ved at være i Kamplinien mener jeg, som de sikkert vil forstaa, at Tropperne bliver placerede saaledes, at de er i Kontakt med Franskmændene skønt eventuelt bag ved disse, som de var i Dag. Naturligvis vil De træffe Bestemmelse om Troppernes Stilling i denne Henseende.

Jeg har været meget glad over at træffe Dem i Dag, og haaber at alt vil gaa godt, og at Joffre og De vil udarbejde de bedste Planer for Fremtiden, og jeg haaber, De vil gøre mig bekendt med disse. Jeg tager tilbage saa snart som muligt i Morgen tidligt.

Yours very truly

K.

Episoden endte saaledes med, at General French bøjede sig for Kitchener, idet det uafhængige Tilbagetog blev opgivet, og Hæren blev i Kamplinien opretholdende Kontakten med Franskmændene.

Dette kalder General French i sin Bog »Kitchener indsaa sin Fejltagelse«. Iøvrigt faar man uvilkaarligt det Indtryk, at General French's Skildring af Begivenhederne saavel i Indhold som i Tone vilde være bleven ganske anderledens, dersom Kitchener endnu havde levet og havde kunnet korrigere, hvor det tiltrængtes.

Tilbagetoget i Frankrig fortsattes endnu nogle faa Dage, om end noget langsommere og i bedre Orden, og French's medtagne Tropper fik herunder nogen Hvile og Tid til Reorganisation. Den 5te September, altsaa kun faa Dage efter Samtalen mellem Kitchener og French, begyndte Slaget ved Marne. Heri kæmpede den engelske Hær midt i den franske Linie, og trods General French's

Udtalelser kun fire Dage i Forvejen om, at en fuldstændig Hvile og Reorganisation var absolut nødvendig, saa gjorde den engelske Hær dog god Fyldest. Og dette til Trods for at en Offensiv stiller meget større Fordringer til en Hær end en Defensiv.

Det vil nu ligge næst at søge at anstille nogle Betragtninger over, hvilke Følger det vilde have haft, hvis General French havde ført sin Plan igennem, og hvad Indflydelse det vilde have faaet saavel militært, politisk som moralsk.

Militært vilde Følgen formentlig være bleven, at Slaget ved Marne aldrig havde fundet Sted, og selv om det virkelig havde, saa vilde Resultatet utvivlsomt være blevet væsentlig ringere. De angribende Styrker var i saa Tilfælde blevet svækket numerisk, og i dette betydningsfulde Slag blev jo netop alle franske Reserver sat ind. Og Joffre havde saavist ikke een Soldat eller een Kanon for meget. Men French's Tilbagetog vilde yderligere have dannet et Hul i den franske Linie. Dette kunde maaske dækkes, men ikke uden Spild af kostbar Tid. Men Slaget ved Marne var jo netop Joffres geniale Udnyttelse af en pludseligt opstaaet for ham saa gunstig Situation, men hvis der i Mellemtiden var spildt Tid, er det næppe sandsynligt, at den gunstige Situation stadigt vilde være til Stede.

Politisk set vilde Forholdet mellem England og Frankrig være blevet spændt til det yderste, thi, som Kitchener fremførte, French's uafhængige Tilbagetog vilde have været i Strid med Englands hidtil førte Krigspolitik og været et direkte Brud paa Ententen. Af General French's Breve fremgaar tydeligt, hvor indtrængende Joffre har anmodet, ja ligefrem bønfaldet, ham om at blive, og yderligere rettede den franske Præsident ligeledes en indtrængende Opfordring om det samme.

Dybere kunde Franskmanden ikke godt ydmyge sig — men alt uden Resultat.

Nu i Frankrigs mørkeste Timer hvor Hæren efter flere Nederlag saa sig nødsaget til at opgive Paris, og hvor Regeringen var flygtet til Bordeaux, — i dette Øjeblik svigtede den engelske Hær Ententen og den fælles Sag for at frelse sig selv. Og det overfor Frankrig, der kun uhyre modvilligt ved ubrødelig at holde sig til de sluttede Traktater var tvunget ind i Krigen. Hvad Indflydelse vilde den engelske Hærs Svigten ikke have faaet paa de temperamentsfulde og nu saa deprimerede Franskmænd? Sandsynligheden taler for, at Ententen vilde være bleven sprængt — og derved havde Tyskland vundet Krigen.

Hvad endelig den moralske Side af Sagen angaar, saa vil det sikkert altid kun kunne betragtes som meget utilltalende under en kritisk Situation at trække sig ud af Kampen og overlade sin Kampfælde at klare sig, som han bedst kan. Troppernes store Lidelser og de store Tab har sikkert været medvirkende til General French's Beslutning. Selv om en Generals Medfølelse med sine Tropper er menneskeligt sympathisk, saa kan det dog kun betragtes som militært absolut forkasteligt, at lade Medfølelsen influere paa Anvendelsen af Tropperne.

Naar en Krigsministers Indblanden sig i den direkte Hærledelse almindeligvis af alle — og med Rette — anses for forkastelig, saa skyldes det, at Krigshistorien lærer, at en saadan Indblanden i næsten alle Tilfælde giver et daarligt Resultat. Hvis imidlertid en Krigsminister optræder aktivt overfor den Øverstkommanderende og ved Tilsidesættelse af denne og dennes Myndighed klarer en Situation, som den Øverstkommanderende ikke kunde klare eller vilde have klaret mindre godt, saa forekommer Krigsministerens Optræden mig at være be-

rettiget. Thi for Sagens Skyld gælder det jo for enhver Pris uden personlige Hensyn om at skaffe det gode Resultat. Forudsætningerne for ovenstaaende er dog, at Ministerens Fremgangsmaade er principielt forskellig fra den, den Øverstkommanderende vilde have valgt, samt endvidere, at det drejer sig om en pludseligt opstaaet kritisk Situation af afgørende Betydning, saaledes at Forholdene forhindrer Udnævnelse af en ny Øverstkommanderende.

Paa samme Maade maa en Underførers Handlen uden om den Kommanderende eller i Modstrid med dennes Ordre almindeligvis anses for forkastelig. Men hvis det undtagelsesvis netop er denne Handling, der har fremkaldt det gode Resultat, saa maa Handlingen dermed blive berettiget. Mange af Krigshistoriens store Navne har jo for første Gang gjort sig bemærket paa denne Maade.

Nu forekommer det mig hævet over enhver Tvivl, at Resultatet af Kitcheners Optræden overfor General French var godt, og under den Forudsætning falder enhver Anklage af Kitcheners saaledes bort af sig selv. Men alligevel vil det dog formentlig være af Interesse at undersøge, om Kitcheners virkelig paa afgørende Punkter overtraadte sin Competence.

Kitchener var Krigsminister, og som saadan den engelske Regerings militære Raadgiver og endvidere baade det politiske og det militære Mellemed mellem den Øverstkommanderende i Felten og Regeringen. I Forbindelse med Premierministeren og Udenrigsministeren havde han udarbejdet det Direktiv, der var medgivet General French.

Hovedpunktet i dette Direktiv lyder saaledes: »Den Styrke, der er stillet under Deres Kommando, har til Hovedopgave at understøtte og samvirke (co-operate) med den franske Hær imod vor fælles Fjende.»

Længere henne i Direktivet anføres: »Det maa fra første Begyndelse staa klart, at de britiske Troppers numeriske Styrke er ringe — og deres eventuelle Forstærkninger faa — og naar denne Betragtning stadig holdes for Øje, vil det være klart, at den største Omhu maa udfoldes for at begrænse Tabene til det mindst mulige.

Samtidig med at alle Anstrengelser maa gøres for paa den oprigtigste Maade at handle i Overensstemmelse med vor Allieredes Planer og Ønsker, maa De paa det alvorligste overveje enhver Deltagelse i offensive Bevægelser, hvori store franske Troppestyrker ikke er engageret, og under hvilke Deres Tropper uforholdsmæssigt vil blive udsat for Angreb.

Ovenstaaende er de tre Hovedpunkter i Direktivet. Naar General French i sit Brev til Kitchener alligevel skriver, at det uafhængige Tilbagetog er i Overensstemmelse med hans Direktivers Aand og Tone, saa forekommer det noget mærkeligt. Thi Tilbagetoget var i direkte Modstrid med Direktivets Hovedpunkt, og Advarslen mod at deltage i offensive Bevægelser kom ikke til Anvendelse her under et Tilbagetog. French's uafhængige Tilbagetog vilde ganske vist have begrænset de engelske Tab til det mest mulige, men det ligger jo dog i Sagens Natur, at Hovedformaalet med at sende den engelske Hær til Frankrig ikke var for enhver Pris at undgaa Tab.

Kitchener var derimod i Modsætning til General French af den Opfattelse, at Tilbagetoget var i Strid med Direktivet, og som Krigsminister var han ikke alene berettiget til, men det var hans Pligt, at sikre sig, at Regeringens Direktiver blev ikke alene forstaaet, men ogsaa fulgt. Og Samtalen med General French var jo netop Udførelsen af denne Pligt. Som det fremgaar af Kitcheners Brev efter Samtalen, saa maa Kitcheners

Optræden nærmest opfattes som et bestemt og tydeligt Tilhold om, at den Øverstkommanderende i Felten under ingen Omstændigheder maa handle i Modstrid med de Direktiver, han har faaet af Regeringen. Thi nævnte er jo kun et nyt Direktiv i samme Form og i samme Tone som det første, om end det paa Grund af Forholdene er mere detailleret og afpasset efter den foreliggende Situation.

Der foreligger intet autentisk om, at Kitchener gav nogen direkte Ordre, der overskred hans Kompetence. Hvad der virkelig fandt Sted under Samtalen, er ikke fuldt oplyst, thi der foreligger kun General French's Gengivelse heraf. General French gengiver udførligt sine egne Argumenter, men selv om disse naturligvis har Krav paa Interesse, saa er det dog værd at lægge Mærke til, at General French undlader at anføre et eneste af Kitcheners Argumenter, og kun i løse og almindelige Vendinger omtaler at »Lord Kitchener syntes at tage alvorlige Forbehold (der nævnes ikke hvilke) overfor visse Anskuelse, som jeg fremsatte, vedrørende Nødvendigheden af at overlade Ledelsen af Operationerne i Felten til de militære Chefer, som kommanderede i Felten.« Det eneste reelle Punkt, der anføres, er, at Kitchener »tilkendegav sin Hensigt at tage ud i Felten og inspicere Tropperne«. Om en Inspektion af Krigsministeren under de forhaandenværende Omstændigheder vilde have været en Krænkelse af den Øverstkommanderende er muligt, men det vilde dog sikkert afhænge af den Form under hvilken Inspektionen foretoges. Der haves iøvrigt heller ingen Garanti for, at Ordet Inspektion er anvendt — og et Besøg af Krigsministeren behøvede jo ikke overfor Tropperne selv at have Karakteren af en Inspektion. Spørgsmaalet synes ialtfald dog ikke at være af den enorme Betydning, som General French tillægger det¹⁾.

¹⁾ Bemærkelsesværdigt er det saaledes, at General Hamilton, Øverstkommanderende ved Dardanelkerne og senere General Haig

Resultatet af Samtalen blev imidlertid, som Begivenhederne viste, at General French bøjede sig — selv om han i sin Bog hævder det modsatte. Det forekommer mig værdt at anføre, at Kitchener i sit Brev efter Samtalen uden at slaa det mindste af paa sit principielle Standpunkt dog gav Brevet en Form, der saa lidt som muligt kunde krænke General French. Iøvrigt blev det personlige Forhold mellem Kitchener og French hurtigt godt, hvad Korrespondancen mellem dem tydeligt viser.

I den forrige Artikel staar der endvidere anført et Citat af Napoleon om at »enhver Øverstkommanderende, som i Henhold til højere Ordre leverer et Slag til Trods for, at han er sikker paa at tabe det, er en Forbryder«. Denne Sætning maa dog efter min Formening tages med er vist Forbehold, idet den ikke vil gælde alle Tilfælde. Det vil da nemlig være indlysende, at et Nederlag paa en sekundær Krigsskueplads ved at binde større fjendtlige Troppstyrker indirekte vil kunne frembringe en Sejr paa den primære. Da dette er Hovedformaålet, vil det sekundære Nederlag saaledes være berettiget.

Men da »Krig er Udenrigspolitikens Fortsættelse med andge Midler«, saa vil et militært Nederlag endvidere under visse Forhold kunne været berettiget af politiske Grunde, nemlig hvis det, der derved vindes politisk, maa anses for vigtigere, end hvad der er sat til militært. Og et saadant Tilfælde vilde sikkert være fremkommet her.

Hvis General French havde gennemført sit Tilbagetog, saa vilde, i Henhold til hvad der tidligere er fremsat, den politiske Konsekvens heraf sandsynligvis være bleven, at Ententen var sprængt, og at Tyskland dermed havde vundet Krigen. Selv om den engelske Hær i Frankrig

begge indtrængende anmoder Kitchener om at aflægge Besøg ved Fronterne netop under Henviisning til den gode Indvirkning et Besøg af Kitchener vil have paa Troppernes Moral!

var blevet fuldstændig tilintetgjort, saa vilde dette dog i saa Tilfælde have været at foretrække fremfor et Brud med Frankrig. Trods Tabet af hele sin Hær vilde General French ikke af den Grund være bleven nogen »Forbryder».

Og Kernen i Meningsforskellen mellem Kitchener og French var jo netop en bundforskellig Opfattelse af, hvorledes Alliancen mellem England og Frankrig skulde forstaas, og hvorledes den militært skulde føres ud i Livet.

I sine Dispositioner og i sin Korrespondance viser General French i nogen Grad, at han betragter den engelske Hær og dennes Optræden nærmest som uafhængig af Franskmændene, og at Fællesskabet mellem de to Hære indskrænker sig til den fælles Fjende. Hvis French selv naaede at trække sig tilbage, saa vilde det truende Nederlag blive et udelukkende fransk Nederlag, og man faar uvilkaarligt det Indtryk, at han betragter et saadant som sig ret uvedkommende, og i det mindste kan hverken Joffre eller den franske Præsident bevæge ham til at foretage sig noget for at søge at afværge dette. Brevet til Kitchener: »Jeg kan ikke se, hvorfor jeg skulde føle mig foranlediget til atter at løbe Risikoen for fuldstændig Tilintetgørelse for at frelse dem (Franskmændene) for anden Gang» er det tydeligste Udtryk for General French's rent ud forbavsende Opfattelse.

Kitchener havde derimod Forstaaelsen af, at skulde Krigen vindes, saa maatte Alliancen ikke være nogen Papiralliance, men at England og Frankrig maatte staa Last og Brast sammen. Rent militært vilde French's Dispositioner jo ogsaa kun have givet Tyskerne en Lejlighed til at slaa Fjenden enkeltvis, for efter et fransk Nederlag vilde jo uvægerligt have fulgt et engelsk. Hvis da ikke General French forinden havde naaet at indskibe sig i la Rochelle!

For Kitchener var det derimod klart, at et afgørende

fransk Nederlag vilde være samme Ulykke for England som for Frankrig. Hvis den engelske Hær i Frankrig kunde bidrage til at forhindre et saadant Nederlag, da maatte den om nødvendigt sættes ind til sidste Mand.

I sin Forstaaelse af hvilke uhyre Forpligtigelser, England havde paataget sig ved at optræde aktivt paa Landkrigsskuepladsen, var Kitchener vistnok forud for alle sine Landsmænd. Paa samme Maade var Kitchener ved i sin Forudseenhed at anlægge alle sine Dispositioner med en 3aarig Krig for Øje sikkert forud for alle Samtidens Statsmænd og Hærførere.

Efter hvad der er udviklet ovenfor, forekommer det mig uberettiget med Episoden mellem Kitchener og General French som Grundlag at sige, at Kitchener var upaa-virket af Historiens Erfaringer, og ligeledes at man endnu mindre kan sammenligne hans Optræden ved denne Lejlighed med Krigsminister Lundbyes i 1864.

Tværtimod forekommer Lord Kitcheners Optræden ved denne Lejlighed mig at være mønsterværdig.

Thi med den fødte Førers sikre Blik trængte han ind i Sagens Kerne og saa, hvad der burde gøres. Med ukuelig Energi satte han dernæst under Anvendelse af hele sin Stillings og hele sin personlige Autoritet sin Mening igennem, og afværgede derved i Krigens vanskeligste Timer en Katastrofe og skabte Betingelserne for en Sejr, der skulde faa saa afgørende Betydning paa Krigens hele Forløb.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Af Kaptajn K. E. Ackermann.

Den militære Flyvertjeneste og Flyvemaskinindustrien.
(Uddrag af »Engineering» 19. December 1919).

Skønt Nødvendigheden af drastiske Reduktioner af de nationale Udgifter er blevet pinligt indlysende i Løbet af de sidste faa Maaneder, er der dog nogle Retninger, i hvilke Økonomien ikke ganske kan retfærdiggøres, naar der skal disponeres paa langt Sigt. Den foreslaaede Udgift paa 15 Millioner Pund Sterling pr. Aar for de første kommende Aar til Royal Air Force's permanente Fredsorganisation kan muligvis bevise dette. Beløbet er blevet approberet af Regeringen.

Sir H. M. Trenchard, Chef for the Air Staff, har forberedt en Plan, som — skønt tilfredsstillende i nogle Henseender — nødvendigvis er af begrænset Udstrækning for at svare til den tilstaaede Udgift. Ifølge det foreløbige Program er det foreslaaet i Indlandet i Løbet af de kommende 3 Aar at oprette en Kampstyrke paa 4 squadrons, 6 »training wings», hver paa 3 squadrons, 2 squadrons til Samarbejde med Hærens Afdelinger, ca. 5 squadrons til Tjeneste ved Flaaden i hjemlige Farvande samt 1 communication squadron. Endvidere vil der blive 4 Forsøgsstationer, flere Skoler og Øvelsescentre, et Antal Reparations- og Forsøgsdepoter samt en Luftskestation. Paa de oversøiske Pladser vil der blive: 8 squadrons i Indien, 7 i Ægypten, 3 i Mesopotamien og 1 squadron af Flyvebaade, henholdsvis i Alexandria og paa Malta, samt endvidere Flyvning af Flyvemaskiner fra et Flyve-Moderskib til Tjeneste i Middelhavet.

Det samlede Antal andrager saaledes omtrent 50 squadrons, og da en squadron bestaar af 18 à 20 Maskiner, vil det samlede Antal af anvendte Aeroplaner blive ca. 1000.

Flyvemaskinindustrien vil øjensynlig næppe trives ved Regeringens Bestillinger alene.

Den tyske Hærs Styrke 1. Januar 1920.

(Uddrag af »Times» den 2. Januar 1920).

Ifølge en halvofficiel engelsk Meddelelse af 1. Januar 1920, som angiver Organisationen og Beskaffenheden samt den antagne Størrelse af de nuværende militære Styrker i Tyskland kort forinden den endelige Ratifikation af Fredstraktaten, andrager disse

Ialt 1,062,000 Mand. Den nævnte Styrke fordeles antagelig paa følgende Maade:

Rigsværn	400,000 Mand.
Rigsmarine (Landstyrke)...	12,000 —
Tidsfrivillige	150-200,000 —
Indbyggerværn	300-400,000 —
Sikkerhedspoliti	40-50,000 —
Ialt	<u>1,062,000 Mand.</u>

«Times» udtaler i sine Kommentarer hertil, at det vil være af Interesse at sammenligne disse tyske Styrkers Størrelse med den engelske Hærs Størrelse. I House of Commons sagde Mr. Churchill i sit Svar til Mr. C. Edwards: «Det samlede Antal af Soldater i Hans Majestæts Armé var den 1. December ca. 485,000 Mand, men naar man ikke medregner alle, som skal demobiliseres og hvis Tid udløber i Løbet af de kommende 3 Maaneder, er Tallet ca. 229,000».

Ved Fredstraktaten tillades det Tyskland at opretholde:

1) En regulær Hær paa 100,000 Mand. Reduktion til denne Størrelse skal have fundet Sted forinden den 31. Marts 1920.

2) Antallet af Gendarmere, Politi, Toldembedsmænd, Kystbevogtningsmandskab osv. maa ikke overskride det Antal, som var beskæftiget inden for disse Rammer i 1913.

Charger i Royal Air Force samt tilsvarende militær Rang i Flaaden og Hæren. (Uddrag af «Times».)

Følgende Charger er blevet bestemte for tjenstgørende Personel ved Royal Air Force samt dettes militære Rang svarende til Flaaden og Hæren.

Royal Air Force.	Flaaden.	Hæren.
Marshal of the Air	Admiral of the Fleet	Field Marshal
Air Chief-Marshal	Admiral	General
Air Marshal	Vice-Admiral	Lieut.-General
Air Vice-Marshal	Rear-Admiral	Major-General
Air Commodore	Commodore	Brig.-General
Group Captain	Captain	Colonel
Wing Commander	Commander	Lieut.-Colonel
Squadron Leader	Lieut.-Commander	Major
Flight Lieutenant	Lieutenant	Captain
Flying Officer (or Observer)	Sub.-Lieutenant	Lieutenant
Pilot Officer	Midshipman	Sec.-Lieutenant

Sommerudrustningen i Sverige 1920.

Marinestabschefen og den Øverstkommanderende har til Søforsvarsdepartementet indsendt samlet Forslaget for Sommerudrustningen 1920.

Panserskibet »Drottning Viçtoria» beregnes at blive færdig til Prøvetur i Sommer. Paa Grund af det store Antal Vacancer, kan der ikke skaffes Besætning til nævnte Panserskib, medmindre man udruster 3 Panserskibe i Øvelseseskadren i S. f. 4.

Det foreslaas i den Anledning at »Drottning Victoria» efter endt Prøvetur deltager i de indledende Eskadreøvelser, saa længe som Midlerne slaar til, hvilket antages vil slge en Maaned (der er ialt til Sommerudrustningen bevilget Kr. 6,527,000).

Til Minestrygning foreslaas det at udruste 4 Torpedobaade af 1. Kl., hvoraf der dog først kan disponeres over de 2 i Begyndelsen af Juni d. A.

Desværre kan Øvelserne ikke foretages i den Udstrækning som ønskeligt for en rationel Uddannelse. Personelmangel og det som Følge af Krigen slidte Materiels Tilstand bevirker i det hele taget en i allerhøjeste Grad urovækkende Nedgang i den svenske Flaades Krigsberedskab.

Sommereskadren skal anløbe følgende fremmede Havne: Lybeck, Amsterdam og en Kanalhavn (antagelig Dartmouth).

»The Committee of Imperial Defence».

(Uddrag af The Times af 19. Marts 1920).

I Anledning af, at Mr. Walter Long, First Lord of Admiralty (Marineministeren), under Debatten angaaende Marinebudgettet i Underhuset den 18. ds. havde paapeget Vigtigheden af at etablere Samarbejde mellem de tre militære Tjenestegrene. Royal Navy (R. N.), Royal Army (R. A.) og Royal Air Force (R. A. F.), eftersom Savnet af et saadant Samarbejde allerede havde kostet Landet Millioner, ytrede Generalmajor Seely, tidligere Chef for R. A. F., Haabet om at denne First Lords, Udtalelse ikke skulde forstaas saaledes, at Admiraltitetet vilde modsætte sig den Ordning, der allerede havde bestaaet inden Krigen. Dersom de tre Tjenestegrene vilde ophøre med at arbejde fuldstændigt uafhængige af og afsondrede fra hverandre, saa vilde det for Fremtiden blive lettere at løse saadanne Spørgsmaal som at hindre Armeniermassakrer og andre Affærer paa fjerntliggende Krigsskuepladser. Inden Krigen havde »The Committee of Defence» udført et meget betydningsfuldt Arbejde, og naar det havde vist sig, at England havde været meget bedre forberedt end alle andre Lande, saa skyldtes det for en stor Del den Omstændig-

hed, at *•The Committee of Defence•* ikke uden Held havde løst vanskelige sømilitære og landmilitære Problemer. Denne Komité var imidlertid bleven opløst, da Krigen brød ud, men var ikke bleven nedsat igen efter Krigens Afslutning og det til Trods for, at Udviklingen af Luftvaabnet havde stillet langt vanskeligere Problemer at løse end tidligere. Den eneste Myndighed, som kunde sidestilles med denne Komité var Premierministeren, men han havde ikke Tid til at beskæftige sig med den Slags Ting, og Generalmajoren henstillede derfor, at *•The Committee of Defence•* atter skulde nedsættes, men med en anden og bedre S sammensætning og udstyret med større Myndighed. I Spidsen for Komitéen skulde sættes en Vicepræsident, som skulde være ansvarlig for, at de forskellige Synspunkter med Hensyn til Land-, Sø- og Luftforsvaret nøje blev afstemte, inden man skred til en Afgørelse. Generalmajorens Angreb gik ud paa, at den ikke havde sørget for et omhyggeligt Samarbejde mellem de tre Tjenestegrene, idet disse var blevne administrerede af tre fra hverandre fuldstændigt vandtæt adskilte Departementer, bl. a. med det Resultat, at Flaaden ikke var nær saa stærk som den vilde have været, saafremt der havde været etableret Samarbejde med Luftvaabnet. I Stedet for at foreslaa noget saa latterligt som Udnævnelsen af en ny Minister til at føre det samlede Overtilsyn over Admiralitetet, Krigsministeriet og Luftforsvarsministeriet, burde der nedættes et Raad, der med Titel af *•The Committee of Imperial Defence•* skulde udstyres med tilstrækkelig Magt til at sætte en Stopper for den Ødslen med Penge og Arbejdskraft, der var Resultatet af det manglende Samarbejde mellem de tre Vaaben.

Mr. Long, First Lord of Admiralty (Marineministeren), tog derpaa Ordet og udtalte, at Nedsættelsen af en Komité som den foreslaaede *•The Committee of Imperial Defence•* kun kunde foretages af Premierministeren, som maatte blive dens Præsident, og at det ogsaa var ham, der traf Afgørelsen med Hensyn til dens Medlemmer og dens Myndighed. Angaaende det tidligere fremsatte Forslag om at udnævne en Minister med Myndighed over Flaaden, Hæren og Luftvaabnet, saa vilde han kun meddele, at et saadant Forslag vilde Admiralitetet og, saavidt han vidste, ogsaa hele Flaaden modsætte sig med alle til Raadighed staaende Midler. Og denne Modstand maatte man ikke tro skyldtes Frygt for at miste noget af den tidligere Prestige, den skyldtes udelukkende den Omstændighed, at Maskineriet med Hensyn til Kontrollen med de tre Tjenestegrene var saa uensartet og kompliceret, at det vilde være umuligt at paalægge een enkelt Mand Ansvaret for dem alle tre. Admiralitetet saa overordentlig gerne, at *•The Committee of*

Imperial Defence• blev nedsat snarest muligt, og Spørgsmaalet var nu taget under Overvejelse af Regeringen, Forslaget om at udnævne en Stedfortræder for Premierministeren som Præsident for Raadet var godt, eftersom der kunde være Tidspunkter, hvor Premierministeren ikke var i Stand til at deltage i Raadets Møder som Følge af de Pligter, der ellers paahvilede ham. Admiralitetet saa ogsaa overordentlig gerne, at der blev fastsat Bestemmelser om, at Stabene for de tre Vaaben skulde mødes med visse Mellemlum for at raadslaa og saa vidt muligt udarbejde et Fællesforslag for Retningslinierne i Forsvaret.

Mr. Asquith tog dernæst Ordet og udtalte, at han i enhver Henseende var af samme Mening som First Lord med Hensyn til dennes Modstand mod Oprettelsen af et Forsvarsministerium, i hvilket Marineministeriet, Krigsministeriet og Luftforsvarsministeriet vilde blive underordnede Departementer. Det var af den største Vigtighed, at Lederne af hvert af disse Vaaben fremdeles maatte være fuldtud ansvarlige for den Tjeneste, de stod i Spidsen for. Han mente ogsaa, at de tre Vaabens Effektivitet vilde blive stærkt føroget, dersom der med visse Mellemlum fandt en intim og systematisk Meningsudveksling Sted mellem de tre Vaabens Stabe. Hvad »The Committee of Defence« angik, saa havde han været Komitéens Præsident i omtrent 10 Aar, men han kunde sige, at det aldrig havde været Meningen at udstyre den med en udøvende Myndighed. Dersom den havde haft det, vilde der have været mange Sammenstød og Misforstaaelser, Spild af Arbejde og i mange Tilfælde noget i Retning af administrativ Forvirring. Han ønskede at udtrykke et alvorligt Haab om, at »The Committee of Imperial Defence« atter maatte blive nedsat. Med Hensyn til den Mulighed, at Premierministeren kunde være fraværende fra et Møde, saa var det en Vanskelighed, man nemt kunde komme over, da der altid var i det mindste eet af de andre Medlemmer, der var kompetent til at overtage Præsidentens Plads. Det vigtigste var at sørge for en vis Elasticitet i Sammensætningen af Komitéen, nøje afgrænse Linierne for dens Virksomhed og af Hensyn til Regeringens endelige Afgørelse at sikre den bedst mulige Oversigt over de bestandigt skiftende Spørgsmaal om defensiv og offensiv Politik. Han haabede, at dette maatte være Komitéens Arbejde.

Netspærring og Bevogtning i Doverstrædet under Verdenskrigen.

Admiral Sir Rexinal Bacon har under Titlen »The History of the Dover Patrol 1915—1917« offentliggjort en interessant Frem-

stilling af Spærringer, Bevogtninger og Beskyttelse af Trafik i Kanalen omkring Dover. Bogen er bl. a. gengivet i en Række Artikler i «Daily Telegraph», og nedenstaaende Uddrag er samlet i N. T. f. Søværnen og udarbejdet ved E. Einang.

Kanalspærringer.

I Slutningen af 1914 og Begyndelsen af 1915 var de fornødne Forberedelser truffet til en fast Spærring tværs over Kanalen fra Folkestone til Kap Griz nez, hvori der skulde være to Gennemsejlingsaabninger henholdsvis 1 Sml. fra Folkestone og 1 Sml. fra Griz nez. Spærringens Konstruktion var hovedsagelig Resultatet af rene teoretiske Betragtninger; den bestod af svære tunge Net fast forbundet til hinanden og som mellem hvert forankret Bøjepar blev haaret oppe af c. 20 svære, tunge Træbjælker, som Strømmen kunde paavirke med stor Kraft. Under de overmaade ugunstige Strømforhold voldte Arbejdet med den planlagte Spærring uhyre Vanskeligheder og medførte mange Skuffelser. Forbindelsen mellem Nettene og Bøjefortøjningerne blev hyppigt slidt over. Selv Jernringene blev efter faa Ugers Forløb slidt over.

Commander Elridge havde faaet overdraget Hvervet at lede Etableringen af disse Spærringer. Han erklærede imidlertid snart det unyttige i at fortætte paa den paabegyndte Maade, da Havari-erne paa de hidtil udlagte Spærringer og Dele af disse langt oversteg de nyetablerede Afsnit. Admiralen kom da ogsaa ved Selvsyn til det Resultat, at Vanskelighederne for Trawlerne, der i Søgang og haard Strøm skulde arbejde med Trosser, Kabler og Flaader næsten var uoverkommeligt. Alligevel vilde man endnu ikke give op, men paalagde Commander Elridge at gøre sit bedste, og først da Vraggods fra selve Spærringen i Form af løsrevne Bøjer og Flaader m. m. truede med at blive en virkelig Fare for Sejladsen i Kanalen, opgav man Etableringen af den planlagte Konstruktion.

Det var indlysende, om Netspærringen skulde være i Stand til at blive paa Plads i et Farvand med Tidevande, som her var Tale om, maatte de være af den lettest mulige Konstruktion, og heldigvis gav de gode Resultater, som i 1916 var opnaaet med leforankrede Net udfor den belgiske Kyst, Haab om, at man ved et lignende System skulde blive i Stand til ogsaa at spærre Adgangen til Kanalen.

Disse Net var forarbejdet af smækker galvaniseret Wire med en Maskevidde paa 3—3.8 m. De forskellige Modellers Dybde varierede fra 9.4—38 m. Nettene blev holdt udspændt og var forholdsvis løst fastgjort i Rammer af Staalkabler, saaledes at de kunde frigøres fra Rammerne og føres med af U-Baade. I hvert af Nettene

var fastgjort 2 elektriske Netminer, opfundet af Admiral of the fleet, Sir A. K. Wilson. Naar Nettene fortes med, kunde disse Miner sammen med Nettet klappe langs U-Baadens Skrog og antændes. I Begyndelsen holdt man Nettene oppe med en Sejldugspølse, der var surret fast til Liget og som var fyldt med Vegetabilier-Kapok-, som bl. a. anvendes i Redningsbælter og Redningsveste. Men den Behandling, Nettene var udsat for, kunde Kapokken ikke staa for og mistede efterhaanden sin Flydeevne, saa Nettene ofte sank. Efter at have mistet flere hundrede Net, gik man derfor bort fra Kapok, og efter at have prøvet en Mængde andre Midler, bestemte man sig for Glaskugler, som viste sig at være fortræffelige. Disse Kugler blev syet ind i Netposer af Skibsmændsgarn og fæstet langs Nettets Overkant, og de var forbavsende modstandsdygtige overfor den grove Behandling, de var udsat for.

Et 100 m langt og 9.4 m dybt Net krævede c. 150 Glaskugler. Disse fik man i Begyndelsen fra Norge. Nettens Befæstigelse til Rammen udførtes med Metalforbindelser, der var konstrueret saaledes, at de kunde rives over for det halve af det Træk, som Nettene taalte. Det vanskeligste af alle Problemer vedrørende Nettene — og som forøvrigt aldrig blev tilfredsstillende løst — var at konstruere en Boje eller Flyder, som fæstedes til Nettet og skulde angive dets Plads, naar det blev ført med af U-Baade.

Ved Strømmens Paavirkning vil et saadant Net staa i Bugt, og dets Befæstigelse i Rammen maatte derfor være stærk nok til at modstaa Strømmens Træk. Forholdet var heller ikke det samme, om en U-Baad tog Nettet under Gang med eller mod Strømmen. I sidste Tilfælde vilde U-Baaden først trykke Nettets Bug ind og føre det op imod Strømmen, indtil det blev totnet den anden Vej. Ogsaa Strømmen vilde da bevirke, at Netmaskerne med Kraft blev holdt mod Boven, hvorfor man maatte være forberedt paa, at U-Baaden da kunde skære sig igennem Nettene.

Arbejdet med Etableringen af en saadan Spærring maatte blive yderst vanskelig p. G. af Strømforhold, idet Strømmens fart kunde sættes til $2\frac{1}{2}$ Knob, medens den efter vedvarende SV-llig eller NV-llig Storm i Springtid kunde gaa op til c. 5 Knob. En Spærring af saadanne lettere Net besluttede man da i 1916 at udlægge mellem Goodwin Sands og den franske Kyst, selv om Afstanden her var større end mellem Folkestone og Griz nez og til Trods for at denne Spærring vilde blive vanskeligere at beskytte. Men Beliggenheden frembød den Fordel, at ogsaa Kystruterne til the Downs og Dunquerque beskyttedes. Medens der til Netspærringen udfør den belgiske Kyst anvendes 125, enkelte Steder indtil 19 m's dybe Net, krævedes der over en større Strækning af den nye Spærring strengt

taget 50 m dybe Net, men saa dybe Net kunde imidlertid umuligt bruges af Hensyn til Strømmens Tryk. 25 m's Net blev prøvet, men maatte forlades. 19 m's Net viste sig at være de største, der var Tale om at bruge i mindre stærk Strøm, og 12.5 m's Net i Farvande med stærk Strøm. Paa de Steder, hvor Strømmen løb med Maks. Styrke, kunde endog kun benyttes vertikale Staaltraads-wire, forsynet med Netminer, men uden indbyrdes horizontale Forbindelser. Nettene blev holdt paa Plads af forankrede Bojer for hver 500 m. For at gøre Spærringen effektiv helt ned til Havbunden, forsøgte man at lukke af under disse med dybe Minelinier, som blev lagt tilstrækkelig langt fra Netspærringen, for at der uden Fare kunde arbejdes med Vedligeholdelse af denne, da den stadig maatte repareres.

Ogsaa ved denne Spærring, som blev etableret i September 1916, havde man imidlertid uafslædig Vanskeligheder, og Opgaven syntes ofte rent ud haablos. Under SV-lige Storme drev Bøjerne af med Ankeret. Dette forsøgte man at raade Bod paa ved at indføre tungere Ankere og Fortøjningskæder. Kædernes Forbindelse med Bøjerne blev slidt over, Nettenes Befæstelse til Rammerne gav efter, Ledningerne til Minerne skamfiledes, og deres Batterikasser blev lække. Men ved ihærdigt Arbejde blev det hele holdt i nogenlunde effektiv Stand, skønt en saa udstrakt Spærring selvfølgelig aldrig kunde komme til at blive fuldstændig effektiv i hele sin Udstrækning. Det hændte ogsaa i stærke Storme, at Minerne kom uklar af Nettene, og Trawlerne kunde saaledes risikere det værste, naar de arbejdede med at skifte Nettene.

Forsvaret og Bevogtningen af Spærringen var heller ikke nogen let Opgave, specielt om Natten. Der var etableret Gennemsejlingsaabninger, som kun var kendt af os, hvis Belliggenhed periodisk blev forandret, men som var nødvendige for vore egne Jagere og Monitorer, naar de foretog Bombardementstogter mod den belgiske Kyst. Det viste sig snart, at fjendtlige U-Baade kom gennem disse Gennemsejlingsaabninger om Natten, rimeligvis neddykket. To af vore U-Baade blev derfor forsynet med roterende Lys i Toppen af Styretaarnet og efter Mørkets Frembrud fortojet til Bojer paa hensigtsmæssige Steder i Spærringen, hvor de saa ud som Lysbøjer. Man havde godt Haab om at sænke flere af de fjendtlige U-Baade paa denne Maade, men blev skuffet. Fjendtlige U-Baade blev baade set og hørt, men det lykkedes i intet Tilfælde paa denne Maade at komme dem til Livs.

Der er ingen Tvivl om, at disse Spærringer aldrig kom til at danne nogen effektiv Hindring for fjendtlige U-Baades Passage. I stærk Strøm kunde disse endog komme uskadt over Netspærrin-

gerne. Der indløb lejlighedsvis Meldinger om, at de var kommet uklar af Nettene og i eet Tilfælde om, at en Baad var blevet stærkt beskadiget af en Mine, men at det dog var lykkedes den at undslippe. I Februar 1917 blev et Forslag sendt Ind af Admiral Bacon om en fuldstændig etagevis Udlægning af Miner i Indløbet til Kanalen, som det eneste virkelige effektive Middel til at afskære U-Baade. Med 47 m's Mineafstand og 36 m's Vanddybde maatte man udlægge Miner i 5 forskellige Dybder med 8 Minelinier paa hver Dybde, idet man regnede med en U-Baads Diameter 6 m. Det vil med andre Ord sige 28-30000 Miner. Men saa tæt behøvede man ikke at lægge dem og indskrænkede sig til 4000 Stk., hvorved U-Baadene fik 8 Chancer mod 1. Men da ingen Miner var disponible, maatte man se Tiden an og forelobig vente til Aarets Udgang.

Efter indgaaende Forhandlinger med Admiral Sir J. Jellicoe og Admiral Sir H. Oliver i Februar 1917 blev det besluttet at spærre Linien mellem Folkestone og Griznez, saa snart Minerne kunde leveres. Imidlertid begyndte »the Operation Comite« at arbejde med Sagen og foreslog Minefeltet lagt mellem Dungeness og den franske Kyst i Forbindelse med en Linie Bevogtningsfartøjer, for at tvinge U-Baadene til at dykke. Fra et praktisk Synspunkt var Forslaget meningsløst. Førvandets Bredde var paa det omtalte Sted unødvendig og haabløs stor, hvorfor Admiral Bacon var stærkt imod Spærringens Beliggenhed, da Fjenden hurtigt kunde blive bekendt med den som Følge af den stadige Patrouillering.

I September 1917 meddelte Admiralitetet, at Minerne vilde blive færdige i November og Planerne blev detailleret udarbejdet. Paa Admiral Sir. H. Olivers Initiativ blev den Del af Kanalen, som man paatænkte at spærre, opmaalt og kortlagt paany.

Arbejdet blev paabegyndt med at lægge 4 parallelle dybe Minelinier fra N. O. til Trafikruten udfor Griznez og blev udført paa een Dag i taaget Vejr.

Der kunde kun disponeres over saa mange Fartøjer til Udlægning, at man kunde udlægge to Linier samtidig, de to andre blev derfor udlagt for hjemgaaende.

Ankertovenes Længde var i Forvejen afpasset til den rette Dybde for at undgaa Unejagtigheder. De givne Ordre var meget detailleret tilrettelagt, og alle Forholdsregler var truffene for at opnaa, at hver enkelt Linie blev udlagt nøjagtig paa det rette Sted. Alle de dybe Minelinier var udlagt ved Aarets Udgang.

Spørgsmaalet om ogsaa at gøre Minespærringen effektiv overfor Overfladesejlads blev nu gjort til Genstand for noje Overvejelse. Oprindeligt havde man haabet paa Overfladenettene, men de fra Goodwin-Dunkerque-Spærringen indhøstede Erfaringer med Hensyn

til at forene Net og Miner, var alt andet end opmuntrende. Den heldigste Ordning i alle Tilfælde i Begyndelsen vilde være at regne med Ødelæggelse af neddykkede U-Baade. Men Spørgsmaalet om Patruljetjeneste var ikke til at komme uden om og Brugen af Søgelys fra faste Positioner vilde medføre den store Fordel, at Bevogtningsfartøjerne om Natten kunde faa sikker Stedbestemmelse. Til sidst foreslog Admiral Bacon Belysning af Minefeltet med Projektører fra Fyrskibe i Forbindelse med Lys fra Folkestone Pier og eet fra Griznez. Hvert Fyrskib skulde forsynes med 4 Projektører, hvoraf de to skulde være faste og de andre to skulde anvendes som Søgelys i østlig og vestlig Retning.

Admiralens Forslag godkendtes af Admiral Sir J. Jellicoe, idet det yderligere besluttedes at udlægge en Spærring til Hindring for Overfladesejls midt i de dybe Spærringer, samt at Fyrskibene skulde forstøjes i Bøjer i førstnævnte Spærring. Hovedbevogtningen skulde foregaa Vest for Spærringen med en fremskudt Jagerbevogtning. Disse Dispositioner vilde sikkert have haft til Følge, at der langt tidligere end i September 1918 skulde lykkes at hindre fjendtlige U-Baades Passage af den omtalte Linie. Imidlertid var der i Slutningen af 1917 blevet nedsat en »Dover-Barage-Comitee«, og Spørgsmaalet, som alt var ordnet mellem vedkommende Sea-lord og Admiral Bacon, blev nu sendt til denne Komitees Afgørelse.

Admiral Bacon beklager sig højlydt over denne Komites meningsløse Indblanding i disse Affærer, som han personlig havde Ansvaret for, men fremhæver, at Admiral Sir J. Jellicoe reddede Situationen ved bestemt at holde paa og gennemførte de oprindelig truffne Bestemmelser, dog med den Ændring, at man ikke udlagde den omtalte Overfladespærring.

Trawlernes Arbejde.

Alt Arbejde med Netspærringer blev udført af Trawlere — »Drifters«.

»Drifterafdelingen« i »Dover-Patrol« udgjorde en særskilt Organisation, som var uafhængig af lignende Afdelinger, der benyttedes ved the Downs. Den naaede omkring Juni 1915 sin Maks-styrke paa 132 Trawlere og 3 Yagter med en Besætning paa henimod 1500 Mand.

Hver Trawlers normale Udstyr bestod af 10 Net á 100 m, som tilsammen udgjorde »a fleet«. Disse Net var lette, men overordentlig stærke. Netmaterialet var under stadig Udvikling og Forbedring, og blandt de mest værdifulde Fremskridt maa nævnes Indførelsen af elektriske Netminer, 2 i hvert Net.

Oprindelig holdt Trawlerne det gaaende med Net i Indløbet til Kanalen. De strakte Nettene paa en Linje mellem Goodwin og Ruytingen naar Strømmen satte Vest i og lod sig langsomt drive til Farvandene mellem Folkestone og Griznez. Her blev Nettene halet ombord og udlagt igen for østgaaende. Nettene kunde ofte komme uklar af et eller andet, hvilket straks gav Anledning til, at en Jager kom til Stede, men Allarmen var som oftest forarsaget ved ganske andre Ting end U-Baade.

Trawlerne blev fra August 1915 ogsaa benyttet til Beskyttelse mod U-Baadene af de Fartøjer, som benyttedes til Bombardement af den belgiske Kyst. Nettene blev da udspændt rundt om den bombarderende Styrke.

I Marts 1916 begyndte Trawlerne Etablering af en forankret Netspærring nedenfor de britiske Minelinier paa den belgiske Kyst fra Nieuport til Scheldemundingen. Herved gik en Del Trawlere tabt baade som Følge af Fjendens Ild og ved Minespærringer. Arbejdet med Veiligholdelse af denne Netspærring blev holdt i Gang til November Maaned.

I September 1916 blev en Spærring af forankrede Miner lagt ud Nord for Goodwin-Sands, som blev en af de mest vellykkede Spærringer; og omtrent samtidig paabegyndtes Etableringen af den ovenfor nævnte Netspærring Goodwin-Sands til Snow-Banken udfor Dunkerque. Dette Arbejde var meget vanskeligt og haardt. Da der ikke kunde regnes med Minespærringer, fordi det var umuligt at fremskaffe Miner af den nye Model det første Aar, blev det kæmpe-mæssige Arbejde dog sat i Gang i Haab om i nogen Grad at møde Situationens Krav.

Trawlerne var de eneste Fartøjer, som var disponible til Bevogtning af Spærringen og havde kun en meget ringe Lagerunderstøttelse. Trawlerne var praktisk talt ubevæbnede og vilde selvfølgelig kunde komme til at lide meget ved et kraftigt fjendtlig Fremstød. Et saadant fandt ogsaa Sted Natten mellem den 25.—26. Oktober 1916, da 6 Trawlere blev sænket og 4 alvorlig beskadiget.

Boganmeldelse.

Der Weltkrieg im Lichte naturwissenschaftlicher Geschichtsauffassung. Lalenge'danken eines Berufsoffiziers. Verlag von Georg Bath. 299 S.

En tung og dybsindig Bog med mange Citater og Henvisninger, men ogsaa med mange interessante og illustrerende Eksempler og Træk, dels fra Krigen, dels fra Tiden før og efter. Den anonyme Forf. har søgt at skildre Aarsagerne til Verdenskrigens Udbrud, Forløb og Afslutning ud fra et naturvidenskabeligt eller nærmere betegnet udviklingsteoretisk Synspunkt, idet han hævder, at den gængse Opfattelse i alt for høj Grad kan karakteriseres som »dramatisk»: enkelte førende Personligheder, undertiden hele Befolkningsklasser eller hele Nationer symboliseres som Skuespillere, der bevæger sig paa Scenen og som Regel paa Forhaand er kendelige som Helte eller Skurke, hvis enkelte Beslutninger og Handlinger afgører Spillets Gang. I det virkelige Liv kan den enkelte Person eller Klasse vel udøve stor Indflydelse paa Historiens Gang, men kan ikke virke afgørende, det kan kun Racernes indre Kræfter og Udviklingsmuligheder. For at undersøge disses Størrelse og Fordeling er efter Forf.s Mening Krig det eneste Middel, et naturnødvendigt Led i Udviklingen. At tale om, hvem der er Skyld i Krigen er derfor egentlig meningsløst, ligesom det er haabløst at tro, at Folkenes Forbund fremtidig vil kunne afværge Krige. Ved Eksempler fra de sidste Menneskealdre søges paavist, hvorledes den historiske og juridiske Ret ofte ligger paa et andet Sted end Naturens Ret, Retten til Udvikling. Hvorledes skal en øverste Domstol dømme i saa Tilfælde?

Naar Krigen fik et ulykkeligt Udfald for Tyskland, skyldes det efter Forf.s Mening Nationens Mangel paa

Racefølelse (ikke at forveksle med Patriotisme) og dens Tendens til at tænke og handle »egocentrisk«, autoritetsfjendtligt, egensindigt. Den bekendte tyske Disciplin og stramme Organisation var i Virkeligheden kun et Tvangssystem, som Nationens Mangel paa Samfølelse nødvendiggjorde. Tyskernes Partikularisme, der gav sig Udslag i de mange Forbundsstaters Lokalpatriotisme, og i uheldige politiske, økonomiske og konfessionelle Forhold skyldes ligeledes Manglen paa Racefølelse, som ogsaa gjorde store Dele af Intelligensen kosmopolitisk anlagt og i Krigens senere Aar pacifistisk og i det brede Lag skabte den Jordbund, der muliggjorde Begivenhederne i Slutningen af 1918.

Skæbnsvanger for Tyskland blev Alliancen med Mosaikstaten Østrig, hvilket medførte den efter Forf.s Mening »unaturlige« Krig med Rusland, med hvem Tyskland burde have været allieret, ikke mindst af Hensyn til de to Staters Forhold til England og til det polske Spørgsmaal. Krigen med England var derimod en »naturlig« Krig, og en Krig med Frankrig var ogsaa nødvendig for at tvinge det til at afstaa Land og Kolonier til det ekspanderende Tyskland. Ogsaa Holland, Belgien og Luxemburg burde være opslugt af Germania! Mærkelig nok omtales Danmark ikke i denne Sammenhæng.

Om selve Krigen mener Forf., at Tyskerne var militært overlegne indtil Juli 1918, da Blokaden og Propagandaen begyndte at ødelægge Troppernes Moral, især under Orlovsopholdene i Hjemmene. U-baadskrigen forsvares som nødvendig under Hensyn til Tyskernes vanskelige Stilling i Vinteren 1916—17, hvor Ruslands Sammenbrud ikke kunne forudses. Offensiven 1918 var ogsaa berettiget, idet Statistikken viser, at Tabene var mindre end ved den ellers uundgaaelige Defensivkamp. Amerikanernes Tilsynekomst opvejede langt fra Russernes Forsvinden, saaledes at Tyskerne relativt var stærkere i 1918 end i de foregaaende Aar.

Interessant er Forf.s Skildring af Sammenbruddet og Tilbagetoget, hvor den Tøjlesløshed, der for en stor Del skyldes Nationens egocentriske Tendens, ødelagde al Organisation og førte til de uhyggelige Tilstande i hele Landet. Af ikke ringe Virkning er Beskrivelsen af en Tilbagetogs-Episode i en Kro ved Rhinen, hvor en Musikautomat begynder at spille Flagsangen.

Forf. kaster et Blik mod Fremtiden og mener, at Hadet mod Udlandet, især mod Frankrig, maa vedligeholdes og fremmes, indtil Revanche-Timen slaar. Tyskland kan da gøre sig Haab om at være allieret med Rusland og i Forstaaelse med England, der især i Kolonispørgsmaal vil komme til at staa skarpt overfor Frankrig. Med disse fromme Ønsker slutter Bogen, der hos en Ikke-Tysker og forhaabentlig ogsaa hos en stor Del af Tyskerne ikke kan efterlade et sympatetisk Indtryk. Forf.s Teorier og Forklaringer er ofte søgte, og Fremstillingen er ikke præget af Klarhed, men snarere af en krigstræt Hjernes springende Ræsonneren over den store Skuffelse. De mange Strejfflys er imidlertid af stor Interesse, og Bogen som Helhed er et lærerigt Vidnesbyrd om, hvad visse Tyskere ikke har lært, og hvad de har glemt.

A. O.

•Sønderjylland« af *H. V. Clausen*. Trydes Forlag.

En lille nem og velskreven Fører foreligger i ovennævnte Bog. I Aar, da alle og enhver skal til Sønderjylland og da Marinen ikke mindst faar Lejlighed til at besøge det genvundne Land vil denne Bog være til stor Nytte. Den optrækker ikke alene de almindelige Turistlinier, men ogsaa historiske og andre. Afstemningsresultaterne er ej heller uden Interesse ved et Besøg. Bogen er forsynet med gode Kort.

S. de M.

Nekrolog.

Efter fire Maaneders haabløs Sygdom afgik Inspektør ved Marinehospitalet, Løjtnant Peter Andersen, R*, Dbmd. p. p., ved Døden den 19. April i Aar.

Andersen, der blev født i 1856, gennemgik Søværnets Underofficersskole og blev Underofficer i 1875. Han var en særdeles dygtig og pligtopfyldende Mand, der i hele sin Underofficertid stod som et følgeværdigt Eksempel, til hvem saavel yngre som ældre Underofficerer saa op med Agtelse. Andersen, der til han som Overkanoner blev Inspektør ved Artillerikorpset, havde været paa Togt med de fleste af Marinens Skibe og hyppigt var blevet anvendt som Lærer for Underofficerer og Elever, var paa sit specielle Felt, Artilleriet, en Kapacitet. Han udgav i 1909 »Bidrag til Søartilleriets Historie«, en overordentlig interessant og lædig Bog, der viste, at han foruden stort Kendskab ogsaa besad stor Kærlighed til Marinen og dens Historie. Ofte fandt man i maritime Tidsskrifter hans Navn under Artikler om Orlogsmarinen i gamle Dage, ligesom han under Mærket »Arkelius« har skrevet mange fornøjelige Smaafortællinger i Blade og Almanakker.

I 1909 udnævntes Andersen til Løjtnant i Søofficerskorpset, hvorfra han i 1915 søgte Afsked for at overtage Stillingen som Inspektør ved Marinehospitalet. Her udrettede han et stort og dygtigt Arbejde ved dettes Installation og var, til Sygdommen den 23. December forrige Aar kastede ham paa Sygelejet, en baade myndig og elskværdig Inspektør.

Andersen var en Mand, hvis Eftermæle, saavel indenfor Marinen som paa dettes Hospital altid vil staa rent og uplettet.

Krag.

Den engelske Flaades Operationer i Østersøen i 1919.

Rapporten fra den Øverstkommanderende over „His Majesty's Naval Forces in the Baltic“, Kontreadmiral Walter Cowan, Chef for „First Ligth Cruiser Squadron“.

Oversat fra „The London Gazette“ af 6/4 1920

af S. J.

„Delhi“, Devonport, 9de Februar 1920.

Sir

Jeg har hermed den Ære at fremsende denne Rapport over mit Aars Tjeneste som Chef for H. M.s Søstridskræfter i Østersøen, hvor jeg afløste Kontreadmiral Sir Edwyn S. Alexander Sinclair, K. C. B., M. V. O., den 6te Januar 1919.

2. Da jeg indtraf, var den tyske Situation følgende: Tyske Tropper var nominelt i Besiddelse af Lithauen med Hovedkvarter i Libau.

Bolschevikkerne stod i Riga og trængte lidt efter lidt frem mod Syd og Vest.

De tyske Troppers Moral var slet og Diciplinen daarlig — og hvorsomhelst Bolschevikkerne trængte paa, gik Tyskerne tilbage, idet de i mange Tilfælde paa deres Tilbagesøg overlod deres Vaaben og Ammunition til Bolschevikkerne.

3. Bolschevikkerne var indtil Midten af Februar trængt frem til Windau og ligeledes indtil 40 miles Øst for Libau.

4. Derfor bombarderede jeg dem ud af Windau med „Caledon“ (Commander Henry S. U. Harrison-Wallace, R. N.) og traf de Forberedelser, der var mulige, til at skaffe Flygtningene fra Libau bort, da jeg ikke ansaa en planløs Beskydning af Byen i Tilfælde af dennes Besættelse af Bolschevikkerne for tilraadelig, saafremt der ikke var Tropper disponible til Landsætning for Byens Generobring.

5. Kort herefter (mod Slutningen af Februar) begyndte store tyske Forstærkninger at indtræffe ad Søvejen; Generalmajor Greve von der Goltz overtog Kommandoen i Libau, forbedrede meget snart Situationen og trængte Bolschevikkerne godt Øst paa igen — endda saa langt som ønskeligt var.

6. I Mellemtiden var Letterne — under Ledelse af Hr Ulmanis, den fungerende Præsident — ifærd med at rejse og udruste en tilstrækkelig stor militær Styrke. Hertil blev de forsynet med en begrænset Mængde mindre Vaaben, Maskinkanoner og Ammunition af Hans Majestæts Regerings Beholdninger for at sætte dem istand til at forsvare deres eget Land imod Bolschevikkerne, naar Tyskerne trak sig tilbage igen.

Det blev dog snart tydeligt, at det ikke var Tyskernes Hensigt at tillade, at en lettisk Styrke blev dannet, og der begyndte at forefalde stadige Tilfælde af Friktion, samt Undertrykkelse og Afvæbning af lettiske Tropper.

7. Højdepunktet var naaet den 16de April, da tyske Tropper overfaldt de lettiske Troppers Hovedkvarter ved Flaade-Havnen, — arresterede og afvæbnede alle Officererne og røvede Penge og Dokumenter, idet de dræbte og saarede flere lettiske Soldater.

Samtidig med dette arresterede baltisk-tyske Tropper — i selve Libau — de Medlemmer af den lettiske Regering, som var ude af Stand til at flygte, medens Resten sammen med Hr. Ulmanis, den fungerende Præsident, og den britiske Mission søgte Tilflugt ombord paa Hans Majestæts Skibe, der som Følge heraf blev omringet af baltisk-tyske Skildvagter.

8. Den Nat kom 2 unge baltisk-tyske Officerer ombord paa mit Skib og angav at være Hovedmændene i den Sikkerheds Komité, der var dannet indtil en ny Regerings Dannelse. De spurgte mig, om jeg kunde garantere dem Hans Majestæts Regerings Støtte i den Bevægelse.

Jeg betonedede for dem, at jeg ikke kunde høre paa eller tage Hensyn til et saadant Forslag, førend jeg havde nogen tilfredsstillende Forklaring paa samme Dags Begivenheder.

Jeg sendte dem derpaa i Land igen og hørte intet mere til dem.

9. Paa min Anmodning om en Forklaring af von der Goltz paa disse Tildragelser, bestred han ethvert Ansvar for eller Kendskab til dem, idet han sagde, at hans Tropper var uden Disciplin, og at de baltisk-tyske Tropper ikke stod under hans Kommando.

10. Som en Følge heraf sammenkaldte jeg de allierede Repræsentanter, og sammen med dem forlangte jeg følgende af von der Goltz:

1^o. At den Styrke, der overfaldt det lettiske Hovedkvarter, øjeblikkelig skulde trækkes bort fra Libau-Distriktet.

2^o. At den kommanderende Officer over den fornærmende baltisk-tyske Styrke skulde afsættes fra sin Kommando.

Vi angav ham ligeledes Klokkeslet og Dato for det Tidspunkt, paa hvilket vi ønskede disse Fordringer opfyldte.

11. Begge blev taget til Følge inden for den forlangte Tid; men von der Goltz hævdede, at han ikke kunde indvillige i den lettiske Regerings Medlemmers Løsladelse fra Arresten eller i Fortsættelsen af deres Funktion, da han ansaa den lettiske Regering for at være Bolschevikker og en Fare for det Distrikt, han administrerede ifølge de Allieredes Ordre.

12. Denne Sagernes Stilling blev følgelig indberettet til Paris, og kun faa Dage efter, paa Grund af at Isen smeltede og som Følge af Tegn paa Aktivitet ved Bolschevik-Flaaden, maatte jeg selv afgaa til den Finske Bugt. Commodore Arthur A. M. Duff, C. B. ankom den 29de Maj og overtog Kommandoen i den vestlige Del

af Østersøen, hvorved han ved sin hurtige og nøjagtige Forstaaelse af hele den derværende tyske Situation, befriede mig for en meget betydelig Del af mit Arbejde.

Det er vanskeligt for mig paa Papiret at give Udtryk for den Hensigtsmæssighed og den Tjenestedygtighed, der prægede hans Ledelse, indtil han igen afgik til England den 28de September.

Jeg har nu overladt til ham Tjenesten som »Senior Naval Officer in the Baltic«.

13. Da jeg ankom til den Finske Bugt og havde overset Situationen, var det mit Haab og min Hensigt — saa snart som Isforholdene tillod det — at gaa saa langt Øst paa som muligt for at støtte den venstre Flanke af den estniske Front og at beskytte den mod ethvert Forsøg paa at kaste den bort fra Søen (Kysten).

14. Efter at være kommet i Berøring med de estniske Marine- og Hær-Myndigheder gik jeg til Helsingfors for at aflægge Besøg hos Regenten (General G. Mannerheim), og ligeledes for at gratulere Finnerne til Anerkendelsen af deres Uafhængighed, hvilket var blevet bekendtgjort den foregaaende Dag. Omstændighederne nødte mig derpaa den 12te Maj til at vende tilbage til Libau for en Dag.

15. Jeg havde forinden — den 7de Maj — skiftet mit Flag fra »Caledon« til »Curacoa«.

Paa Tilbagevejen fra Libau til Reval den 13de Maj løb »Curacoa« paa en Mine, som gjorde den udygtig til videre Tjeneste og som dræbte 11 Mand af Besætningen.

16. Jeg flyttede derfor til »Cleopatra« og forlod den næste Morgen Reval for at gaa Øst paa. Fra den 14de Maj laa jeg — først i Narva-Bugten for at rekognoscere i et Par Dage indtil Kaporja, medens Esterne gik i Land og opererede mellem Kaporja og Louga — og da derpaa Esterne satte sig fast længere Øst paa, trængte jeg frem til Seskar, hvorfra jeg paa Grund af den i de følgende Dage fremherskende udmærkede Sigt-

barhed var istand til at holde effektivt Udkig fra Mastetoppen over Petrograd Bugten.

17. Situationen voldte mig dengang nogen Bekymring, da det var bekendt, at Bolschevikkernes Flaadestyrke ogsaa indeholdt Panserskibe, medens — Esterne laa i Kaporia med en ubevæbnet Transport (indbefattende Nekmangrund Fyrskib, saa stærkt manglede de Skibe), en gammel, langsomgaaende eks. russisk Kanonbaad »Bobr« og en eks.-russisk Jager, som var afhængig af mig paa Grund af Brændolie, af hvilket jeg paa det Tidspunkt kun havde en begrænset Beholdning — og min egen Styrke kun bestod af »Cleopatra« og 4 Jagere, og den 7de Undervandsbaadsflotille, der kort efter ankom til Reval.

18. Fra det Tidspunkt opretholdt jeg Udkigget over Bugten, medens Esterne var i stadig Kontakt med Bolschevik-Tropperne, idet de bombarderede og foretog Fremstød baade det ene og det andet Sted og landsatte Tropper til Afløsning af dem, der tiltrængte Nyudrustning — stadig ifølge Direktiver fra Admiral John Pilka, som før Krigen var en stor Skibsreder i Reval og Direktør for et Bjergningsselskab, men som tog Kommandoen over den estniske Flaadestyrke sidste Vinter, og som altid har vist et yderst korrekt Instinkt for Krigen baade til Vands og til Lands. Han er senere blevet dekoreret af Hans Majestæt.

19. Den 17de Maj observeredes en Del Røg over Kronstadt, og den 18de stod 5 Bolschevik-Fartøjer, ført af 1 stor Jager af »Avtroil« Typen saa langt Vest paa som til Dolgri Nes, fem Miles klar af Petrograd Minefelterne, hvorefter de retournerede, stadig holdende sig tæt under Land.

Saa stod jeg i »Cleopatra« (Captain Charles James Colobrooke Little, C. B.) fulgt af »Shakespeare« (Commander — nu Captain — Frederich Edward Ketelbey Strong, D. S. O.), »Scout« (Lieutenant-Commander Edmund F. Fitzgerald), og »Walker« (Lieutenant-Commander Am-

brose T. N. Abbay) for fuld Fart fra Seskar paa en østlig Kurs, idet Afstanden hurtigt forminkedes fra 20000 til 16000 yard, paa hvilken Afstand Ilden aabnedes. Bolschevik-Jageren, der førte et meget stort rødt Flag, løsnede det første Skud. Jeg fortsatte indtil en halv Miles Afstand fra Minefeltet og kom under Grey Horse Batteriets Ild; men paa dette Tidspunkt blev Ildledelsen meget vanskelig paa Grund af, at Skibene hele Tiden holdt sig tæt under Land.

20. Fjendens Fart syntes at være gaaet ned til 10 Knob, og der blev i hvert Tilfælde observeret en god Træffer paa Jageren; men under disse Omstændigheder ansaa jeg det ikke for tilraadeligt at gaa ind over Minefelterne og under Kanonerne fra Kystbatterierne for at opnaa en Afgørelse, og derfor lykkedes det disse Fartøjer at undslippe.

21. Øst paa saas en Krydser med 3 Skorstene, nemlig »Oleg«, som imidlertid ikke tog Del i Kampen, og Øst for den igen observeredes Røg — og det blev indrapporteret, at Bolschevik Dreadnought Kampskibet »Petropavlovsk« ogsaa var ude.

22. Den 24de Maj ankom General Sir Hubert Gough med »Galathea« paa en særlig Mission til Finland og de Baltiske Stater, og jeg ledsagede ham til Helsingfors for at bistaa ham ved hans officielle Landstigning og for at salutere ham der. Jeg ledsagede ham paa hans Besøg hos de finske Myndigheder, og afgik derpaa igen til den østlige Del, idet jeg lod »Galathea« forblive i Helsingfors.

23. Den 31de Maj, medens jeg endnu laa ud for Seskar i »Cleopatra«, sammen med »Dragon« (Captain Francis Arthur Marten, C. M. G., C. V. O.), »Galathea« (Captain Charles Morton Forbes, D. S. O.), »Wallace« (Captain George William Mc Oran Campbell), »Voyager« (Lieutenant-Commander Charles Gage Stuart; D. S. C.), »Vanessa« (Lieutenant-Commander Edward Osborne

Broadley, D. S. O.), »Wryneck» (Commander Ralph Vincent Eyre, R. N.), »Versatile» (Commander Gerald Charles Wynter, O. B. E.), »Vivacious» (Commander Claude L. Bate, R. N.), og med »Walker» og to Undervandsbaade paa Patrouille, observeredes 1 Bolschevik-Jager for Vest-gaaende og 1 Dreadnought-Kampskib og to mindre Fartøjer bag Minefelterne. Jageren blev angrebet af »Walker» og stod nu for fuld Fart Øst paa, samtidig med at Kampskibet aabnede en svær og velrettet Ild.

24. Da den første Melding indløb, lettede jeg og dampede Øst paa. Undervejs viste der sig over min Styrke en Bolschevik-Flyvemaskine, som nedkastede Bomber mellem Skibene, men som fløj Øst paa, da Ilden blev aabnet mod den.

25. Jageren faldt tilbage paa Kampskibet, som holdt gaaende bag ved Minefelterne og vedligeholdte en svær og velrettet Ild paa »Walker», der gik tilbage for at møde mig; Fort Krasnaya Gorka havde en Drageballon oppe og skød ligeledes.

26. Jeg holdt gaaende langs Kanten af Minefeltet; men Bolschevik-Styrken viste ikke nogen Lyst til at komme ud og trak sig tilbage mod Øst efter at have affyret et Par Salver.

27. »Walker» blev ramt 2 Gange, men uden at der anrettedes nogen betydelig Skade, og der var kun 1 letsaaret.

28. Det stod mig nu klart, at det med den lille Styrke, som jeg havde til min Disposition, vilde blive nødvendigt for at holde Bolschevikkernes Flaadebevægelser under effektiv Observation og i Særdeleshed for hvis det var muligt at forhindre, at der blev udlagt Miner Vest for de bestaaende Minefelter tværs over Indløbet til Petrograd Bugten, — at jeg havde en Basis nærmere ved Kronstadt end Reval.

29. Jeg gik derfra til Björkö og udbad mig en vis Assistance af Finnerne i Retning af Patrouille og An-

bringelse paa Kysten af Luftfartøjer, hvilken Assistance de straks indvilligede i at yde mig.

30. Det viste sig, at Bolschevikkernes aktive Flaade paa det Tidspunkt bestod af: 2 Kampskibe (1 Dreadnought »Petropavlovsk«), 1 Krydser og 6 store Jagere.

31. Lige indtil omkring Slutningen af Juni gjorde den fjendtlige lette Styrke stadige Forsøg paa om Natten at bryde igennem paa den nordlige Side, baade for at stryge og for at lægge Miner, og en hel Del Skydning — skønt med kun ringe Træfning — vedblev mellem Patrouillerne, og der er heller ingen Tvivl om, at Bolschevikkerne udlagde flere Miner Syd for Stirs Point og Øst for den bestaaende Minebarriere.

32. Den 13de Juni begyndte der en meget heftig Beskydning mellem Fort Krasnaya Gorka og Forterne og Skibene i Kronstadt, idet Fort Krasnaya Gorka pludselig var gaaet over til »de Hvide«, som imidlertid ikke var stærke nok til at holde det, da den øjeblikkelig disponible Styrke kun var paa en cirka hundrede daarligt bevæbnede og meget elendige Ingermanlændere. Disse var paa Grund af Ilden fra Bolschevikkernes store Skibe ude af Stand til at holde Fortet besat længe nok enten til at faa tilstrækkeligt Mandskab til Kanonerne eller til at ødelægge dem, og som Følge heraf forblev Krasnaya Gorka — efter at have skiftet Hænder to Gange — i Bolschevikkernes Hænder.

33. Disse Ingermanlændere kæmpede under Ledelse af den estniske Kommando, af hvem de ogsaa blev bevæbnede og udrustede hovedsagelig fra Forsyninger, der var erobrede fra Bolschevikkerne.

De havde kæmpet udmærket lige siden disse Operationer begyndte, og det med saa meget større Begejstring, fordi det var deres eget Land, de befriede.

Øjensynligt fremkaldte deres Held imidlertid Mistænksomhed og Jalousi hos den russiske Nordhær, der efter i enhver Retning at være blevet udrustet og støttet

af Esterne paa det Tidspunkt var begyndt at blive en betydelig Kampstyrke, og som holdt Linien tilhøjre for den estnisk-ingermanlandske Styrke, hvis venstre Flanke støttede sig paa Søen og var trængt frem lige til Krasnaya Gorka.

34. For at imødegaa ethvert Forsøg af store Skibe paa at bryde igennem og for at opretholde en effektiv Patrouille ved Indløbet til Petrograd Bugten, ansaa jeg det for tilraadeligt at udlægge Miner for saaledes at begrænse Fjendens Bevægelser. Dette blev foretaget af »Princess Margaret« (Captain Harry H. Smyth, C. M. G., D. S. O.) og af 20de Jagerflotille (Captain (D) Berwick Curtis, C. B., D. S. O.).

35. Den 17de Juni rapporterede vore Patrouilleskibe en Krydser (»Oleg«) og 2 Jagere til Ankers Vest for Kronstadt samt en Undervandsbaad for Vestgaaende.

36. Faa Minutter over Midnat hørte vore yderste Jagere en pludselig Eksplosion, der lige saa brat ophørte, og næste Dag meldte Lieutenant Augustine W. S. Agar, B. N. mig, at han havde torpederet Krydseren »Oleg« til Ankers, at Torpedoen havde ramt omtrent ud for den forreste Skorsten, samt at han paa Tilbagevejen havde været under en hæftig Ild fra Jagerne.¹⁾

37. Den 6te Juli løb »Vindictive«, paa Vejen fra England for at slutte sig til mig i den finske Bugt, paa Grund uden for Reval paa Middelgrundsrevet, hvor den blev staaende i 8 Dage.

Det var nogle Dage rige paa Spænding for mig, for den løb 15 Knob, da den stødte, og stod med sin halve Længde, medens der var fra 2 feet 6 inches indtil 3 feet

¹⁾ Lieutenant Augustine W. T. Agar fik Victoria-Korset for denne Bedrift, der udførtes med en af de saa berømte »Coastal Motor Boats«. Paa Tilbagevejen stoppede Motoren, og Baaden blev af den høje Sø slaæet ind paa Kysten, hvorved den fik en Læk. Ltn. Agar tvang en nærvæd liggende Fisker til at udlevere Sejl og Tovværk, reparerede hermed Baaden, fik Motoren igang igen og undslap saaledes trods en stadig Beskydning fra de fjendtlige Jagere. O. A.

lavere Vanddybde end dens Dybgaaende og paa et Sted uden Tidevand.

»Delhi» og »Cleopatra» foretog mange resultatløse Forsøg paa at trække den af. Efter at den var blevet lettet for 2.212 ts., medens Vandet var steget omtrent 4—6 inches som en Følge af vestlig Vind, trak »Cleopatra» den tilsidst af efter 8 Dages Anstrengelser. Vi opdagede kort efter, at alle Slæbeforsøg var foretagne midt i et Minefelt.

38. I Begyndelsen af Juli foretog Bolschevikkerne stærke Angreb paa den russiske Front paa den sydlige Kyst, hvilket nødvendiggjorde hyppige Bombardementer fra de lette Krydsere og Jagerne paa Bolschevikkernes Stillinger. Bolschevikkernes Flyvemaskiner var ogsaa virksomme, ligesom Fort Krasnaya Gorka nu og da beskød vore Patrouiller i Kaporja Bugten.

39. Senere hen paa Maaneden begyndte vore Flyveoperationer, der i Begyndelsen bestod af Rekognoscerings- og Fotograferingsflyvninger, hvorpaa der om Morgen den 30te Juli blev foretaget et Bombardementstogt imod Skibene i Kronstadt, hvor Hovedmaalet var et Jager-Depotskib med 5 à 6 Jagere paa Siden. Hele Foretagendet var under Kommando af Squadron Leader David G. Donald, A. F. C., R. A. F. Der blev ialt kastet seksten Bomber og een observeredes i alt Fald som Træffer paa Depot-Skibet, som forsvandt fra sin sædvanlige Plads i Havnen og ikke blev observeret senere. Alle Maskiner vendte tilbage i god Behold efter at have passeret en hæftig Luftskyts-Ild fra de Skibe og Batterier, der forsvarede Kronstadt.

40. Derpaa fulgte en skarp Bevogtning af Petrograd Bugten med hyppige Bombardementer fra vor Side af Bolschevikkernes Stillinger paa den sydlige Kyst, medens enkelte Skydninger fra Fort Krasnaya Gorka og andre Kanoner vekslede med Angreb af fjendtlige Undervandsbaade paa vore Skibe, med ustandselig Virksomhed af

Bolschevikkernes Jagere og Ministrygere og med lejlighedsvis Tilsynekomst af større Skibe uden for Havnen.

41. Om Morgenen den 18de August blev der udført et Angreb paa Skibene i Kronstadt af Kyst Motorbaade og Flyvemaskiner med det Formaal saa vidt muligt at fjerne den Trusel, der eksisterede for mine Skibe og ligeledes for den venstre Flanke af det russiske Fremstød mod Petrograd igennem Bolschevikkernes aktive Eskadres Nærværelse.

42. Skibenes Positioner i Havnen var blevet fastslaaede ved Luftfotografer. Desuden var der til forskellig Tid i de foregaaende Uger blevet foretaget Bombardementstogter mod Havnen.

43. Angrebet var planlagt saaledes, at alle disponible Flyvemaskiner samarbejdede under Squadron Leader D. G. Donald, A. F. C., R. A. F., og at de skulde ankomme til og bombardere Havnen saa betids, at de overdøvede Støjen fra de sig nærmende Kyst-Motorbaade.

44. De fastsatte Tidspunkter blev saa nøje overholdte, at de resulterede i, at de tre første Kyst-Motorbaade, ført af Commander Claude C. Dobson, D. S. O., passerede Fortlinien og kom ind i Havnen, inden der saa godt som var løsnat et Skud.

45. Hver Baad havde en bestemt Opgave — ialt seks. Af disse seks Foretagender blev fire fuldført, idet Resultaterne ikke blot naaedes paa Grund af uforfærdet, disciplineret Tapperhed i Angrebsejeblikket, men ved streng Agtpaagivenhed og Forhaandsindstudering af hver Enkelt-hed fra hver enkelt Deltagers Side, saavel af Baadens som af Flyvestyrkens Personel.

46. Om det sidste er der dette at sige: at ikke en eneste af Maskinerne (Vand- og Landflyvemaskiner) undlod at overholde de fastsatte Tidspunkter, at yde Kyst-Motorbaadene den yderste og mest effektive Støtte under og efter Angrebet, skønt alle deres Bombe-Installationer var midlertidige, og Aerodromen, hvorfra Landmaskinerne

maatte gaa op i Mørke, var utilstrækkelig i Størrelse, medens den en Maaned i Forvejen havde været et Vildnis med Træer og Klipper.

47. Efter dette viste der sig aldrig noget større Fartøj end en Jager; men der observeredes en Del Mineudlægning og -Strygning tæt ved Indløbet til Havnen.

48. I Løbet af September bombarderede vore Skibe stadig Bolschevikkernes Stillinger paa den sydlige Kyst i Kaporia-Bugten til Støtte for Esternes venstre Flanke, medens Flyvemaskinerne bombarderede Kronstadt og angreb Bolschevikkernes mindre Fartøjer, saasnart disse observeredes.

49. I Begyndelsen af Oktober begyndte General Judenitch sin saa længe omtalte Fremmarsch mod Petrograd; men — da hans venstre Flanke ikke blev sikret ved, at han som sin første Opgave erobrede Forterne Krasnaya Gorka og Saraia Lochad, hvilket saa ofte var blevet fremhævet — mislykkedes Forsøget.

50. Esterne gik frem saa længe Kanonerne fra Bjerkø-Styrkens lette Krydsere og Jagere kunde støtte dem, men derefter mødte de stærk og effektiv Modstand og megen Pigtraad, saaledes at de blev standset indenfor 4 Miles Afstand fra Fort Krasnaya Gorka og led meget svære Tab — næsten indtil en Trediedel af deres Styrker, som til at begynde med ikke var mere end to Tusind Mand.

51. Det var efter denne Standsning at »Erebus» (Captain John A. Moreton, D. S. O.) ankom (den 24de Oktober), og det opmuntrede Admiral Pilka, som befalede over den estniske Styrke, til at forsøge igen; men paa det Tidspunkt var Russerne begyndt at gaa tilbage, hvorved de blottede Esternes højre Flanke og bragte dem i yderligere Forlegenhed, da de maatte sprede de resterende effektive Styrker.

Russerne og Esterne gik da meget raskt tilbage Vest paa lige indtil Linien Narva—Peipus Lake, og jeg

helligede mig den Opgave at forhindre, at der fra Sø-siden blev foretaget noget Forsøg paa at tilføje disse umaadelig krigstrætte og nedslaaede Tropper yderligere Skade.

52. Uheldigvis ankom »Erebus« (Captain John A. Moreton, D. S. O.) først, efter at Forsøget var bestemt til at mislykkes, og paa samme Tid slog Vejret tillige om, saa det ikke egnede sig til Flyvning for at lede »Erebus'« Skydning.

Vore Maskiner og mange af vore Førere stod ligeledes paa Grund af streng Tjeneste Sommeren igennem ikke paa deres fulde Højde. Desuden var Maskintypen (Short Seaplane) ikke i Stand til at gaa tilstrækkeligt højt op til at undgaa den meget stærke og nøjagtige Luftskyts-Ild fra disse to Forter.

53. Alt, hvad der kunde gøres af vore Skibe (Lette Krydsere og Jagere) og af »Erebus« i Retning af at bombardere Stillinger og at dække Fremstød, blev gjort, og stadig indenfor Fort Krasnaya Gorka's 30.5 cm. Kanoners Rækkevidde og under Observation af dets Drageballon; det lykkedes dog aldrig disse Kanoner at sende andet end nogle faa Sprængstykker ombord, skønt de havde beskudt os stadigvæk hele Aaret igennem.

54. Den 30te Oktober ankom General Sir Richard Haking med en mindre Stab af Officerer fra England. Efter at have undersøgt og forhandlet med mig angaaende min Opfattelse af Situationen i Østersøen, hvorledes den skulde gribes an og hvad der tiltrængtes, vendte de tilbage til England efter 2 Ugers Forløb.

55. Omkring Begyndelsen af Oktober og samtidig med den russiske Nordvest-Hærs Forsøg paa at naa Petrograd blev den tysk-russiske Trusel imod Riga større, og et Bombardement af Byen begyndte.

»Abdiel« (Captain Berwick Curtis, C. B., D. S. O.) and »Vanoc« (Commander Edward O. Tudor, R. N.) laa paa det Tidspunkt der sammen med en fransk Jager

(«L'Aisne»), medens «Dragon» (Captain Francis A. Marten, C. M. G., C. V. O.) var paa Vej fra England, hvorfor jeg dirigerede den derhen.

56. Paa Grund af Situationen i den Finske Bugt og Nødvendigheden af at støtte Esternes Fremstød paa den russiske Hørs venstre Flanke var jeg selv personlig ude af Stand til at forlade dette Farvand, og derfor anmodede jeg Commander Brisson, den ældste franske Søofficer, som dengang var gaaet til Riga, om at lede de derværende Operationer og aabne Ilden paa alle Stillinger indenfor Rækkevidde paa Dvina-Flodens venstre Bred ved Udløbet af den Tid, som jeg havde angivet i mit Ultimatum til Prins Avaloff Bermont, som tilsyneladende førte de Tropper, der havde besat disse Stillinger, og som angreb Riga.

57. Commandore Brisson udførte dette paa den mest omhyggelige og virkningsfulde Maade den 15de Oktober Kl. 12 M. D. — øjensynlig til største Overraskelse for Bermont, der, som Svar paa mit Ultimatum, havde meddelt, at han var de Allierede venligsindet og kun bekæmpede Bolschevismen, samt at han var uden nogensomhelst Forbindelse med Tyskerne. Hans Styrke stod i daarligt dækkede Stillinger, paa nogle Steder ikke engang 1000 yards fra vore og de franske Skibe, idet Bermont aabenbart havde antaget, at hans Meddelelser og Argumenter var tilstrækkelige til at stikke mig Blaar i Øjnene og til at forsinke vort offensive Foretagende.

58. Herved blev de lettiske Tropper istand til at gaa over Floden med store Styrker, og efter 26 Dages Kamp fejede de med stor Begejstring alle disse russisk-tyske Styrker bort fra Skudafstand fra Riga og ud af Mitau — som hele Aaret havde været det tyske Hovedbasis og Hovedkvarter — Tukkum- og Windau-Distriktet.

59. Omkring den 30te Oktober blev de tyske Troppers Trusel mod Libau farlig, og jeg sendte Captain Lawrence L. Dundas, C. M. G., den derværende ældste Søofficer,

Direktiver om — ved Hjælp af den britiske Militær-Mission — at indlede Samarbejde med den lettiske Forsvarsstyrke, at etablere Forbindelseslinier og Observationsposter samt at udfinde Maal for Artilleriilden. Jeg sendte »Dauntless« (Captain Cecil Horace Pilcher) ned fra Björkö til Forstærkning og desuden kort efter »Erebus«, da General Judenitch paa det Tidspunkt var faldet tilbage fra Petrograd, og da Nødvendigheden af at bombardere Fort Krasnaya Gorka dermed var ophørt.

60. Den 14de Oktober begyndte et meget haardt Angreb paa Libau, og det lykkedes Tyskerne at besætte Byens ydre faste Forsvarsværker; men efter 8 Timers haard Kamp fra de lettiske Troppers Side og ustandseligt Bombardement fra de engelske Skibe blev de igen kastet tilbage med meget svære Tab.

61. Ammunitionsspørgsmaalet blev henimod Slutningen af denne Dag meget brændende for mig, idet 2 Skibe ganske havde opskudt deres Beholdning, og de øvrige var meget udgaaede.

Et Ammunitionsskib var paa Vej fra Riga paa det Tidspunkt, »Galathea« for Hjemgaaende med General Sir R. Haking ombord, foruden at 2 Jagere laa i Nærheden, hvorfor de alle blev kaldt ind for at forsyne Styrken i Libau med deres Ammunition.

Der blev imidlertid ikke foretaget yderligere Angreb af nogen Betydning, og Krisen var forbi.

62. Hvad disse to Angreb paa Riga og Libau angaar, saa er det utvivlsomt at den tyske Hensigt var med alle til Raadighed staaende Midler at hindre ethvert heldigt Angreb paa Petrograd og Kronstadt og at faa dette Fodfæste for Vinteren i de baltiske Provinser for at oversvømme disse og derpaa fortsætte mod Petrograd.

63. Der forlød stadige Rygter om at Dreadnought-Kampskibet »Sebastopol« var blevet repareret og i enhver Henseende kampdygtig; desuden var der en stadig tilbagevendende Undervandsbaads-Virksomhed, og efter min

Beregning var tillige 2 Jagere disponible, skønt 2 var blevet ødelagte af vore Miner under Operationerne til Støtte for Judenitch, idet de forsøgte at løbe ud og angribe vore Patrouiller om Natten.

64. Jagernes Arbejde var — som altid — utrætteligt, uforfærdet og ustandseligt, uden nogensinde at have den Lettelse at ligge i en beskyttet Havn med slukkede Fyr og fuld Forplejning. Hele deres Tjeneste foregik i for Navigeringen vanskelige Farvande, hvilket medførte, at Chefen næsten altid maatte være oppe. Petrograd Bugt-Bjørkø-Patrouillen foregik stadig indenfor Rækkevidden af og ofte under Beskydningen fra Fort Krasnaya Gorkas 45 cm Kanoner.

65. Denne Patrouille i Petrograd-Bugten var — skønt i Regelen i smult Farvand — dog altid vanskelig og spændende, fordi der ingen Plads var til at manøvrere i øst-vestlig Retning — der var Miner i hver Retning — mange farlige Grunde, som Kortene ikke angav, og Kortet over den sydlige Kyst divergerede omtrent en Sømil i Længden med Kortet over den nordlige Kyst, foruden at der paa det smalle Sted (fra seks til tyve Sømil, der begrænsedes mod Vest af Seskar og mod Øst af Minefelterne), maatte have 3 Kort i Brug.

66. I hele dette Omraade var ingen Rev (og dem er der mange af) afmærket bedre end med en Stagebøje.

Ved Vintertid med uophørlig Sne og Taage turde jeg knap haabe, at Jagerne kunde opretholde deres Stationer i de 16 Timer lange Nætter uden hyppige og alvorlige Grundstødninger eller Kollisioner, og den Kendsgerning, at de gjorde det, er et tilstrækkeligt Vidnesbyrd om den Aand, der herskede i disse to Flotiller — 1ste Flotille, Captain George W. McO Campbell, og 2den, Captain Colin K. Mac Lean, C. B., D. S. O., assisteret af nogle af 3die Flotilles Jagere under Kommando af Commander Aubrey T. Tillard, i »Mackay«.

Den Energi, Omsorg og Omtanke, som disse to

Officerer stadig lagde for Dagen for at holde deres Flo-
tiller i Beredskab, vil jeg altid bevare i min Erindring
med den taknemligste Beundring.

Baadene gik altid »Vagt om Vagt« — hvilket vil
sige lige saa hyppigt til Søs som i Havn, og meget ofte
med en strengere Tørn.

67. I Begyndelsen var Fjendens udrustede Flaade-
styrke:

2 Kampskibe (1 Dreadnought, »Petropavlovsk«, 1
»Andrei Pervozvanni«).

1 Krydser (»Oleg«).

5 Jagere (»Novik«-Klassen).

2—4 Undervandsbaade og event. 2 mindre kulfyrende
Torpedobaade foruden Ministrygere.

68. Af disse blev:

2 Kampskibe (»Petropavlovsk« og »Andrei Pervoz-
vanni«) torpederede og ødelagte i Kronstadt Havn. De
har ikke sejlet siden undtagen »Andrei Pervozvanni«,
der er gaaet i Dok.

1 Krydser (»Oleg«) torpederet og sænket paa sin
Ankerplads udfor Kronstadt.

3 Jagere (»Novik«-Klassen), »Azard«, »Gavril« og
»Constantin« sænket, to af dem af vore Miner, den tredje
enten af en Mine eller en Torpedo.

1 Patrouille-Skib (armeret) »Kitoboi« overgav sig
Natten mellem den 14de og 15 Juni.

Og efter min Formening:

2 Undervandsbaade, den ene ødelagt ved Dybde-
bomber og den anden af en Mine.

Desuden blev:

1 Olieskib haardt beskadiget med Bomber, et An-
tal Motorbaade stukket i Brand og ødelagt og 1 Under-
vandsbaadsdepotskib (»Pamiet Azov«) torpederet og sænket,
alle i Kronstadt Havn.

Et Brændolie-Lager og en stor Mængde Træ og
Kul blev ogsaa afbrændt.

69. Imod dette har vore Tab været:

1 Undervandsbaad løbet paa en Mine og sunket.

1 Jager («Verulam») løbet paa en Mine og sunket.

1 Jager («Viktoria») torpederet og sænket af en fjendtlig Undervandsbaad.

2 Minestryger-Fartøjer («Gentian» og «Myrtle») løbet paa en Mine og sunket.

3 Kyst-Motorbaade sunkne under Angrebet paa Kronstadt.

2 Kyst-Motorbaade sprunget i Luften, utjenstdygtige.

2 Kyst-Motorbaade og 2 Motorbarkasser sunkne under Bugsering i haardt Vejr.

1 Depotskib («Vollturnus») løbet paa en Mine og sunket.

1 let Krydser («Curacoa») løbet paa en Mine og bjerget.

1 Skovl-Minestryger («Banbury») løbet paa en Mine og bjerget.

1 Motorbarkas («M. L. 156») løbet paa en Mine og bjerget.

1 Admiralitets-Olieskib («War Expert») løbet paa en Mine og bjerget.

1 Mineudlægningskib («Princess Margaret») beskadiget af en Mine.

70. Tabene blandt Personellet har været:

Døde.

Flaaden	16 Officerer	97 Mand
Luftværnet	4 —	1 —
Ialt	20 Officerer	98 Mand

Saarede.

Flaaden	7 Officerer	35 Mand
Luftværnet	2 —	—
Ialt	9 Officerer	35 Mand

Savnede.

Flaaden	3 Officerer	6 Mand
Luftværnet	—	—
Ialt . . .	3 Officerer	6 Mand

Tilsammen.

Døde.		Saarede.		Savnede.	
Off.	Mand	Off.	Mand	Off.	Mand
20	98	9	35	3	6
Ialt . . .		Officerer	32		
-		Mand	139		
Hovedsum		171			

71. Mit Maal Aaret igennem var at forhindre ethvert Bolschevik Krigskib i at trænge frem i den Finske Bugt — Isen har nu befriet mig for dette Ansvar — samt med ethvert Middel at forhindre Tyskernes tydelige Hensigt at oversvømme og regere over Østersø-Landene for derefter at gaa frem til Petrograd, og jeg antager ogsaa at deres Tilbagedrivelse baade fra Riga og Libau i Oktober og November af de lettiske Tropper, dækket af vore Skibes Bombardement, satte en Stopper herfor. Alle tyske Tropper var tilbage i Preussen omkring den 15de December.

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

Walter Cowan,

Rear Admiral Commanding First Ligth Cruiser Squadron.

Den italienske Flaade i Adriaterhavet under Krigen.

Foredrag holdt i London af Kommandør i den italienske Flaade
Carlo di Villarey.

Oversat af Hector Bundesen.

Det var den almindelige Opfattelse i Begyndelsen af Verdenskrigen, at de nyeste østrigske Krigsskibe vilde forsøge at bryde gennem Strædet ved Otranto for at forene sig med »Goeben« og »Breslau« i Dardanellerne. I Tilfælde af, at dette vanskelige — men ikke uigennemførlige — Foretagende blot delvis var lykkedes, kunde det have haft de vigtigste Konsekvenser, baade af politisk og militær Karakter. Men vore Modstanderes maritime Politik — saavel som hele deres øvrige Krigsledelse — var i Hænderne paa Tyskland, og den Bøddelkrigsførelse, der vovede saa meget paa Kontinentet, var ubeslutsom og kortsynet, saasomt den vovede sig ud paa det aabne Hav. De veg tilbage for en aaben Kamp, skønt en afgørende maritim Styrkeprøve vilde have været den eneste mulige Udvej for at opnaa den Sejr, som ingen af deres gigantiske Kampe til Lands kunde sikre dem. Krigen kunde ikke bringes til Afgørelse ved Miner, »Raids« mod ubefæstede Byer og U-Baads-Krig mod fredelige Handelsskibe.

Som alle ved, var der ingen betydelige Flaadeaktioner i Adriaterhavet. Paa Grund af Mangelen paa gode Støttepunkter her maatte Kampflaaden have Taranto som Basishavn under praktisk talt hele Krigen. De eneste Krigshavne paa vor Adriaterhavskyst: Brindisi og Venedig var allerede fulde af Orlogsskibe og havde foruden Hovedfejlen, Pladsmangelen, forskellige andre Mangler. Begge Havne — og da i særlig høj Grad Venedig — laa indenfor Rækkevidden af fjendtlige Luft-

angreb og Rekognosceringer: Medens Taranto ikke een Gang under Krigen blev angrebet fra Luften, blev Venedig og Brindisi — særlig Venedig — meget ofte Maalet for de østrigske Flyveres Bombardementstogter. Mod Valona, som vi havde taget kort forinden, kan man rette de samme Indvendinger, og tillige vilde denne Havn som Flaadebasis have krævet en næsten daglig Trafik af Transport- og Kulskibe, som vi daarligt kunde undvære til andet Arbejde.

Forbindelsen mellem Fjendens to Krigshavne, Pola og Cattaro, var altid aaben ad de dalmatiske Kanaler, hvor man var udenfor Rækkevidde af vor Hovedstyrkes Kanoner. Det var derfor af den største Vigtighed for os, at vor Hovedstyrke blev anbragt sønden for den sydligste af Fjendens Havne.

Med den franske Flaade stationeret ved Korfu og den italienske Kampflaade ved Taranto fuldstændiggjortes Spærringen af Adriaterhavet. Lejlighedsvis under Krigen er Kampeskadren bleven flyttet til Korfu for dér at samarbejde taktisk med den franske Flaade i det Tilfælde, at fælles Aktion var nødvendig.

Vor Eskadre — 6 Dreadnought'er — savnede endnu 2 Enheder, der ikke var fuldført ved Krigens Udbrud. Det britiske Admiralitet forstærkede den med 4 Slagskibe af »Queen«-Klassen (som forøvrigt senere blev trukket bort, da Bemandingsspørgsmaalet blev presserende i England); den franske Styrke ved Korfu var i Mellemtiden bleven forstærket. Desforuden havde vi 4 Skibe af »Regina Elena«-Typen og »Margherita« og »Brin«. I Begyndelsen af Krigen opererede disse 6 Skibe for det meste mellem Brindisi og Valona, men senere, da det viste sig, at Østrig i Cattaro kun holdt en Styrke, bestaaende af lette Krydsere og Torpedofartøjer, sendtes de 4 »Regina Elena'er« tilbage til Taranto. »Margherita« og »Brin« gik begge tabt under Krigen med svære Tab af Menneskeliv. Førstnævnte blev sprængt i Luften af

en fjendtlig Mine under Udsejlingen fra Valona en stormfuld Nat, og den sidstnævnte sprang i Luften til Ankers udfor Brindisi paa Grund af en indenbords Eksplosion. Ved denne Lejlighed mistede en af vore dygtigste Eskadrechefer, Admiral Rubin, Livet. I denne Forbindelse kan nævnes, at Dreadnought'en »Leonardo da Vinci« ogsaa sprang i Luften ved en indenbords Eksplosion, medens den laa til Ankers i Mar Piccolo udfor Taranto den 2. August 1918; ligeledes her var Tabene af Menneskeliv betydelige. Det er bevist, at baade »Brin« og »Vinci« blev sænket af betalte Agenter, og vi er stolte over, at de 3 østrigske Slagskibe, som vi har sænket, blev angrebet med ærlige Vaaben og ikke ved Midler, der krænker Sømandslivets uskrevne Love. —

Brindisi var Basis for Krydsdivisionerne: 7 lette Krydsere (3 italienske og 4 britiske) og 9 hurtige Forpostkrydsere med en Hastighed af 30—36 Knob. Af Destroyerne — hvis Utilstrækkelighed i Antal følte som en stor Gæne under hele Krigen — blev de ældre Typer holdt i Middelhavet, i stadig stigende Grad efterhaanden som vore Fjenders Undervandskrigsførelse blev mere og mere truende. De moderne Enheder og vore brillante smaa Torpedobaade blev fordelt mellem Brindisi og Venedig. Vore Destroyer-Flotiller i Brindisi forstærkedes med adskillige franske og engelske Destroyere.

I Løbet af Krigen mistede den italienske Flaade 14 Slagskibe, Krydsere, Destroyere og Torpedobaade. Den franske Eskadre mistede 5 Destroyere, hvilket er en temmelig betydelig Andel for vor tapre Allierede, naar man tager Hensyn til det Antal Skibe, der opererede i Adriaterhavet.

Vore U-Baads-Flotiller, fordelt mellem Venedig, Ancona og Brindisi, støttedes af et begrænset Antal franske og engelske U-Baade, der for Størstedelen havde Basis i Brindisi.

I den sidste Del af Krigen, da Forholdene tillod, at der holdtes en betydelig Styrke af britiske Destroyere i Brindisi, var vi i Stand til at koncentrere de fleste af vore moderne Enheder ved Venedig; den franske Flotille gik Øst paa for at slutte sig til den engelsk-franske Eskadre ved Dardanellerne. Vor Krydsereskadre blev stærkt reduceret dels ved Tab og dels ved, at de ældre Typer blev ombygget til Troppettransportbaade eller flydende Batterier til Havneforsvar. Efter Tabet af »Amalfi« — der blev torpederet i Begyndelsen af Krigen af en tysk U-Baad i den nordlige Del af Adriaterhavet — var vor Eskadre af moderne Krydsere reduceret til 3: »S. Giorgio«, »S. Marco« og »Pisa«. Denne Division var stationeret rundt omkring i alle vore adriatiske og vore sydlige Krigshavne og var de sidste Maaneder af Krigen i Brindisi.

Jeg skal her indskyde den Bemærkning, at der er en vis Lighed mellem Fordelingen af de italienske Stridskræfter i Adriaterhavet og Fordelingen af de engelske Flaadestyrker i Nordsøen. Baade Scapa Flow og Taranto var beliggende i Periferien af Operationsfeltet, og begge Baser frembød en stor Beskyttelse mod U-Baade og Miner, saaledes at Skibene i Ro kunde foretage deres Skydeøvelser her. Brindisi og Rosyth var begge Basis for hurtige Krydsere, beliggende nærmere ved Fjenden end Hovedbasishavnene, medens saavel Harwich som Venedig var Støttepunkter for de lettere Styrker. I Otranto-Strædet havde vi en Opgave at løse, der i mange Retninger lignede den, som Patrouillestyrken i Dover-Strædet havde. Blot var Bevogtningen af førstnævnte Stræde af endnu større Vanskelighed end i Dover-Strædet, da Otranto-Strædets Bredde er tre Gange saa stor som dettes, og Vanddybden forhindrer Mineudlægning. Nu og da — baade i Nordsøen og Adriaterhavet — benyttede Fjenden den Fordel, som den lange Kyststrækning mellem de maritime Baser gav

ham, til at foretage Bombardementstogter mod aabne Kystbyer. I begge Tilfælde maatte de snart erkende, at Risikoen var alt for stor i Forhold til det ringe Udbytte.

Uviljen til en Flaadeaktion var mere eller mindre den samme hos den tyske som hos den østrigske Overkommando; men de langt større Distancer mellem Støttepunkterne i Nordsøen gav den britiske Flaade en Chance fremfor os til at faa fat paa Fjenden og fastholde ham længe nok til en alvorlig Afstraffelse, en Chance der gav sig Udslag i Slagene ved Jylland og paa Doggerbank. I Adriaterhavet frembød saadanne Chancer sig ikke. De dybe og snævre Kanaler langs den dalmatiske Kyst afgav en betydeligere Sikkerhed for Fjendens Kommunikationer mellem Pola og de sydlige Havne end noget Minefelt kunde have gjort. Talrige Huller i denne »Kyst-Skyttegrav« tillod Fjenden at udvælge det mest hensigtsmæssige Sted, hvorfra han kunde slippe ud og i Løbet af faa Timer naa den italienske Kyst. Slagskibe, ja, selv lette Krydsere, der bevogtede disse »Huller« vilde være blevet et let Bytte for Miner og Torpedoer, og allerede i Begyndelse af Krigen — efter Tabet af »Amalfi« (under et Strejftogt) og »Garibaldi« (ved offensive Kystoperationer) — stod det da ogsaa klart for vor daværende Øverstkommanderende Viceadmiral, H. k. H. Hertugen af Abruzzerne, at hans længe nærrede Ønske om en stor Søkamp som den naturlige Afslutning paa Krigen sandsynligvis aldrig vilde gaa i Opfyldelse. Det er sikkert overflødigt at tilføje, at denne Skuffelse deltes af alle Grader indenfor vor Flaade. —

I de sidste Maaneder af 1915 paatog vor Flaade sig — efter de Allieredes Anmodning — det betydningsfulde Hverv, at transportere Ammunition og Forsyninger til den serbiske Hær, der var paa Tilbagetog og blev haardt trængt af Østrigerne. De usikre Forbindelseslinier gik til Medua og Durazzo, der grundet paa

Mangelen paa gode Havneanlæg laa stærkt udsatte for de hyppige og voldsomme Vinterstorme. Arbejdet maatte praktisk talt udføres paa den aabne Kyst. Alligevel blev det gennemført med stor Energi og uden Afbrydelser, og mange Tusind Tons Forraad blev bragt i Land, hvilket paa den Tid var af vital Nødvendighed for Serberne.

Dette betydelige Arbejde blev snart stillet i Skygge af et andet af langt større Vigtighed. Paa Grund af den østrigske Hærs hurtige Fremgang var det blevet nødvendigt at bringe Resterne af vore serbiske Allierede i Sikkerhed ad Søvejen, hvis man ikke vilde risikere en snarlig, uundgaaelig Katastrofe. Dette Foretagende blev hurtigt og uden Uheld gennemført af vore Skibe, idet vi drog stor Nytté af de Erfaringer, vi i sin Tid indvandt ved vore Troppetransporter til og fra Libyen. Ombordtagningen af Tropperne i Durazzo foregik under en næsten uafbrudt Ild, og Arbejdet hemmedes desuden derved, at vi — paa Grund af Farvandets ringe Vanddybde — kun kunde benytte mindre Skibe hertil. Vanskelighederne forøgedes yderligere ved Epidemier som Tyfus, Dysenteri og Kolera, der foraarsagede store Tab og i højeste Grad appellerede til Pligt- og Humanitetsfølelsen hos Hærens og Flaadens Lægekorps og hos alle, der havde at gøre med dette store Kærlighedsarbejde.

I Januar og Februar Maaned transporterede vi med Held fra Durazzo og Valona til Korfu 173,000 Mand (blandt hvilke var 23,000 østrigske Fanger), 11,000 Flygtninge, Syge og Saarede, 10,000 Heste og en Del Krigsmateriel. Af Skibe anvendtes 36 Transportbaade, af hvilke de 19 var italienske. Eskorte-Skibene var 5 italienske og 5 engelske lette Krydsere samt 19 italienske og 12 franske Destroyere. Vore Tab, der — til Trods for de fjendtlige U-Baades Anstrængelser — kun var

smaa, beløb sig til 2 mindre Dampere og 1 Hjelpekrydser.

De kongelige Familier fra Serbien og Montenegro, tilligemed deres respektive Regeringer, blev ogsaa i god Behold bragt til deres Bestemmelsessteder. Saaledes blev den serbiske Nation bragt i Sikkerhed, indtil bedre Tider maatte genopstaa for den. Vore Tropper blev efter endt Hverv — ligeledes i god Behold — trukket tilbage. —

Krigsførelsen i den midterste og sydlige Del af Adriaterhavet er i Hovedsagen bleven bestemt af den store Interesse, som Fjenden havde i at holde Otranto-Strædet aaben for deres U-Baade paa Vej til og fra Middelhavet; for de Allierede var det af den største Betydning at standse dem, før de kom ud af Adriaterhavet. En Overfladespærring blev derfor etableret i Strædet af engelske »Drifters« (de Drivnet-Fiskefartøjer, der er kendt fra Nordsøen), og støttet af lette Krydsere og Destroyere. Naar disse »Drifters« var paa Patrouille, slæbte de et langt, let Staaltraadsnet, mange Fod dybt. Idet nu en neddykket U-Baad passerede Drifterens Kølvand, paavirkedes Nettet og bevægede en Bøje i Overfladen, saaledes at man fik at vide, hvor U-Baaden var; den blev da angrebet med Dydebomber fra Drifteren eller et andet Fartøj.

Dette System blev forladt senere hen, da man opfandt mere effektive Midler mod U-Baadene.

I Juli Maaned 1916 blev Spærringen angrebet af en østrigsk Krydser, og atter i December samme Aar fandt et lignende Angreb Sted. I førstnævnte Tilfælde blev 2 af Drifterne sænket. Natten mellem den 5. og 6. Maj 1917 foretoges der et meget hæftigt Angreb af de lette Krydsere: »Novara«, »Saida« og »Helgoland«, og 14 Drifters blev sænket. Officerernes og Mandskabernes prægtige Opførsel ved denne Lejlighed er velkendt, og

vil altid staa som et Vidnesbyrd om den britiske Fiskers Mod under Krigen. Ikke faa af disse tapre Mænd sover nu deres sidste Søvn under Adriaterhavets blaa Bølger.

Af de mange smukke Eksempler paa Pligtfølelse til det sidste skal jeg her kun minde om Douglas Morris Harris, frivillig Radiotelegrafist paa Drifteren »Floandi». Da hans Skib blev angrebet af østrigske Destroyere, forblev han paa sin Post og vedblev at afsende og modtage Depescher, indtil han dræbtes, medens han var i Færd med at skrive sin Journal.

Hver Gang der blev foretaget et Angreb paa Spærringen eller en Konvoj, forlod de allierede Krydsere og Destroyere i Brindisi straks deres Basis og gjorde deres bedste for at afskære Fjenden Tilbagetoget til Cattaro. Nogle af de hurtigste italienske Krydsere kunde vel have nogen Chance for at afskære Fjenden Retræten; men at faa en overlegen Styrke af Krydsere samlet i rette Tid paa det afgørende Sted, det var unægtelig en ganske anden Sag.

De østrigske Skibe, der deltog i disse »Raids» var hurtigere end de fleste af vore, medens Distancen til Cattaro fra Spærringen og fra Brindisi var meget nær den samme. Træfningerne endte derfor altid med løbende Fægtning, og selv om det adskillige Gange var med Nød og Næppe, at Fjenden undkom, alvorligt beskadiget, lykkedes det ham dog altid at faa sine Enheder i Havn i Cattaro, hvilken By næsten var i Sigte, naar vi kom paa Skudvidde af Fjenden.

Et saadant Fremstød blev foretaget efter Østrigernes »Raid» den 1. Maj; »Dartmouth» blev torpederet paa Tilbagevejen, men var dog i Stand til at naa Havn i god Behold. —

Med den Hensigt, at sprede vore lettere Styrker, eller maaske blot for at terrorisere, foretog Fjenden nu og da i den tidlige Morgenstund Bombardementstogter

mod vore aabne Byer og mod Kystjærnbanen, der paa en længere Strækning løber helt ude ved Kysten. Disse Angreb foretoges som Regel af hurtige Krydsere og Destroyere, og de var yderst vanskelige at modgaa for vore Styrker paa Grund af den ringe Distance (kun et Par Timers Sejlads) til den østrigske Kyst. Kun een Dag (den første Dag af Krigen), ved Angrebet paa Ancona, deltog hele Kampflaaden, og ved denne Lejlighed flygtede alle Skibene — efter at have dræbt 68 Mennesker og saaret 150 — ved Synet af et italiensk Periskop i Vandet.

Der foretoges af saadanne »Raids« 6 i 1915, 3 i 1916, 1 i 1917 og ingen i 1918. Den hurtige Nedgang i Antallet af disse lovløse Sørøvertogter, skyldes de kraftige Modforholdsregler, der blev taget af vor Marine-Overkommando. Kystbatterier oprettedes — saa hurtigt Kanonerne blot kunde skaffes til Veje — ganske tæt ved hinanden, saaledes at Ilden fra deres Kanoner næsten overalt kunde »overlappe« Nabobatteriets. De blev støttet af en gennemført Organisation af Pansertog armeret med 3", 4" og 6" Kanoner. Disse Tog, der allerede i Begyndelsen af Krigen havde vist sig meget nyttige for vore Allierede i Flandern, var paa vor lange Kyst et uvurderligt Forsvarsmiddel. De var bemanded med Folk fra Flaaden og lignede virkelig Skibe paa Skinner, rede som de var til paa kort Varsel at styrte frem fra Side-spor eller Tunneler mod et truet Punkt. Den 5. November 1915 f. Eks. slog et enkelt Pansertog en hel Division Destroyere paa Flugt ved St. Elpidio. Flere Træffere observeredes, og en af Jagerne maatte slæbes bort, haardt beskadiget.

Lignende Resultater blev opnaaet den 28. November 1917 ved Rimini og Senegallia, hvor 2 sjendtlige Divisioner paa 14 Skibe blev alvorligt beskadiget af Togene Nr. 3 og Nr. 6. Hvert Tog havde en Zone at forsvare paa 15 til 40 Sømils Længde; Besætningen bestod

af ca. 100 Mand, og Armeringen var 4 Kanoner af Middel-Kaliber og 2 smaa Kanoner, eller ogsaa 10 Kanoner af lille Kaliber. Naturligvis kunde Jærnbanelinien paa faa Minutters Varsel ryddes for al anden Trafik, og Pansertogene stod i stadig Forbindelse med Overkommandoen pr. Telefon eller Telegraf. — —

Medens der ofte blev foretaget Rekognosceringer af vore lettere Detachementer i Venedig, Valona og Brindisi, blev selve Patrouilleringen klos til Fjendens Havne langs hele den dalmatiske Kyst til Stadighed opretholdt af Undervandsbaade; (nu ved man, at ogsaa den engelske Patrouille i Helgolandsbugten er bleven udført af U-Baade). I Adriaterhavet har franske, engelske og italienske U-Baade i Fællesskab tappert løst deres Opgave: at bevogte og aspatrouillere den krogede og vanskelig overskuelige dalmatiske Kyst. Arbejdet var overordentlig risikabelt paa Grund af de mange fjendtlige Minefelter, og ogsaa fordi Luftens Klarhed og Vandets Gennemsigtighed røbede Baadene paa lang Afstand, hvis de nærmede sig Overfladen; ligeledes var der stor Risiko for at blive opdaget fra Dalmatiens høje Klipper eller fra Luften, selv i neddykket Tilstand i ret betydelig Dybde. — De gik alle tørnvis ud til deres farefulde Arbejde. Nu og da var der en af dem, der blev derude. Tabslisten omfatter da ogsaa 5 af vore Baade, samt de franske U-Baade: »Monge«, »Foucault«, »Curie«, »Bernouilli«, »Circe«, »Tresnel«, og den engelske U-Baad »H. 3.«

De allierede U-Baade havde ofte Held med deres Operationer overfor Fjenden; jeg skal nævne et enkelt Tilfælde her: Den 15. Juli 1916 angreb den italienske U-Baad »Balila«, (Chef: Lieutenant Farinati), nærved Kap Planka en Flotille fjendtlige Torpedobaade, og det lykkedes at sænke en af disse. De øvrige Baade forfulgte U-Baaden; men Farinati flygtede ikke, og skønt allerede truffet 3 Gange prøvede han atter og atter at

forny Angrebet, indtil »Balila» sank med Mand og Mus. —

I Adriaterhavet var der — grundet paa de mindre Distancer og bedre Vejrforhold end i Nordsøen — en udmærket Basis for Udviklingen af et meget effektivt Vaaben: den lille Motorbaad. Æren for at have begunstiget Udviklingen af dette udmærkede Vaaben og for at have bemanded Baadene med et fortrinligt uddannet Mandskab og dristige Officerer, tilkommer Admiral Thaon de Revel, Øverstkommanderende over den italienske Flaade i Krigenes to sidste Aar. Oprindeligt blev Motorbaadene bygget udelukkende som U-Baads-Ødelæggere og til at afpatrouillere Handelsskibs-Kystruterne i Middelhavet; de havde forholdsvis ringe Fart og var armeret med 1 Stk. 12-pundig Kanon og Dydbomber.

Et stort Skridt henimod deres Omdannelse til Offensiv-Enheder blev gjort mod Slutningen af 1916, da de blev forsynet med lydløse Elektromotorer, der kunde benyttes ca. 4 Timer. Ved Rekognosceringer af fjendtlige Havne anvendtes da kun den elektriske Drivkraft, saaledes at Baadene var ganske lydløse, hvilket tilligemed deres ringe Størrelse gjorde det yderst vanskeligt at opdage dem. De var bygget af Træ; Længden var ca. 42 Fod, og Dækket strakte sig over hele Længden. Skønt kun ca. 12 Tons store, klarede de sig i haardt Vejr ligesaa godt som vore 100-Tons-Torpedobaade.

(Fortsættes).

Meddelelser fra fremmede Mariner.

The History of the Dover Patrol 1915—17.

Fortsat e. N. T. f. S. E. Einong.

Beskyttelse af Trafikken.

Gennem Doverstrædet gik Trafikken til og fra Themsen. Færdsejen mellem den engelske Østkyst og oversøiske Havne, Forsyninger til de franske, britiske og belgiske Armeer over Calais og Dunkerque, foruden at der foregik en betydelig Nærtrafik fra den engelske Østkyst til de Allierede, specielt Frankrig og Italien.

I Aarene 1915—1916—1917 passerede ialt ca. 120,000 Handelskibe gennem the Downs. Af disse blev 50 minesprængt, og eet eneste gik tabt ved fjendtlig Artilleriild. Dover laa meget nær Ostende, Tysklands U-Baads og Jagerbassis, og det, som man stadig maatte befrygte var et tilstrækkeligt gennemført Natangreb paa Trafikken gennem the Downs.

Heldigvis udeblev det stadig frygtede, stort anlagte Angreb, og der blev kun — og forgæves — ført mindre Fremstød mod vore Forbindelsesruter.

Det eneste af Fjenden systematisk gennemførte Angreb mod vor Skibsfart bestod i, at tyske U-Baade udlagde Miner i Trafikruten. Naar i Krigens første Periode et Fartøj blev minesprængt, overgik man rent instinktmæssig til at stoppe al Trafik indtil Minefeltets Beliggenhed og Udstrækning var kendt, og til Feltet var rensat for Miner. Men denne Fremgangsmaade gik man dog snart bort fra. Een eneste Dags-Ophold af Trafikken indenfor Doverområdet betød nemlig 1200 tabte Skibstimer, hvilket svarer til et Skibs Sejlads i 50 Etmaal. Erfaringen lærte hurtigt, at det Mineantal, som kunde udlægges af en enkelt U-Baad, var meget ringe og som Følge deraf ogsaa det tilsvarende Areal.

Man gik derfor over til at erklære, at farligt Omraade kun var indenfor en Cirkel med Radius $1\frac{1}{2}$ Sømil eller højest 2, saafremt Stedbetegnelsen var mindre nøjagtig.

I Forbindelse hermed, blev der etableret et meget effektivt Efterretningssystem med *controls* paa Royal Sovereign Fyrskib, Folkestone (afmærket med 2 Fyrskibe) og the Downs. Selvfølgelig hændte stadig Forlis ved Mineeksplotioner, men Metoden gav i det store saa gode Resultater, at Brodden blev taget af U-Baadenes Minekrig.

Strygning med Bundkæder blev benyttet, men hindredes ofte af Vejrforholdene. Endelig maa nævnes, at Ministrygningen kunde foretages om Dagen; Miner, som maatte være udlagt efter

Mørkets Frembrud, vilde derfor ikke blive opdaget før næste Morgen. Det blev derfor nødvendigt til sine Tider at stoppe Trafikken i de farligste Omraader (i Nærheden af Beachy-head og et Par Steder mellem Folkestone og Dover) fra Midnat til Daggry. Udenfor Folkestone var der saaledes i Dagnlngen ofte en stor Samling Handels-skibe, som dog aldrig blev udsat for Torpedo-Angreb. Meget store Fartøjer blev det ikke tilladt at passere de nævnte Steder, uden naar Strømmen løb stærkest (stor Neddykning af mulige Miner).

I snævre Passager, som ved Indløbene til the Downs, udgjorde sænkede Fartøjer en betydelig Hindring for en effektiv Minesøgning. Slæbewiren kom uklar af Master, Overbygninger o. l. hvorfor Trafikken, naar det var muligt, lededes godt klar af saadanne Steder.

En anden Fare for Trafikken bestod i Fjendens mulige Forsøg paa natlige Torpedo-Angreb fra uddykkede U-Baade. Af Hensyn hertil, blev der i 1917 paabudt, at al Sejlads mellem Beachy-Head og Folkestone gate skulde foregaa med slukkede Lanterner. For at kunne gøre dette uden Fare, maatte der lægges en Øst- og en vestgaaende Rute med 3 Kvartmils Afstand.

Kontrollen af Trafikken voldte mange haarde Timer, baade Dag og Nat, naar Ruter maatte omlægges, Bevogtningsstyrker forstærkes, eller flyttes i Overensstemmelse med de indkomne Rapporter. Hvis det skete, at Forstyrrelsen skyldtes en U-Baad, blev Bevogtningen indenfor Omraadet firdoblet og Jagere dirigeret til Stedet; var det derimod en Mine, maatte der træffes Bestemmelse om en midlertidig Omlægning af Ruten.

Af særlig Betydning var selvfølgelig Beskyttelsen af Færdselsvejene tværs over Kanalen. I den første Tid foregik Transporterne her kun om Natten; men dette blev senere forandret af flere Grunde. Den vigtigste var Frygten for natlige Torpedobaads-Angreb og fra uddykkede U-Baade; en anden Grund var, at Farvandet Øst for Ruterne om Natten ikke kunde holdes under tilstrækkelig Kontrol. Endelig maatte der ogsaa tages i Betragtning, at Redning af Menne-skeliv vilde være vanskeligere i Mørke end om Dagen.

I 1915 var Bevogtningen ordnet saaledes, at Trawlerne, understøttede af Jagerne, besatte de Omraader tværs over Kanalen øst for Færdselsvejen, hvor Netspærringer var bestemt. Alle Jagere, som ikke laa under Kjedelrensning, havde fuld Damp oppe klar til at afgaa. Paa Hvile eller paa at spare Materiellet kunde ikke tænkes, da hver U-Baad, som rapporteredes, maatte jages øjeblikkelig, ligesom et muligt fjendtligt »raid» maatte imødegaaes straks. Ostende laa kun 60 Kvm. fra Boulogne-Folkestone-Ruten — og Doverstrædet er kun 20 Kvm. bredt. I klart Vejr vilde fjendtlige Jagere sandsynligvis blive opdaget i saa god Tid, at deres Angreb kunde

blive forhindret. I Taage eller Tykning var derimod Faren for fjendtlige Jageres Overfald paa Transporterne meget stor, især efter at den første permanente Netspærring maatte opgives. Der var under saadanne Omstændigheder sjældent Jagere disponible til Afpatrouillering af Farvandet midterste Del.

Der blev talt en hel Del om, at tyske U-Baade ikke angreb i Dover-Området, fordi de ønskede vi skulde tro, at de ikke kom igennem. Vi vidste imidlertid kun altfor godt, at de virkelig kom igennem og lagde Miner ud i vore Ruter. Men U-Baadene angreb ingen Fartøjer i Dover-Området.

Folkestone-Boulogne-Ruten befordrede næsten 2 Millioner Mand pr. Aar (den stadige Strøm af permitterede fra Fronten). Der udførtes daglig 2 Transporter hver Vej. Af Hensyn til fjendtlige Mineudlægninger i denne Rute, blev Afgangstiderne saa vidt muligt afpasset under Hensynstagen til Vandstanden og Strømhastigheden (Forskel mellem Høj- og Lavvande 11 m). Ruten blev som Regel undersøgt ved Mineslæbning forinden en Transport sendtes afsted. Ikke mindre end 48 spredte fjendtlige Minefelter blev paa denne Maade opdaget i Ruten.

Flere Gange blev U-Baade observeret i Nærheden af Ruten og i et eller to Tilfælde foreligger Rapporter om aflyrede Torpedøer mod Transportflaaden foruden at fjendtlige Jagere et Par Gange forsøgte Udfald mod Transportruten. Paa Boulogne-Folkestone-Ruten indtil Udgangen af December 1917 blev der over Kanalen befordret 5,614,500 Mand, uden at en eneste af dem gik tabt.

Meddelelser fra Verdenskrigen.

I Anledning af Treaarsdagen for Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 har »Times« s sømilitære Korrespondent bl. a. fremsat følgende Udtalelser:

Det er bemærkelsesværdigt, at endnu ikke en eneste engelsk Sagkyndig paa den moderne Søkrigs Omraade har forsøgt at bedømme Admiralitetets Strategi eller Admiral Jellicoe's Taktik, skont der foreligger tilstrækkelige Fakta til en Undersøgelse af Jyllands-slagets mange Faser, saavel teknisk som videnskabeligt set. Derimod har paa tysk Side Kontreadmiral Behncke, som var Chef for Hochseeflottes 3. Eskadre (Skibene af König- og Kaiser-Klassen), og som blev saaret i Slaget, offentliggjort sine Betragtninger. I disse udtaler Kontreadmiralen bl. a.:

»Efter de Erfaringer, vi høstede i Slaget, var det vor Opfattelse, at under Dagkampen var de engelske Skibes Præstation beundrings-

værdig. — Derimod finder Admiralen Fejl ved den engelske Flaades Ledelse den paafølgende Nat og her er hans Betragtninger ikke alene i Modstrid med den engelske Øverstkommanderendes Anskuelse, men ogsaa med Admiral Beattys Udtalelser, ifølge hvilke denne ikke ansaa det for ønskeligt eller rigtigt med Grand Fleets store Skibe at angribe den tyske Slagskibsflaade, saa længe det var mørkt.

«Times»s sømilitære Medarbejder udtaler iøvrigt, at det rette Tidspunkt endnu ikke er kommet til en fuldstændig og nøjagtig Undersøgelse og Diskussion af Slagets Tildragelser som Folge af det foreliggende Materiales Utilstrækkelighed og bemærker, at det tog 100 Aar at bevise, at Nelson udkæmpede Trafalgarsslaget netop paa den Maade, han havde sagt, han vilde gøre det, og der er derfor al mulig Grund til at tro, at Pennesfejden angaaende Jyllandsslaget vil tage lige saa lang Tid.

Man er dog saavidt, at Admiralltetet kender de to Flaaders numeriske Styrke og Tabene paa begge Sider, og en officiel Rapport er under Udarbejdelse af Captain John. E. T. Karper. R. N. Yderligere Oplysninger er imidlertid ønskelige og i Særdeleshed en oprigtlig Beretning fra den tyske Admiral — I Lighed med Admiral Jellicoes — med Hensyn til hans Taktik og hans Bevæggrunde herfor, samt andre Hemmeligheder, som endnu ligger gemte i Admiralltetets Arkiver. Indtil disse kommer frem for Dagens Lys, maa alle de Slutninger, der udelukkende er baserede paa hidtil indkomne Oplysninger, anses for ukorrekte og ufuldstændige og af ringe Værdi for Søkrigshistorien, og dette er Grunden til at man hidtil har hørt saa lidt fra kompetente Mænds Side.

Endvidere meddeler «Times» følgende Udtalelser, der blev fremsatte af Sir George Astou i et Foredrag om Jyllandsslaget paa Tre-narsdagen:

«Med Hensyn til en Bedømmelse af den Øverstkommanderende over de engelske Søstridskræfter i Nordsøslaget maa jeg sige, at jeg for mit Vedkommende endnu ikke er stødt paa en eneste, der var fremsat af en Autoritet, hvis Mening havde nogen Vægt, hverken blandt vore egne Sømand eller vore Allieredes og heller ikke blandt vore Fjenders. — Kun en up-to-date Sømand, som er fuldtud kendt med den Forandring i Forholdene som Minen, Torpedoen, det langt-rækkende Skyts og Bevægkraftens Overgang fra Sejl- til Dampkraft har fremkaldt, kan udtale en Dom af nogen Værdi om Ledelsen af vore Flaadestyrker i Nordsøslaget.»

Endvidere udtalte Sir George Aston, at nogle af de mest betydningsfulde Erfaringer fra Slaget var Vigtigheden af at tilvejebringe et bedre Middel til Overførelse af Meldinger og Ordre, og Indflydelsen af de daarlige Forhold, der herskede i Nordsøen med

Hensyn til Sigtbarheden. Blandt andre betydningsfulde Erfaringer var Vigtigheden af Luftrekognoscering, Nødvendigheden af svære Panserdæk og bedre Undervandsbeskyttelse for Slagskibene og Slagkrydserne, endvidere af Brandrør med Forsinkelse for Granaterne og Vigtigheden af Lysbomber for at belyse Modstanderen under Natkamp. Vore svære Skibstab skyldtes øjensynligt Eksplosioner i Magasinerne og det var nødvendigt at tage Forholdsregler herimod for Fremtiden. Med Hensyn til Fremtiden udtalte Foredragsholderen, at Vanskeligheden ved at bombardere en Flaade i en Krigshavn, der var forsvaret, en Gang med Tiden vilde blive løst ved en udstrakt Anvendelse af Luftvaabnet, som saaledes vilde faa en dominerende Indflydelse paa Søkrigens Førelse.

Lord Melborne, som overværede Forelæsningsen, udtalte bl. a. følgende angaaende Nordsøslaget:

»Officerer og Mandskab paa de engelske Skibe har aldrig opretholdt Flaadens Traditioner paa en mere glimrende Maade end de gjorde netop den Dag, og ikke et eneste Menneske, der blot havde nogen Lejlighed til at studere Søkrigshistorien eller andre dermed beslægtede Forhold, kunde fra det første Øjeblik have haft den ringeste Tvivl om, at Slaget var en afgørende Sejr, ikke en overvældende Sejr saaledes som Trafalgarsejren, men afgørende under den Synsvinkel, at en Modstander er afgørende slaet, naar han undgaar Kamp og flygter i Havn. Jeg laster ikke Tyskerne af den Grund, thi dersom de var blevne paa Kamppladsen, burde de være blevne tilintetgjorte i aaben Kamp; og det vilde ogsaa være sket. Men eftersom de ønskede at bevare deres Flaade, havde de ikke andet at gøre end at undgaa Kamp, og det gjorde de ogsaa. De kom aldrig mere ud igen undtagen een Gang for et kortere Tidsrum i August Maaned samme Aar, og da vendte de øjeblikkelig om igen, saa snart de erfarede, at Lord Jellicoe var undervejs. Da de til Slut fik Ordre til at løbe ud, nægtede Mandskabet at udføre Ordren. Den Kendsgerning, at den tyske Flaade nu er under Laas og Lukke i Scapa Flow (en Situation, som aldrig nogensinde før er set i en Flaades Historie) er et Bevis paa, at Nordsøslaget var en afgørende Sejr for den engelske Flaade.

Jeg vil ikke udtrykke mit Syn paa det omstridte Punkt, det vil vedblive at være omstridt i mange Aar, men jeg vil derimod paapege, at der er et Spørgsmaal, som jeg ikke har hørt berørt tidligere, undtagen af Forelæseren for et Øjeblik siden og han satte ikke Prikken over I'et. Jeg skal forsøge at gøre det.

Efter at Lord Jellicoe havde mistet Følingen med den tyske Flaade, gik hele hans Plan ud paa at finde den, naar det blev lyst, for derpaa at tilintetgøre den, men som vi ved, lykkedes denne Plan

ikke. Han havde tabt Følingen med den. Dersom ingen Afdeling af den engelske Flaade havde været i Føling med den tyske Flaade i Løbet af Natten, vilde jeg have kaldt det for et meget uheldigt Tilfælde; dette Tilfælde er imidlertid ikke indtraadt, thi tværtimod har nogle af vore Jagerflotiller og lette Krydsereskadrer i Løbet af Natten haft Føling med flere af Fjendens Afdelinger og optraadt paa den mest glimrende Maade. Nogle af Slagets haardeste Kampe udkæmpedes af nogle af disse Skibe, og alligevel var ingen af dem i Stand til at underrette den Øverstkommanderende om, hvor den Fjende var, med hvem de var engagerede. Jeg har aldrig set dette Punkt undersøgt nøjagtigt, men jeg haaber, at det vil ske, baade, at det vil blive undersøgt og lagt klart for Dagen, thi i sin Bog fortæller Lord Jellicoe os kun, at han ikke vidste, hvor Tyskerne var henne, og at Captain Sterlings Forsøg paa at meddele ham det pr. Radio mislykkedes. Var der nogensomhelst anden, der forsøgte at gøre det? Blev ethvert Forsøg paa at gennemføre de engelske Radiomeldinger umuliggjort af tysk Radiotelegrafering? Blev der ikke sendt en Jager eller et Skib af Sted for at finde den Øverstkommanderende? Disse Tanker har jeg faaet under Læsningen af Bogen, og jeg haaber, at den omhyggelige Undersøgelse, som Søofficerer og sømilitære Forfattere uden Tvivl vil foretage af dette overordentlig interessante Slag, vil bringe Klarhed paa dette Punkt.

Om Udrangering af en Del Krigsskibe i den norske Marine samt Bevilling til Oplægning og Reparation af Marinens Fartøjer med Inventar efter Neutralitetsværnet.

(Forsvarsdepartementets Indstilling af 9. April 1920, som er bifaldet ved Kongelig Resolution af samme Dag.)

1.

Udrangering af Krigsfartøjer.

I Forslag til Marinebudgettet for 1919 har Departementet gjort Rede for den Fremgangsmaade, som man tænkte at benytte for at forberede Spørgsmaalet om Udrangering af de af Marinens Fartøjer, som efter Neutralitetsværnets Afslutning, paa Grund af Slitage eller fordi deres Kampværdi ikke længere staar i Forhold til Udgifterne ved deres Vedligeholdelse, — bør udgaa af Flaadens Tal.

Departementet bestemte August 1919, at en Del ældre Fartøjer skulde sættes i 2. Række med Hensyn til Oplægningsarbejder o. l., idet der paa disse indtil videre kun skulde udføres saadanne Arbejder, som man ansaa for absolut nødvendige, for at de ikke skulde forfalde.

Den 19. Januar 1920 forelagde Departementet for Marinens Reguleringskommission Spørgsmaalet om Udrangering af disse Fartøjer.

Endvidere blev Kommissionen anmodet om at fremkomme med Udtalelser angaaende andre af Marinens Fartøjer, som maatte være saa forældet eller slidt, at de burde udgaa som Krigsskibe.

Angaaende Marinens Torpedobaade anfører Kommissionen, at samtlige færdige Torpedobaade paa Grund af Søkrigsmateriellets Udvikling nu har et meget begrænset eller til Dels intet praktisk Værd som Torpedobaade. Imidlertid mente Kommissionen ikke at kunne drage alle Konsekvenser af dette Synspunkt, idet den afventede Resultaterne af den bebudede Forsvarskommissions Arbejde, men den foreslog foreløbig, at følgende 11 Torpedobaade udgaar som Krigsfartøjer:

Od, Springer, Rask, Pil, Snar, Orm, Oter, Varg, Raket, Haj og Myg.

Ligeledes foreslaas, at Patrouillebaadene Rap, Ulven samt Patrouillebaadene Nr. 1 og 2 udgaar som Krigsfartøjer.

Af de ovennævnte Fartøjer anbefaler Kommissionen, at Torpedobaadene Hai og Myg afhændes eller ophugges, medens Patrouillebaaden Rap, der er af betydelig historisk Interesse, bør overgaa til Marinemuseet.

De 3 øvrige Patrouillebaade finder Kommissionen bør overgaa til Værftsfartøjer, og Resten af de ovenfor nævnte Torpedobaade forudsættes holdt i Reserve uden at foranledige yderligere Omkostninger, idet endelig Bestemmelse om, hvad der skal foretages med disse Baade, maa stilles i Bero indtil Retningslinierne for Marinens fremtidige Udvikling foreligger klart.

Med Hensyn til de øvrige Fartøjsklasser foreslaar Reguleringskommissionen, at Kanonbaaden Viking samt Depotskibet Desideria udrangeres og sælges eller ophugges, og Kommissionen anfører videre, at flere af de øvrige Klasser af Skibe har en stærkt begrænset Kampværdi.

Den mener imidlertid ikke at kunne foreslaa yderligere Udrangeringer forinden Forsvarskommissionens Udtalelse foreligger.

Endelig fremhæver Kommissionen, at Marinens Materiel — ogsaa i Forbindelse med privat Fartøjsmateriel — er ganske utilstrækkelig som Neutralitetsværn, og under Krig kun kan løse ganske begrænsede Opgaver.

Departementet slutter sig til Reguleringskommissionens Forslag og tilraader, at følgende Fartøjer udrangeres af Marinen:

1) Kanonbaaden Viking, Depotskibet Desideria, Torpedobaad af 1. Klasse Hai, Torpedobaad af 3. Klasse Myg.

Disse Fartøjer foreslaas afhændede, efter at Fartøjernes Skyts

og øvrige Udstyr, som kan nyttiggøres paa anden Maade for Marinen, er bragt i Land.

2) Torpedobaadene af 2. Klasse Od, Springer, Rask, Pii, Snar, Orm, Oter, Varg, Raket, som indtil videre bliver staaende i Reserve uden at foranledige yderligere Omkostninger. Departementet gaar imidlertid ud fra, at det er bemyndiget til at afhænde ogsaa disse Skibe, naar Forholdene tillader det.

3) Patrouillebaadene Rap og Ulven samt Nr. 1 og 2. Førstnævnte Fartøj foreslaas det overgaar til Marinemuseet, de tre øvrige til Værfts- og Stationsfartøjer.

Departementet kan for Tiden ikke afgive noget Overslag over Indtægterne ved Salget af de Skibe, som skal sælges. Departementet vil senere komme tilbage hertil samtidig med Forslag om Anvendelsen af de ved Salget indkomne Summer. Man forudsætter imidlertid, at Departementet er bemyndiget til at anvende det nødvendige Beløb heraf for at faa sat Torpedobaaden Rap i den Stand, som den bør være ved Indlemmelse i Marinemuseet. Departementet har anmodet 1. Somilitære Distriktskommando om en Udtalelse angaaende dette Spørgsmaal, og Distriktskommandoen har i den Anledning truffet Foranstaltninger for om muligt at kunne omdanne Baaden, saaledes som den oprindelig var.

2.

Bevilling til Oplægning og Reparation af Krigsskibe efter Neutralitetsværnets Ophør.

Paa Grund af de presserende Arbejder med Oplægning og Vedligeholdelse af Krigsskibene efter Neutralitetsværnets Ophør vil de ordinære Bevillinger til Vedligeholdelse af Skibene i indeværende Termin ikke strække til. Som anført i Forslaget til Budgettet for 1920-21 vil disse ekstraordinære Reparationsarbejder ogsaa komme til at strække sig til den kommende Termin, og desuden blev Administrationsgrenenes Forslag til Bevilling for den almindelige Vedligeholdelse saa stærkt reduceret, at de i Forslaget opførte Beløb alene af den Grund maa blive utilstrækkelige. Departementet har imidlertid forudsat, at de Beløb, som udkræves udover de ordinære Bevillinger til Vedligeholdelse af Krigsskibene og deres Inventar, skal udredes af de af Stortinget afsatte Midler til Skibenes Vedligeholdelse efter Neutralitetsværnets Ophør, som nu udgør ialt 9,5 Million Kroner.

I Februar 1920 anmodede Departementet Administrationsgrenene om at opgive de Beløb, som antoges at ville medgaa udover de ordinære Bevillinger for den indeværende og den kommende Termin.

Under Heusyn til de indkomne Oplysninger, anslaaer Departe-

mentet Ekstraudgifterne vedrørende de forskellige Kategorier under Marinebudgettets 4. Kapitel til følgende Beløb i indeværende og den kommende Termin.

Almindelig Vedligeholdelse af Krigsskibene:	
a. Karljohansværn:	
Skrog, Maskiner og Maskininventar	Kr. 800,000
Materialinventar	- 250,000
	<hr/>
	Kr. 1,050,000
b. Melsomvik	- 170,000
c. Marviken	- 80,000
d. Bergen	- 1,200,000
	<hr/>
	Kr. 2,500,000
Vedligeholdelse af det Krigsskibene, Fæstningerne m. v. tilhørende Mineinventar	- 230,000
Vedligeholdelse af det Krigsskibene, Fæstningerne m. v. tilhørende Artilleriinventar	- 205,000
Vedligeholdelse af det Krigsskibene, Fæstningerne m. v. tilhørende Sanitetsinventar	- 5,000
Vedligeholdelse af det Krigsskibene, Fæstningerne m. v. tilhørende Intendanturinventar	- 250,000
Vedligeholdelse og øvrige Udgifter ved Stations- og Transportskibe (Transportskibe, Kul-Lægtene m. v.)	- 175,000
	<hr/>
	Kr. 3,365,000

De i Melsomvik, Kristianssand og Bergen stationerede Skibe antages i det væsentlige at kunne være færdige med Oplægningen og Vedligeholdelsen af Skibene efter Neutralitetsværnets Ophør inden Udgangen af den kommende Termin, og ligeledes vil Inventaret formentlig kunne være bragt i Orden. Derimod hævder Hovedværftet, at der ved de paa Hovedstationen oplagte Skibe vil være en Del Arbejder tilbage, som ikke med den nuværende Arbejdsstyrke kan tilendebringes inden Udløbet af Terminen 1920—21, bl. a. fordi nogle Fartøjer fremdeles er paa Togt.

Endvidere har Værftet i sin Oversigt anbefalet, at Panserskibene Norge og Eidsvold sendes til et privat Værksted, for at et Hovedeftersyn og Reparationerne kan blive foretaget inden rimelig Tid, og har opført de skønsmæssige Beløb, der vil medgaa hertil.

Imidlertid har Departementet gaaet ud fra, at de omhandlede Arbejder burde udføres af Værftet, selv om de derved maatte udsættes noget længere. Som Følge heraf vil der ogsaa for Terminen 1921—22 udkræves yderligere ekstraordinære Beløb til Foretagelse

af Hovedeftersyn og Reparationer af Skibene efter Neutralitetsværnets Ophør, hvorom der altsaa senere maa fremsættes særskilt Forslag.

Departementet maa endvidere udtrykkeligt gøre opmærksom paa, at de opførte Beløb er taget rent skonsmæssigt, og at der er gaaet ud fra, at Omstændighederne tillader, at Oplægningen af Skibene fordeles over et saa langt Tidsrum. I saa Hensende gaar man dog ud fra, at Departementet maa finde Anledning at træffe de nødvendige Foranstaltninger for at fremskynde Reparationsarbejderne, saafremt det skulde blive nødvendigt.

Under Henvisning til det foranstaaende foreslaar Departementet, at der til Oplægning og Reparationer af Marinens Skibe med Inventar efter Neutralitetsværnets Ophør bevilges Kr. 3,365,000 af de dertil afsatte Midler.

Torpedobaadstaktik under Dagkamp.

Af Kaptajn P. Lembcke.

Et af de Spørgsmaal, der har trængt stærkest til at belyses af Krigserfaringer, er Torpedobaades Anvendelse og deres Indflydelse paa Taktikken.

Harpax's Afhandling om Emnet af 1910 uddybede Problemet saavidt gørligt paa det Tidspunkt og endda med en Fremsynethed, der næppe kunde have været større; men ser helt bort fra Angrebet om Dagen, der kun anses for muligt under exceptionelle Forhold Taage, Dis etc. I Korthed er Afhandlingens Resultat:

Torpedobaadens taktiske Anvendelse skal være offensiv, Natten er dens normale Angrebstid. For at kunne løse Opgaver, der stilles paa den Basis, maa Baadenes Armering først og fremmest være Torpedoarmering, Artilleriet maa komme i 2. Række. Baadene maa være sødygtige, have høj Fart og kunde holde denne i c. 36 Timer, 2 Dage og 1 Nat, beregnet paa Operationer i Nordsøen og tildels vore Farvande.

Selve Vaabnet har imidlertid siden 1910 udviklet sig stærkt, idet Rækningen fra et daværende Maximum af c. 6000 m er naaet op til c. 15,000 m for den moderne 53 cm's Torpedo. Dette har muliggjort Angreb om Dagen. Allerede før Krigen var det indset, og Kampene herunder førte Beviset, særligt Jyllandsslaget.

Chefen for H. M. S. Collingwood udtaler saaledes i sin Rapport: »the great value of this form of attack on a line of ships is, to me, an outstanding feature of the Battle Fleet action«.

Taktikkens Fordringer er for Torpedobaade, som for alle andre Krigsskibe, det Maal Konstruktøren maa have for Øje og ved Kompromis imellem de forskellige Faktorer søge at tilfredsstille i højeste Grad. Følgelig vil

i nærværende Tilfælde de engelske og tyske Baades Konstruktion og Armering ved Krigens Udbrud straks vise, hvilke Opfattelser med Hensyn til deres taktiske Anvendelse, der herskede hos de to Modstandere og eventuelle Divergenser. Tages de nyeste Torpedobaadstyper, der deltog i Jyllandsslaget paa begge Sider, er den engelske paa 1100 ts, Fart 35 kn, Armering 4 Stk. 53 cm's Torpedoer, 3 Stk. 10,2 cm's P. K.; den tyske 1200 ts, Fart 34 kn, Armering 6 Stk. 53 cm's Torpedoer og 4 Stk. 8,8 cm's P. K. Englænderne favorisere med andre Ord i Forhold til Tyskerne Artilleriet paa Torpedovaabnets Bekostning. Gaar man til ældre Typer er Forholdet det samme; men da Torpedoerne er den offensive Kraft, Artilleriet den defensive, har Tyskerne allerede her vist, at de tillægger den offensive Anvendelse større Betydning end Englænderne. Selve det engelske Ord torpedoboatsdestroyer, forkortet til Destroyer, tyder ogsaa paa, at man har glemt at Destroyerne ved Tidernes Udvikling er de egentlige Torpedobaade, og den lette Krydser har indtaget deres Plads. Tyskerne har trods Forøgelsen i Tonnage stadig beholdt Benævnelsen Torpedoboot. Et andet vigtigt Moment til Bedømmelse af Anskuelserne var Fredsøvelserne. Tyskernes Øvelsesangreb saa vel om Dagen som om Natten, var berømt for den Hensynsløshed, hvormed de foretoges, netop for at skabe en offensiv Aand ikke mindst i Baadene, og her har man næppe været i Tvivl om, at det primære Maal var de fjendtlige Kampskibe. Det fremgik da ogsaa med al ønskelig Tydelighed af Tyskernes Strategi, at deres Haab var med alle Midler at svække Fjendens Styrke, at borteliminere hans Overlegenhed for da at sætte Kampflaaden ind, og at Torpedobaadene først og fremmest skulde anvendes hertil var øjensynligt. Admiral Jellicoe udtaler sig i sine Refleksioner, som det senere vil ses om de engelske Torpedobaadsøvelser før Krigen og Overvejelserne for deres Optræden om

Dagen. Resultatet heraf er kun ringe, man bliver klar over Spørgsmaalets store Betydning og ved, at Tyskerne lægger megen Vægt derpaa. Ligeledes indses, at man selv kan drage samme Fordel af det som Fjenden, hvis Torpedoenne har samme Ydeevne; men den defensive Aand er langt den herskende i Reflektionerne, de drejer sig hovedsageligt om Imødegaaelse af Angreb, ikke om Angreb.

Til Belysning af Problemet skal ved nærværende anføres:

1. Admiral Jellicoes Anskuelse (Admiral Scheer fordyber sig i sin Bog ikke i Emnet).
2. Torpedobaadens Optræden under Jyllandslaget Dagkampe.

ad 1.

I Admiral Jellicoes Bog Cap. XV reflections on the battle of Julland udtales:

Betragtninger over Taktikken i Jyllandslaget eller i det hele taget Strategi og Taktik under Krigen leder naturligt til de nye Problemer som nye Vaabens Opkomst maatte skabe. Da jeg overtog Kommandoen over »Grand Fleet« var et af disse Problemer, hvorledes imødegaaes et Torpedobaadsangreb om Dagen. Dette havde været mere brændende end noget andet taktisk Spørgsmaal i de sidste 2 à 3 Aar før Krigen, megen Opmærksomhed helligedes det under Krigen, hvorfor det er ønskeligt at uddybe det fuldtud. Tidligere end 1911 tror jeg ikke at Torpedobaadsangreb under Kampøvelser mellem Slagflaader — P. Z Øvelser — virkelig var udført efter en større Maalestok i den engelske Flaade. I det Aar fandt Manøvre Sted mellem 3. og 4. Division af »Home Fleet« under Kommando af Admiral Marquien af Milford Haven, og Atlantic Fleet under min Kommando. Den første Fase i Manøvrerne det Aar inde-

holdt nogle Kampflaade P. Z. Øvelser under hvilke Angreb med betydelige Destroyerstyrker udførtes. Tidligere havde Risikoen ved saadanne Øvelser og det Factum, at vor Hovedflaades Øvelser hyppigt fandt Sted uden at Destroyerflotiller var tilstede, forhindret Spørgsmaalet i at blive gjort til Genstand for virkelige praktiske Forsøg i tilstrækkelig Grad til at give paalidelig Rette-snor. 1911 Øvelserne bragte Spørgsmaalet mere i Forgrunden.

Flaademanøvrene i 1912 kastede ikke yderligere Lys over Spørgsmaalet, da ingen Flaadekamp fandt Sted hvori Destroyere deltog, og de følgende Kampflaadeøvelser indbefattede ikke, saavidt jeg husker, Destroyere mellem de deltagende Skibe. Under Flaadeøvelsen i Slutningen af 1913-Manøvrene fandt største Delen af Destroyer-Angrebene paa »Rød Styrke» Sted fra »Blaa Styrkes» Arrieregarde, og vi fik ikke megen ny Oplysning deraf. For at forlade Manøvererfaringerne; i Tidsrummet 1911—14 under Sir George Callaghan's Kommando af »Home Fleet» udførtes Destroyer Angreb i de mindre Flaadeøvelser, der stadig udførtes, og hele Sagens overordentlige Betydning indskærpedes Office-rerne.

Saaledes var Stillingen, da jeg overtog Kommandoen af »Grand Fleet» ved Krigens Udbrud og Spørgsmaalet optog straks min Opmærksomhed. Modangrebet, som i Reglen havde været foretrukket af Flaadefører indtil Dato, havde bestaaet i et Angreb af vore egne lette Krydsere og Destroyere mod Fjendens, naar disse gik frem eller tidligere. Det var vanskeligt at forudsige, i hvor høj Grad det ved et saadant Modangreb vilde lykkes at forhindre Fjenden i at affyre deres Torpedoer. Meget afgang af Torpedoernes Rækning og Fart, to stadigt voksende Elementer.

Det store Antal Destroyere Fjenden besad, Torpedoernes stærkt forøgede Rækning, Vanskelighederne for

vore lette Krydsere og Flotiller i at opnaa en fordelagtig Position til at imødegaa de fjendtlige Destroyere, før disse kunde afskyde deres Torpedoer, sammen med Faren ved at møde Fjendens Flaade i usigtbart Vejr, hvor et Destroyerangreb kunde udføres øjeblikkeligt og effectivt før Modangreb kunde finde Sted, gjorde det nødvendigt at overveje andre Metoder til Spørgsmalets Løsning.

Nogle tyske Documenter, som kom i vor Besiddelse i Begyndelsen af Krigen, viste den Betydning Fjenden tillagde denne Form for Angreb og understregede Spørgsmalets Alvor.

Det indsaaes naturligtvis klart, at Spørgsmaalet havde to Sider, og at hvis vor egen Kampflaade var aaben for den Slags Angreb vilde Fjendens ogsaa være det; men andre og vigtige Betragtninger krævede Opmærksomhed. Det første var, at Heldet spiller en stor Rolle i Torpedoangreb af den Slags. En Flotille Destroyere, der angriber en Kampflaade paa lang Afstand, gør det med den Tanke, at en vis Procent af de affyrede Torpedoer vil ramme, de resterende passere mellem Skibene. —

Admiralen fortsætter her med Betragtninger over Torpedoers Træffesandsynlighed, omtaler Vanskelighederne ved Bestemmelse af Maalets Kurs og Fart og de forøgede Chancer, hvis Maalet er en Køl vandslinie f. Eks. bestaaende af 8 engelske Kampskibe. Idet Skibslængden regnes til 600 feet og Mellemmrummene 900 feet, hvilket giver 4,800 feet Skib og 6,300 feet Mellemmrum, vil dette ved et 4 Stregers Angreb rundt regnet give 7 Træffere og 9 Forbiere af 16 Skud, der falder indenfor og naaer Køl vandslinien.

En tysk Destroyer regnes at føre 6 Torpedoer og ved Angreb paa lang Afstand regner Adm. J. i Henhold til ovenstaaende Chancerne for Træffere til 3 à 4 pr. Destroyer, dersom de engelske Skibe intet effectivt kan

foretage for at undgaa Torpedoerne. — I samme Forbindelse nævnes, at kun faa engelske Destroyere før 1917 førte mere end 4 Torpedoer, men til Gengæld havde de en sværere Artilleriarmering end de tyske.

Heldigvis for Kampskibene kan Torpedoerne ofte opdages under Opløbet ved det Kølvand, den udstømmende Luft danner, og selvom Torpedoen altid er et godt Stykke foran sit Kølvand, kan Skibet ved hensigtsmæssig Manøvrering undgaa den, naar den opdages itide. Erfaringerne i Jyllandsslaget viste, at dette Kølvand kunde observeres under gunstige Vejrforhold, og at Skibe med stort Held kunde undgaa saaledes observerede Torpedoer ved Manøvrering.

En anden Faktor i denne Sag var, at Tyskerne med stor Sandsynlighed under en Flaadekamp vilde besidde en stor Overlegenhed i Destroyere. Dette havde allerede før Krigen været diskuteret af First Sea Lord og Adm. J., men Nødvendigheden af først og fremmest at skaffe flere lette Krydsere var anset for saa stor, at Destroyerbygningsprogrammet maatte komme i 2. Linie.

I Jyllandsslaget viste det sig, at Frygten ikke havde været ugrundet. Paa engelsk Side deltog 78 Destroyere, mens den tyske Flaade menes at have været fulgt af 88*), ja maaske flere. For Englændernes Vedkommende skyldes det endog særlig heldige Omstændigheder at saa mange var til Raadighed, idet der af de 80, der hørte til Grand Fleet d. 30. Maj 1916 var 70 sejklare (et usædvanligt stort Antal) og yderligere tilfældigt befandt sig 8 af Harwich Styrken i Scapa Flow.

Denne Overlegenhed i Antal paa tysk Side skyldes følgende 3 Grunde:

1. Vor Formation af en let Krydser og Destroyer Styrke i Harwich, hvilken Styrkes Nærværelse under

*) Adm. J.s ukorrekte Opfattelse.

en Flaadekamp var meget problematisk, fordi en saadan, hvis den føndt Sted, vilde ske paa det af Tyskerne og ikke af os valgte Tidspunkt, og paa Grund af Vanskelighederne ved en Concentration under saadanne Forhold.

2. Nødvendigheden af at anvende et stort Antal af vore Destroyere til Patrouilletjeneste i Strædet ved Dover og andetsteds.
3. Vi havde ikke bygget tilstrækkelig mange Destroyere før Krigen til at imødegaa alle de Krav, som kun denne Skibstype kunde tilfredsstille, særligt da Fjenden udvidede sin Ubaadskrig mod Handelsskibe.

Efter en yderligere Omtale af de forgæves Anstrengelser før Krigen ved at overvinde denne forudsete Destroyermangel, kommer Admiralen igen tilbage til Spørgsmaalet om Torpedoers Indflydelse paa Taktikken, paapeger det nye Element, der her er indført i Søkrigen, idet Torpedoen kan affyres paa lang Afstand, op til 15000 yard fra større Skibe og Destroyere, paa kortere Afstand af Undervandsbaade, nævner ligeledes Minen og de alvorlige Havarier disse Vaaben kan foraarsage og Vanskelighederne ved at undgaa dem paa Grund af deres Usynlighed, hvilket alt kræver den største Agtsomhed i Optræden og nødvendiggør andre Midler til Farens Imødegaaelse end Modangrebet. Blandt disse Midler nævnes Drejning af de angrebne Skibe mod eller fra Torpedoerne.

Om den første Manøvre siger Admiralen, at det i Hovedsagen gælder om at bestemme Øjeblikket naar Torpedoerne affyres, om den anden, at Formaålet er at fjerne Skibene saalangt at Torpedoerne ikke naar dem, opnaaes dette ikke, vil Skibene dog altid være i en heldig Stilling for ved Manøvre at undgaa Torpedoerne, dersom disse kan ses. Imod Manøvren taler, at den fjerner Linien fra den fjendtlige. Admiralen fortsætter:

Det var min Hensigt under en Flaadekamp at anvende en af disse Manøvrer skulde Destroyerangreb finde Sted under Omstændigheder, som forhindrede et effectivt Modangreb af vore egne lette Styrker. Det var bestemt at udføre begge Manøvrer underdivisionsvis, da et Drej med Divisioner à 4 Skibe vilde forhale Manøvrems Fuldførelse i for høj Grad.

»Grand Fleet« Ordrene indeholder en stor Del Direktiver og Overvejelser, der tog Sigte paa Torpedoangreb under en Flaadekamp, særligt de lette Krydsere og Destroyernes Optræden. Der foreholdtes, Nødvendighed af tidligt Torpedoangreb mod Fjenden, øjeblikkelig Imødegaaelse af fjendtlige Torpedoangreb, Fordelen ved et tidligt Angreb, der ikke alene vilde virke til at stoppe et fjendtligt Angreb, men ogsaa placere os i den bedste Position til at imødegaa et saadant.

De lette Krydsere og Destroyernes Placering under Kamp bestemtes saa de kunde være i den bedste Position for ovennævnte to Opgaver, hvilket vilde sige i Téten af Flaaden. Som Parade mod et 16 Stregers Drej af Fjendens Skibe eller Udvikling i modsat Retning af den antagne, stationeredes 1 à 2 Flotiller afhængig af det disponible Antal og en let Krydeser Eskadre i Queuen.

Admiralen fortsætter derpaa: Den tyske Flaades sandsynlige Taktik havde været Genstand for næsten daglig Overvejelse, og alle vore Erfaringer og Tanker førte til samme Antagelse, nemlig at en retirerende Taktik kombineret med Destroyerangreb vilde blive optaget af dem. Der var mange Grunde for denne Antagelse, nogle af dem var følgende:

1. Ved enhver Lejlighed hvor tyske Skibe var truffet, havde de øjeblikkeligt trukket sig tilbage mod deres Basis.

2. De taktiske Fordele ved en saadan Bevægelse var øjensynlige og kan nævnes saaledes:
 - a. den retirerende Flaade placerer sig i en fordelagtig Stilling med Hensyn til Torpedoangreb paa den forfølgende. Den retirerende Flaade borteliminerer ogsaa i høj Grad Faren ved Torpedoangreb fra den forfølgende.
 - b. Lejlighed bydes den retirerende til at trække Forfølgeren over et Minefelt eller en Undervandsbaadsfælde.
 - c. Smoke screen kan med Virkning anvendes mod den forfølgende Flaades Ildledersobservation.
 - d. Moralske Hensyn vil tvinge den stærkere Flaade til at følge den svagere og spille den i Hænderne paa denne.

Englænderne var saa sikre paa, at Tyskerne vilde optage en retirerende Taktik, at i alle Øvelser under Krigen den Styrke, der repræsenterede Tyskerne, optraadte saaledes, og den bedste Fremgangsmaade for den engelske Flaade under de Forhold diskuteredes stadigt.

Da Flaaderne derfor mødes d. 31. Maj 1916 er Admiral Jellicoes Tanke med den Taktik han vælger til en vis Grad bestemt af Ønsket om, at komme mellem Fjenden og hans Basis, idet det gaaes ud fra, at han vil søge at naa denne ad den korteste Vej gennem Horns Rev Kanalen.

Under Slagets Gang tvinger den tyske Flaade, ved stadig at dreje af, den engelske til at følge efter, saa Flaaden bevæger sig paa to Cirkelbuer, Tyskerne paa den inderste*) med det Resultat, at den Overlapning af den fjendtlige Linie, Englændernes numeriske Overlegenhed skulde give dem, og den dermed forbundne Fordel

*) Adm. J.s ukorrekte Opfattelse af Forholdene.

af Kraftkoncentration opløves, ja Tyskerne kommer endog i en gunstig farlig Position for Torpedoangreb. Denne Fordel forøges ved ringe Sigbarhed, der gør det vanskeligt at se angribende Flotiller, før de er paa nært Hold.

»Da det første Angreb af tyske Destroyere fandt Sted, og den første af Fjendens Flotiller, der saaes nærme sig 30° foran for tværs af Iron Duke var inde paa 9000 yards, maatte det imødegaaes ved Drej mod eller fra. Vore egne Flotiller havde gjort al mulig Anstrengelse for at naa op til Téten, men de hyppige Drej til Styrbord og Kampkrydsernes Passage forbi Kampflaadens Bov, havde forsinket Bevægelsen, og det stod klart, at hverken de eller de lette Krydsere kunde forhindre Angrebet i at udvikle sig.

Øjeblikket for Affyringen af Torpedoerne kunde ikke bestemmes med tilstrækkelig Nøjagtighed til at dreje mod, derfor drejede Kampflaaden fra underdivisionsvis».

Admiralen opdager ikke paa dette Tidspunkt, at den fjendtlige Linie samtidig med Destroyerangrebet drejer bort fra den engelske, saa Afstanden yderligere forøges, hvilket han gentager i Forbindelse med Destroyerangreb, hver Gang Englænderne kommer i Skud og saaledes stadig nægter Kamp. Naar der gaves Ordre til Drej af hele Linien og f. Eks. ikke kun til Centrum og Queuen, hvilken Bevægelse indeholdtes i Kamp Ordren, skyldtes det, at Destroyerne ligesaavel fra den nævnte Position kunde angribe Téten og yderligere syntes at gaa frem mod denne, desuden overlappede Centrum agterste Del af Téten og kunde ikke dreje uden denne ogsaa drejede. Dette skyldtes, at Linien endnu ikke var i orden efter sidste Divisionsdrej mod Fjenden. Efter Skibschefernes Rapporter krydsede mindst 20 Torpedoer Kamp-linien under Destroyerangrebet Kl. 7¹⁰ Em. trods Drejet. Største Delen af disse observeredes af Skibe af 1. og 5. Kamp-Eskadre; men en vides at have krydset Linien

foran Iron Duke og mindst 6 passerede 4. lette Krydser-Eskadres Kølvan, der gik i Angreb mod de fjendtlige Flotiller.

Under Forhold hvor en lang Linie af Skibe optræder, er der altid Fare for, at Torpedotrudsel mod Skibene i Queuen forglemmes eller forringes af Skibene i Têten, idet de forglemmer, hvor farlig Torpedoskud fra Skibe eller Destroyere tværs maa være for Skibe langt tilbage, selvom de selv er udenfor Faren.

De Hovedforandringer, der straks efter Jyllandsslaget foretoges i Kampordren, bestod først og fremmest i at understrege yderligere Nødvendigheden af Eskadrefernes selvstændige Optræden, et Forhold, der allerede tidligere var lagt stærk Vægt paa; ligeledes i yderligere Direktiver for Imødegaaelse af Torpedoangreb, hvadenten dette foregik fra Kampskibe eller Destroyere.

Et større Memorandum, der netop var udarbejdet af Staben over dette Emne, men ikke udsendt før Slaget — det var dateret d. 27. Maj — suppleredes med de deri indvundne Erfaringer, før det udsendtes.

Admiralen slutter trods alt Reflektionerne over Torpedoenes Indvirken paa Taktikken med at udtale: »De tyske Angreb ved Jylland havde ingen stor Virkning, og deres Betydning maa ikke overdrives. Den engelske Kampflaades Drej forøgede Afstanden c. 1750 yards; men det var ikke dette Drej, der forvoldte Vanskeligheden i at holde Føling med Fjenden, dette skyldtes, at den tyske Flaade gjorde et meget stort Drej mod West dækket af smoke screen i det Øjeblik det første Destroyerangreb sattes ind. Hverken vore Kampkrydsere foran Têten — der ikke drejede paa den Tid, da det ikke var nødvendigt for dem — eller Kampflaaden var istand til at faa Føling før 8²⁰ Em. grundet paa Fjendens Retraite.

ad 2.

I Slaget deltager paa engelsk Side de to taktiske Enheder, Kampflaaden under Admiral Jellicoe, Kampkrydserflaaden under Viceadmiral Beatty.

Kampflaaden er fulgt af følgende Destroyerflotiller: 4., 11. og 12. (heri Destroyere af 1. og 13. Flotille og 2 af Harwichstyrken) ialt 53 formeret i 3 Flotiller med Destroyerne »Tipperary« og »Broke« som Ledere af 4. Flotille, let Krydser »Castor« for 11. og Destroyeren »Faulkner« for 12. Flotille. 4 Destroyere er attachedet 3. Kamp-Krydser Eskadre, 1 Flaadeflagskib og 6 fremskudte Krydsere. Til Kampkrydserflaaden hører 13. Flotille, 10 Destroyere ledet af let Krydser »Champion«, 6 Destroyere af Harwichstyrken (9. og 10. Flotille) samt 1. Flotille 9 Destroyere ledet af let Krydser »Fearless«.

Paa tysk Side deltager Kampflaaden under Viceadmiral Scheer, Kampkrydserflaaden under Viceadmiral Hipper. Med Kampflaaden følger: I, III, V, og VII Destroyerflotiller ledet af let Krydser »Rostock« med Kampkrydserflaaden II, VI og IX Flotille med let Krydser »Regensburg« som Leder. Hver Flotille er ledet af en Destroyer og delt i 2 Halvflotiller à 5 Enheder, da 2. Halvflotille mangler, bliver den samlede Styrke 72, altsaa numerisk mindre end den engelske, men i Forhold til egen Styrke større.

Den tyske taktiske Flotilleinddeling fremhæver sig straks som mere fast og tiltalende end den engelske. De engelske Flotiller skulde egentlig tælle 20 Enheder, men optræder her ufuldstændige og under Slaget ses Underafdelingernes Antal højst forskelligt.

Marchsikring om Dagen.

Da Admiral Jellicoe d. 31. Maj 1916 med Kampflaaden staar SOi i Nordsøen, er den formeret som følger: 1.—6. Division à 4 Kampskibe paa Frontorden

Divisions Kølvaandsorden. 4., 11. og 12. Flotille umiddelbart foran Têten og i Flankerne spredt som Ubaads-screen. 3 miles forude 4. lette Krydser Eskadre. 16 miles forude 6 Krydsere paa Frontorden 6 miles indbyrdes Afstand hver fulgt af 1 Destroyer, 2 Krydsere er indskudt som Forbindelsesled til Grosset. 4 lette Krydsere er posteret i Flankerne og 20 miles forude gaar 3. Kampkrydsereskadre med 2 lette Krydsere og 4 Destroyere som screen. Hele Styrken gaar i Zig-Zag Kurs med 14 Knobs Retningsfart.

Admiral Beattys Kamp-Krydserflaade kommer vestfra paa 3 Kølvaandslinier. Flagskibet »Lion» med 1. Kamp-Krydser-Eskadre og »Champion» med 10 Destroyere af 13. Flotille som screen.

3 miles paa Styrbords Bov 2. Kamp-Krydser-Eskadre med de 6 Destroyere af Harwich-Styrken som screen.

5 miles forude om Bagbord 5. Kampskibs-Eskadre med Fearless og 9 Destroyere af 1. Flotille som screen. De tre lette Krydser-Eskadrer 1., 2. og 3. bestaaende henholdsvis 4, 3 og 4 Krydsere formeret som screen i en Halvcirkel 8 miles SSE for »Lion» med 5 miles indbyrdes Afstand. Et Moderskib for Flyvebaade og en Krydser var indskudt som Led mellem de østligste Skibe og »Lion».

Den tyske Flaade kommer op fra Helgolandsbugten Nord; langs Jyllandskysten, Admiral Hippers Styrke c. 50 miles foran Grosset. Kamp-Krydsernes Marchsikring ses af Skitse I.

Kampskibsflaaden gaar i Kølvaandsorden i Rækkefølgen III, I og II Eskadre, Admiral Scheer i Spidsen af I', Skibsafstanden er 700 m, Eskadreaafstand 3500. Destroyerne fordelt som screen om Eskadrerne, lette Krydsere omkring Grosset. Da Kampordenen dannes, er Eskadreaafstanden 1000 m, Skibsafstanden 500 m. Flotillerne samlet i Tête og Queuen i Ildlæ af Linien.

Da Føling opnaaes mellem Krydserstyrkerne, ind-

tager begge Kampformation. Paa engelsk Side danner 1. og 2. Kampkrydser-Eskadre Kølvaandsorden, 5. Kamp-Eskadre slutter senere op. De lette Krydsere og 13. Flotille samt de 6 Harwichbaade gaar frem i Tøten og 1. Flotille tager Station i Queuen. Admiral Hipper kalder sin Tøtestilling tilbage, svinger mod Englænderne til SOLig Kurs og 3⁴⁸ Em. aabnes Ilden paa c. 17,000 m's Afstand.



Skiltze 1.

Kl. c. 4¹⁰ rapporteres at Torpedoeer observeres passere, samtidig kommer 5. engelske Kampeskadre i Skud, dette giver Englænderne en betydelig Overlegenhed og Stillingen bliver kritisk for Tyskerne. Afstanden er 13,000 m til de engelske Krydsere, 18,000 m til 5. Kampeskadre. For at klare denne Situation gaar IX' tyske Flotille i Angreb. Admiral Scheer siger herom: Af Flotillerne befandt paa dette Tidspunkt kun IX sig i Angrebsstilling. Flotilleføreren i »Regensburg» og nogle Baade af II Flotille stod for Fuldkraft fremefter omtrent tværs af Admiral Hippers Flagskib. De lette Krydsere med Resten af Flotillerne var tvunget af 5. Kampeskadre drejet af mod Est og havde af den Grund, trods alle Anstrengelser, endnu ikke kunnet naae deres Post i Spidsen af Panserkrydserlinien. Flotilleføreren giver i Overensstemmelse med Forholdene IX Flotille Ordre til An-

greb. Føreren af denne har imidlertid paa eget Initiativ sat dette an. Samtidig gaar 12 engelske Destroyere af 9., 10. og 13. Flotille i Angreb, som det synes ligesom Tyskerne paa eget Initiativ.

Da IX Flotille er kommet ind paa 9500—8000 m's Afstand maa den afgive sine Skud, da Sammenstødet med de engelske Destroyere umiddelbart efter finder Sted.



Skitse 2.

Der affyres ialt 12 Torpedoer mod 5. Kamp Eskadre, der maa dreje af. Englænderne har ikke affyret Torpedoer før Sammenstødet; dette finder Sted og udkæmpes i hæftig Nærkamp, »Regensburg» med Destroyers af II Flotille naaer at gribe ind heri. Kampen varer ca. 10 Minutter, og Tyskerne mister herunder 2 Destroyere (se Skitse 2), hvorefter Styrkerne skilles.

De engelske Destroyere har ved Kampen tabt deres gunstige farlige Position, hvorved det efterfølgende Angreb bliver mindre effektivt. 3 engelske Destroyere, Lederen »Nestor» med »Nomad» og »Nicator» lykkes det at føre Angrebet ind og tvinge de tyske Kampkrydsere til at dreje af. »Nomad» beskadiges dog forinden Skudafstand naaes og maa dreje af, de to øvrige afskyder 2

Torpedoer hver under heftig Ild paa 6500—5500 m, de forandre nu Kurs og befinder sig kort efter tæt inde paa den tyske Linie, der har drejet 16 Streger, de angriber og afskyder hver 1 Torpedo paa c. 2700 m mod Skib Nr. 2 i Linien, »Seydlitz«, der rammes af 1 Torpedo, men dog kan holde sin Plads. »Nestor« beskades nu saa stærkt af Ild fra »Regensburg«, at den forbliver liggende stoppet imellem Linierne. Senere sænkes den af den tyske Kampflaade under dennes Passage, men har først sendt den sine sidste Torpedoer. »Nomad« fik samme Skæbne. Kun »Nicator« kom tilbage. Af de øvrige engelske Destroyere kom 3 til Skud paa Kampkrydserlinien i 6500 m's Afstand, 2 paa Kampflaaden, der nu kom op. Tyskerne opnaar ved Angrebet, at den fjendtlige Ild grundet paa Skibenes Drej midlertidig standser, hvoraf de benytter sig til det 16 Stregers Drej for at sætte sig i Tæten af det opkommende Gros.

Da Admiral Beatty 4³⁸ Em. observerer den tyske Kampflaade drejer han sin Linie nordi, »Fearless« med 1. Flotille gaar foran Kampkrydserne »Champion« med de øvrige Destroyere slutter sig til 5. Kampeskadre.

Under de engelske Skibes Drej nordi maskere Krydserne en Tid 5. Kampeskadre. Den 11. tyske Halvflotille benytter sig heraf til at gaa i Angreb, men opnaar intet Resultat.

Ved Destroyerangrebene opnaar begge Parter at tvinge Modstanderen til at dreje af, hvorved hans Ild midlertidigt standser eller svækkes. De fjendtlige Destroyerangreb afværger ligeledes ved Modangrebene og gesidig mister hver af Parterne 2 Baade. Kun Englænderne kan opvise Torpedotræffere, idet »Seydlitz« rammes og en af de tyske Destroyere sænkes ved en Torpedo. Englændernes Angreb har været bedst gennemført, selv om Baadene spredes, idet det kom ind paa nogenlunde rimelig Skudafstand, hvilket de tyske

Skibes Drej ganske vist bidragede til, men det skyldes i Hovedsagen deres artilleristiske Overlegenhed, der stopper de tyske Baades Fremstød, ligeledes at de gennemgaaende er overlegne i Fart. Kampen viser Dagtorpedobaadsangrebets store Betydning. Herigennem lykkes det Admiral Hipper at løsgøre sig fra den vanskelige Stilling, han var kommet i ved 5. engelske Kampflaades Indgriben i Kampen.

Modangrebets Fortrinlighed ses, herved tvinges Parterne til Affyring af Torpedoer paa lang Afstand. Den gunstige Angrebsstilling tabes ved Opholdet Sammenstødet forårsager. Eventuelt standses Angrebet helt, fjendtlige Baade ødelægges og en Lejlighed til Angreb mod Fjendens Linie tilbyder sig.

Drejet til Undgaaelse af Torpedoer viser sig at kunne anvendes med stort Held, idet Torpedoernes Kølvan under nogenlunde gunstige Forhold kan observeres, men viser samtidig sin uheldige Side ved midlertidig at standse egen Skydning.

Det er værd at bemærke den Nytte Skibe kan have af at blive underrettet pr. Signal eller Radio af Destroyere, der er i Kontakt med Fjenden, om at Torpedoer er observeret passere mod dem.

Med Hensyn til Flotillernes Placering fremgaar, at det er absolut nødvendigt, at disse er paa Plads ved eller foran Téten, for at være klar til Angreb eller Modangreb, ligeledes maa en Flotille være anbragt i Queuen i Tilfældet af et samtidigt 16 Stregers Drej.

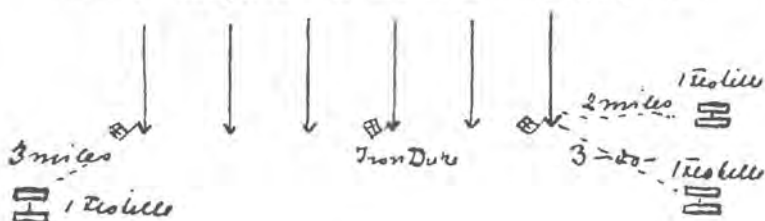
Sandsynligheden for at møde Modangreb gør det særlig ønskeligt, at Flotillerne føres frem af en let Krydser.

Ved denne Taktik bortillimineres ogsaa den Fristelse til at ville forstærke Baadenes Artilleri en Kamp som den skildrede kunde forlede til at falde for.

Hovedflaaderne har imidlertid nu opnaaet saa stærk Føling, at Kampordenen maa dannes. 6⁰⁸ Em. giver Ad-

miral Jellicoe derfor Signal til sine Destroyere: indtag Position Nr. 1 for Kamp som vist paa Skitze Nr. 3.

Umiddelbart efter gives imidlertid Signal til Flaaden om Formering af Kampordenen Kølvanndslineie paa Bagbords Fløjdivision. Følgelig naaer Flotillerne ikke at indtage den først beordrede Plads, men maa søge at naa Pladsen i Kølvanndsformationen, d. v. s. 2 Flotiller 3 miles foran Téten noget paa den engagerede Side, 1 Flotille i Queuen. Den tyske Kampflaade havde allerede 3³⁶ Em. formeret Kampordenen og har altsaa haft rigelig Tid til



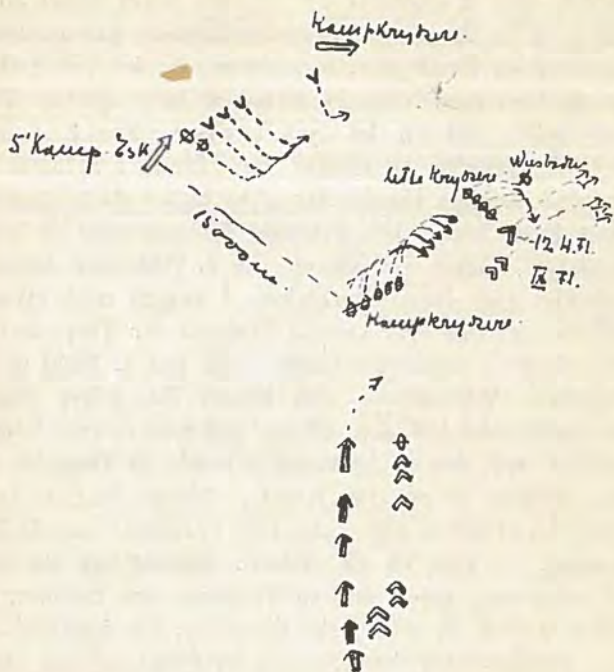
Skitze 3.

at komme i Orden. Flotillernes Placering ses af Skitze 4, der samtidig viser Torpedoangrebene under Krydserkampenes sidste Del.

Med Admiral Hippers Krydsere noget foran Téten følger den nu efter Admiral Beatty nordi mod den engelske Kampflaade. Admiral Beatty benytter sin overlegne Fart til at bestemme Afstanden og efterhaanden drejes til N-NE.lig Kurs indtil den engelske Kampflaade 5⁵⁶ kommer i Sigte, da Kursen forandres til E og med yderste Fart søges nordenom den tyske Tête.

Admiral Jellicoe har imidlertid Kl. 4 Em. afsendt 3. Kampkrydser-Eskadre under Kontreadmiral Hood til Forstærkning, og Kl. c. 6 Em. opdager denne, der er dækket af 4 Destroyere og 2 lette Krydsere i Flanken, paa Styrbords Bov 3 lette tyske Krydsere. Ilden aabnes paa 10,000 m og der drejes vesti for at understøtte den lette Krydser »Chester«, der ligger i Flanken og bliver

heftig beskudt. For at unddrage sig den overlegne engelske Ild afskyder de tyske Krydsere Torpedoer, hvoraf 5 passerer tæt, 1 af dem ovenikøbet under et af de engelske Skibe, der alle maa dreje og midlertidig stoppe



Skitze 4.

deres Ild, hvoraf Tyskerne benytter sig til at dreje af under Udvikling af kunstig Taage, den engelske Ild genoptages imidlertid, og trods Taagen faar Krydserne »Pillau» og »Wiesbaden» svære Træffere, den sidste havarerer saa stærkt, at den bliver liggende stoppet mellem Linierne i heftig Ild. For at bringe den Hjælp gik nu 12. og 9. Halvflotiller frem til Angreb, mens samtidig 4 nye tyske Krydsere greb ind. Destroyerne opgiver at have ført Angrebet ind til 6000 m og der under

gunstige Forhold afskudt Torpedoen uden dog at kunne observere Resultatet. Fra engelsk Side gik de 4 Destroyere i Angreb, de stødte sammen med de tyske angribende Destroyere og anførte at have afværget Angrebet, men 2 »Acasta» og »Shark» bliver svært medtaget, og da de under Tilbageløbet stødte paa nye tyske Krydsere og Destroyere, torpederes »Shark» ved 2 Skud fra en Destroyer. »Shark» menes at have opnaaet Torpedotræffer paa en let tysk Krydser. Fra 3. Kampkrydser Eskadre observeres nu »Lion» i Spidsen for Admiral Beattys Flaade, der giver Signal til at formere Linie foran denne 6¹⁶, hvorefter Kampen med de tyske Krydsere blusser heftigt op paa c. 9000 m's Afstand, herunder gaar Jageren »Onslow» i Angreb mod »Wiesbaden», der lige er i gunstig Position for Torpedoskud paa »Lion». »Onslow» kommer ind paa c. 3000 m og engagerer »Wiesbaden» med Kanon Ild, bliver stærkt medtaget, men kan dog derefter gaa mod en tysk Kampkrydser, som den netop naaer at sende en Torpedo, før den rammes af en svær Granat. Chefen tror, at hans Ordre til at affyre alle Torpedoen er udført, men da han opdager, at kun en er afskudt, nærmer han sig igen »Wiesbaden», giver den en Torpedo, som rammer, og affyre Resten, 2, mod tyske Slagskibe, der kommer op.

»Onslow» var herefter saa havareret, at den stoppede, men toges senere paa Slæb af en anden Destroyer og naaede hjem. Foruden »Onslow»s Angreb under denne Del af Krydserkampen gik 3 lette engelske Krydsereskadre i Angreb med Torpedoen paa de tyske Kampkrydsere, 2 af dem affyrede Torpedoen mod det ledende Skib »Lützow», som blev truffet og maatte gaa ud af Linien. Resultatet af hele Krydserensammenstødet blev, at de tyske Skibe drejede af og trak sig tilbage mod Kampflaadens Tête, der allerede var indviklet i Kamp med Admiral Jellicoes Flaade. Denne laa under Deployering fra 6¹⁰—6³⁸ agten for Admiral Beattys Styrke og

dannede en Bue om den tyske Tête; havde i Virkeligheden opnaaet den eftertragtede »crossing the Position«. Admiral Scheer indsaa den farlige Stilling, der yderligere var betænkelig ved, at Belysningen var i Englændernes Favør og gav sine Skibe Ordre til samtidigt 16 Stregers Drej, idet han ansaa det for ruinerende, at bøje af indenfor den engelske Bue og optage løbende Fægtning paa parallele eller concentriske Linier. Desuden opnaaede han at skaffe sine betrængte Krydsere Plads til at dreje af mod Syd og yderligere kunde hans Flotiller, der laa i Ildlæ af Hovedstyrken, nu støde frit frem mod Nord ind i den engelske Flaade. Under Flaadens Drej var allerede 3 Baade gaaet i Angreb, andre, der ligeledes var gaaet frem, blev imidlertid kaldt tilbage, idet Flotillelederen ved at bemærke, at Englændernes Ild ophørte, antog, at de var drejet af. Største Delen af Destroyerne var imidlertid ikke i Stand til Angreb, 2, IX og VI kom saaledes netop tilbage fra deres Engagement med Hoods Eskadre, andre forhindrede af Flaadens Manøvre. En Del gik dog frem efter Drejet og affyrede Torpedoer paa lang Afstand, heraf traf en »Malborough«, som dog kunde holde sin Plads i Linien. — Under den tyske Linies Vending lagde Destroyerne Røgskjul mellem den og den engelske Linie, hvilket dels bragte Ilden til at standse, dels skjulte Manøveren for Englænderne. Admiral Scheer frigjorde sig altsaa herved for det engelske Greb, men da han ikke mente dette var opnaaet i saa stor Udstrækning, den Handlefrihed han ønskede krævede, besluttede han, efter i c. 15 Minutter at have holdt Vest i, at dreje til Ost igen og rette et kraftigt Stød ind i det engelske Centrum. Panserkrydserne faar derfor Ordre til med yderstre Kraft at angribe Fjendens Tête, alle Flotiller til at gaa i Angreb og 6⁵⁵ drejer samtlige Kampskibe 16 Streger til Styrbord. —.—.—

Foruden et almindeligt Angreb ønskede Admiral

Scheer ogsaa at bringe »Wiesbaden«, der stadig laa lammet i den fjendtlige Ild, Hjælp, ligesom Destroyere sendtes frem for at bjerge Besætningen. Disse kom under Forsøget herpaa under saa stærk Beskydning, at det maatte opgives, 2 af dem saa, da de drejede af, dog Lejlighed til hver at afskyde 2 Torpedoer mod »Queen Elizabeth«.

Da Flaaderne nu atter kommer i Sigte, aabnes Ilden med største Heflighed. Englænderne har atter Fordelen af »crossing the T« Positionen og desuden af Belysningen. Deres Ild koncentrerer derfor om de tyske Kampkrydsere og Tête-Kampskibe, der lider stærkt, men med største Tapperhed holder paa og herved hjælper Flotillerne frem og muliggør deres Angreb.

Flotillerne laa paa Styrbords Side af Linien, VI og IX ved Kampkrydserne. Disse angriber først og følges af III og V Flotille fra Grosset. II Flotille holdes tilbage, idet Flotillelederen ikke vil lade den gaa frem efter de andres Fremstød, som Modstanderen muligvis er bøjjet af for, hvilket vilde være at lade den støde frem i det tomme. I Halvflotille og enkelte andre Baade var optaget med at dække den havarerede »Lützow«. VII Flotille laa i Queuen og havde ikke Lejlighed til Angreb. Idet VI og IX Flotille gaar frem, trækker de Ilden, der var rettet mod Panserkrydserne paa sig, de gaar frem mod det engelske Centrum og naaer ind paa 7000 m, hvor de afgiver deres Torpedoskud under gunstige Forhold. Kun en Baad, S 35, sænkes ved Artilleriild, alle de øvrige vender tilbage og lægger herunder Røgskjul mellem Linierne. Angrebet observeres 7¹⁰ fra den engelske Linie. De engelske Flotiller og lette Krydser er imidlertid ikke paa Plads endnu i Têten, saa det kan imødegaaes, der maa derfor drejes for det, og 7²³ drejes 2 Streger af Underdivisionsvis, kort Tid efter atter 2 Streger, da det første Drej ikke skønnes tilstrækkeligt. Resultatet af Angrebet er, at over 20 Tor-

pedoer passerer den engelske Linie; største Delen Skibene af 1. og 5. Kampeskadre, der laa i Queuen. Alle Torpedoerne, der først naaede Skibene i Slutningen af deres Bane og som Følge deraf gik langsomt, blev undgaaet af de engelske Skibe ved Manøvrering. c. 10 Minutter efter VI og IX Flotille gaar III og V frem, men nu er de engelske 4. og 11. Flotiller og 4. lette Krydsereskadre naaede op, og disse beordres til Modangreb. Tyskerne sløder sammen med dem og kommer ikke i Skud paa de engelske Kampskibe; men afskyder Torpedoer mod de angribende lette Krydsere, saaledes 4 mod Krydseren »Calliope» og 2 passerer Krydseren »Caroline». 2 tyske Destroyere sænkes, og Krydseren »Calliope» fortsætter ind paa Torpedoskuds Afstand af de tyske Kampskibe, mod hvilke den afgiver 1 Skud. De engelske Destroyere kommer under kraftig Ild fra de tyske Kampskibe, og 3 sænkes. Foruden de nævnte Styrker greb 4 Baade af 12. Flotille ind i Kampen. Admiral Scheer mener nu i tilstrækkelig Grad at have naaet sit Maal, Løsgørelse af den engelske Omklamring, og for 3 Gang drejer han 16 Streger 7¹⁷ Em. til vestlig Kurs. Hermed kan Dagkampen i Hovedsagen regnes at være Slut, og begge Flaader formerede Marchorden for Natten.

Resultatet af Destroyerangrebene under Hovedkampafsnittet kan i Hovedsagen resumeres som følger:

1. Angreb.

Admiral Hoods 4 Destroyere opnaaer Træffer mod en let Krydser. 4. lette Krydser-Eskadre opnaaer Træffer paa »Lützow».

Tyskerne torpedere Destroyeren »Shark», opnaaer Træffer paa »Malborough».

Begge Parter afbøder hinandens Angreb. De tyske Krydsere kan atter i Læ af Torpedobaadsangrebet og Røgskjul undrage sig Fjenden, dreje af og falde tilbage

paa Grosset, der ligeledes drager Fordel af Røgskjul, til sit første 16 Stregers Drej.

2. Angreb.

Tyskerne opnaar ingen Træffere, mister 3 Destroyere, tvinger Fjenden til at dreje og indstille Ilden, udfører det 3. 16 Stregers Drej og unddrager sig Fjendens Omklamring i en yderst kritisk Situation.

Dagtorpedobaadsangrebene er hermed Slut, deres store Indflydelse paa Taktikken er øjensynlig. Takket være dem har Tyskerne ikke alene holdt sig Englænderne fra Livet, men Admiral Scheer skylder trods Krydsernes tapre Indsats sikkert sine Destroyere, at han nogensinde kom hjem, ligesom Admiral Hipper i Krydserkampens første Del ved Destroyerangrebet frigjorde sig for den overlegne engelske Ild. Admiral Jellicoes for sene Deployering, hvorved Flotillerne ikke bliver placerede, gør, at disse ikke er klare til offensiv Anvendelse. Hvorvidt Destroyerangreb fra den overlegnes Side vil være formaalstjenligt vil meget afhænge af Omstændighederne, da det altid vil genere Skydningen, at Flotillerne passere mellem Linierne paa Grund af Røgdannelsen. Baade Admiral Beattys og tildels ogsaa Hoods Flotiller gaar dog trods artilleristisk Overlegenhed i Angreb for at udnytte en gunstig Chance. Disse Angreb faar ihvertfald deres Berettigelse derved, at de ogsaa kommer til at virke rettidigt som Modangreb.

Imødegaaelse af Destroyerangreb kan ske paa 3 Maader:

1. Modangreb.
2. Beskydning.
3. Drej til eller fra.

Efter Erfaringerne fra Jyllandsslaget viser de to første sig ikke at være tilstrækkelige. Drejet maa trods den store Anke, der hæfter ved det, at forstyrre Ildledel-

sen, muligvis ophæve Kontakten med Fjenden, tages til Hjælp og Spørgsmaalet bliver da, til eller fra.

Tyskerne har ved hele den offensive Aand, de mentes besjælede af, øvet en betydelig moralsk Indflydelse paa deres Modstandere. Admiral Jellicoe har ligesaa Kampordenens Formering i høj Grad ladet sig paavirke af Udsigterne til Destroyerangreb, ligesom hans Marchorden var bestemt af Frygten for U-baadsangreb og langt fra nærmede sig Idealet at være lig Kampordenen.

Han nævner Faren ved Destroyerangreb som en af Grundene til den omdisputerede Formering paa venstre Fløj, ligesom han senere taber Følingen med Fjenden ved at dreje af for Angrebene.

Admiralen overvurderer ligeledes betydeligt den praktiske Træffesandsynlighed samt Antallet af fjendtlige Destroyere.

Han synes i Hovedsagen at have størst Tillid til Drejet fra, uden at omtale de store Vanskeligheder dette foraarsager Ildledelsen. Sine Betragtninger slutter han med at advare mod at overvurdere Dagtorpedobaadsangrebets Betydning i Fremtiden, og sige, at de tyske Angreb ingen større Virkning havde. Dømmes dette efter opnaaede Træffere, er det rigtigt; men tages Indflydelsen paa den engelske Kampflaades Evolutioner, hvoraf Artillerikampene i højeste Grad afhang, i Betragtning, er det vanskeligt at være enig med Admiralen, hvis Landsmand Commander Carlyon-Bellairs resumerer Slaget i, at 27 engelske Dreadnoughts 2 Gange blev drevet ud af Kampen af 11 tyske Destroyere.

Capitaine de Corvette E. Richard siger herom og om Adm. J.s Dispositioner i la Revue maritime for Juli og August d. A.: »Trods den engelske Linies Drej fra, passerede c. 20 Torpedoeer Linien; men alle dennes Queue og alle blev undgaaet ved dygtige Manøvre af Skibscheferne; men siger R., kunde disse smukke Manøvre ikke ligesaa godt have været anvendt til at vise

Stævnen mod Torpedoen, da det ikke er bevist, at det er vanskeligere at dreje klar af en Torpedo, der kommer forfra end af en, der kommer agterfra. Lord Jellicoe lykønsker sig til det heldige Resultat af sit Drej fra paa en Maade, der tydeligt viser, at Omsorgen for at undgaae de tyske Torpedoen momentvis fik ham til at glemme sit Maal, at slaa Fjenden. »Heldigvis« I skriver han, takket være Drejet fra, var Torpedoen øjensynlig ved Udløbet af deres Bane og løb følgelig ikke med fuld Fart. Jeg tvivler imidlertid paa, at den udviste Manøvedygtighed havde frelst adskillige Skibe for Torpedering, havde Afstanden været mindre. . . . R. bemærker hertil, at Torpedoen vel taber i Fart; men dog ikke saameget, at Forholdet forandres væsentligt, og til Adm. J.s Udtalelse, at Drejet kun forøger Afstanden til Fjenden 1600 m, at en endnu mindre Fjernelse er en Ulykke, naar den tillader Fjenden at undslippe. Til Adm. J.s Undskyldning for ikke at have udført Drejet mod, at han da mener, Affyringsøjeblikket af Torpedoen nøjagtig maa kendes, og hans Grunde for ikke at have indskrænket Drejet til en Del af Linien svare R.: I Virkeligheden er Torpedoenes Bane oftest vinkelret paa den angrebne Linie, først fordi Torpedobaadene har en meget menneskelig Tendens til at skyde paa længst mulige Afstand og dernæst, selvom de skyder under Maximumsrækningen, kan de altid risikere, at Modstanderen drejer af. Ud fra denne Antagelse er de to Manøvrer absolut lige gode, hvilket Tidspunkt Torpedoen end bliver affyret paa, medmindre man er i det sjældne Tilfælde ved at dreje af at kunne være sikker paa at bringe hele Linien udenfor Rækkevidde, hvilket vil fordrø nøjagtigt Kendskab til Skudafstand og Fart; men at bestemme Skudøjeblikket vil saa godt som altid være umulig. Mod Adm. J.s Begrundelse af hele Liniens Drej anføres: Vi maa kende to Elementer for at udtale os herom. Maximumsrækningen og Hastigheden af de tyske Destroyeres

Torpedoer. I den Position, Adm. J. angiver, befandt Destroyerne sig 7000 m vinkelret af den engelske Linies Retning, omtrent paa Højde med «King George V». De kunde altsaa kun naae denne, hvis deres Torpedoer havde en betydelig større Rækning end 7000 m, hvilket syntes usandsynligt. I Praksis maatte Destroyerne afskyde deres Torpedoer vinkelret paa den engelske Linie og kunde under disse Forhold kun ramme de agterste Skibe i Centrumeskadren. Vi ved, at i Virkeligheden naaede deres Torpedoer kun Arrièregarderen. R. slutter med at udtale, at ved Drejet fra forskærtsede Adm. J. den sidste Chance, Skæbnen bød ham. Og til J.s tidligere nævnte Bemærkninger om Betydningen af Destroyerangrebene siger R.: Den materielle Skade var Nul, den moralske Virkning enorm. Det Indtryk, de gjorde paa den britiske Overkommando, frelste den tyske Flaade fra den visse Ødelæggelse.

Admiral Scheer ofre ikke Spørgsmaalet mange Ord, og for hans Flaade synes Torpedoangrebet en Selvfølge sideordnet med Artilleriild. Paa begge Sider er Flotillelederne dog fuldtud klare over Maaden de skal optræde paa og handler med beundringsværdig Selvstændighed. Admiral Jellicoe finder dog Lejlighed til yderligere at indskærpe Betydningen af selvstændig Optræden, at hans egne Flotiller anvendte en hel Time af Kampen for at naa deres Pladser, skyldes hans egen Ordre. Tiden skulde synes at kunne have været bedre anvendt f. Eks. til et Angreb som Dækning af en Deployering paa højre Fløj. Som en meget stor Anke mod Anvendelsen af Flotillerne til Angreb om Dagen er anført, at det altid under almindelige Forhold bliver de samme, der skal optræde den kommende Nat, og man maa regne med, at de baade kommer svækkede ud af Kampen og med en stor Del af Torpedoenne bortskudte. Hertil er kun at sige, at i en Dagkamp maa det være Flaadeførerens 1. Opgave at stræbe mod, at der ingen fjendtlige Skibe

er tilbage ved Mørkets Frembrud, ligesom det synes, at Torpedobaadenes Chancer om Dagen under de nye Forhold i mange Tilfælde vil være større end om Natten. Naar den effective Virkning af Angrebene har været ringe, skyldes det for en Del Skibenes Manøvre, Drej o. s. v. under Forhold, hvor Torpedoernes Kølvand ikke kan observeres, deres Fart er stor og Afstanden kortere vil Resultatet selvfølgelig blive bedre. Tabene af angribende Destroyere, selv under heftig Ild, er imidlertid forbavsende ringe, og kan kun opmuntre til at gaa videre i det nye Spor. Selve Torpedoernes Minevirkning mod Kampskibene er ringe, en Torpedotræffer vil sjældent være tilstrækkelig til at tvinge et Skib udaf Linien, end-sige sænke det. Man vil forbavses ved at se Destroyere gaa frem under Dagangrebene og ikke affyre alle deres Torpedoer, naar de kommer i Skud; men med en lang Dag foran sig og Natten ivente, vil dette ikke være rigtigt, med mindre Chancen for Træfning er stor eller Udsigten til at komme helskindet tilbage yderst ringe, hvilket under Jyllandsslaget sjældent er Tilfældet. Foruden til Angreb viser Destroyerne sig værdifulde til Dannelse af Røgskjul, hvad Tyskerne som nævnt gentagende Gange benytter sig af til at unddrage sig Beskydning og skjule Manøvrer.

Som almindelige Regler for fremtidig Taktik skulde af Krigserfaringerne fremgaa:

Enhver Afdeling større Skibe skal altid være ledsaget af Destroyere i Besiddelse af tilstrækkelig Sedygtighed og Brændselsbeholdning til at kunne følge dem og holde Søen om muligt saalænge som de. Admiral Jellicoe beklager sig Gang paa Gang over, at Destroyerne maa sendes i Havn for at fylde Kul og Olie, og derved enten tvinger hele Flaaden til ogsaa at gaa i Havn eller blotter den i en betænkelig Grad.

Om Dagen under March anvendes Destroyerne som Sikring mod Ubaade spredt Flotillevis vifteformig foran Tøten.

I Kampformation-Kølvandsorden stationeres Flotillerne i Téten og mindst en i Queuen.

Under Kamp. Flotilleføreren har størst mulig Frihed til at handle selvstændigt. Enhver gunstig Lejlighed til Angreb udnyttes. Fjendtlige Angreb imødegaaes straks af de Flotiller, der ligger bedst herfor, ethver Modangreb kombineres med Angreb. Røgskjul dannes for egne Skibe efter Ordre eller paa eget Initiativ, hvis det skønnes nødvendigt.

Angrebene føres saa forligt ind mod den fjendtlige Linie som muligt, og der gaaes saa langt ind, den fjendtlige Ild paa nogen Maade tillader, eller til angribende fjendtlige Destroyere mødes, de første Torpedoen affyres da mod den fjendtlige Linie, og under Kamp med Destroyerne søges Angrebet presset længere ind. Retraitten maa foregaa i gunstigste Retning sædvanligvis agterefter mod egen Linie, og med Henblik paa hurtigst muligt atter at kunne indtage Angrebspositionen i Téten, herunder anvendes eventuelt Røgskjul for egen Skyld, ønsker egen Linie ogsaa Røgskjul, maa Retraiteretning bestemmes heraf.

Destroyerangrebet mod en Flaade maa, som det ogsaa skete i Jyllandsslaget, eventuelt føres frem af Krydsere. Admiral Scheer udtaler da ogsaa herom ved Angrebet 7¹⁰ Em., at takket være Kampkrydsernes tapre Indsats lykkes det Flotillerne at komme frem.

Som allerede nævnt bestaar de taktiske Modtræk mod Torpedoangrebet i Modangreb, Drej og Beskydning. Heraf maa Drejet siges at være meget uheldigt, grundet paa de Forstyrrelser, det foraarsager i Skydningen, og da det samtidigt tildels beroer paa Held, at Torpedoen derved undgaaes, skulde det synes rimeligt, at man saa lidt som muligt anvendte dette Middel, og ihvertfald kun Divisions- eller Skibsvis; men løb Risikoen for Torpedotræffere, saa meget mere som Skibene allerede i nogen Grad er torpedosikre og Teknikken yderligere vil perfectio-

ner dem i den Retning, saa Artilleriild og Torpedobeskydning i Fremtiden kan betragtes under samme Synsvinkel.

Til Slut skal understreges, at Taktikken trods alle nye Vaaben, der midlertidigt kan forvirre, stadig følger de gamle Hovedlinier. Det der maa til for at sejre er, at man udelukkende har Sejren som Maal. I sine strategiske Overvejelser og Dispositioner kan og skal Flaadeføreren tage alle Hensyn i Betragtning, saasom Bevaring af egen Kraft til Forsvar, Samarbejde med Hær o. s. v. I sin Taktik maa han, hvis han har Chancen, kun tænke paa ét, Fjendens Ødelæggelse, og sætte alt ind herpaa, kan han ikke det, fordi hans Styrker ikke er concentrerede, ja da har allerede hans Strategi været forfejlet.

Dette, for hvis Rigtighed Historien Gang paa Gang har ført Beviset, er imidlertid forbavsende lidt anerkendt, maaske fordi det synes for enkelt. For Admiral Jellicoe var Mødet i Skagerak først en strategisk Sejr, idet han havde hele sin overlegne Styrke concentreret mod en svagere Modstander, der blev overrasket, idet dens Maal var at overfalde en mindre Del af den engelske Flaade og ødelægge den. I Stedet for løb den lige i Armene paa den engelske Kampflaade. Dernæst opnaaede han ved sine Manøvrer trods alt en enestaaende gunstig Position, men hermed er Admiral Jellicoes Fortjeneste som Taktikker ogsaa slut; thi hvorfor saa store Anstregelser for at afskære en langt underlegen Modstander fra hans Basis, hvilket Admiralen udtrykkelig siger var Hensigten, og da vige tilbage for at ødelægge ham og lade ham slippe hjem igen. Det er og bliver ulogisk, idet Taktikken ikke er i Overensstemmelse med Strategien.

Den engelske Admiral er imidlertid faldet som Offer for det nye taktiske Moment, Dagtorpedobaadsangrebet; som Overraskelsesmoment er dets Saga vel hermed ude, det vil spille sin faste Rolle i fremtidige Slag, medens nye Vaaben vil sørge for passende Overraskelser for Flaadeførerne.

Den italienske Flaade i Adriaterhavet under Krigen.

Foredrag holdt i London af Kommandør i den italienske Flaade
Carlo di Villarey.

Oversat af Hector Bundesen.

(Fort. at).

Den Type, der bruges i offensivt Øjemed, er armeret med 1 Stk. 18" Torpedo i hver Side og 3 Maskinkanoner. Henimod Slutningen af Krigen havde vi en mobil Flaade paa ca. 400 Motorbaade, alle bygget paa italienske Værfter undtagen nogle faa af den amerikanske Elco-Type. Maximums-Hastigheden var ca. 24 Knob, i de senest konstruerede nogle Knob mere. Der oprettedes særlige Skoler for Personellet, og Førerne blev for Størstedelen rekrutteret fra Handelsmarinens Officerskorps. — M. A. S.'erne, som Baadene kaldtes, (Motori-Anti-Sottomarini) sammensattes i Flotiller paa 50—60 under Kommando af en Stabsofficer. De gik altid parvis paa Patrouille saaledes, at de var paa deres Poster paa de befærdede Ruter fra Pola, Cattaro, Durazzo og Øerne fra Skumring til Dagry.

Denne Patrouilletjeneste udførtes i mange Maaneder uden noget Forsøg paa Indblanding fra Fjendens Side, der havde udstyret vore M. A. S.'er med en ganske fantastisk Fart og Kampværdi. Først kaldte de dem »Panzer-Motorbaade» og senere »Barrikade-Stormere», og der blev udrustet en særlig Ekspedition, som skulde forsøge at bemægtige sig den i Ancona stationerede Flotille: En Styrke paa omkring 60 udvalgte Frivillige forlod — under Kommando af en Officer — i en Motorskonnert Pola. Slæbt af en Destroyer naaede de ved Nattetid den italienske Kyst, hvor de landsattes paa et Sted omtrent 11 Sømil Nord for Ancona; næste Dag fandt et af vore Hydroæroplaner den forladte Skonnert paa Kysten, og

om Aftenen blev hele Styrken, der i Mellemtiden var gaaet til Fods ind til Ancona, arresteret af Politibetjente og Folk af vor Flaade.

Bogstaverne M. A. S. betegner det Motto, som Baa-dene har laget til deres Valgsprog: *Memento Audere Semper* (Husk altid at vove), og de vovede virkelig noget. Foruden de Episoder, jeg nu skal beskrive, kan jeg nævne, at Landgang om Natten paa Fjendens Kyst var en dagligdags Ting for dem, og de udførte ofte rene Kunststykker, som f. Eks. i fuldt Dagslys at tage og bortslæbe fjendtlige Hydroaëroplaner eller Smaafartøjer i umiddelbar Nærhed af Fjendens Havne.

Det første italienske »Raid« af Betydning foretoges d. 29. Maj 1916, idet Torpedobaad Nr. 24 (Lieutenant Gravina) stod ind i Triests Havn kort efter Midnat og afskød 2 Torpedoer mod en Damper, der laa for Anker i Havnen. Intet af Skuddene traf; men det ene af dem sprang i et Kuldepot og forårsagede stor Ravage. — Dette Angreb foruroligede den østrigske Overkommando meget, og fra det Øjeblik blev Triests Søforsvar gjort mere effektivt. Havnen blev stillet under Kommando af en Admiral, hvis Distrikt strakte sig helt op til Okkupationslinien. Et Par Dage efter — Natten mellem den 7. og 8. Juni — lykkedes det Kystmotorbaadene Nr. 5 og Nr. 7, under Kommando af henholdsvis Lieutenant Pagano og Lieutenant Berardinelli, at slippe igennem Netspærringerne ved Durazzo og torpedere en Damper, lastet med Forsyninger til den østrigske Hær i Albanien. —

Den 12. Juni ved højlys Dag gik Destroyeren »Zeffiro« ind i Parenzos Havn for at finde Hangaren til de Aëroplaner, der Dagen før havde bombarderet Venedig. Da Chefen, Kaptajn Ciano, ikke kunde finde Hangaren, lagde han til ved Kajen; 2 nævenyttige østrigske Politibetjente hjalp intetanende til med Fortøjningerne. Den ene blev hurtigt taget til Fange, »Zeffiro« kastede

los og stak af, efterladende en Masse italienske Aviser med Efterretninger om General Brussilofs Sejr paa Østfronten, hvilke Begivenheder omhyggeligt blev holdt skjult for den civile Befolkning i Byen. Da der endelig blev gjort Anskrig, aabnede »Zeffiro« Ilden og bombarderede Hangarerne i 20 Minutter paa 800 Meters Afstand, hvorefter den begav sig paa Hjemvejen tilligemed flere italienske Skibe, der ventede udenfor Havnen; paa Tilbagevejen blev den italienske Styrke vedholdende beskudt fra Luften af østrigske Aëroplaner; Angrebet kostede os 20 Døde. — Den 26. Juni gentoges Togtet til Durazzo af de samme Baade, Nr. 5 og Nr. 7 med samme Chefer, og det lykkedes at torpedere 2 Dampere, hvoraf den ene var fuld af Ammunition.

I Løbet af Sommeren blev Organisationen af vore Motorbaadsflotiller fuldendt. Den 2. November, ved Midnatstid, lykkedes det Lieutenant Goiran at komme ind til Ankerpladsen ved Fasana, som de østrigske Skibe plejede at benytte til deres Skyde-Øvelser, og hvor han haabede at finde »Ferdinand Max«. Til Hjælp for Motorbaaden ved Passagen af Flydespærringerne ved Fasana var der medgivet den en Torpedobaad, særligt udrustet til dette Formaal med 2 tunge Vægte paa hver Bov. Disse Vægte sænkedes ned til Spærringen og fastgjordes til Bjælkerne, der nu sank tilstrækkeligt til, at Motorbaaden kunde passere. Da Lieutn. Goiran var kommen indenfor, rekognoscerede han i mere end 2 Timer; det lykkedes ham dog ikke at finde sit Bytte, hvorfor han afskød 2 Torpedoer mod det gamle Panserskib »Mars«. Uheldigvis blev Torpedoerne hængende i Skibets Torpedonet og gjorde ingen Skade. Lieutn. Goiran trak sig nu tilbage. Under Passagen af Vagtskibet blev han prajet og svarede paa sit bedste Tysk tre Gange: »Gut«, hvilket øjensynlig tilfredsstillede Skildvagten; thi Baaden kunde uhindret passere. En heftig Anti-Ballon-Ild, der etableredes fra Skibene paa Reden, da Baaden startede

sine Benzinmotorer, viste, hvor lidet man mistænkte dens Tilstedeværelse.

Det maa bemærkes, at den første, der udklækkede Idéen at forcere Fasana, var en Irredentist-Officer, ved Navn Nazario Sauro, fra Capo d'Istria; han var traadt ind i den italienske Marine kort før Krigserklæringen. Med sit gennemførte Kendskab til den dalmatiske Kyst, var han en uvurderlig Støtte for mange af vore Ekspeditioner. Paa farefulde Togter plejede Sauro — i fuld Bevidsthed om den Skæbne, der ventede ham i Tilfælde af Tilfangetagelse — at bære paa sig en lille Flaske Gift for ikke at falde levende i Østrigernes Hænder. Da imidlertid Kaptajn Battisti, en anden Irredentist, der var overgaaet til den italienske Hær, blev taget til Fange og blev ført til Skafottet i Trento, endnu lidende af Saar fra Kampen, vakte dette lave Udslag af østrigsk Hævnfølelse en Storm af Indignation baade i og udenfor Italien. Kort Tid efter sagde Sauro — i en Samtale med en Officerskammerat paa Piazzettaen i Venedig — disse Ord: »Hvis jeg bliver taget til Fange, vil jeg lade dem hænge mig, da jeg af Battistis Død ser, at jeg kan gøre mit Land en stor Tjeneste dermed. Derfor har jeg kastet Giften bort«. Han mødte sin Skæbne d. 10. August 1916, da han blev fanget ombord paa U-Baaden »Pullino«, der var grundstødt paa Klippen ved Galiola. Han bragtes til Pola, hvor han af en Krigsret blev dømt til Døden ved Hængning for Højforræderi. Lige til det sidste trodsede denne frygtløse Officer sine Bødler og døde med Raabet: »Viva l'Italia«. —

I Dagene efter Caporetto havde Flaaden den Opgave, at evakuere Kysten fra Grado og Monfalcone, saaledes at den skulde holde sig paa Højde med den vigende Hær. Store Masser Krigsmateriel og Forraad maatte i Hast føres bort — enten til Lands eller til Søs — for ikke at falde i Fjendens Hænder. Efter det store Tilbagetog, før Forsvaret ved Piave-Linien var

fæstnet til en uimodstaaelig Stilling, hvorfra Fjenden tilsidst skulde modtage Naadestødet, maatte man være forberedt paa det værste, og der maatte tages Forholdsregler til eventuelle yderligere Rømninger.

Venedig kunde risikere en Belejring, baade fra Land- og Søsiden, og Flaaden tog i høj Grad Del i Opbygningen af Forsvarslinier længere Syd paa. De to britiske Monitorer, »Peterborough» og »Picton», blev i disse skæbnsvangre Dage i Venedig, skønt de — paa Grund af deres Uskikkethed til at manøvrere i Lagunen — vilde have haft den største Vanskelighed ved at komme bort, hvis en hurtig Rømning skulde have fundet Sted. De laa inde i Lagunen og plaffede løs paa den nærved staaende fjendtlige Hær, samtidig med at de hjalp til med Evakueringen af Grado.

I disse tunge Dage, i Slutningen af 1917, var Flaadens Arbejde mere end nogensinde knyttet til Hærens i Forsvaret af vort elskede Fædreland. Allerede i de to første Aar af Krigen var adskillige hundrede Kanoner af alle Kalibre blevet udtaget af de ældre Skibe af ringe Kampværdi og anbragt paa Monitorer og lignende. Bemandet med vore Sømænd opererede denne Afdeling i det sumpede Farvand yderst paa højre Fløj af vor Front, rykkede deres Artilleri frem gennem Kanalerne og forvoldte Fjenden betydeligt Besvær.

Den 10. December — mindre end 14 Dage efter Caporetto — var den italienske Hær i god Behold trukket tilbage bag Piave og den øvre Brenta; men der var stor Tvivl — selv hos de mest tillidsfulde —, om vi vilde faa Tid til at befæste Linien, saaledes at den kunde staa for længere Tids Angreb. Særligt frygtede man for den nedre Del af Piave-Floden fra Zenzon til Mundingen, hvor Sumpstrækningerne mellem Piave og Sile allerede var overskredet af smaa, men talrige Grupper af Fjender. Forsvaret af denne Zone blev lagt i Hænderne paa den tapre, men faatallige Marine-Brigade, der saa heltemodigt

havde fuldført Tilbagetoget fra Monfalcone til Piave uden at miste een eneste Kanon. I Løbet af faa Dage blev Marine-Tropperne bragt op til et Antal af 7000, og ca. 800 Kanoner, af alle Marinens Kalibre, sendtes op ad Kanalerne til Fronten 2—300 Meter fra Fjenden, medens en central Stilling blev oprettet tæt ved Lidoen, hvorfra den beherskede Kamplinien. Forsvaret blev gennemført af adskillige Batailloner af Sømænd, der her med utæmmeligt Mod i Maanedsviis kæmpede i Marskens sumpede Jordbund.

Lykkeligvis skulde Begivenhederne vise, at Piave var den yderste Linie for den østrigske Fremgang i Italien. Men alt var for øvrigt forberedt til en yderligere Retræte til den sidste Forsvarslinie ved Adige. En Øverstkommanderende var bleven udnævnt over den sydlige Brenta med Hovedkvarter i Ferrara, og medens Hæren forberedte selve Hoved-Stillingen ved Floden, gjorde Flaaden alt klart til — med hele den vældige Organisation, der viste sig saa fortrinlig ved Forsvaret af Venedig — at trække sig Syd over til de nedre Grene af Adige-Floden. Dette uhyre Arbejde indbefattede bl. a. Indrettelsen af Ravenna til Orlogsværst og U-Baads-Basis, og ligelædes Anconas Armering med over 35 svære og mellemsvære Kanoner.

Efter vort Tilbagetog fra Isonzo var Fjenden bleven meget overmodig og nød aabenbart Forventningen om Venedigs snarlige Rømning. Enkelte Regimenter bosniske og tyrkiske Tropper var allerede udvalgt til at tage Del i Besættelsen og Plyndringen af Byen. De østrigske Radio-Stationer, bl. a. det østrigske Flagskib »Viribus Unitis«, begyndte nu at udsende daglige Meddelelser, fulde af Fornærmelser og Haan, iblandet med faderlige Formaninger til den italienske Befolkning om at overgive sig, med Løfter om ædelmodig Behandling. Om Aftenen ledsagedes de radiotelegrafiske Meddelelser af et kraftigt Projekterlys fra Triest, der i Morse-Sproget signalerede

lignende Depescher; meget ofte tilføjedes Antallet af det Bytte og de Fanger, Østrigerne havde taget under Offensiven.

Af største Betydning for Indeslutningen af Venedig var Besiddelsen af Kysten ved Cortellazzo, og med Henblik derpaa havde vi her opkastet et Batteri af Flaadens Kanoner. Den 16. November om Morgenen nærmede en Eskadre bestaaende af Slagskibene »Wien« og »Budapest« samt en Division Torpedobaade sig Mundingen af Piave og begyndte — dækket af en tæt Taage — et Bombardement mod vort Batteri ved Cortellazzo. 2 Motorbaade, under Kommando af Kommandør Ciano, stod da ud fra Venedig og holdt sig tæt under Land indtil Cortellazzo, hvor de observerede Fjenden. De to Slagskibe var formeret i Køl vandlinie ca. 6000 Meter fra Kysten, medens Torpedobaadene laa længere ude til Søs.

Det var omkring Middagstid, og Søen var rolig, saa Chefen for Motorbaadene regnede med, at Røgen fra Kanonerne vilde forhindre Fjenden i at opdage dem, hvilket ogsaa viste sig at holde Stik. Da Baadene var i Linien mellem Skibene og Batteriet, drejede de haardt Styrbord over og naaede ind paa en Afstand af 1500 Meter fra »Wien«, før Fjenden begyndte Beskydningen. Paa 800 Meter afskød de deres Torpedoer og drejede derefter 16 Streger for at komme udenfor Rækkevidde af Fjendens Kanoner. De naaede ogsaa bort i god Behold, da de forfølgende Torpedobaade blev standset af vore Kystbatterier; men den ene af dem havde faaet Stævnen beskadiget af et Projektil, saaledes at kun den høje Fart, der holdt Stævnen godt fri af Vandet, forhindrede den i at synke. Motorbaadenes Hverv lykkedes — til Trods for at Torpedoerne var gaaet fejl —, for saa vidt som Fjenden hurtigtst muligt stak af til Triest.

Denne Episode er bemærkelsesværdig, idet den viser, hvor store Resultater disse smaa Baade — selv ved

Dagslys — kan opnaa, naar de kommanderes af dristige Sømænd.

Det blev kun en kortvarig Hvile, vi undte Krigsskibene i Triest. 3 Uger efter — Natten mellem d. 9. og 10. December — blev der foretaget et »Raid« under Kommando af Kommandør Pignatti. Motorbaadene Nr. 9 (Lieutn. Rizzo) og Nr. 13 (Signal-Officer Ferrarini) afgik fra Venedig, eskorteret af Torpedobaade, til Punta Grossa ca. 5 Sømil fra Triest. Derfra gik de videre med deres Elektromotorer, indtil de ved Midnat ankom til den nordlige Udløber af det lange Forbjærg ved Dalen ved Muggia. Passagen mellem de to Udløbere var spærret af mange Rækker tunge Wirer, af hvilke de 9 maatte gennembrydes, for at Baadene kunde slippe indenfor. Folkene sprang i Land og begyndte at overskære Wirerne med hydrauliske Skæreapparater; efter 2 Timers strængt Arbejde var der frembragt en tilstrækkelig stor Aabning, og Baadene slap igennem. De styrede nu i 25 Minutter med Kurs mod Servola, da de observerede »Wien«. Nr. 13 fik Ordre til at stoppe 200 Meter fra Skibet og skyde i Overensstemmelse med Kommandobaaden — eller uafhængigt i Tilfælde af Opdagelse. Rizzo, der havde foretaget en Rekognoscering uden at opdage »Budapest«, kom tilbage til Nr. 13 og fik dér at vide, at »Budapest« laa agten for »Wien«, lidt længere inde mod Kysten. Nr. 13 fik da Ordre til at angribe Skibet, men var ikke i Stand til at komme stort nærmere, da det i saa Tilfælde maatte have passeret Agterenden af »Wien«.

De to Baade affyrede deres Torpedoer samtidigt, og »Wien« blev ramt af 2 Torpedoer midtskibs. Umiddelbart efter Eksplosionen oplystes Baaden af en Projektor fra »Wien«; men nogle Sekunder efter begyndte Lyskeglen at dale og forsvandt snart, idet Skibet hurtigt sank. Besætningen paa Slagskibet skreg højt i Dødsangst, og Mandskabet paa de smaa Motorbaade raabte tilbage

»Leve Kongen«. Nr. 13's Skud var gaaet henholdsvis foran og agten om »Budapest«, og Ferrarini var i 5 Minutter under heftig Ild fra dette Skib, da det tog nogen Tid at starte Motorerne. Han blev dog ikke truffet, og begge Baade slap uskadt bort.

Dette heldige Angreb gjorde et stærkt Indtryk i den østrigske Flaade. Retslige Undersøgelser blev foretaget, da man havde Mistanke om Spionage og Samarbejde med vor Flaade, og flere Officerer blev dømt ved Krigsret. Marine-Autoriteterne kom tillige i en meget skæv Stilling ved at skulle gøre Rede for, at Krigsskibe var blevet sænket i egne Havne. —

Det næste Togt af Vigtighed fandt Sted i Maj 1918. Efter Sænkningen af »Wien« var alle de ydre Forsvarsværker og Spærringer ved de østrigske Havne blevet betydeligt forstærket. Desuden var Maalet for vort Togt denne Gang Pola, Fjendens stærkest befæstede Krigshavn, hvor vi haabede at kunne få Ram paa nogle af hans moderne Enheder. Det var udenfor Mulighedernes Grænse at tænke paa at gennembryde de talrige og komplicerede Spærringer, som vore Flyveres Fotografier havde røbet for os. Der maatte i dette Tilfælde udtænkes noget nyt, noget, der kunde passere over i Stedet for gennem Flydespærringerne.

Efter mange Forsøg naaede man til et Resultat, en Baad bygget af det italienske Firma S. V. A. N. under Ledelse af Marine-Skibskonstruktør, General Pruneri. I sin endelige Skikkelse saa den saaledes ud: Længden var 36 Fod; forefter skraanede Kølen gradvis og meget jævnt opad. Paa hver Side af Dækket løb i hele Kølens Længde over Kamhjul 2 svære bøjelige Kæder uden Ende. Paa Ydersiden af disse Kæder var med Mellemrum anbragt 3 Rækker Tænder, adskillige Tommer lange. Disse Kæder kunde bevæges af en 30 H. K. Elektromotor. Naar Baaden nu »angreb« en Spærring, greb Tænderne paa Kæderne fat i den flydende Del af denne,

hvorved først Stævnen og derefter hele Fartøjet blev løftet, saaledes at Baaden kunde »kravle« over. — Med andre Ord, en Slags svømmende Tank. — En anden Motor paa 15 H. K. bevægede Baadens Skrue, der arbejdede inde i en Tunnelgang. Farten var i Søen ca. 5 Knob og Aktionsradius omkring 20 Sømil. Baaden var armeret med 2 Stkr. 18" Torpedoer, og Besætningen bestod af 3 Mand foruden Chefen.

Efter 6 mislykkede Ekspeditioner — en enkelt Gang maatte 2 Baade sænkes udenfor Pola — forsøgte Kapitajn-Løjtnant Pellegrini Natten mellem d. 13. og 14. Maj med 2 Baade at forcere Indløbet til Havnen. »Grillo« skiltes fra de eskorterende Motorbaade ca. 1½ Sømil fra de yderste Spærringer, satte derpaa Kursen mod San Girolamo, drejede ved Cosada og angreb Spærringen midt mellem Punto Christo og Spidsen af Forbjærget. Indløbet var spærret af 4 Hindringer efter hinanden, de 2 yderste var sammensat af brede, flydende Træstammer, forbundet med Wire, og de 2 midterste af lodretstaaende Korkcylindre, anbragt tæt ved hinanden og bærende svære Net. »Cricket« kom ret let over de 3 yderste, men kunde ikke klare den inderste og sidste Linie af flydende Bjælker. Baadene var allerede opdaget under Passagen af den første Række, og øjeblikkelig Alarmering var paafølgt, saaledes at Pellegrini, da Baaden blev indfåltret i Flydespærringerne, befandt sig under Ild fra Slagskibet »Radetzky«, der laa til Ankers ca. 300 Meter borte. Ikke desmindre gav han Ordre til at afskyde Torpedoerne; men i samme Øjeblik blev Skytten ramt og alvorligt saaret i Armen af et Projektil, og umiddelbart efter overmandedes de 4 Mand af Besætningen paa en armeret Vedetbaad. De fik dog Tid til at sænke Baaden ved at aabne Kingstonventilerne og anvende nogle særligt konstruerede Bomber.

Dele af denne nye Krigsmaskine blev senere opfisket

af Østrigerne, der — med lidet eller intet Held — forsøgte at bygge en Efterligning. — —

I Begyndelsen af Aaret 1918 besluttede de Allierede og De forenede Stater sig til at tage de mest effektive Forholdsregler for til det yderste at reducere Antallet af fjendtlige U-Baade, der opererede i Middelhavet, og havde Hovedbasis i Cattaro. Efter Forslag af den britiske Øverstkommanderende, Admiral Calthorpe, blev en fast Undervands-Spærring af tunge Net, der bares oppe af Bøjer, udlagt i den sydlige Del af Adriaterhavet mellem Leuca og Fano, ved Samarbejde mellem de britiske, franske og italienske Admiraliteter og Flaader. Denne Undervands-Spærring blev armeret med Miner og fuld-stændiggjordes af en mobil Spærring, bestaaende af flere Rækker U-Baade, Destroyere og Trawlere. En Del af Patrouillefartøjerne holdt Vagt sønden for Linien Leuca-Fano; men Hovedstyrken var norden for. Meningen var, at man ved denne Spærring tvang U-Baadene til straks efter at have forladt Cattaro at dykke og derpaa at gaa neddykket under hele Passagen af de mange Rækker Patrouillebaade, saaledes at de — hvis der ikke skete noget forinden — naar de kom til Sydenden af Adriaterhavet vilde have forbrugt deres ret begrænsede Elektricitetsmængde, som er nødvendig for Sejlads under Vandet.

Det engelske Admiralitet afgav en betydelig Styrke Torpedojagere, Smaafartøjer og Depotskibe, og Amerika bidrog med flere Flotiller U-Baads-Jagere. At den engelske Marine havde en overordentlig stor Andel i Otranto-Spærringen fremgaar med tilstrækkelig Tydelighed af følgende Liste over de Skibe, der gjorde Tjeneste i den britiske Adriaterhavsflaade i Begyndelsen af 1918:

- 5 lette Krydsere.
- 2 Monitorer.
- 6 Vedetbaade.
- 35 Torpedojagere.

- 4 Torpedobaade.
- 10 U-Baade.
- 52 arm. Trawlere.
- 83 Drifters.
- 2 Værksteds-Skibe.
- 5 Depot-Skibe.
- 40 Kystmotorbaade.

Det nye System var i fuld Gang ved Foraarstide 1918 og forarsagede Fjenden stor Skade. De østrigske Tab var i stærk Tiltagende, og U-Baadenes Operationer i Middelhavet var indskrænket. Paa samme Tid var ogsaa Dover-Strædet blevet en »Rottefælde» for de tyske U-Baade, og i det hele taget var Metoderne til at bekæmpe disse blevet i den Grad forbedret, at det var overordentlig vanskeligt for Fjenden at finde Officerer og Mandskab til sine nyudrustede Baade. —

For Centralmagterne var imidlertid et tilfredsstillende Udfald af U-Baads-Kampagnen af vital Betydning som det sidste fortvivlede Forsøg paa at vinde Sejr, og i Maj Maaned gjorde den tyske Regering indtrængende Forestillinger hos den østrigske Regering for at formaa den til et Angreb paa vor Spærring, der var dem en svær Torn i Øjet. Denne »Anmodning» fandt et vaagent Øre hos de nye Mænd, der nu havde faaet Ledelsen af den østrigske Flaade.

Under den tidligere Øverstkommanderende havde der fundet foruroligende Mytteriforsøg Sted i Flaaden, baade i Pola og Cattaro; det røde Flag var blevet hejst paa nogle af de ældre Skibe, og Officererne var blevet laaset inde i deres Lukafer af de oprørske Besætninger.

Efter dette uhyggelige Tegn paa den Opløsning, der var ved at brede sig over hele Landet, blev Overkommandoen over Flaaden overgivet til Admiral Horti de Nagi Bania, en rig ungarsk Adelsmand. Denne

Officer var populær, fordi han personlig af sin egen Lomme havde paataget sig Udrustningen og Opretholdelsen af en Krydser, »Novara«, paa selvstændigt Togt i Middelhavet. Som Chef for dette Skib var han blevet saaret i en Træfning.

Tanken om en Aktion var uhyre velkommen, ikke blot som et Tegn paa den nye Æra, men ogsaa som en sund Adspredelse for Besætningerne, der under den lange Uvirksomheds-Periode havde været beskæftiget med Fiskeri og Markarbejde. Der blev da udkastet en Plan til Ødelæggelse af Otranto-Spærringen ved Miner, en Plan, der skulde bringes til Udførelse af alle de lette Styrker af Flaaden. Desuden besluttede man, at Slagskibseskadren skulde flyttes fra Pola til Cattaro, for at den kunde være klar til at ile de lette Styrker til Hjælp og dække dem under et eventuelt Angreb af de allierede Krydsere i Brindisi.

Den 10. Juni om Morgenen nærmede den første Division, »Viribus« og »Prinz Eugen« sig allerede Cattaro, ledsaget af adskillige Destroyere. Den anden Division: »Szent Istvan« og »Tegethoff« forlod med 10 Destroyere Pola den 9. om Aftenen. Afgangen fra Havnen var bleven noget forsinket, og det førende Skib maatte pr. Radio anmode Pola om at faa visse Fyr tændt. Dette Telegram troede den østrigske Overkommando, at vore R. T.-Stationer havde opsnappet, (hvilket ikke var korrekt). 2. Division gik i Kølvandslinie, tidlig om Morgenen den 10., godt klar vesten om Øerne med den Hensigt at ville gaa gennem Kanalen og passere mellem Gruitza og Premuda. Farten var 11 Knob, og Skibene havde Ordre til at sætte op til 15 Knob, naar de var inde i Kanalen, hvorfor deres Skorstene gav en Del Røg.

Som sædvanligt krydsede en Patrouillestyrke bestaaende af 2 M. A. S'er, Nr. 15 og Nr. 21, under Kommando af Kaptajn Rizzo, mellem Premuda og

Gruitza, hvor de havde været beskæftiget med at søge efter et rapporteret fjendtligt Minefelt. Baadene var forsinket et Kvarter efter Daggry paa Grund af et Motorhavari, men havde allerede sat Kurs mod Ancona, da de observerede Røg agter om Styrbord. I Maanedvis havde der ikke været noget østrigsk Slagskib ude, og Rizzo antog derfor, at det var Destroyere, der var udsendt mod ham fra Lussin.

Han blev hurtigt klar over, at han ingen Chance havde for at ryste dem af sig, og at det bedste, han kunde gøre, da han nu engang var kommet i Knibe, var at gaa paa og angribe. De to Slagskibe var flankeret af Destroyere paa begge Sider og havde 3 foranfor og 3 agtenfor. Med 12 Knobs Fart styrede Rizzo uopdaget agten om Destroyerne ind mod Styrbords Side af »Szent Istvan«, medens den anden Baad (Kadet Anzo) tog en tilsvarende Kurs mod »Tegethoff«. Begge Rizzo's Torpedoer ramte »Szent Istvan« midtskibs og eksploderede, hvorimod det ikke observeredes med Tydelighed, om Torpedoerne fra Nr. 21 ramte Maalet. Nr. 15 gik tilbage for fuld Fart, ivrigt forfulgt af den Destroyer, den lige havde passeret. I Mangel af Skyts til at besvare Ilden fra Forfølgeren med, kastede Rizzo de 2 Dydbomber, han havde ombord. Den ene eksploderede for Boven af Destroyeren, ganske vist uden at beskadige den, men dog med det Resultat, at den opgav Forfølgelsen. Vore Baade naaede i god Behold Ancona. »Szent Istvan« sank et Par Timer efter Angrebet.

Slagskibene skal have haft Filmsfotografer ombord, der skulde forevige Episoderne i det store Angreb paa de allierede Flaadestyrker; det eneste Billede, de fik Lejlighed til at tage, var Sænkningen af det nyeste af deres Slagskibe. — Denne Træfning var — skønt et rent og skært Spil af Tilfældigheder — en fortjent Belønning for tallose Nætters trættende Patrouilletjeneste.

De østrigske Skibe blev i Hast kaldt tilbage til

Pola, idet den østrigske Overkommando øjensynlig tog Begivenheden som et tydeligt Bevis paa, at Italienerne havde fuld Kendskab til alle Detaillerne i det paatænkte Udfald. Dette var absolut ikke Tilfældet. Det er velkendt, at end ikke eet af de allierede Skibe var blevet flyttet fra sin sædvanlige Station.

Træfningen ved Premuda var Begyndelsen til Enden for den østrig-ungarske Flaade; intet af deres Skibe kom mere til at gaa ud i Slag. — —

Den sidste Operation af Betydning, der blev foretaget af de allierede Flaadestyrker i Adriaterhavet, var Bombardementet af Durazzo den 2. Oktober 1918. Før dette Bombardement havde vore lette Styrker — støttet af de to britiske Monitorer — samarbejdet med vor albanske Hær, der var i Færd med at drive de fjendtlige Hære under General Pflanzer Baltin tilbage, idet de havde bombarderet Fjendens Stillinger og Kommunikationslinier. De britiske og italienske Hydroaëroplan-Eskadriller havde ligeledes ofte i Forening foretaget vovelige Togter langt inde over Land. — Operationen mod Durazzo blev udført af vor Division Panserkrydsere af »Pisa«-Klassen og en Eskadre, bestaaende af britiske og italienske lette Krydsere. Resultatet var, at de militære Anlæg blev jævnet med Jorden og alle Skibene i Havnen sænket. Under Angrebet blev Eskadren attackeret af fjendtlige U-Baade, og »Weymouth« der var agterst i Linien, blev torpederet; den holdt dog sin Position i Linien og kunde senere i god Behold naa tilbage til Brindisi.

En anden Eskadre, ført af »Dante Alighieri« med den kommanderende Admiral ombord, var paa samme Tid posteret nærved Cattaro, klar til at møde, hvad der maatte komme ud derfra, men forgæves. Vore Motorbaade gik tæt ind til Kysten for at torpedere de lavere stikkende østrigske Skibe og Fartøjer, og en af

Baadene (Chef: Kaptajn Bertonelli) blev truffen af et Projektil. Divisioner af amerikanske U-Baads-Jagere deltog i Operationen ved at holde de Masser af fjendtlige U-Baade borte, der var i Virksomhed, og næsten alle de franske, italienske og britiske U-Baadé fra Brindisi var i Virksomhed mellem Cattaro og Durazzo.

Saa vidt vides, var denne Operation den eneste af Betydning, hvori Afdelinger af alle de fire Nationers Flaader deltog. Kort efter blev Durazzo besat af vore Tropper, og den derværende Flaadebasis genoprettet.

Der skal her ikke gøres Rede for Detaillerne ved det Arbejde, der under Krigen er blevet udført af den italienske Marines Flyvevæsen. Selv en kort Omtale af vore Luftfartøjers Bedrifter — lige fra de smaa Rekognosceringsmaskiner til de store Caproni'er og vore udmærkede Luftskeibe af Middelstørrelse — vilde optage en betydelig Plads. Betydningen af Rekognosceringer og Bombardementer fra Luften var selvsagt stor paa en Krigsskueplads som Adriaterhavet. De hyppige og grusomme »Raids« mod vore Byer maatte desuden snart afføde effektive Anti-Luft-Foranstaltninger.

Jeg skal her indskrænke mig til at nævne, at de britiske Luft-Styrker henimod Slutningen af Krigen havde Stationer ved Pizzone ved Taranto, i Otranto, Valona, St. Maria di Leuca og Tricase. Deres Maskiner var for Størstedelen Short-Hydroaëroplaner og D. H. 9'ere; en Drage-Ballon Station fandtes i Brindisi. — Medens de italienske daglige Luftpatrouiller udgik fra Brindisi og Valona og endte i Durazzo, opretholdt Englænderne med 6 Maskiner om Dagen Patrouillen over Otranto-Spærringen. Ca. 3 Gange om Ugen foretog den britiske Bombardements-Eskadrille i Tricase »Raids« mod Cattaro eller Fjendens albanske Front, og ved et af disse mistede de den 30. August 1918 4 Maskiner, der knustes mod de høje Klipper ved Cattaro, idet de

dykkede ned gennem Skyerne for at angribe de der-værende Hangarer og U-Baads Stationen. Af de 4 Førere og 4 Observatører blev Lieutn. Mc. Donald den eneste overlevende.

Alt i alt døde i det sydlige Adriaterhav 36 Mand af Royal Air Force for Fædrelandet og den store Sag.

Jeg kommer nu til sidste Akt af Tragedien om den østrigske Flaade. De italienske Aktører var 2 Officerer, Major Rossetti af Marinens Konstruktionskorps og Underlæge Paolucci. Disse to havde — uafhængigt af hinanden — udkastet en Plan, der gik ud paa at forsøge alene at trænge ind i Polas Havn og faa Ram paa et af de fjendtlige Slagskibe dér. Rosetti havde i længere Tid hemmeligt arbejdet paa det Apparat, der sluttelig blev antaget til Ekspeditionen; den unge Læge havde ingen Maskine, men han havde paatænkt at udføre Angrebet ved svømmende at støde en Slags Mine foran sig gennem Vandet, og til den Ende havde han om Natten trænet i Lagunens kolde Vand, saa han var i Stand til at holde sig i Vandet i et ret betydeligt Tidsrum.

Rossettis Maskine havde Form som en Torpedo, hvis forreste Part var sammensat af 2 Miner, uafhængige af hinanden, og hver med en Sprængladning af ca. 175 kg. Trotyl. Agterdelen indeholdt en lille Maskine, dreven ved komprimeret Luft, der havde tilstrækkelig Fremdrivningsevne til at drive hele Apparatet frem med langsom Fart i nogle Timer. Minerne kunde med største Lethed fastgøres i hvilkensomhelst Dybde paa en Skibsside, og et indre Maskineri bragte dem til at eksplodere til et givet Tidspunkt. — Naar Maskinen var i Gang, sad de »Ombordværende« overskrævs paa Apparatet og styrede det ved at bruge Armene som Ror.

De to Officerer fik Ordre til at mødes og holde Øvelser sammen, og efter 4 Maaneders strængt Arbejde var de parat til det farefulde Foretagende.

Den 31. Oktober Kl. 10 Em. startede Rossetti og Paolucci fra en Motorbaad og satte Kursen mod den yderste Spærring ved Pola, omtrent 400 Meter borte. De var klædt i særlig lette, vandtætte Dragter, der gik helt op over Hovedet og kun lod Ansigtet frit, og var forsynet med Luftpuder paa Bryst og Ryg. De havde i Forvejen indsprøjtet sig med Kamfer, hvilket man havde udfundet gjorde deres Modstandsevne større.

I Tidsrummet mellem 10¹/₂ Em. og 3 Fm. lykkedes det de to Officerer i Skylregn og efter store Vanskeligheder at passere den ydre Spærring og begge de to svære, komplicerede indre Forhindringer, og de gik tæt forbi Vagtskibet uden at blive set. De havde en stærk Modstrøm at kæmpe med, og dette var i særlig Grad ubehageligt ved Passagen af Hindringerne, hvor man ikke kunde benytte Maskineriet, men maatte skubbe og trække Apparatet op imod Strømmen.

Endelig var de kommet i Sigte af Slagskibenes mørke Silhouetter, og de besluttede sig nu — da der alligevel ikke var Luft nok til Tilbageturen — til at sænke Flagskibet, »Viribus Unitis«, der laa inderst i Linien. De turde kun gaa langtsomt fremad af Angst for, at Morilden ved Skruevandet skulde henlede Opmærksomheden paa dem. Lidt før Kl. 5, da de var ca. 40 Meter fra »Viribus«, lod Rossetti sig glide i Vandet og skubbede en af Minerne foran sig hen til Skibet, til hvis Side han fastgjorde den.

Medens dette Arbejde stod paa — det varede ca. ¹/₂ Time — ventede Paolucci et Stykke derfra og gjorde alt, hvad han kunde, for at forhindre Baaden i at komme for nær til et af de andre Skibe. Dagen gryede allerede, da Rossetti vendte tilbage, efter at have indstillet Helvedsmaskinen til at virke Kl. 6¹/₂ Fm. Imidlertid hørte man Reveillen blive blæst ombord, det store Flagskibs sidste Signal, før Vandet skulde lukke sig over det.

De to Officerer var netop i Færd med at trække

sig tilbage, da de blev opdaget fra »Viribus«. Søventilerne blev straks aabnet, den anden Mine gjort los og Maskinen startet, og da Fartøjerne fra »Viribus« kom tilstede, laa de to Mænd og svømmede i Vandet, mens intet Spor af Apparatet var at se. — Den anden Mine stødte ved et Tilfælde mod det store Skib »Wien«, der ogsaa sank kort efter »Viribus«. — Rosetti og Paolucci blev ført til Chefen, hvor de fik at vide, at Flaaden paa dette Tidspunkt var jugo-slavisk; den østrigske Admiral var for faa Timer siden gaaet fra Borde, og den øvrige Besætning undtagen Sydslaverne skulde forlade Skibet den Dag. »Hvis det er Tilfældet«, sagde Rossetti, »kan jeg fortælle Dem, at Skibet vil springe i Luften inden ret længe, og at De hellere maa lade Mandskabet gaa i Land saa hurtigt som muligt«.

Kommandør Vukovitch følte, at Ordene var alvorligt ment. Han gav straks Ordre til, at alle skulde gaa fra Borde, og indvilgede i at ogsaa de to Italienerne maatte forlade Skibet. De sprang over Bord, men blev et Øjeblik efter bragt tilbage af en Del ophidsede Matroser, der vilde have dem indespærret i et af de vandtætte Rum nede i Skibet. Medens der blev snakket frem og tilbage om dette Spørgsmaal, sprang Skibet præcis Kl. 6 $\frac{1}{2}$ i Luften. Alle flygtede, og Rossetti og Paolucci benyttede Lejligheden til paany at forlade Skibet.

»Viribus« sank stødvis og kæntrade efter nogle Minutters Forløb pludselig over og forsvandt. Kommandør Vukovitch var en modig Mand og døde paa sin Post; hans Hoved blev knust af en svær Bom, da Skibet sank. De to italienske Officerer blev Krigsfanger; men det varede ikke længe; faa Dage efter havde de den Glæde at se italienske Orlogsmænd staa ind i Polas Havn. — —

Hvis Krigen var blevet fortsat, var der planlagt andre Foretagender, for snart igen at slaa et nyt og

mægtigere Slag mod den østrigske Kampflaade; men de Hære, der blot for fire Maaneder siden havde faaet Løfte om Plyndring af Hjertens Lyst paa de lombardiske Sletter, paa denne Side af Piave, var nu i vild Flugt mod Alperne med svære Tab og under store Lidelser.

Regnskabets Time var kommet!

Sønderjyllands Genforening med Danmark.

Den forløbne Sommer har for hele den danske Flaade været en Tid, som aldrig vil glemmes. Sammen med hele Nationen glædede vi os over, at vort gamle Fædreland fik noget af svundne Tiders Uret gjort god igen, og danske Orlogsskibe har siden da færdedes og været stationerede i de sønderjydske Farvande.

For Marinens Vedkommende fik Genforeningen sit særlige uforglemmelige Præg ved en Fest, som Godsejer Schou og Frue til Palsgaard gav for de sønderjydske Veteraner, og hvori en Del af Flaadens Officerer, Underofficerer og Mandskab deltog.

Ved denne Lejlighed holdt Departementschef i Marineministeriet Kaptajn Rechnitzer følgende Tale:

Da man for godt 6 Aar siden i disse smukke Omgivelser fejrede den højtidelige Mindedag for Slaget ved Helgoland, havde den storpolitiske Himmel allerede i nogen Tid været overtrukket med tunge Uvejrsskyer, hvad der dog ikke forhindrede, at Festen fik det højtidelige og stemningsfulde Forløb, den fortjente. Havde man den Gang kunnet forudse, at Krigsfaklen faa Maaneder senere skulde være tændt over Verden i et Omfang, der er uden Sidestykke i Historien, vilde det have været med bange Anelser, man havde tænkt paa Danmarks Fremtidsskæbne. Men gennem Aarene var man blevet vænnet til, at de Rygter, der med visse Mellemløb fremkom om truende Fare for Verdensfreden, ikke skulde tages alvorligt, og kloge Hjerner herhjemme og i Udlandet forsikrede Gang paa Gang, at Voldgiftstanken efterhaanden var saa fremskredet og Krig mellem civiliserede Nationer saa meningsløs, at Profetier om et kommende væbnet Opgør mellem de europæiske Stormagter ikke bundede i nogen reel Opfattelse af de faktiske Forhold, men skyldes den Interesse, militære Kredse havde i at opretholde Fiktioner om et

Modsætningsforhold, der kun kunde udløses ad Krigens Vej. — Og nægtes kan det ikke, at naar saa truende og farlige Konflikter som f. Eks. Cassablanca og Agadir Affæren kunde bringes ud af Verden paa fredelig Vis, var der meget, der talte for, at ogsaa fremtidige Uoverensstemmelser maatte kunne bilægges, uden at Verden derfor behøvede at komme af Lave.

Men skulde Krigen komme og tilmed en Krig, hvori vor sydlige Nabo var aktiv Deltager, var man dog gennemgaaende paa det rene med, at Danmark ikke kunde undgaa at blive draget med ind i Hvirvlen, beliggende som vi er paa den vigtige Trafikvej mellem Nordsøen og Østersøen. Takket være, kan man maaske sige, den tyske Flaades uhyre Vækst og den Udvikling, de maritime Vaaben i det hele taget var undergaaet, turde Vestmagternes Flaade ikke indlade sig paa at forlægge sine Operationer til Østersøen, saalænge der endnu bestod en tysk Flaade af blot nogenlunde anselig Størrelse, og hertil kom endvidere, at den engelske Flaade i saa høj Grad var bundet til de specielle Opgaver i Nordsøen, at den allerede af den Grund ikke kunde tænke paa at splitte de Kræfter, der saa at sige var det britiske Imperiums Grundvold, hvorpaa i det lange Løb Ententens Overlegenhed hvilede. Allerede fra Krigens Begyndelse var der mange der spaaede, at Tyskland vilde vinde Sejren og England Krigen, vel nærmest i Kraft af dets Førerskab paa Havet.

Man kan sige, at disse Betragtninger havde man kunnet anstille paa Forhaand, og at man kunde have ræsonneret sig til, at Situationen maatte udvikle sig saaledes, som den faktisk gjorde. — I enkelte Kredse herhjemme havde man ogsaa gjort sig til Talsmand for en nærliggende Opfattelse af Forholdene, der tillige havde den Fordel, at den var saa uendelig bekvem og tiltalende for os. Men i Almindelighed vandt den ikke Tiltro og var muligen ogsaa noget farlig at lide paa, al den Stund man intet positivt Kendskab kunde have til de Planer, der raadede indenfor de krigsførende Lande. Englænderne har saa ofte vist i Historien, at de gjorde det stik modsatte af, hvad deres Modstandere paa-regnede, og læser man Lord Fischers Memoirer faar man at vide, at denne Mand, der i Krigens første Aar indehavde den betydningsfulde Post som Admiralitetets første Sølord ikke stod fremmed overfor Tanken om en Indtrængen gennem de danske Farvande til Østersøen. Man

kan kalde denne Plan for fantastisk; eksisteret har den dog, og naar den, til Held for os, ikke bragtes til Udførelse, skyldes det antagelig, at det mere besindige Overlæg hos den engelske Flaadeledelse har haft Overtaget og ment, at de Fordele der kunde opnaas ved en saadan Aktion ikke stod i noget rimeligt Forhold til de sandsynlige Tab, den vilde bringe. —

Hvad Danmarks Stilling overfor Tyskland angaar, var man bl. a. i Marinekredse af den Mening, at et neutralt Danmark som i det hele taget et neutralt Skandinavien var i Tysklands velforstaede Interesse, men derfra maatte der naturligt blive et stort Spring til, at Tyskland turde forlade sig paa Danmarks Evne og Vilje til at opretholde sin Neutralitet og om det for egen Sikkerheds Skyld turde undlade at lægge Beslag paa dansk Territorium af Frygt for, at Modstanderne skulde komme det i Forkøbet. Her viste det sig, at man fra tysk Side nærede den fornødne Tillid til vor Neutralitets Oprigtighed og til de militære Magtmidler, hvormed den var underbygget. Man har saa ofte hørt fremsætte herhjemme, baade i Skrift og i Tale, at de Millioner, der i Aarenes Løb var ofrede til Militærvæsenet, var øst ud til ingen Verdens Nytte, og at det havde været saa uendelig ligegyldigt, om Danmark under Krigen havde haft en Hær og Flaade eller ikke, ja nærmest, at disse indeholdt en Fare for vort Land. Overfor disse Paastande kan der være Anledning til at fremhæve, at netop Tilstedeværelsen af en dansk Forsvarsmagt var en af de nødvendige Forudsætninger for, at vort Land kunde holdes udenfor Krigen, en Betragtning enhver vil anerkende, naar den anstilles ud fra nøgterne og saglige Hensyn. —

Der har som bekendt hævet sig Røster herhjemme, og de har ogsaa lydt fra Kredse indenfor Ententens Lejr, at Danmark under Krigen burde have opgivet sin passive Rolle som neutral Magt og have gjort fælles Sag mod den Fjende, der i 1864 havde saaret os saa dybt og berøvet os en saa betydningsfuld Del af vort Landomraade, saaledes at vi ved Fredsslutningen havde kunnet stille vore Krav med Sejrherrens Ret. I ansvarlige, ledende Kredse i England og Frankrig forstod man fuldt vel Danmarks vanskelige Stilling og forstod at vi i vor Udenrigspolitik ikke kunde lade Følelserne løbe af med os, men maatte tage Forstanden fangen. At spille va banque med Dan-

marks Skæbne vilde sikkert ikke været faldet nogen dansk Regering ind, uanset hvad Partifarve den havde haft, og naar derfor mange blandt den opvoksende Slægt kan have været mismodig og forstemt over, at den ikke fik Lejlighed til at hævne, hvad der i 1864 blev forbrudt imod os, maa den søge Trøst i Bevidstheden om, at den Slægt, der den Gang kæmpede for Danmarks Ære og Danmarks Ret, ikke gjorde den danske Nation til Skamme, men trods de ulige Vilkaar, hvorunder Kampen førtes, udviste et Heltemod og en Dødsforagt, der til sene Tider vil være prentet med Malmskrift i vort Lands Historie og være indflettet deri som et af dens skønneste Mindeblade. Kommende Slægter vil med Verdenskrigen som Baggrund staa undrende overfor den Kendsgerning, at det lille Danmark paa egen Haand maatte føre Krig mod de samme to Stormagter, som 50 Aar senere først kunde besejres af en Verdenskoalition, tilmed gennem fire lange Aar.

Ser man tilbage paa den Politik, den daværende danske Regering førte i den Periode, der gik forud for Krigserklæringen, kan man kun forbavsnes over, at den ikke militært set tog Konsekvenserne af en Politik, der nødvendigvis maatte føre til Krig, paa Grund af det Modsætningsforhold til det tyske Forbund, den saa kraftigt var Udtryk for. — Som saa ofte før i vort Lands Historie lod man de krigsmæssige Hensyn vige til Fordel for de økonomiske, hvad bl. a. viste sig i Felthærens daarlige Udrustning, i Manglen paa Reserveformationer og i Undladelsen af Anlæg af permanente Fæstningsværker bl. a. ved Dybbøl og Fredericia. Navnlig den herværende Mangel paa stormfri Værker var maaske en af de væsentligste Aarsager til Krigens ulykkelige Forløb. — Hvad Flaaden angaar kan man ikke sige, at Nationen manglede Blik for dens Betydning; dertil var Begivenhederne i 48 i for frisk Minde; men Bevillingerne til den kom for sent, til Trods for, at man burde have vidst, at en virkelig brugbar Flaade ikke lader sig improvisere. Forudsætningen for en heldig Gennemførelse af Krigen svækkedes yderligere ved svigtende Samarbejde i den øverste Krigsledelse og ved den Mangel paa Kontakt, der bestod mellem denne og Udenrigspolitikken, et Fænomen der ikke var uden Sidestykke i Verdenskrigen. Endelig svækkedes den danske Krigsmagts Chancer ved Forsvarets Opstilling ved Danmarks historiske Grænse, idet vi til et Frontalforsvar savnede de nødven-

dige Betingelser saavel i personel som i materiel Henseende. — Det kan derfor heller ikke forbavse, at der i det tyske Generalstabsværk om Krigen udtales Tvivl om, hvorvidt man fra dansk Side har haft den fulde Forstaaelse af, at man stod overfor en Krig, der kunde dreje sig om det danske Monarkis fortsatte Bestaaen. Med den manglende Krigsforberedelse in mente har man vanskeligt ved at forklare sig den danske Regerings stejle Politik, der ikke kan retfærdiggøres ved de usikre Forhaabninger om Alliance fra de skandinaviske Brødrefolk, paa hvis Sympathi man sikkert kunde gøre Regning, men som forstaaeligt nok maatte være betænkelige ved at antage en Politik, om hvis heldige Udfald der paa Forhaand kunde drages berettiget Tvivl.

I Modsætning til vort manglende Krigsberedskab havde man fra preussisk Side i ganske anden Grad taget Konsekvenserne af det optrækkende Uvejr og undersøgt Muligheden af, ved et Angreb paa Kjøbenhavn at lamme med ét Slag vor Hovednerve og saaledes med de mindste Ofre og paa den kortest mulige Tid bringe Krigen til Afslutning. Den danske Flaades relative Overmagt forhindrede imidlertid Preusserne i at bringe denne Plan til Udførelse, og det naturlige Maal for deres Operationer maatte derfor blive den danske Felthær for ad denne Vej at søge at svække vor Handlefrihed.

Østrigs manglende Tilslutning til den preussiske Felttogsplan beredte denne mange Genvordigheder og var maaske en af Hovedaarsagerne til, at den i sit Forløb ikke udnyttedes i den hensynsløse Udstrækning, som den preussiske Krigsledelse havde paaregnet. Helst havde denne utvivlsomt gennemført Felttoget paa egen Haand, og naar den veg tilbage herfor og betragtede Østrigs Hjælp som nødvendig, var det antagelig ud fra den Anskuelse, at der i modsat Fald maatte regnes med Indskriden fra andre europæiske Stormagter.

Det vilde føre for vidt og er heller ikke paatænkt ved denne Lejlighed at komme nærmere ind paa selve Krigens Gang, men det kan antagelig have Interesse at fæstne i Erindringen Hovedpunkterne i dens Forløb.

Henimod Slutningen af 1863 mobiliseredes den preussiske Hær og Flaade, og midt i Januar forelaa de to Forbundsfællers betingede Krigserklæring. Den 1. Februar udbrød Krigen, Eideren blev overskredet, og den 5. Februar

om Aftenen rømmedes Dannevirke, hvorpaa Hovedhæren trak sig tilbage til Dybbøl og Als, medens den resterende Del gik til Fredericia og Kolding. Den 11. Februar blev Dybbøl indesluttet, og 8 Dage efter gik Preusserne paa Trods af Østrigernes Modstand over den jydsk Grænse og besatte Kolding. Der førtes nu diplomatiske Forhandlinger mellem de 2 allierede Magter om fortsat Indmarsch i Jylland, der resulterede i, at denne iværksattes, hvad der atter medførte, at Vejle og Fredericia blev indesluttet den 8. og 9. Marts. Fra Midten af Marts til Midten af April belejredes Dybbøl, der blev stormet den 18. April, hvorpaa Hæren gik tilbage til Als og Armé-Overkommandoen nogle Dage senere til Fyen. I Slutningen af Maanedens rømmedes Fredericia og besattes af Østrigerne, og den 5. Maj blev Aalborg beskydt. Den 9. Maj fandt Slaget ved Helgoland Sted, og umiddelbart herefter afsluttedes den første Vaabenstilstand med derpaa følgende Konference i London. Vaabenhvilen udløb den 25. Juni, og 4 Dage senere forefaldt Overgangen til Als, hvad der havde til Følge, at Als Hæren overførtes til Faaborg. Den 3. Juli foregik Fægtningen ved Lundby Bakker ved Aalborg, og 8 Dage senere gik Tyskerne over Limfjorden, og Vendsyssel blev evakueret. Den 11. Juli afløste Ministeriet Bluhme Ministeriet Monrad og Dagen efter afsendtes Parlamentærer. Den 19. Juli blev Vesterhavslotillen ødelagt og Vesterhavserne erobrede og Dagen derpaa sluttedes den anden Vaabenhvile; denne erstattedes den 1. September med Vaabenstilstand og Undertegnelse af Fredspræliminærene. Den 30. Oktober sluttedes Freden i Wien og midt i November udveksledes Ratifikationerne og Jylland blev rømmet.

Saaledes var i store Træk Krigens ulykkelige Gang og det er maaske forstaaeligt, at den danske Befolkning efterhaanden tabte Troen paa, at Krigslykken kunde vende sig og derfor af al Magt pressede paa for at fremskynde Freden. Og dog kan der være Grund til at gøre opmærksom paa, at selv efter Tabet af Als, stod den danske Hær, koncentreret som den var paa Fyen og med den danske Flaade som Herre i de danske Farvande, militært set stærkere end paa noget tidligere Tidspunkt af Krigen. Hertil kom endvidere de ret betydelige Divergenser, der bestod mellem de allierede Magter, og hvorved der aabnedes en Mulighed for en Intervention fra Stormagternes Side. Men alt dette hjalp intet; Tilliden var tabt, og den Presse, der

tidligere havde været ivrigst for at puste til Ilden, agiterede nu kraftigst for en snarlig Fred. — At man fra preussisk Side saa med en vis Betænkelighed paa Situationen, viser de Overvejelser, Moltke anstillede med Henblik paa at føre Krigen til Afslutning ved Overførelse af en Landsætnings-ekspedition til Sjælland, hvis den anden Vaabenhvile ikke førte til Fredsslutning. — Han var forberedt paa, at det danske koncentrerede Forsvar paa Fyen kunde blive forstærket under Vaabenhvilen, og da han gik ud fra, at den største Del af den danske Flaade vilde blive detacheret til det nordlige Kattegat for at imødegaa en forventet østrigsk Flaadeaktion mod Kjøbenhavn, fattede han Planen om en Overgang til Sjælland for herved at føre Stødet mod Hovedstaden, hvis Befolkning for en Del var grebet af panikagtig Nervøsitet. Vaabenhvilen skulde udløbe omkring 1. November, men Overførslen var først forudsat at skulle finde Sted i December, der med de lange mørke Nætter regnedes for det gunstigste Tidspunkt for at sikre Ekspeditionen, der skulde tælle 25,000 Mand, et gunstigt Forløb. Transporten af Tropperne, der paaregnedes udført paa een Nat, skulde udgaa fra Stralsund med Landgang efter Omstændighederne i Præstø Bugt eller ved Vordingborg.

Naar man tager de daværende Forhold i Betragtning, kan et Foretagende som det her anførte kun karakteriseres som yderst dristigt og risikabelt, saa meget mere, som de mange Forberedelser, der nødvendigvis maatte træffes, vanskeligt kunde hemmeligholdes.

Det er maaske ikke uberettiget at drage den Slutning af dette med stor Omhu planlagte Foretagende, at det var en af Aarsagerne til, at Kjøbenhavn i en senere Periode blev Hovedhjørnesten i vort Forsvarsvæsen, en Foranstaltning, der som bekendt medførte vidtrækkende og dybtgaaende Stridigheder indenfor Befolkningen om vor Forsvarsordning.

Kaster man nu et Tilbageblik over Tysklands Historie siden 1864, véd vi jo alle, at denne Krig var Indledningen til en ny Æra for Tyskland, hvis Lykkestjerne for hvert Aar, der gik, steg højere og højere paa Himlen. Det er maaske heller ikke uden Grund, at den anden slesvigske Krig betegnes som Forløberen for Verdenskrigen, og at Erhvervelsen af de slesvigske Provinser blev Tysklands Achilleshæl. Thi med de store Kyststrækninger og dybt indskaarne Fjorde, som Fredsslutningen overgav det, skabtes der Betingelser og Trang hos den tyske Nation til at bygge

en Stormagtsflaade, der efterhaanden som Tiden gik ikke tog i Betænkning at optage Konkurrencen med Verdens første Sømagt. Tyskland ønskede sin Plads i Solen, vilde skaffe sig Raaderum udover den vide Verden for at opnaa Afsætning for sit Eksportoverskud og sin stedse voksende Befolkning, der ikke alle kunde finde deres Plads indenfor Landets Grænser. Herfra stammer igen Trangen til Kolonier og til disses Beskyttelse en stor og mægtig Verdensflaade. Man saa, hvorledes det tyske Kejserrige med sin dygtige og tætte Befolkning voksede sig stedse stærkere, man saa, hvordan dets Fangarme mer og mer begyndte at omslutte Verden, og man forbavsedes ikke længere, naar aabenhjertige Tyskere talte om deres Drøm om et tysk Verdensrige fra Nordkap til Bagdad og fra Moskva til Atlanterhavet. Meget kunde maaske været naaet, hvis disse højt-flyvende Planer var blevne fremmede med mere Maadehold, men den rivende Hast, hvormed de udvikledes, gav dem ikke den tilstrækkelige Underbygning, og maaske netop derfor styrtedes de i Grus paa den katastrofale Maade, som skete ved Verdenskrigens Slutning.

Vore Æresgæster i Dag, de sønderjyske Veteraner, vil kunne forstaa, at navnlig den yngre Slægt herhjemme var begyndt at opgive Haabet om, at det retfærdige Krav om Sønderjyllands Tilbagegivelse nogensinde skulde ske Fyldest. Man manglede i saa Henseende fuldkomment Troen paa, at Tyskland af fri Villie skulde opfylde Pragerfredens § 5, og denne Tro svandt i samme Forhold, som Tyskland Aar for Aar arbejdede sig frem til saavel i økonomisk som i militær Henseende at blive den ledende Verdensmagt.

Derfor mindes vi ogsaa i Dag med Taknemmelighed de Kredse inden for vort Land, der trods alt ikke forsagede, men som paa mangfoldig Maade, direkte som indirekte, udførte et stort og betydningsfuldt Arbejde for Danskhedens Sag i Sønderjylland.

Men fremfor alt gaar vore Tanker til Sønderjyderne selv, der gennem de lange og trange Aar bevarede deres uvisnelige Kærlighed til deres gamle Land og ikke veg tilbage for Fristelser og Tvang, men opretholdt den Danskhed i deres Hjerter, der var en ufravigelig Betingelse for, at vi i Dag kan se dem iblandt os. Vi forstaa hvad det har betydet for Sønderjyderne at skulle drage Sværdet for et Land, hvis Sejr vilde være ensbetydende med Udelukkelse af deres nationale Forhaabninger.

Da vi sidst var samlede her ringede Hurraraabene mod Foraarets klare Himmel til Ære for Veteranerne fra Slaget ved Helgoland, den Begivenhed, der som et frisk Saltvands-pust blæste fra Nordsøen ind over Danmark og spredte Lys og Glæde over Sindene og lavede op midt i vor store Modløshed. Paa denne Dag, hvor vi fejrer den nye Veteranfest, er det med Stolthed og Beundring at vi mindes de sønderjydske Veteraners heltemodige Kamp i de slesvigske Krige og deres trofaste Arbejde for Danskhedens Sag under Fremmedherredømmet.

Et trefoldigt Leve for de sønderjydske Veteraner.

Gyroskopkompasset og dets Teori.

Af Premierløjtnant Bangsbøll.

Naar man første Gang faar med et Gyroskopkompas at gøre, vil man sikkert som Regel staa nærmest uforstaaende overfor det. Senere, naar man har faaet Tid til at studere dets Oplysningsbøger og derved er kommen ind i dets nærmere Konstruktion og dets Funktionering, bliver man efterhaanden i Stand til at passe det og til forholdsvis hurtigt at finde ud af, hvor det er, at Mekanismen har svigtet, naar den er kommen i Uorden. Men selv om man studerer Oplysningsbogen nok saa omhyggeligt, kommer man alligevel til at mangle en Ting, nemlig Begrebet om hvor store Fejl og Afvigelser, der kan opstaa under forskellige Forhold, eller med andre Ord man kommer stadig til at mangle Opfattelsen af, hvor paalideligt Kompasset er. At det er nødvendigt at have Kendskab til, i hvor udstrakt Grad man kan stole paa et Kompas, vil jeg anse for indlysende. Denne Kendskab erhverver man sig imidlertid først ved baade at sætte sig ind i Apparatets Virkemaade og i den Teori, der ligger til Grund for dets Konstruktion. Har man sat sig ind i Gyroskopkompassets Teori, er man selvfølgelig ikke derfor bleven i Stand til at passe et Gyroskopkompas tilfredsstillende; men man har faaet et Grundlag, der kan være en Hjælp, naar man i Praksis skal til at arbejde med det og navigere efter det. Man har nemlig ved det teoretiske Studie opnaaet at faa en Forstaaelse af de Fejl, der kan optræde, og man undgaar derved, at man hverken stoler blindt paa Kompasset eller er overdreven mistænksom overfor det.

Nedenstaaende teoretiske Udvikling er selvfølgelig ikke absolut nøjagtig, idet den for at blive det vilde føre

for langt op i den højere Matematik. De Fejl, der imidlertid fremkommer paa Grund af denne Unøjagtighed, er i Praksis absolut ikke mærkbare.

Foran selve Gyroskopteorien er indsat et kort Uddrag af de matematiske Sætninger og Afsnit, som man senere vil faa Brug for. Teorien selv er behandlet, som om man var stillet overfor Opgaven at skulle konstruere et Gyroskopkompas, og til sidst er der givet en kort Oversigt over de eksisterende Kompastypers Konstruktion.

Bevægelseslæren. Naar et Punkt bevæger sig med jævn Hastighed gennem sin Bane, vil dets Hastighed (v) være Forholdet mellem et Banestykkes Længde (s) og den til Gennemløbning af Banestykket benyttede Tid (t), altsaa:

$$v = \frac{s}{t}.$$

Har Hastigheden derimod varieret, vil man ved ovennævnte Fremgangsmaade finde Gennemsnitsfarten for vedkommende Stykke. Gør man imidlertid Stykket tilstrækkelig lille, vil man finde Hastigheden i et bestemt Punkt med en Fejl, der er mindre end en hvilken som helst nok saa lille Størrelse. Kalder man det uendelig lille Stykke som Partiklen bevæger sig bort fra Udgangspunktet for (ds) og den dertil medgaaende Tid for (dt), er Hastigheden (v) i Punktet funden som:

$$v = \frac{ds}{dt} \dots \dots \dots (1)$$

Paa samme Maade findes Accelerationen (γ) som Forholdet mellem den uendelig lille Hastighedstilvækst (dv), som Partiklen faar i Tiden (dt), og denne Tid, altsaa:

$$\gamma = \frac{dv}{dt},$$

der, naar (1) indsættes, faar Formen:

$$\gamma = \frac{d\left(\frac{ds}{dt}\right)}{dt} = \frac{d^2s}{dt^2} \dots \dots \dots (2)$$

Hastigheder, Accelerationer og Kræfter kan afsættes som rette Linier med bestemte Retninger i Rummet og af bestemte Længder (afhængig af Maalesystemet) og kan hver for sin Art sammensættes eller opløses efter Parallelogramreglen.

Rotation. Naar et fast Legeme drejer sig om en Akse, vil Radiusvektor til enhver Partikel i Legemet have drejet sig samme Vinkel i det samme Tidsrum. Er Rotationen jævn, er de drejede Vinkler lige store for lige store Tidsrum.

Ved et Punkts Vinkelhastighed i et givet Øjeblik forstaaes den Vinkel, Radiusvektor til Punktet vilde dreje sig om Rotationsaksen i en Tidsenhed, hvis Bevægelsen i det givne Øjeblik overgik til at være jævn.

Ligesom foran under Hastighed findes Vinkelhastigheden (ω) som Forholdet mellem den uendelig lille Vinkel ($d\varphi$), Radiusvektor drejer sig i den uendelig lille Tid (dt) og denne Tid, altsaa:

$$\omega = \frac{d\varphi}{dt} \dots \dots \dots (3)$$

Paa samme Maade findes Vinkelaccelerationen ($\gamma\omega$) som:

$$\gamma\omega = \frac{d\omega}{dt} = \frac{d^2\varphi}{dt^2} \dots \dots \dots (4)$$

Skal et bestemt Punkts Hastighed bestemmes, findes Tilvæksten i Vej at være Længden af den lille Cirkelbue med Topvinkel ($d\varphi$) og Radius r , lig Afstanden fra Punktet til Omdrejningsaksen, hvorfor man faar:

$$v = r \cdot \frac{d\varphi}{dt} = r \cdot \omega \dots \dots \dots (5)$$

og paa samme Maade:

$$\gamma = r \cdot \gamma\omega \dots \dots \dots (6)$$

Rotationen frembringes af en enkelt eller flere Kræf-

ter, hvis Angrebepunkter falder udenfor Omdrejningsaksen. De saaledes paa Legemet virkende Kræfter kan hver for sig opløses i to Kræfter (x og y), hvoraf den ene (x) (se Fig. 1) er rettet ind mod eller bort fra Omdrejningsaksen, og den anden (y) er vinkelret paa denne Retning. Den første virker ikke til nogen Bevægelse af Legemet, men fremkalder kun et Tryk paa Aksen, som selvfølgelig forudsættes at kunne modstaa dette Tryk. Den anden Kraft (y) er det, som frembringer Rotationen.

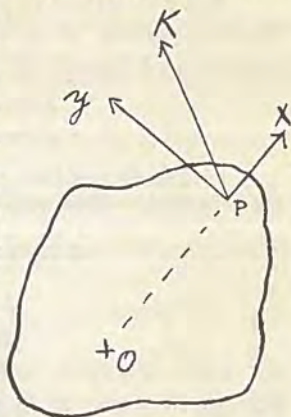


Fig. 1.

Ifølge Newton's Grundlov er:

Kraft = Masse \times Acceleration, og man faar altsaa at den paa en Partikel virkende

Kraft (y), der frembringer Rotationen, maa være lig Produktet af Partiklens Masse (m) og den den tilføjede Acceleration $\gamma = r \cdot \gamma\omega$, altsaa:

$$y = m \cdot r \cdot \gamma\omega.$$

Kraftmomentet med Hensyn til Omdrejningsaksen bliver:

$$y \cdot r = r \cdot m \cdot r \cdot \gamma\omega,$$

der opsummeret for alle Legemets Partikler giver:

$$\Sigma y \cdot r = \gamma\omega \Sigma m \cdot r^2.$$

Størrelsen paa venstre Side af Lighedstegnet er det statiske Moment (D) af de ydre Kræfter med Hensyn til Omdrejningsaksen og $\Sigma m \cdot r^2$ er Legemets Inertimoment (I) med Hensyn til samme Akse, og $\gamma\omega$ er den Legemet tilføjede Vinkelacceleration. Man faar derfor:

$$D = I \cdot \gamma\omega \dots \dots \dots (7)$$

Impuls, Impulsmoment. Ved et Legemes Impuls eller Bevægelsesmængde forstaar man Summen af

hver Partikels Masse (m) multipliceret med dens Hastighed, hvorfor:

$$\text{Impuls} = \sum m \cdot r \cdot \omega.$$

Ved et Legemes Impulsmoment (J) forstaas paa samme Maade Summen af de enkelte Partiklers Impulsers Momenter med Hensyn til Omdrejningsaksen, altsaa:

$$J = \sum r \cdot m \cdot r \cdot \omega$$

$$J = I \cdot \omega \dots \dots \dots (8)$$

Impulsmoment = Inertimoment \times Vinkelhastighed. Hvis man i (7) indsætter (4), faas:

$$D = I \cdot \frac{d\omega}{dt} = \frac{d(I \cdot \omega)}{dt}$$

$$D = \frac{dJ}{dt} = J' \dots \dots \dots (9)$$

der giver følgende Sætning: Differentialkvotienten med Hensyn til Tiden af Impulsens Moment med Hensyn til en vilkaarlig Akse, er lig den bevægende Krafts Moment med Hensyn til samme Akse, eller kortere:

Impulsmomentets Ændringshastighed er lig de ydre Kræfters statiske Moment med Hensyn til Omdrejningsaksen. Paa samme Maade som Bevægelseshastigheder, Accelerationer og Kræfter kan afsættes som rette Linier i bestemte Retninger og af bestemte Længder, paa samme Maade kan man ogsaa afsætte Vinkelhastigheder, Vinkelaccelerationer, Impulsmomenter og Drejningsmomenter, idet man afsætter dem ud ad Omdrejningsaksen, og man angiver deres Størrelser ved Liniens Længde. Man har endvidere vedtaget at afsætte dem i den Retning ud ad Omdrejningsaksen, hvori Tommelfingeren viser, naar højre Haand omfatter Omdrejningsaksen saaledes, at Bevægelsen foregaar fra Haandroden til Fingerspidserne (Højrehaandsreglen fra Elektricitetslæren).

Ligesom ved Kræfter m. m. kan disse Størrelser hver for sin Art sammensættes eller opløses efter Parallelogramreglen.

Dette vil man f. Eks. senere faa Brug for under Undersøgelsen af Jordrotationens Paavirkning paa en op-hængt Snurre. Man vil da komme til at opløse Jordens Vinkelhastighed (u) om Jordaksen i en Rotation om en Jorddiameter parallel med Meridiantangenten, og i en anden om Lodlinien. Af Fig. 2 fremgaar deres Størrelser, og de bliver henholdsvis $u \cdot \cos. \varphi$ og $u \cdot \sin. \varphi$.

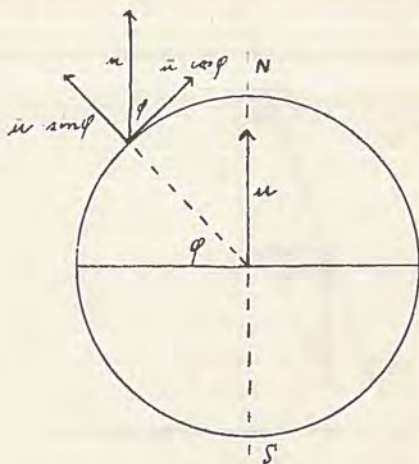


Fig. 2.

Svingningsbevægelsen. Svinger et Legeme f. Eks. et Pendul frem og tilbage om en Ligevægtsstilling, kan man, som det fremgaar af Fig. 3, for en vilkaarlig Udsvingningsvinkel (α) opløse den Svingningen fremkaldende Kraft (Tyngdekraften), der virker parallel med Ligevægtsstillingen, i to Komposanter ($K \cdot \sin. \alpha$ og $K \cdot \cos. \alpha$), hvoraf den ene ($K \cdot \cos. \alpha$) kun virker som et Træk i Omdrejningsaksen, medens den anden ($K \cdot \sin. \alpha$) er den Kraft, der frembringer Svingningen. Man ser altsaa, at den Kraft, der frembringer Svingningen, er proportional med sinus af Udslagsvinkelen eller med andre Ord proportional med Afstanden fra Ligevægtsstillingen. Proji-

cerer man Bevægelsen ned paa en X -akse vinkelret paa Ligevægtsstillingen, ser man, at Opgaven bliver at finde Ligningen for en Partikels Bevægelse paa en ret Linie, naar den paa Partiklen virkende Kraft er proportional med Afstanden fra et fast Punkt.

Antager man nu, at der til $t = 0$ svarer $x = a$ og $v = v_0$ og at Udtrykket for Kraften er $h^2 \cdot m \cdot x$, hvor

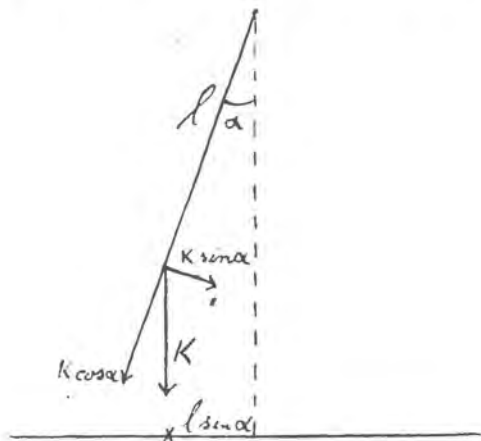


Fig. 3.

m er Partiklens Masse, faar man ifølge Newton's Grundlov:

$$m \cdot \frac{d^2 x}{dt^2} = - h^2 \cdot m \cdot x$$

eller

$$\frac{d^2 x}{dt^2} + h^2 \cdot x = 0,$$

der er Bevægelsens Differentialligning, hvor x' har Koefficienten 0. Ligningens Rødder bliver da:

$$0 \pm i \cdot h,$$

hvorfor Ligningen bliver: $x = C_1 \cdot \sin. h \cdot t + C_2 \cdot \cos. h \cdot t$, differentieres denne faas:

$$v = x' = C_1 \cdot h \cdot \cos. h \cdot t - C_2 \cdot h \cdot \sin. h \cdot t.$$

Indsættes nu $t = 0$, $x = a$, $v = v_0$ faas:

$$a = C_1 \cdot 0 + C_2 \cdot 1 \quad v_0 = C_1 \cdot h \div C_2 \cdot 0$$

$$C_2 = a \quad C_1 = \frac{v_0}{h},$$

der indsat i Ligningen for x' (der angiver Hastigheden) giver:

$$v = v_0 \cdot \cos. ht \div a \cdot h \cdot \sin. ht;$$

sættes $v = 0$, ser man, at Hastigheden bliver 0 for:

$$tg \cdot h t = \frac{v_0}{a \cdot h} = \frac{C_1}{C_2}.$$

Vælger man nu Tiden ud fra et andet Nulpunkt, saaledes at $t = 0$ giver $x = a$ og $v = 0$, bliver Bevægelsens Ligning, idet $C_1 = 0$ og $C_2 = a$:

$$x = a \cdot \cos. ht \dots \dots \dots (10)$$

af hvilken Ligning det fremgaar, at Tidsintervallet (T) mellem to paa hinanden følgende Passager af Ligevægtsstillingen ($x = 0$) er konstant og lig $\frac{\pi}{h} \dots \dots \dots (11)$

Bevægelsen er altsaa en harmonisk med Svingningstiden $T = \frac{\pi}{h}$ og Amplituden (den største Afstand fra det faste Punkt, Midterpunktet, Ligevægtsstillingen) lig a .

Antager man nu, at der tillige optræder en Modstand mod Bevægelsen, f. Eks. en Dæmpningsmodstand, der er proportional med Bevægeshastigheden og kan sættes lig $m \cdot k \cdot v$ (k Dæmpningskonstanten), faar man som Differentialligning for Bevægelsen:

$$m \cdot \frac{d^2 x}{dt^2} = \div m \cdot h^2 \cdot x \div m \cdot k \cdot v,$$

og man finder som Ligning for Bevægelsen:

$$x = \frac{v_0}{p} \cdot e^{\div \frac{1}{2} \cdot k \cdot t} \sin p \cdot t \dots \dots \dots (12)$$

hvor $p = \frac{1}{2} \sqrt{4 h^2 - k^2} \dots \dots \dots (13)$

og Udtrykket for Hastigheden bliver:

$$v = \frac{v_0}{p} \cdot e^{\div \frac{1}{2} \cdot k \cdot t} (p \cdot \cos. p \cdot t \div \frac{1}{2} \cdot k \cdot \sin. p \cdot t) \dots (14)$$

Det største Udslag findes ved at sætte $v = 0$, hvorved man faar:

$$t g p \cdot t = \frac{2 \cdot p}{k},$$

af hvilket Udtryk man ser, at hvis det første maksimale Udslag finder Sted for $t = t_1$, vil det næste maksimale Udslag paa den anden Side af Ligevægtsstillingen finde Sted for $t = t_1 + \frac{\pi}{p}$ og saaledes fremdeles.

Man finder altsaa at Svingningerne er ligetidige, idet Svingningstiden fra Yderstillingen paa den ene Side af Ligevægtsstillingen til Yderstillingen paa den anden Side er konstant, og kaldes denne Tid (T_d) haves:

$$T_d = \frac{\pi}{p} = \frac{2 \cdot \pi}{\sqrt{4 \cdot h^2 - k^2}} \dots \dots \dots (15)$$

der for $k = 0$ giver $T_d = \frac{\pi}{h}$, der er det i (11) fundne Udtryk.

Snurren og dens Bevægelse.

Ved en Snurre forstaar man et Rotationslegeme, hvis Masse er symetrisk fordelt med Hensyn til en Akse, Figuraksen, der er sammenfaldende med Rotationsaksen. I Praksis vil det sige, at Snurren skal kunne rotere om sin Akse, uden at der derved opstaar Kræfter, der kan søge at bringe Aksen ud af sin oprindelige Stilling.

Man tænker sig den paa Fig. 4 viste Snurre ophængt med tre fulde Frihedsgrader, altsaa ophængt saaledes at den frit kan dreje sig om enhver Akse, der gaar gennem Snurrens Tyngdepunkt O . Roterer Snurren nu i den paa Figuren viste Retning med jævn Hastighed, vil Snurrens eget Impulsmoment kunne afsættes som en bestemt Længde i positiv Retning ud ad X -aksen (Koordinat-systemet valgt saaledes, at Begyndelsespunktet falder i

Snurrens Tyngdepunkt og X -aksen falder sammen med Figuraksen).

Paavirker man nu Snurren med en ydre Kraft, f. Eks. ved et paahængt Lod eller ved at trykke paa Enden (B), vil man se, at denne Ende af Snurreaksen drejer til venstre hen mod Y -aksen i Stedet for, som ved den

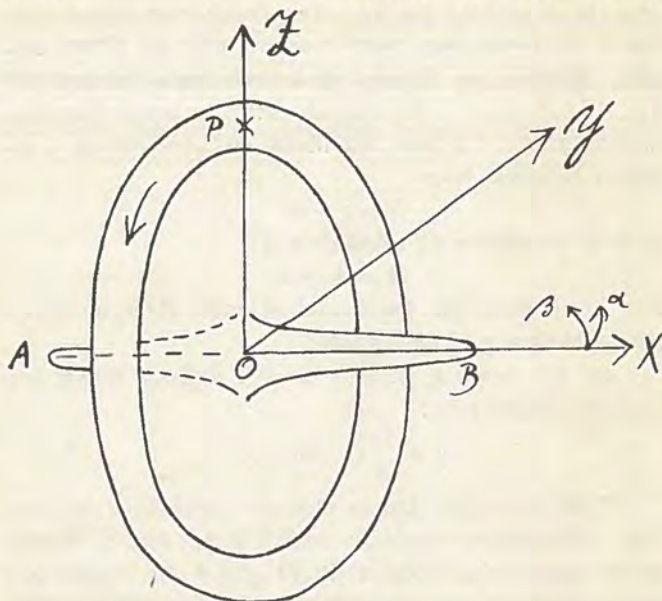


Fig. 4.

ikke-roterende Snurre, at give efter for Trykket og bevæge sig nedad.

Denne Bevægelse kaldes Snurrens Præcisionsbevægelse, og man finder følgende Lov for den: Paavirkes en roterende Snurre af et ydre Drejningsmoment, vil Snurreaksen bevæge sig vinkelret paa Drejningsmomentet i en saadan Retning, at den ad korteste Vej søger at bringe sin egen Omdrejningsretning til at falde sammen med Momentets.

Til nærmere Forklaring af dette tilsyneladende mærkelige Snurrefænomen kan følgende Betragtning tjene.

Det ydre Drejningsmoment (D) vil søge at fremkalde en Rotation om Y -aksen med en vis Vinkelacceleration og vil altsaa søge at tildele Partiklerne over XY -planet en Bevægelse langs X -aksens positive Retning, hvorfor Bevægelsen regnes positiv. For Partiklerne under XY -planet vil Bevægelsen være modsat rettet og altsaa negativ. Tænkes en Partikel at befinde sig i Punktet (P) (Fig. 4) i Z -aksen i det Øjeblik, den ydre Krafts Paavirkning begynder, vil den faa tildelt en Acceleration i X -aksens Retning, hvor

$$\gamma = z \cdot \gamma\omega$$

og hvor $\gamma\omega$ findes af Ligningen (7):

$$D = A \cdot \gamma\omega,$$

hvor A er Snurrens Inertimoment med Hensyn til en Akse vinkelret paa Figuraksen.

Da $z = r \sin. v$, hvor v er den drejede Vinkel fra Y -aksen, finder man:

$$\gamma = \frac{D}{A} r \cdot \sin. v.$$

Man vil følgelig kunne aflægge Accelerationskurven som en Sinuskurve saaledes som vist paa Fig. 5. Under sin Bevægelse fra Z -aksen til XY -planet vil Partiklen i (P) paavirkes af en Acceleration, der fra sin Maksimumsværdi $\left(\frac{D}{A} \cdot r\right)$ aftager til 0. Bevægelseshastigheden udaf YZ -planet vil altsaa være tiltagende, indtil den bliver jævn i det Øjeblik XY -planet passerer. Under den næste Kvartomdrejning vil den paavirkes af en negativ Acceleration, der formindsker Hastigheden med netop saa stor en Acceleration, som den før forøgedes med. Hastigheden maa derfor netop i det Øjeblik, Z -aksen atter passerer, være nøjagtig lig Hastigheden ved øverste Passage og da Snurren paa Grund af Ophængningen ikke kan bevæge sig i X -aksens Retning, maa Bevægelseshastig-

heden i denne Retning altsaa begge Steder være 0. Fortsættes Drejet, vil man se, at Bevægelseshastigheden parallel med X -aksen tiltager i negativ Retning, indtil den ved Passagen af XY -planet har naaet en lige saa stor negativ Værdi som den før var positiv, og at Bevægelsen i dette Øjeblik er jævn. Ved sidste Kvartomdrejning virker en positiv Acceleration, der efterhaanden formindsker Bevægelseshastigheden, indtil den ved Passagen af

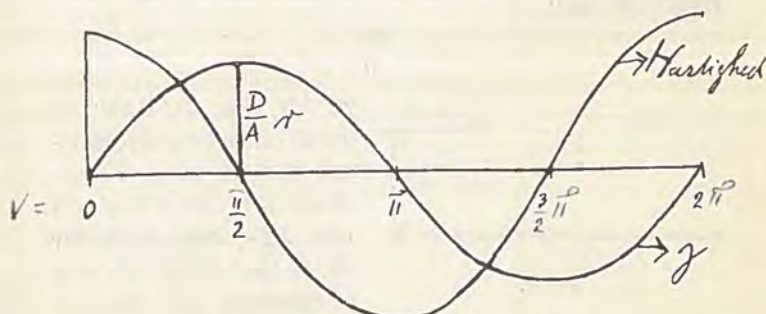


Fig 5.

Z -aksen alter er Nul. Man kan nu tegne en Kurve for Partikkens horizontale Bevægelseshastighed (Fig. 5) og ser deraf, at Hastigheden er Nul i Z -aksen, men at de derimod er lige store og modsat rettede ved de to Passager af XY -planet.

Det ydre Drejningsmoment (D) vil altsaa bringe Snurreaksen til at bevæge sig med jævn Hastighed i XY -planet, altsaa til at dreje sig med jævn Vinkelhastighed om Z -aksen.

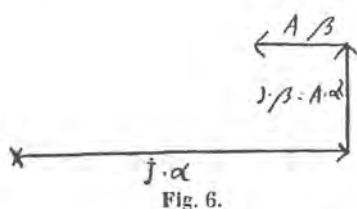
For Fuldstændighedens Skyld skal nedenfor udvikles Ligningerne for Snurreaksens Bevægelse i Rummet, naar Snurreaksen paavirkes af et ydre Drejningsmoment (D).

I det følgende betegner α den Vinkel, Snurreaksen har drejet sig fra sin Udgangsstilling i horizontal Retning (positiv Retning venstre), og β den Vinkel, Snurre-

aksen har hævet eller sænket sig i Forhold til Horizontplanet (positiv Retning venstre).

Tænkes Snurreaksen under Indvirkning af Drejningsmomentet (D) i en lille Tid (t) at have drejet sig den lille horizontale Vinkel (α), vil Enden af Snurreimpulsvektoren (J) have beskrevet en Impulsmomentvektor ($J \cdot \alpha$). Ved den horizontale Præcisionsbevægelse frembringes et Impulsmoment om Z -aksen, og da man for Præcisionens Hastighed har:

$$\alpha' = \frac{d\alpha}{dt},$$



er der iflg. (8) skabt en lodret Impulsmomentvektor, der vil hæve Figuraksen den lille Vinkel (β) over XY -planet, og derfor vil kunne sættes lig den af Snurrens eget Impuls-

moment (J) beskrevne Bue ($J \cdot \beta$), se Fig. 6.

$$J \cdot \beta = A \cdot \alpha'$$

$$\beta = \frac{A}{J} \cdot \alpha' \dots \dots \dots (a)$$

Den Vinkelhastighed, der derved gives Snurreaksen i lodret Retning, bliver β' , og altsaa:

$$\beta' = \frac{A}{J} \cdot \alpha''.$$

Ved denne lodrette Bevægelse af Snurreaksen vil der skabes et nyt horisontalt Impulsmoment om Y -aksen, der, da Vinkelhastigheden er (β'), vil være $A \cdot \beta'$, og man har derfor:

$$A \cdot \beta' = \frac{A^2}{J} \cdot \alpha'',$$

der vil gaa imod den første ved den horizontale Præcisionsbevægelse beskrevne Impulsmomentvektor ($J \cdot \alpha$). Størrelsen af den endelige horisontale Impulsmomentvektor maa da blive:

$$J \cdot \alpha \div A \cdot \beta'$$

eller hvis man ser bort fra Fortegnet for sidste Størrelse og lader det være indeholdt i selve Udtrykket, som man vil finde for Snurreaksens Bevægelse,

$$J \cdot \alpha + A \cdot \beta' \dots\dots\dots (b)$$

der altsaa er den Impulsmomenttilvækst, der i Tiden (t) opstaar ved det ydre Drejningsmoments Paavirkning paa Snurren, og som Resultat af Drejningsmoment maa Impulsmomentets Ændringshastighed være lig D .

Man faar altsaa:

$$D = (J \cdot \alpha + A \cdot \beta') : t = J \cdot \alpha' + A \cdot \beta'',$$

og da ifølge (a)

$$\alpha' = \frac{J}{A} \cdot \beta$$

bliver:

$$D = \frac{J^2}{A} \cdot \beta + A \cdot \beta'',$$

der kan skrives:

$$\frac{D}{A} = \frac{J^2}{A^2} \cdot \beta + \beta'' \dots\dots\dots (c)$$

der er en Differentialligning, hvor β' har Koefficienten 0. Ligningen har altsaa egentlig Formen:

$$\frac{D}{A} = \frac{J^2}{A^2} \cdot \beta + 0 \cdot \beta' + \beta''.$$

Da man for at integrere Differentialligningen $y'' + 2ay' + by = 0$, hvor a og b er Konstanter, løser Ligningen $u^2 + 2au + b = 0$; skal man i dette Tilfælde løse Ligningen:

$$u^2 + 0 \cdot u + \frac{J^2}{A^2} = 0$$

og man finder:

$$u = \frac{J}{A} \cdot i = \delta + \gamma \cdot i \dots\dots\dots (d)$$

og da Rødderne ikke er reelle har Ligningen Formen:

$$\beta = C_1 \cdot e^{\delta t} \cdot \sin. \gamma \cdot t + C_2 \cdot e^{\delta t} \cdot \cos. \gamma \cdot t,$$

idet t er den uafhængig variable. Men da $\delta = 0$ iflg.

(d) og $\dot{\gamma} = \frac{J}{A}$ faar Ligningen Formen:

$$\beta = C_1 \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t + C_2 \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \dots \dots \dots (e)$$

Anvender man nu Konstanternes Variationsmetode har man følgende to Ligninger til Bestemmelse af C_1' og C_2' :

$$0 = C_1' \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t + C_2' \cos. \frac{J}{A} \cdot t$$

$$\frac{D}{A} = C_1' \cdot \frac{J}{A} \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \div C_2' \cdot \frac{J}{A} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t;$$

multipliseres øverste Ligning med $\frac{J}{A} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t$ og nederste med $\cos. \frac{J}{A} \cdot t$, og adderes de derefter faas:

$$C_1' = \frac{D}{J} \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \text{ og } C_2' = \div \frac{D}{J} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t.$$

Integrerer man disse to Udtryk findes:

$$C_1 = \frac{D}{J} \int_0^t \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \cdot dt = \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t + k_1$$

$$C_2 = \div \frac{D}{J} \int_0^t \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t \cdot dt = \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t + k_2.$$

Indsættes de fundne Udtryk for C_1 og C_2 i (e) faas:

$$\beta = \frac{D \cdot A}{J^2} + k_1 \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t + k_2 \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \dots \dots \dots (f)$$

og differentieres denne Ligning med Hensyn til t faas:

$$\beta' = \frac{J}{A} \cdot k_1 \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \div \frac{J}{A} \cdot k_2 \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t.$$

Betragter man nu Begyndelsesstillingen, hvor $t = 0$ og $\beta = 0$ og hvor Hastigheden om Y -aksen ogsaa er Nul (altsaa $\beta' = 0$), kan man af de derved fremkomne to Ligninger finde Konstanterne k_1 og k_2 . Man faar:

$$0 = \frac{D \cdot A}{J^2} + k_1 \cdot 0 + k_2 \cdot 1$$

$$0 = \frac{J}{A} \cdot k_1 \div k_2 \cdot 0,$$

hvoraf $k_1 = 0$ og $k_2 = \div \frac{D \cdot A}{J^2}$, der indsat i (f) giver:

$$\beta = \frac{D \cdot A}{J^2} \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t$$

$$\beta = \frac{D \cdot A}{J^2} (1 \div \cos. \frac{J}{A} \cdot t) \dots \dots \dots (16)$$

der altsaa er Ligningen for Snurreaksens Bevægelse om *Y*-aksen.

Indsættes nu det fundne Udtryk for β i Ligningen (a)

$$\alpha' = \frac{J}{A} \cdot \beta$$

faas:

$$d\alpha = \frac{D}{J} dt \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \cos. \frac{J}{A} \cdot t \cdot d\left(\frac{J}{A} \cdot t\right).$$

Da α gaar fra 0 til α , naar t gaar fra 0 til t , integrerer man paa venstre Side fra 0 til α og paa højre fra 0 til t , og man faar da:

$$\int_0^\alpha d\alpha = \frac{D}{J} \int_0^t dt \div \frac{D \cdot A}{J^2} \int_0^t \cos. \frac{J}{A} \cdot t \cdot d\left(\frac{J}{A} \cdot t\right)$$

$$\alpha = \frac{D}{J} \cdot t \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t \dots \dots \dots (17)$$

der er Ligningen for Snurreaksens Bevægelse i *XY*-planet.

De to Ligninger for α og β giver altsaa Udtryk for Snurreaksens Bevægelse, naar den paavirkes af et ydre Drejningsmoment (D).

Ligningen for α kan man omskrive til:

$$\alpha = \alpha_1 + \alpha_2 \dots \dots \dots (18)$$

hvor $\alpha_1 = \frac{D}{J} \cdot t$. (19) og $\alpha_2 = \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t \dots$ (20)

Man ser da at α_1 vokser proportionalt med Tiden og derfor er en jævn Bevægelse, hvorimod α_2 repræ-

senterer en Svingningsbevægelse. (Sammenlign med Ligning (10)).

Opstiller man nedenfor staaende Skema for α_2 og β viser det, at Snurreaksen, samtidig med at den bevæger sig med jævn Hastighed i XY -planet, foretager regelmæssige Svingninger baade i det horizontale og i det vertikale Plan, og at disse Udsvingninger er lige store, nemlig lig $\frac{D \cdot A}{J^2}$, men at Midterstillingen med Hensyn til de vertikale Svingninger er hævet Vinklen $\frac{D \cdot A}{J^2}$ over Horizonten. Denne Snurreaksens Bibevægelse kaldes Snurrens Nutationsbevægelse.

$t =$	$\alpha_2 =$	$\beta =$
0	0	0
$\frac{\pi}{2} \cdot \frac{A}{J}$	$\div \frac{D \cdot A}{J^2}$	$\frac{D \cdot A}{J^2}$
$\pi \cdot \frac{A}{J}$	0	$2 \frac{D \cdot A}{J^2}$
$\frac{3}{2} \pi \cdot \frac{A}{J}$	$+ \frac{D \cdot A}{J^2}$	$\frac{D \cdot A}{J^2}$
$2 \pi \cdot \frac{A}{J}$	0	0

Tænker man sig nu en Kegle med Toppunkt i Snurrens Tyngdepunkt og med Topvinkel 2γ , hvor, $\gamma = \frac{D \cdot A}{J^2}$ rulle med jævn Fart uden at glide henad XY -planet vil den Frembringer (Sidelinie), der i Begyndelsesstillingen var sammenfaldende med X -aksen, faa de sfæriske Ortonogonalkoordinater x og y , naar den drejede Vinkel er v :

$$x = r \cdot v \div r \cdot \sin. v$$

$$y = r \div r \cdot \cos. v.$$

Indsættes heri Radiens Vinkelmaal lig $\frac{D \cdot A}{J^2}$ og

$$v = c \cdot t = \frac{J}{A} \cdot t, \text{ faas:}$$

$$x = \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot c \cdot t \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \sin. c \cdot t = \frac{D}{J} \cdot t \div \frac{D \cdot A}{J^2} \cdot \sin. \frac{J}{A} \cdot t.$$

$$y = \frac{D \cdot A}{J^2} (1 - \cos. c \cdot t) = \frac{D \cdot A}{J^2} \left(1 \div \cos. \frac{J}{A} \cdot t\right),$$

hvilke Udtryk er lig de for α og β fundne Udtryk. Snurreaksen bevæger sig altsaa under Paavirkning af et ydre Drejningsmoment (D), som en bestemt Frembringer i en ret cirkulær Kegle med Toppunkt i Snurrens Tyngdepunkt og Toppunktsvinkel $2\gamma = \frac{2 D \cdot A}{J^2}$ vil bevæge sig, naar Keglen med jævn Hastighed, uden at glide, ruller hen ad XY -planet.

Af Udtrykket for Topvinkelen (2γ) i denne Kegle ser man, at den selv for ret store Drejningsmomenter tilnærmelsesvis vil være Nul, idet Snurrens egen Vinkelhastighed, der er meget stor, indgaar i 2' Potens i Brøkenes Nævner. For de i Praxis forekommende Drejningsmomenter vil γ , naar Snurren har sin fulde Vinkelhastighed, kunne betragtes som værende Nul, og Ligningen for Snurreaksens Præcisionsbevægelse bliver da:

$$a = \frac{D}{J} \cdot t \dots \dots \dots (21)$$

og Præcisionshastigheden:

$$a' = \frac{D}{J} \dots \dots \dots (22)$$

Faar γ derimod en mærkbar Værdi, vil Snurreaksen altsaa beskrive den fundne Cycloidekurve i Rummet. Af Udtrykket for γ ses det, at γ for et konstant Drejningsmoment kun kan vokse ved at Snurrens Vinkelhastighed bliver lille. Snurrens egen Vinkelhastighed, der indeholdes i Størrelsen (J), har kun en lille Værdi under den første Del af Gangsætningstiden, medens Snurren fra at være stillestaaende efterhaanden arbejder sig op paa sine Omdrejninger, og følgelig vil Nutationsbevægelsen i denne Tid kunne faa en mærkbar Værdi, der efterhaanden, som

Vinkelhastigheden vokser, vil aftage mod en meget lille Størrelse.

Snurrens Anvendelse som Kompas.

Vil man nu konstruere sig et Gyroskopkompas, vil det der ligger nærmest være, at man ombord anbringer en roterende Snurre ophængt med tre fulde Frihedsgrader. Hvis man saa, inden man sejlede ud, stillede Snurreaksen parallel med Jordaksen, vilde man altsaa have et Kompas, og man vilde tilmed have faaet et Apparat til Angivelse af Bredden, idet Snurreaksens Hældningsvinkel mod Horizontplanet vilde kunne angive Bredden. Det vilde dog snart vise sig, at Kompasset var ubrugeligt, idet Ophængningen ikke vilde være tilstrækkelig friktionsløs til ikke at overføre smaa Drejningsmomenter til Snurren, og Resultatet vilde da være, at Snurreaksen, saa længe et saadant Moment varede, vilde svinge ud i en eller anden Retning. Saa snart Momentet ophørte, vilde Snurreaksen pege i den Retning, hvortil den var svinget hen, og den vilde blive her, indtil et nyt Drejningsmoment opstod. Snurreaksen vilde altsaa ikke have Evne til at søge tilbage til sin Udgangsstilling, hvilket er en nødvendig Betingelse for at kunne anvende den som Kompas.

Man maa derfor se at skabe en saadan Indstillings-evne hos Snurren. Betragter man Loven for Snurrens Præcisionsbevægelse, ser man, at en saadan Indstillings-evne kan skabes, hvis man kan lade Snurren være paa-virket af et ydre Drejningsmoment, hvis Akse har en konstant Retning i Rummet.

Et saadant Drejningsmoment bar man i Jordrotationen. Kan man blot overføre den til en Snurre, vil Snurreaksen altsaa, saa snart den af en eller anden Grund er kommen bort fra sin Ligevægtsstilling, straks faa en Evne til at vende tilbage til den.

Tænkes nemlig en Snurre under Indflydelse af en konstant Rotation, vil denne kunne afsættes som et Liniestykke af en bestemt Længde AB i Overensstemmelse med Højrehaandsreglen. Hvis Snurren nu af en eller anden Grund er svinget ud, saa at Snurreaksen danner en Vinkel α med Retningen AB , vil Vinkelhastigheden AB kunne opløses i to Vinkelhastigheder. Den ene $AB \cos. \alpha$ virkende om Snurreaksen og derfor ikke tilføjende denne nogen Præcisionsbevægelse. Den anden $AB \sin. \alpha$ kan sammensættes med Snurrens egen Vinkelhastighed til en Resultant, der ligger nærmere Retningen AB end Snurreaksen, og da denne altid vil søge at stille sig i Resultantens Retning, vil den altsaa nærme sig Retningen AB .

Spørgsmaalet bliver nu, hvorledes man kan overføre Jordrotationen paa Snurren. Paa en Snurre med tre fulde Frihedsgrader har man lige fundet, at den ikke kunde overføres, hvis Ophængningen var friktionsløs. Der er altsaa en Mulighed for, at man ved at borttage eller i alt Fald ved at begrænse en af Frihedsgraderne vil blive i Stand til at overføre Jordrotationen. Den eneste Akse, der imidlertid kan være Tale om at begrænse Snurrens Bevægelsesfrihed om, er Y -aksen (se Fig. 4), idet Snurren frit skal kunne dreje sig om sin Rotationsakse og ogsaa skal kunne dreje sig om Lodlinien.

Naar Snurren er i sin Ligevægtsstilling i Meridianen, skal den for det første kunne rotere, og for det andet skal den kunne dreje sig om Lodlinien, hvorimod Svingninger om Øst-Vest-Aksen skal begrænses, hvilket kan gøres ved at lade Tyngdekraften faa Indvirkning paa Snurren ved f. Eks. at ophænge den som vist paa Fig. 7, hvorved Snurrens Tyngdepunkt kommer til at ligge et Stykke (a) under Ophængningspunktet. En Hævning eller Sænkning af Snurreaksen kan i saa Tilfælde ikke forekomme uden at der samtidig opstaar et af Tyngdekraften frembragt Drejningsmoment: $D = P \cdot a \cdot \sin. \beta. \dots (23)$

Naar Snurren ophænges paa den nævnte Maade, tvinges Snurreaksen til stadig at staa vinkelret paa Lodlinien. Snurreaksen vil derfor kun paa Ækvator kunne være parallel med Jordaksen, men vil paa alle andre

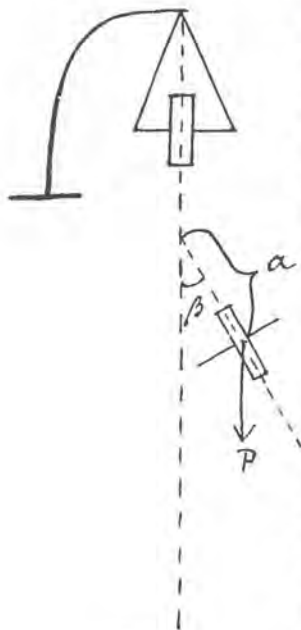


Fig. 7.

Breder komme til at beskrive en Kegel med Topvinkel 2φ . Denne Bevægelse, der saaledes bliver paatvungen Snurreaksen, er en Følge af Meridiantangentens Bevægelse i Rummet. Kaldes man, som før nævnt, Jordens Vinkelhastighed for u , har altsaa ethvert Punkt paa Jorden denne Vinkelhastighed med Hensyn til Jordaksen, og hvis man nu betragter Meridiantangentens Bevægelse i Rummet som sammensat af to Rotationer, nemlig dels af en Rotation om Lodlinien, hvis Størrelse bliver $u \cdot \sin. \varphi$, og dels af en Rotation om en Jorddiameter parallel med Meridiantangenten, hvis Størrelse bliver $u \cdot \cos. \varphi$, skal Snurreaksen for stadig at blive i Meridianen dreje sig om Lodlinien

med Vinkelhastigheden $u \cdot \sin. \varphi$. Den anden Komposant af Jordrotationen ($u \cdot \cos. \varphi$) repræsenterer Horizontplanets Sænkningshastighed i Forhold til den oprindelige Øst-Vest-Akse, eller med andre Ord Horizontplanets Vinkelhastighed om Meridiantangenten, og denne Komposant vil derfor ikke faa nogen Indflydelse paa Snurren saa længe dens Akse er i Meridianen. De to Komposanters Indvirkning paa Snurren vil blive undersøgt hver for sig.

a) Jordrotationen om Lodlinien.

Komposanten $u \cdot \sin. \varphi$ angiver Jordens Vinkelhastighed om Lodlinien og derfor ogsaa Meridiantangentens Vinkelhastighed om Lodlinien. Naar Snurreaksen først engang er indstillet i Meridianen, skal den derfor, for stadig at forblive i den, dreje sig om Lodlinien med Hastigheden $u \cdot \sin. \varphi$. Man skal med andre Ord bibringe Snurreaksen en horizontal Præcisionshastighed af ovennævnte Størrelse. En saadan Præcision vil kunne frembringes af et Drejningsmoment, der virker om Snurrens horizontale Øst-Vest-Akse. Tænker man sig en lille Vægt (q) anbragt paa Snurreaksens Nordende paa Nordbredde og paa Sydenden paa Sydbredde, og at Afstanden fra denne Vægt til Snurrens lodrette Midterlinie er b , har man det ydre Drejningsmoment:

$$D = q \cdot b,$$

der imidlertid kan omskrives, saa at man faar:

$$D = q \cdot b = P a \sin. \beta = P \cdot a \cdot \beta.$$

Naar Snurren ikke roterer vil den nemlig, naar Vægten er paahængt, indtage en Stilling, hvor Snurreaksen danner en Vinkel β med Horizontplanet, og man har da:

$$P \cdot a \cdot \sin. \beta = q \cdot b \cdot \cos. \beta.$$

Da det imidlertid er en meget lille Præcisionshastighed, vil Drejningsmomentet være lille, og da i Formlen for Drejningsmomentet P er stor, vil β være en meget lille Vinkel, hvorfor man kan sætte $\cos. \beta = 1$ og $\sin. \beta = \beta$, og man faar da:

$$q \cdot b = P \cdot a \cdot \beta.$$

Naar Snurren nu roterer med sin fulde Omdrejningshastighed vil Snurreaksen i det Øjeblik, den staar vandret, paavirkes af Drejningsmomentet $D = q \cdot b$, og Snurren vil derfor have faaet en horizontal Præcisionshastighed, der for at Snurreaksen kan forblive i Meridianen skal være lig $u \cdot \sin. \varphi$. Man har derfor:

$$u \cdot \sin. \varphi = \frac{P \cdot a \cdot \beta}{J} = \frac{b \cdot q}{J} \dots \dots \dots (24)$$

af hvilket Udtryk man altsaa kan finde Størrelsen af D og dermed finde Afstanden b , som Vægten q skal have for forskellige Bredder.

Hvis man ikke havde anvendt Vægten q til at frembringe det nødvendige Drejningsmoment med, ser man af Ligningen, at Snurreaksen i saa Tilfælde for at opnaa den nødvendige Præcisionshastighed maatte have hævet sig en Vinkel β_0 over Horizonten, hvor:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \dots \dots \dots (25)$$

der er det samme Udtryk som senere fremkommer i (29) og (30).

b) Vinkelhastigheden om Meridiantangenten.

Tænker man sig nu Snurren ophængt paa den tidligere nævnte Maade paa Bredden φ med Figuraksen vandret og dannende en Vinkel α med Meridianen, vil Rotationen om Meridiantangenten kunde opløses i to Komposanter:

$u \cos. \varphi \cdot \cos. \alpha$ virkende om Snurreaksen
 og $u \cos. \varphi \cdot \cos. \alpha$ virkende om en horizontal Akse vinkelret paa Snurreaksen. Den første vil, da den virker om Snurreaksen, ikke kunde frembringe nogen Præcisionsbevægelse, hvorfor man ser bort fra den.

Den anden Vinkelhastighed $u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha$ er Jordens Vinkelhastighed om en horizontal Akse vinkelret paa Snurreaksen, og er altsaa Horizontplanets Hævnings- eller Sænkningshastighed i Forhold til Snurreaksens Retning. Har Snurreaksen i et givet Øjeblik indtaget den nævnte horizontale Stilling, vil Horizontplanet og dermed ogsaa Lodlinien efter et Øjebliks Forløb have drejet sig den lille Vinkel β . Ved denne Drejning vil der altsaa

paa Grund af Tyngdekraftens Indvirkning paa Snurren opstaa et ydre Drejningsmoment, der iflg. (23) er

$$D = P \cdot a \cdot \sin \beta = P \cdot a \cdot \beta.$$

Den heraf følgende horizontale Præcisionshastighed bliver derfor ifølge (22):

$$\frac{D}{J \cdot \cos. \beta} = \frac{P \cdot a \cdot \beta}{J},$$

idet β er en meget lille Vinkel, hvorfor $\cos. \beta = 1$.

Den horizontale Præcisionshastighed i Rummet bestaar imidlertid dels af Snurreaksens Præcisionshastighed (α') i Forhold til Meridianen, og dels af Meridianens Drejning i Rummet, hvilken sidste er Jordrotationens Komposant om Lodlinien, altsaa lig $u \sin. \varphi$. Den fulde horizontale Præcisionshastighed er derfor:

$$\alpha' + u \cdot \sin. \varphi,$$

hvorfor man faar:

$$J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta.$$

Anvender man ligeledes Sætningen om Impulsmomentets Ændringshastighed paa den lodrette Præcisionsbevægelse faas, da det ydre Drejningsmoment er Nul:

$$J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = 0.$$

Man har altsaa fundet nedenstaaende 2 Ligninger til Angivelse af Snurreaksens Bevægelse i Rummet:

$$\left. \begin{array}{l} \text{a) } J(\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta. \\ \text{b) } J(\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = 0. \end{array} \right\}$$

Differentieres (I a) faas:

$$J \cdot \alpha'' = P \cdot a \cdot \beta',$$

og indsættes dette i (I b) findes:

$$\frac{J^2}{P \cdot a} \cdot \alpha'' + J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha = 0 \dots \dots (26)$$

Sammenlignes denne Ligning med det under Undersøgelsen af Svingningsbevægelsen fremkomne, ses det, at den fremstiller harmoniske Pendulsvingninger om Ligevægtsstillingen $\alpha = 0$, altsaa om Meridianen. Sidste Led

fremstiller Retningsmomentet, der altsaa for $\alpha = 90^\circ$ faar sin Maksimumsværdi (R_m):

$$R_m = J \cdot u \cos. \varphi \dots \dots \dots (27)$$

Differentierer man nu (l b) og indsætter α' fra (l a), faas som Ligning for de vertikale Svingninger:

$$J \cdot \beta'' + J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \cos. \alpha \left(\frac{P \cdot a \cdot \beta}{J} \div u \cdot \sin. \varphi \right) = 0;$$

drejes Koordinatsystemet nu Vinkelen β_0 , hvor:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \text{ og } \beta = \beta_1 + \beta_0$$

faas:

$$\frac{J^2}{P \cdot a} \cdot \beta_1'' + J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \cos. \alpha \cdot \beta_1 = 0 \dots (28)$$

der for smaa Værdier af α , saaledes at $\cos. \alpha = 1_1$ ligeledes er Ligningen for harmoniske Pendulsvingninger. Snurreaksens vertikale Svingninger viser sig altsaa at foregaa om Ligevægtsstillingen ($\alpha = 0, \beta_0$), hvor:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \dots \dots \dots (29)$$

Retningsmomentet er ligesom for de horizontale Svingninger lig: $J \cdot u \cdot \cos. \varphi$.

Havde man nu anvendt den under Afsnit a) nævnte Vægt q til at frembringe den horizontale Præcisionshastighed $u \cdot \sin. \varphi$, vilde Ligning (l a) have faaet Formen:

$$J(\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta + q \cdot b,$$

men da ifølge (24) $q \cdot b = J \cdot u \sin. \varphi$, faar Ligningerne for Snurreaksens Bevægelse nu nedenstaaende Form:

$$\text{II } \begin{cases} J \cdot \alpha' = P \cdot a \cdot \sin. \beta = P \cdot a \cdot \beta. \\ J \cdot \beta' = \div J \cdot u \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha. \end{cases}$$

Ligningerne viser nu tydeligt, at Snurreaksen i Forhold til Meridiantangenten foretager Pendulsvingninger saavel i vertikal som i horizontal Retning. Svingningerne er saaledes forbundne, at for α' Maksimum eller Minimum er β ogsaa Maksimum eller Minimum, og for $\beta' = 0$

altsaa for β Maks. eller Min., er $\alpha = 0$. Kombinerer man de to Slags Svingninger vil man se, at Snurreaksen beskriver den samme Ellipse om Ligevægtsstillingen i Meridianen.

Ligningerne (26) og (28) er upaavirkede af Anbringelsen af Vægten q , idet de ogsaa kunde være fundne af (II). Man ser altsaa, at Vægten q kun foraarsager at Snurreaksens Ligevægtsstilling er i Horizontplanet og ikke hævet Vinklen β_0 over Horizontplanet, men at den iøvrigt ikke paavirker Snurreaksens Bevægelse.

Sammenligner man Ligningerne (26) og (28) med Svingningsbevægelsens Differentialligning, ses det, at Størrelsen $\frac{J^2}{P \cdot a}$ repræsenterer Pendulets svingende Masse (m). Da samtidig Retningsmomentet ($m \cdot h^2$) er fundet som:

$$m \cdot h^2 = J \cdot u \cdot \cos. \varphi,$$

findes som Udtryk for (h) ved Indsætning af (m):

$$h = \sqrt{\frac{R_m}{m}} = \sqrt{\frac{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}{J}},$$

hvorefter Svingningstiden (T) ifølge (11) bliver:

$$T = \frac{\pi}{h} = \pi \cdot \sqrt{\frac{m}{R_m}} = \pi \cdot \sqrt{\frac{J}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}} \dots (30)$$

Hvis man nu sætter Værdien af det maksimale Udslag lig v , og lader Tiden t angive Tidsforløbet fra en Passage af Meridianen til et vilkaarligt Udslag α , kan man, ved Sammenligning med det under den matematiske Svingningsbevægelse fundne, opstille følgende Relationer mellem α , t og v :

$$\alpha = v \cdot \sin. h \cdot t = v \cdot \sin. \frac{\pi \cdot t}{T} \dots (31)$$

og for de vertikale Svingninger kan paa tilsvarende Maade sættes:

$$\beta = w \cdot \sin. h \cdot t_1.$$

Da Svingningstiden (T) er den samme for begge Arter Svingninger, men $t_1 = \pm \frac{T}{2}$ og $t = 0$, kan man sætte:

sætte:

$$t_1 = t \pm \frac{T}{2}$$
 der indsat i Ligningen for β giver:

$$\beta = w \cdot \sin. h \left(t \pm \frac{T}{2} \right) = w \cdot \sin. \left(h \cdot t \pm \frac{\pi}{2} \right)$$

$$\beta = w \cdot \cos. h \cdot t \dots \dots \dots (32)$$

Resultatet af Undersøgelsen er, at man har fundet at naar Snurren er ophængt som vedtaget i Afsnittets Begyndelse, vil Snurreaksen, naar den er bragt bort fra sin Ligevægtsstilling, beskrive en bestemt Ellipse om Ligevægtsstillingen. Ellipsens Form er kun afhængig af Snurresystemets Konstruktion og dens Størrelse kun af Snurreaksens maksimale Udslag i det givne Tilfælde.

Ligningerne for Snurreaksens Bevægelse er:

$$\text{III } \begin{cases} a \{ \alpha = v \cdot \sin. h \cdot t, \\ b \{ \beta = w \cdot \cos. h \cdot t \end{cases}$$

og Ligevægtsstillingen er enten i Meridiantangenten, naar Vægten q anvendes, eller hvis denne Vægt ikke benyttes, da i Stillingen ($\alpha = 0, \beta_0$), hvor:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \dots \dots \dots (33)$$

Endvidere har man fundet, at denne Snurreaksens Svingningsbevægelse foregaar paa samme Maade som ved et matematisk Pendul med Masse (m), hvor:

$$m = \frac{J^2}{P \cdot a} \dots \dots \dots (34)$$

og Retningsmomentet (R_m), hvor:

$$R_m = J \cdot u \cdot \cos. \varphi,$$

hvorfor Svingningstiden (T) for en Svingning fra en Yder-

stilling paa den ene Side af Ligevægtsstillingen til den paafølgende Yderstilling paa den anden Side bliver:

$$T = \frac{\pi}{h} = \pi \sqrt{\frac{m}{R_m}} = \pi \sqrt{\frac{J}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}}$$

c) Snurresvingningernes Dæmpning.

Af det foregaaende fremgik det, at der endnu klæbede en væsentlig Fejl ved Kompasset, nemlig den at Snurreaksen, naar den af en eller anden Grund var kommen bort fra sin Ligevægtsstilling i Meridianen, i saa Tilfælde vilde svinge saavel i horizontal som i vertikal Retning fuldstændig som et matematisk Pendul, og derfor stadig beskrive den samme Ellipse om Ligevægtsstillingen uden nogensinde at naa tilbage til den.

Man maa derfor søge at dæmpe disse Svingninger, saa at Snurreaksen i Løbet af forholdsvis kort Tid og efter faa stadig aftagende Svingninger atter indtager sin Ligevægtsstilling i Meridianen.

Da, som det fremgik af (III), de vertikale og horizontale Svingninger gensidig er afhængige af hinanden, vil man ved at dæmpe den ene Slags opnaa at dæmpe dem begge. Fremskaffer man derfor et Dæmpningsmoment, der f. Eks. er et om en horizontal Akse virkende Drejningsmoment, der er en Funktion af β og kan sættes lig $\div c \cdot \beta$, vil Ligningerne for Snurreaksens Bevægelse (Ligningerne I a og b) faa følgende Form, idet det ydre horizontale Drejningsmoment nu er $\div c \cdot \beta$:

$$\text{IV} \quad \begin{cases} a \left\{ J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta \right. \\ b \left\{ J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. a) = \div c \cdot \beta \right. \end{cases}$$

og ved Kombination af disse to Ligninger faas:

$$\frac{J^2}{P \cdot a} \cdot \alpha'' + J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. a + \frac{c \cdot J}{P \cdot a} \cdot \alpha' + \frac{c \cdot J}{P \cdot a} \cdot u \cdot \sin. \varphi = 0 \dots \dots \dots (35)$$

De to første Led er de samme som i (26) fundne, som dem der repræsenterer de matematiske Pendulsvingninger, og man ser altsaa, at Retningsmomentet og dermed Indstillingsevnen ikke paavirkes af Dæmpningen.

Det tredje Led kan skrives som $k \cdot \alpha'$, hvor $k = \frac{c \cdot J}{P \cdot a}$.

Man ser derved, at Leddet kun er afhængig af den horizontale Præcisionshastighed α' og Konstanten k , og det angiver derfor Dæmpningen, og k kaldes Dæmpningskonstanten.

Det sidste Led er kun afhængig af Bredden og af den ovenfor nævnte Dæmpningskonstant, og det fremkommer, fordi Dæmpningen er proportional med Svingsningshastigheden i Rummet og ikke med Svingsningshastigheden i Forhold til Meridianen. For en bestemt Bredde er dette Led en Konstant, og det vil derfor bewirke, at Snurreaksen afviger en lille Vinkel α_0 fra Meridianen, saaledes at den derved opstaaende Komposant af Retningskraften ophæver denne Størrelse. Man har derfor:

$$J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha_0 = \div \frac{J \cdot c}{P \cdot a} u \cdot \sin. \varphi$$

$$\alpha_0 = \div \frac{c}{P \cdot a} \cdot \text{tg} \cdot \varphi \dots \dots \dots (36)$$

Sætter man i (IV a) $\alpha' = 0$, hvad der svarer til, at Snurreaksen befinder sig i Ligevægtsstillingen, altsaa som ovenfor fremkommen i Stillingen α_0 , finder man den dertil svarende vertikale Vinkel β_0 som:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \dots \dots \dots (37)$$

Snurreaksens Ligevægtsstilling bliver altsaa (α_0, β_0) , hvor:

$$\alpha_0 = \div \frac{c}{P \cdot a} \cdot \text{tg} \varphi \text{ og } \beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi.$$

Hvis man nu anbringer den under Afsnit a) nævnte Vægt q paa Snurren, faar Ligningerne Formen (se (II)):

$$\begin{cases} J \cdot \alpha' = P \cdot a \cdot \beta \\ J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = \div c \cdot \beta. \end{cases}$$

Den dæmpede Bevægelses Ligning bliver da:

$$\frac{J^2}{P \cdot a} \cdot \alpha'' + J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha + \frac{c \cdot J}{P \cdot a} \cdot \alpha' = 0. \quad (38)$$

der viser at den ovenfor fundne Afvigelse α_0 , hidrørende fra sidste Led i (35), er forsvunden og man ser altsaa, at Ligevægtsstillingen falder i Meridiantangenten.

Svingningstiden (T_d) for den dæmpede Snurre bliver ifølge (15):

$$T_d = \frac{\pi}{p} = \frac{2 \cdot \pi}{\sqrt{4 h^2 \div k^2}} \dots \dots \dots (39)$$

hvor:

$$h = \sqrt{\frac{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}{J}} \text{ og } k = \frac{c \cdot J}{P \cdot a}.$$

d. Beskrivelse af anvendte Kompassers Konstruktion.

Inden der overgaaes til at undersøge, hvilke Fejl der under forskellige Forhold kan opstaa ved Benyttelse af et Gyroskopkompas, skal der nedenfor gives en ganske kort Beskrivelse af Konstruktionen i de eksisterende Gyroskopkompastyper. Beskrivelsen ligesom Skitserne er selvfølgelig meget skematiske, idet Enkelthederne i Kompassernes Konstruktion fremgaar af deres Oplysningsbøger. De to eksisterende Gyroskopkompastyper er Kompasser fremstillede efter det amerikanske Sperry-System og efter det tyske Anschütz-System. De første Kompasser Selskaberne fremstillede var alle Enkeltsnurre-Kompasser, men senere er Selskaberne gaaet over til at anvende flere Snurrer i hvert Kompas. Sperry anvender saaledes i sine nyeste Kompasser to Snurrer, hvorimod Anschütz anvender tre. Anvendelsen af flere Snurrer

har nemlig i Praxis vist sig at være fordelagtig, saaledes opnaar f. Eks. Anschütz ved at anbringe tre Snur-rer i samme horizontale Plan med 30° mellem Akserne (se Fig. 10) at give Systemet en meget stor Stabilitet i Rummet.

I det følgende hentyder Beskrivelsen for Simpelheds Skyld kun til Enkeltsnur-re-Kompasser.

(Fortsættes.)

Gyroskopkompasset og dets Teori.

Af Premierløjtnant Bangsbøll.

(Fortsat.)

Sperry-Kompasset.

Dette Kompas anvendes i alle Marinens Skibe med Undtagelse af »Havfruen» og Undervandsbaadene af Rota-Typen, og det findes kun i Formen Enkeltsnurre-Kompas.

Snurren er indesluttet i en cylindrisk Kasse (*K*) i hvis plane Endebunde der findes Lejer (*L*) for Snurreaksen. Snurrekassen har paa Siderne to i en horizontal Diameter liggende Lejer (*B*), hvormed den hænger i Tapper, der er skruede ind i en Ring, Gyroringen (*G*), der atter ved en vridningsløs Snor (*S*) er ophængt i Ophængningsrammen (*C*). Paa Underkant har Gyroringen en Styretap (*D*) med hvilken den hviler i en udenom Gyroringen anbragt anden Ring, Følgeringen (*F*), der bærer Kompasrosen (*R*). Foroven har Følgeringen endvidere to Udskæringer, en paa hver Side af en lang cylindrisk Hals, der omslutter den vridningsløse Snor (*S*), og gennem hver af disse Udskæringer gaar en Opstander (*O*) fra Gyroringen. Hver af Opstanderne bærer foroven et lille Kontakthjul (*1*), der ruller paa to smaa, vandret for hinanden stillede Kontaktstykker (*2*), der er anbragt paa Kompasrosen, og som indbyrdes er adskilte ved en smal lodret Isolation. Ved at Kontaktrullen snart slutter Kontakt over det ene og snart over det andet af Kontaktstykkerne, føres en elektrisk Strøm snart den ene og snart den anden Vej gennem en lille Elektromotor, Azimutmotoren (*A*), der er anbragt paa Ophængningsrammen og paa den ene Akseende bærer Tandhjul, der atter er

i Forbindelse med en Tandkrans (3) paa Underkant af Kompasrosen. Ved dette Arrangement opnaar man, at Rosen og dermed ogsaa Følgeringen snart drejes lidt til den ene og snart lidt til den anden Side, saaledes at Gyroringens og Følgeringens Midterplaner altid er sammenfaldende. Hvis man ikke havde anvendt denne Maade

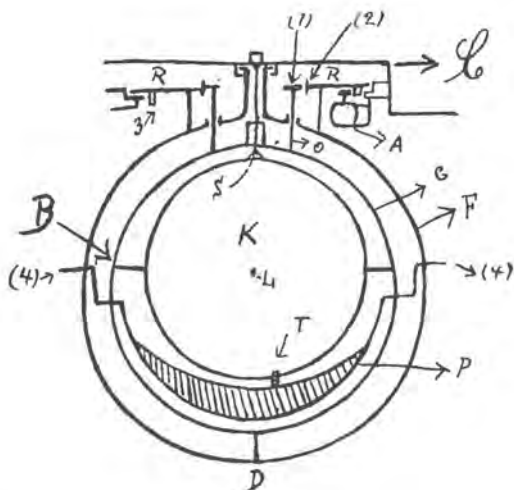


Fig. 8.

at bevæge Rosen paa, vilde Snurren selv have skullet bevæge den, og Snurren vilde derved blive paavirket af forstyrrende Drejningsmomenter, der vilde indvirke uheldigt paa Kompassets Paalidelighed. At der er to Opstandere og dermed ogsaa to Strømtilførsler til Azimutmotoren, er kun en Sikkerhedsforanstaltning, idet det ene Kontaktsystem i saa Tilfælde kan være i Uorden og efterses, uden at dette paavirker Kompassets Funktionering.

Overførelsen af Tyngdekraften sker ved Hjælp af et halvcirkelformet Pendul (*P*), der er ophængt mellem Snurrekassen og Gyroringen. Pendulets Ender bærer vandrette Tapper, der gennem Udskæringer i Gyroringen er ført ud til Bærelejer (4) i Følgeringen. Overførelsen

af Pendulets Bevægelse til Snurren kan ske ved at en Tap (T) (Overføringstappen) paa Pendulet griber op i en Udkæring paa Underkant af Snurrekassen.

For at fremskaffe det ovennævnte horizontale Drejningsmoment $c \cdot \beta$, til Dæmpning af Snurreaksens Svingninger, er denne Overføringstap forskudt et lille Stykke til Siden for det vertikale Plan gennem Snurreaksen. Ved en Hævning eller Sænkning af Snurreaksen vil der altsaa opstaa to Drejningsmomenter ($P \cdot a \cdot \beta$ og $\div c \cdot \beta$), hvoraf det første virker om en horizontal Akse vinkelret paa Snurreaksen, og det andet (Dæmpningens Drejningsmoment) virker om Lodlinien.

Er Kompasset nu anbragt ombord i et Skib, vil man se, at ved Svingninger i Snurrekassens Plan vil Overføringstappens Afstand fra det lodrette Plan gennem Snurreaksen variere og meget let kunne blive negativ, hvorved Drejningsmomentet ($\div c \cdot \beta$) i Stedet for at dæmpe Snurreaksens Svingninger hjælper til at forøge dem. Følgelig har man for at gøre denne Afstand konstant ophængt en Art Pendul, der hænger ned fra Snurrekassen og for neden bærer en Arm med Overføringsrullen. Overføringsrullen styres i en Kanal, der er fremkommen ved at der saavel paa Snurrekassens Underkant som paa Pendulets Overkant er anbragt Ledeskiner, der vender Hulningen imod hinanden. For at give dette pendulagtige Legeme en saa stor Stabilitet i Rummet som muligt, har man ikke anvendt et almindeligt Pendul med stor Vægt, men man har i Stedet for Pendulvægten anbragt en lille Snurre (Hjælpegyroen), hvis Akse er horisontal og vinkelret paa Snurreaksen.

Præcisionsbevægelsen $u \cdot \sin. \varphi$ frembringes ved at Pendulets \emptyset -Leje er ekscentrisk anbragt, saaledes at man ved at dreje paa en paa dette Leje fast anbragt, inddelt Skive kan forskyde Pendulets Tyngdepunkt lidt til den ene eller til den anden Side og derved gennem Overføringsrullen udøve det nødvendige Tryk paa Snurreaksen.

Anschütz-Kompasset.

Snurren er som vist paa Fig. 9 ophængt i en Snurrekasse, der foroven har en Hals paa hvilken Rosen (*R*) sidder. Fra Underkant af Rosen udgaar nedefter en anden Hals paa hvilken en ringformet Flyder (*F*) er anbragt. Flyderen bærer hele Systemet ved at være nedsænket i en Beholder (*B*) med Kviksølv. Beholderen er atter op-

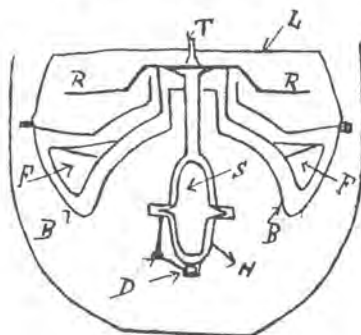


Fig. 9

hængt kardansk i Kompas-
huset. Ovenpaa Kompas-
rosen findes en Centre-
ringsstif (*T*) der har Leje
i Glaslaaget (*L*) over Rosen.
Udfør det ene af Snurre-
aksens Lejer er der op-
hængt et Pendul (*D*), der
forneden har en Arm med
en Plade, der naar Kom-
passet hænger vandret
dækker for to Luftudstrøm-
ningsaabninger forneden

paa Snurrekassen. Under Snurrens Rotation slynges en kraftig Luftstrøm ud gennem disse Aabninger, og i det Øjeblik Snurreaksen er hævet eller sænket i Forhold til Horizontplanet, vil Pladen paa ovennævnte Pendul dække for den ene Aabning medens Luften frit kan strømme ud af den anden, hvorved der skabes et horisontalt Drejningsmoment ($c \cdot \beta$), der frembringer Dæmpningen.

Tyngdekraftens Indvirkning paa Kompasset frembringes af selve Snurren og dens Ophængning, og Snurreaksens Ligevægtsstilling vil sølgelig falde i (α_0, β_0) hvor α_0 og β_0 har de i (36) og (37) fundne Størrelser.

Til Frembringelse af Rotationen $u \cdot \sin. \cdot \varphi$ anvendes ganske vist en lille Vægt g , der er anbragt forskydeligt paa en vandret Arm ovenpaa Rosen, men denne Vægt er egentlig kun beregnet til at anvendes ved Kompassets

Afbalancering for en bestemt Bredde og altsaa ikke som ved Sperry-Kompasset beregnet til stadig at forskydes, efterhaanden som Bredden varierer. Ved Anschütz-Kompasset vil derfor det fjerde Led i Ligning (35) og altsaa ogsaa α_0 og β_0 kun være Nul paa den Bredde (φ_1) hvortil Kompasset er afbalanceret. Flytter man nu Kompasset til en anden Bredde f. Eks. φ , vil der derved opstaa en konstant Afvigelse, det kan findes af (41), idet Ligningssættet (IV) nu faar Formen:

$$\text{VI} \begin{cases} a \{ J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta + q \cdot b \\ b \{ J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = \div c \cdot \beta, \end{cases}$$

hvor iflg. Afbalanceringen $q \cdot b = J \cdot u \cdot \sin. \varphi_1$. Indsættes dette i (VI a) og sættes derefter $\alpha' = 0$ og $\beta = \beta_0$ faas:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} (\sin. \varphi \div \sin. \varphi_1) \dots \dots (40)$$

Sættes paa samme Maade i (VI b) $\beta = \beta_0$, $\beta' = 0$ og $\alpha = \alpha_0$ faas:

$$\alpha_0 = \div \frac{c}{P \cdot a} \left(\text{tg } \varphi \div \frac{\sin. \varphi_1}{\cos. \varphi} \right) \dots \dots (41)$$

Over Rettelsen for Afvigelsen α_0 har man Tabeller som nedenstaaende:

Kompasset afbalanceret for:

	Ækvator	50 N. Br.
60 N. Br. ...	+ 2,2	+ 0,6
40 " ...	+ 1,1	÷ 0,5
20 " ...	+ 0,5	÷ 1,1
0 ...	0	÷ 1,6
20 S. Br. ...	÷ 0,5	÷ 2,1
40 " ...	÷ 1,1	÷ 2,7
60 " ...	÷ 2,2	÷ 3,8

Man ser af Tabellen, at for Breddevariationer under ca. 10^0 spiller Breddefejlen (α_0) ingen Rolle.

e. Sejladsens Indflydelse paa Kompassets Visning.

Hidtil har Kompasset været anbragt staaende fast paa et bestemt Sted af Jorden, men anbringer man det ombord i et Skib, der bevæger sig, vil der tilkomme visse Afvigelser. Grunden hertil er, at enhver Bevægelse paa Jorden repræsenterer en Vinkelhastighed om en eller anden Akse gennem Jordcentret, og at denne Vinkelhastighed kombineret med de andre paa Snurren virkende foraarsager, at Snurren faar en eller anden Afvigelse bort fra sin oprindelige Ligevægtsstilling i eller i Nærheden af Meridianen.

Kursens og Fartens Indflydelse. Naar Skibet befinder sig paa Bredden φ styrende en Kurs k^0 , regnet fra 0^0 til 360^0 , og det sejler med en Fart paa f Knob, vil denne Bevægelse kunne opløses i to Rotationer, en om Jordaksen og en om en Øst-Vest Akse (Jorddiameter). Bevægelseshastighederne om de to Akser (altsaa Hastigheden henholdsvis Øst-Vest i og Nord-Syd i) er:

$$f \cdot \sin. k^0 \text{ og } f \cdot \cos. k^0$$

og de dertil svarende Vinkelhastigheder bliver:

$$\frac{f \cdot \sin. k}{R \cdot \cos. \varphi \cdot 60 \cdot 60} \text{ og } \frac{f \cdot \cos. k^0}{R \cdot 60 \cdot 60}$$

Afsætter man de Vinkelhastigheder, der nu vil paa-virke Snurren, kan man udad Meridiantangenten afsætte:

$$u \cdot \cos. \varphi + \frac{f \cdot \sin. k}{R \cdot \cos. \varphi \cdot 60 \cdot 60}$$

og udad Øst-Vest Linien:

$$\frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot 60 \cdot 60}$$

Sammensætter man dem efter Kræfternes Parallelogram, faar man, idet Afvigelsen kaldes δ :

$$tg \cdot \delta = \frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot 60 \cdot 60 \cdot \left(u \cdot \cos. \varphi + \frac{f \cdot \sin. k}{R \cdot \cos. \varphi \cdot 60 \cdot 60} \right)}$$

$$tg \cdot \delta = \frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi + \frac{f \cdot \sin. k}{\cos. \varphi}} \dots (42)$$

Af dette Udtryk ser man, at sidste Størrelse i Nævneren almindeligvis vil være forsvindende i Sammenligning med den første Størrelse. Den sidste Størrelse vil kun faa en mærkbar Værdi for store Bredder, altsaa et Sted, hvor Kompasset i Forvejen ikke er fuldt paalideligt. Man kan derfor i Almindelighed se bort fra denne Størrelse, hvorfor man faar følgende Udtryk for Afvigelsen (δ), hidrørende fra Skibets Kurs og Fart:

$$\delta = \frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi} = C \cdot \frac{f \cdot \cos. k}{\cos. \varphi} \dots (43)$$

Denne Rettelse skal anvendes paa Kompassets Visning for at finde den retv. Kurs. Rettelsen kan enten ske automatisk som ved Sperry-Kompasset eller have i Tabel som ved Anschütz-Kompasset.

I Sperry-Kompasset sker Rettelsen ved kun at indstille paa to Skiver paa Ophængningsrammen. Den ene Skive retter for Breddens og den anden for Fartens Indflydelse. Kursens Indflydelse overføres af en under Kompassrosen skævt anbragt Ring, Cosinusringen, der har Styr for den ene Ende af en paa Ophængningsrammen anbragt Stang, der atter er i Forbindelse med Arme fra de to ovennævnte Korrektionsskiver og endelig ved en Tandsektor er i Forbindelse med Styrestregen. Rettelsen sker altsaa ved at forskyde Styrestregen.

Ved Anschütz-Kompasset har man Tabeller som nedenstaaende:

Skibets Fart i	Bredden				
N-S Retning...	0°	20°	40°	60°	70°
4 Knob	0,25	0,27	0,33	0,51	0,74
8 "	0,51	0,54	0,66	1,02	1,49
12 "	0,76	0,81	1,00	1,53	2,23
16 "	1,02	1,07	1,33	2,03	2,97
20 "	1,27	1,35	1,66	2,54	3,72
24 "	1,53	1,62	1,99	3,05	4,46

Som det fremgaar af Ligning (43) er Rettelsen ($\div \delta$) negativ paa nordlige Kurser og positiv paa sydlige.

Fartforandringens Indflydelse. Tænkes et Skib sejlede ad Kursen k^0 med Farten f_1 , og at Farten derefter i Løbet af t Sekunder undergaar en jævn Forandring til f_2 , vil der derved opstaa en Accelerationspaavirkning paa Kompasset. Fartforandringen skal nemlig overføres til Snurresystemets Masse, men da Tyngdepunkt og Ophængningspunkt ikke er sammenfaldende (Afstanden mellem dem er a) vil Systemet svinge ud som et Pendul, og det vil svinge saa langt ud, at der ved Udsvingningen skabes en ny Accelerationspaavirkning, der ophæver den første.

Fartforandringen kan opløses i to, en gaaende i Øst-Vest-Retning og en anden i Nord-Syd-Retning. Den første, der er $(f_1 \div f_2) \cdot \sin. k$, vil kun foraarsage en Sidebevægelse af Snurren i Snurrekassens Plan, og vil derfor ikke paavirke Snurreaksen til nogen Præcisionsbevægelse, hvorfor man kan se bort fra den. Den anden, der er $(f_1 \div f_2) \cdot \cos. k$, vil derimod søge at hæve eller sænke Snurrens Nordende, hvilket Snurren vil modsætte sig, og den vil i Stedet for paabegynde en horisontal Præcisionsbevægelse, som om den var paavirket af et Drejningsmoment ($\div D$), hvor:

$$D = P \cdot a \cdot \sin. \beta = P \cdot a \cdot \beta,$$

og hvor β er den Vinkel, Snurreaksen vilde have hævet eller sænket sig for den givne Accelerationspaavirkning,

hvis Snurren ikke havde roteret. At Præcisionsbevægelsen foregaar i Overensstemmelse med Drejningsmomentet ($\div D$) er en Følge af, at den roterende Snurre ikke svinger ud, hvorfor Drejningsmomentet er en Tendens til Udsvingning, der altsaa er modsat rettet det Drejningsmoment, der vilde fremkomme, hvis Snurren var svinget ud i Overensstemmelse med Accelerationspaavirkningen og derefter skulde svinge ind igen.

Ved Anvendelse af Newton's Grundlov findes følgende Udtryk for β (se Fig. 7):

$$P \cdot \sin. \beta + \frac{P}{g} \cdot \gamma = 0,$$

men da den horizontale Acceleration er:

$$\frac{(f_1 \div f_2) \cdot \cos. k}{t},$$

skal

$$\gamma \cdot \cos. \beta = \frac{(f_1 - f_2)}{t} \cdot \cos. k$$

og altsaa: $\sin. \beta \cdot \cos. \beta = \div \frac{f_1 \div f_2}{t \cdot g} \cdot \cos. k,$

eller naar β er en meget lille Vinkel:

$$\sin. \beta = \beta = \div \frac{f_1 - f_2}{t \cdot g} \cdot \cos. k.$$

Man finder altsaa følgende Udtryk for Drejningsmomentet:

$$D = \div \frac{P \cdot a \cdot (f_1 - f_2) \cdot \cos. k}{g \cdot t}$$

og den horizontale Præcisionshastighed hidrørende fra Drejningsmomentet ($\div D$) bliver ifølge (22):

$$\alpha' = \div \frac{D}{J} = + \frac{P \cdot a \cdot (f_1 \div f_2) \cdot \cos. k}{J \cdot g \cdot t},$$

og da denne Præcisionsbevægelse varer i t Sekunder, bliver den heraf følgende hele Afvigelse (μ):

$$\mu = \alpha' \cdot t = + \frac{P \cdot a \cdot (f_1 \div f_2) \cdot \cos. k}{J \cdot g} \dots (44)$$

I dette Udtryk maa selvfølgelig Farten regnes med For tegn.

Af Ligningen ser man, at det ballistiske Udslag (μ) er størst paa Nord eller Syd og iøvrigt kun er afhængig af Fartforandringen og Kompassets Konstruktion.

Hadde man i Ligning (44) indsat $P \cdot a$, funden af Ligning (30) for den udæmpede Svingningstid, havde man haft:

$$T = \pi \cdot \sqrt{\frac{J}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}},$$

der giver:

$$\mu = \frac{\pi^2}{g \cdot u \cdot \cos. \varphi} \cdot \left(\frac{l}{T}\right)^2 \cdot (f_1 - f_2) \cdot \cos. k \dots (45)$$

Hvilket Udtryk viser, at det ballistiske Udslag aftager med Kvadratet paa den udæmpede Svingningstid. Svingningstiden kan man imidlertid ikke lade vokse over alle Grænser, idet man først og fremmest maa stille den Fordring til Kompasset, at det skal kunne indstille sig i Løbet af en rimelig Tid. I Praksis maa man derfor finde et passende Kompromis mellem disse to Fordringer.

Automatisk kan denne Fejl ikke rettes, men har man Tabeller som nedenstaaende vil man derigennem altid have en Forstaaelse af, hvor meget et Kompas af denne Grund i uheldigste Tilfælde kan vise fejl.

Kursændringens Indflydelse. Drejer et Skib fra en Kurs (k_1) til en anden (k_2), vil dette svare til, at der i denne Tid er tilført Kompasset en bestemt Vinkelhastighed (ω) om Lodlinien, og Ligningssæt (IV) faar da Formen:

$$\text{VII} \quad \begin{cases} a \{ J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi \div \omega) = P \cdot a \cdot \beta \\ b \{ J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = \div c \cdot \beta. \end{cases}$$

Sættes i (VII a) $\alpha' = 0$ og $\beta = \beta_0$ faas:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u}{P \cdot a} \cdot \sin. \varphi \div \frac{J \cdot \omega}{P \cdot a} \dots \dots \dots (46)$$

Det maksimale ballistiske Udslag μ .

Knob	Den udæmpede Svingningstid i Minutter										
	$f_1 \div f_2$	10	20	25	30	35	40	45	50	55	60
2	3,9 ⁰	1,0	0,6	0,4	0,3	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	
4	7,8	1,9	1,2	0,9	0,6	0,5	0,4	0,3	0,3	0,2	
6	11,6	2,9	1,9	1,3	1,0	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	
8	15,5	3,9	2,5	1,7	1,3	1,0	0,8	0,6	0,5	0,4	
10	19,4	4,9	3,1	2,2	1,6	1,2	1,0	0,8	0,6	0,5	
12	23,3	5,8	3,7	2,6	1,9	1,5	1,2	0,9	0,8	0,6	
14	27,2	6,8	4,4	3,0	2,2	1,7	1,3	1,1	0,9	0,8	
16	31,0	7,8	5,0	3,5	2,5	1,9	1,5	1,2	1,0	0,9	
18	34,9	8,7	5,6	3,9	2,9	2,2	1,7	1,4	1,2	1,0	
20	38,8	9,7	6,2	4,3	3,2	2,4	1,9	1,6	1,3	1,1	
22	42,7	10,7	6,8	4,7	3,5	2,7	2,1	1,7	1,4	1,2	
24	46,5	11,6	7,5	5,2	3,8	2,9	2,3	1,9	1,5	1,3	
26	50,4	12,6	8,1	5,6	4,1	3,2	2,5	2,0	1,7	1,4	
28	54,2	13,6	8,7	6,0	4,4	3,4	2,7	2,2	1,8	1,5	

Sættes paa samme Maade i (VII b) $\beta' = 0$, $\beta = \beta_0$ og $\alpha = \alpha_0$ faas:

$$J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \alpha_0 = \div c \cdot \beta_0$$

$$\alpha_0 = \div \frac{c}{P \cdot a} \cdot \operatorname{tg} \cdot \varphi + \frac{c \cdot \omega}{u \cdot P \cdot a \cdot \cos. \varphi} \dots (47)$$

Der viser, at Kompasset vil afvige fra sin oprindelige Ligevægtsstilling (α_0 , β_0) med en horizontal Vinkel (α_{00}), hvor

$$\alpha_{00} = + \frac{c \cdot \omega}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi} = + \frac{k \cdot \omega}{J \cdot u \cdot \cos. \varphi} \cdot (48)$$

α_{00} kan for et givet Drej kun formindskes ved at gøre Dæmpningskonstanten lille eller Snurrens eget Impulsmoment stort.

Under Drejet vil der endvidere opstaa en Centrifugalkraft, der ligesom før under Fartforandringen vil forårsage en Udsvingning af Kompassystemet, men denne Gang vil Udsvingningen ske tværs paa den øjeblikkelige Kurs, og Drejningsmomentet, der opstaaar paa Grund af Centrifugalkraften, vil være størst, naar Skibet ligger Øst-Vest.

Centrifugalkraften, der bevirker Udsvinget, er:

$$m \cdot r \cdot \omega^2 = m \cdot \omega \cdot f,$$

hvor i dette Tilfælde r er Drejningsradien og ω er Drejets Vinkelhastighed og f Skibets Fart.

Hvis Snurren ikke roterer, vil Kompassystemet svinge en Vinkel β ud fra Lodlinien, indtil Centrifugalkraftens og Tyngdekraftens Drejningsmomenter ophæver hinanden. Man har da:

$$m \cdot r \cdot \omega^2 \cdot a \cdot \cos. \beta + P \cdot a \cdot \sin. \beta = 0,$$

der, da β er meget lille og $\cos. \beta$ altsaa kan sættes lig 1, giver:

$$\sin. \beta = \beta = \div \omega \cdot f : g.$$

Roterer Snurren, vil der ikke ske nogen Udsvingning i Snurreaksens Vertikalplan, men der vil paa Snurreaksen virke et Drejningsmoment, der er modsatrettet det ovennævnte. Drejningsmomentets Størrelse vil, da Tyngdekraftens Komposant i Snurreaksens Retning er:

$$P \cdot \cos. (k \div 90^\circ),$$

blive: $P \cdot a \cdot \beta \cdot \sin. k = \frac{P \cdot a \cdot \omega \cdot f}{g} \cdot \sin. k,$

hvorfor den horizontale Præcisionshastighed (α') bliver:

$$\alpha' = \div \frac{P \cdot a \cdot \omega \cdot f}{J \cdot g} \cdot \sin. k.$$

Tænkes Drejet nu at foregaa fra Kursen k_1 til k_2 og at have varet t_1 Sekunder, er:

$$(k_2 \div k_1) : t_1 = \omega.$$

Man har derfor:

$$\alpha = \div \frac{P \cdot a \cdot f}{g \cdot J} \int_0^t \omega \cdot \sin. k \cdot dt.$$

$$\alpha = \div \frac{P \cdot a \cdot f}{g \cdot J} \int_0^t \sin. (k_1 + \omega \cdot t) \cdot d \cdot (k_1 + \omega \cdot t).$$

$$\alpha = \frac{P \cdot a \cdot f}{g \cdot J} (\cos. k_1 \div \cos. k_2) \dots \dots \dots (49)$$

Betragter man nu den samlede Afvigelse (α_D) som Søjreaksen vil faa paa Grund af et Drej, vil denne være Summen af Udtrykkene i (48) og (49). Altsaa:

$$\alpha_D = \frac{k \cdot \omega}{J \cdot u \cdot \cos. \varphi} + \frac{P \cdot a \cdot f}{g \cdot J} \cdot (\cos. k_1 \div \cos. k_2) (50)$$

Første Led i Udtrykket er praktisk talt lig Nul idet baade k og ω er meget smaa Størrelser, hvorimod J er stor. Afvigelsen kan med andre Ord siges kun at være afhængig af en Apparatkonstant $\left(\frac{P \cdot a}{g \cdot J}\right)$, Skibets Fart og Drejets Størrelse og dets Beliggenhed. I Almindelighed vil Afvigelsen kunde betragtes som værende Nul, idet P , a og f vil være smaa i Forhold til J .

Tager man fra Tabellen over det maksimale ballistiske Udslag (μ) Afvigelserne ud for Svingningstiden 40 Minutter, kan man tilnærmelsesvis beregne den til denne Svingningstid svarende Afvigelse (α_D) for forskellige Drej. Tager man f. Eks. μ ud for $(f_1 \div f_2) = 8$, har man:

$$\frac{P \cdot a}{J \cdot g} = \frac{\pi}{8 \cdot 180}$$

Indsættes dette nu i (49) og regnes Længdemaalene i Meter og Farten i Knob, faar man:

$$\alpha_D = \frac{\pi \cdot f}{2 \cdot 8 \cdot 180} (\cos. k_1 \div \cos. k_2)$$

eller i Grader:

$$a_D = \frac{f}{16} (\cos. k_1 \div \cos. k_2),$$

der viser, at Afvigelsen for f. Eks. et 16 Knobs Drej fra Nord til Syd vil blive ca. 2° . Saa snart Drejet ophører, vil Snurreaksen svinge hen mod sin Ligevægtsstilling, og Afvigelsen vil altsaa ret hurtigt forsvinde.

Kompasset i Søgang. Paavirkes et Gyroskopkompas af rytmiske vekslende Accelerationer som f. Eks. af saadanne, som fremkommer under Slingerage, Maskinrystelser o. s. v., saa vil et Enkeltsnurrekompas derved meget let kunde komme til at vise meget galt, især hvis Kursen ligger i Nærheden af en af Mellemhovedstregerne. Egentlig skulde man tro, at saadanne vekslende Accelerationer nærmest vilde ophæve hinanden, men dette vil kun ske, hvis Paavirkningerne falder i Retning af en af nedennævnte 2 Akser. Grunden til Afvigelsen er nemlig at Kompassystemet repræsenterer en Pendul, hvis Svingningstid i Snurreaksens Plan er meget stor paa Grund af den af Snurren fremkaldte Inertimomentforøgelse $\frac{J^2}{P \cdot a}$,

medens Svingningstiden i et Vertikalplan vinkelret paa Snurreaksen er meget lille. Man kan altsaa tænke sig Kompassystemet som to indbyrdes forbundne Penduler, af hvilke det ene kan svinge om en Øst-Vest-Akse og har en Svingningstid T_A , der er ca. 45 Minutter, medens det andet Pendul kan svinge om en Nord-Syd-Akse og har en Svingningstid paa ca. 1 Sekund. Modtager nu dette Pendulsystem en Accelerationspaavirkning i Retning af en af Akserne, vil et af Pendulerne svinge ud, medens det andet er upaavirket. Rammes Systemet et Øjeblik senere af en lige saa stor modsat rettet Paavirkning, vil denne nærlig ophæve Svingningsbevægelsen.

Rammer Accelerationspaavirkningen imidlertid saaledes, at den danner en Vinkel med Akserne, vil den kunne opløses i to Komposanter vinkelrette paa hinanden.

Hver af Komposanterne vil paavirke et af Pendulerne til Udsvingning. Begge Penduler vil altsaa begynde at svinge, men da deres Svingningstider er forskellige, vil der, naar den modsatte Paavirkning rammer Systemet, opstaa et Drejningsmoment, der vil søge at dreje Pendulsystemet saaledes, at Accelerationspaavirkningerne falder i et af Svingningsplanerne.

Man har fundet følgende Ligning for den Afvigelse (α_S), Snurreaksen faar under ovennævnte Art Paavirkning:

$$\sin. \alpha_S = \frac{Q \cdot N^4}{1 + n^2 + \frac{q \cdot N^2}{1 - n^2}} \cdot \sin. 2 \cdot k \dots \dots (51)$$

hvor Q og q er Konstanter afhængige af Apparatets Konstruktion, og N er Antallet af Accelerationspaavirkninger pr. Tidsenhed og $n \cdot N = 1$.

Afvigelsen kan her meget let naa op paa 3—4 Streger i et lille Skib under svær Søgang. Det vil med andre Ord sige, at det er en meget uheldig Fejl, idet man ikke under Sejladsen kan have noget bestemt Begreb om dens Størrelse, fordi man ikke har bestemt Kendskab til Størrelserne i ovenstaaende Udtryk, men kun ved at Fejlen er afhængig af $\sin. 2 \cdot k$.

Ved begge Kompastyper har man søgt at imødegaa denne Afvigelse, idet man har søgt at forøge Snurresystemets Inertimoment med Hensyn til Nord-Syd-Aksen. Man har rigtigt erkendt, at Aarsagen til Afvigelsen ligger i, at Kompassystemet har forskelligt virksomt Inertimoment med Hensyn til de tidligere nævnte to Akser, og i Sperry-Kompasset har man derfor ved Tilføjelse af Vægte søgt at fordele Kompassystemets Vægt saaledes at Systemets Inertimoment nærlig er lige stort med Hensyn til de 2 Akser. Man har paa to Arme udgaaende fra Snurrekassen anbragt 2 Blyvægte (Kompensationsvægtene) udfor Snurreaksens Lejer. Saa længe Snurren ikke roterer, kan Systemet nu svinge om en hvilken som helst hori-

zontal Akse, uden at der paa Grund af forskelligt Inertimoment vil opstaa Kræfter til Drejning af Systemet. Roterer Snurren derimod, vil der derved være tilkommen Inertimomentforøgelse $\frac{J^2}{P \cdot a}$, der virker med Hensyn til Svingninger i Vertikalplanet gennem Snurreaksen, hvorimod Inertimomentet for Svingninger i Øst-Vest Vertikal-

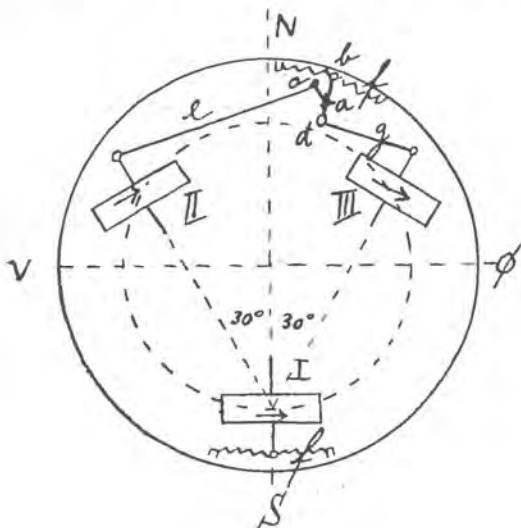


Fig. 10.

planet er uforandret trods Anvendelsen af Kompensationsvægtene. Vægtenes Anbringelse har altsaa ikke svaret til Hensigten, hvorfor man ogsaa i mange Kompasser atter har fjernet dem.

I Anschütz-Kompasset imødegaaes Afvigelsen ved Anvendelse af 3 Snurrer, installeret som vist paa Fig. 10. Foruden Sydsnurren (I), hvis Akseretning falder sammen med Rosens Nord-Syd-Retning, er der under Kompassrosen symmetrisk anbragt 2 Sidesnurrer (II og III), hvis Akser i Normalstillingen danner en Vinkel paa 30° med

Nord-Syd-Linien. Om et paa Svømmesystemet fast Punkt (a) kan en trearmet Vægtstang (b, c, d) dreje sig. De to Arme er ved Trækstængerne (e og g) forbundne med Sidesnurrernes Nordender, medens den tredje Arm (b) er paavirket af en Fjeder (f). Ved dette Arrangement kan Sidesnurrerne dreje sig op til 20° til hver Side af Normalstillingen, og begge drejer sig i lige store Vinkler bort fra eller ind mod Nord-Syd-Linien. Ogsaa Syd-snurren kan dreje sig lidt om Lodlinien, idet Aksen ikke er fast forbunden med Rosen, men kun holdes parallel med Nord-Syd-Linien af en Fjeder (f).

Man opnaar herved at Inertimomentforøgelsen, hidrørende fra Snurrens Rotation, bliver med Hensyn til de to Akser henholdsvis:

$$\frac{(J_1 + 2 \cdot J_1 \cdot \cos. 30^\circ)^2}{P \cdot a} = \frac{(2,73 \cdot J_1)^2}{P \cdot a} = \frac{7,5 \cdot J_1^2}{P \cdot a}$$

og

$$\frac{(2 \cdot J_1 \cdot \sin. 30^\circ)^2}{P \cdot a} = \frac{J_1^2}{P \cdot a},$$

eller naar Vinklen er 50° :

$$\frac{(2 \cdot J_1 \cdot \sin. 50^\circ)^2}{P \cdot a} = \frac{1,5 \cdot J_1^2}{P \cdot a}.$$

Indsættes dette i Ligning (30) finder man, at Svingnings-Tiden T_1 for Svingninger i Nord-Syd-Vertikalplanet bliver:

$$T_1 = \pi \sqrt{\frac{J^2}{P \cdot a \cdot J \cdot u \cdot \cos. \varphi}} = \pi \sqrt{\frac{2,73 \cdot J_1}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}}$$

og Svingningstiderne T_2 og T_3 for Svingninger i Øst-Vest-Vertikalplanet for Snurrer, der har de ovenfor fundne Inertimomentforøgelser henholdsvis:

$$T_2 = \pi \sqrt{\frac{J_1}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}} \text{ og } T_3 = \pi \sqrt{\frac{1,5 \cdot J_1}{P \cdot a \cdot u \cdot \cos. \varphi}}$$

Man ser altsaa, at Forholdet mellem de to Arter Svingninger nu bliver ca. 0,6 eller ca. 0,75, medens det ved Sperry-Kompasset var ca. 1 : 2400.

Da Afvigelsen maa antages at aftage, naar Inertimomentforholdet nærmer sig 1, ser man nu, at Afvigelsen er betydelig reduceret. I Praksis viser dette sig ogsaa, idet man under Sejlads i Søgang med Panserkrydseren »Moltke« paa Kursen 65° har sammenlignet Afvigelserne for et Enkeltsnurrekompass og et Tresnurrekompass. Man fandt, at Afvigelserne for det første Kompas varierede mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Streg med Maksimumsværdi $+ 14^{\circ}$, medens den for det andet Kompas nærlig var Nul med Maksimumsværdien $+ 2^{\circ}$.

Inden man gaar videre, vil det maaske være formaals-tjenligt at tage et samlet Overblik over de Afvigelser Snurreaksen kan faa under forskellige Forhold, idet man derved kan danne sig et Begreb om deres Betydning. Man har fundet følgende Afvigelser:

- 1) Afvigelsen paa Grund af Skibets Fart:

$$\delta = \frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi}$$

- 2) Afvigelsen hidrørende fra en Fartforandring:

$$\mu = \frac{P \cdot a \cdot (f_1 \div f_2) \cdot \cos. k}{J \cdot g} = \frac{\pi^2}{g \cdot u \cdot \cos. \varphi} \cdot \left(\frac{1}{T}\right)^2 \cdot (f_1 - f_2) \cdot \cos. k.$$

- 3) Afvigelsen hidrørende fra et Drej:

$$\alpha_D = \frac{k \cdot \omega}{J \cdot u \cdot \cos. \varphi} + \frac{P \cdot a \cdot f}{g \cdot J} \cdot (\cos. k_1 \div \cos. k_2).$$

- 4) Afvigelsen hidrørende fra Rystelser, Slingerage m. m.:

$$\sin. \alpha_S = \frac{Q \cdot N^4}{1 \div n^2 + \frac{q \cdot N^2}{1 \div n^2}} \cdot \sin. 2k.$$

ad 1). Denne Afvigelse er kun afhængig af Skibets Kurs og Fart og af Skibets paaværende Bredde. Afvigelsen kan altsaa bestemmes ved Beregning og alle Størrelserne er kendte, hvorfor Afvigelsen ikke paavirker Kompassets Paalidelighed.

ad 2) og 3). Ved begge disse Afvigelser ser man, at de er afhængige af Kompassets Vægt og Ophængningsmaade, idet Produktet $P \cdot a$ staar i Udtrykkets Tæller, medens Snurrens eget Inertimoment er i Nævneren. Udtrykket kan bringes til at være Nul, hvis a kan gøres til Nul. Dette er imidlertid umuligt, da derved Tyngdekraftens Indvirkning paa Snurren er fjærnet, hvilket vil sige at Snurren er ophængt med tre fulde Frihedsgrader, hvad der tidligere har vist sig at foraarsage, at Snurren ikke har nogen Indstillingsevne. En anden Udvej til Fjærnelse af Afvigelsen er at gøre Snurrens eget Impulsmoment uendelig stort. Denne Vej kan man imidlertid heller ikke gaa dels af praktiske Grunde og dels fordi man derved ogsaa vilde gøre Svingningstiden T (se 30) uendelig stor. Indstillingsevnen vilde altsaa ogsaa her være forsvunden, idet Snurreaksen vilde være uendelig længe om at svinge ind i Ligevægtsstillingen.

I Praksis maa man derfor, ved Konstruktionen af Kompasset finde en passende Middelvej saaledes at man uden at faa alt for stor Svingningstid dog opnaar at gøre Afvigelsen saa lille som mulig.

ad 4). Denne Afvigelse er som det fremgaar af det tidligere meget uheldig, idet man ikke er i Stand til at beregne den eller til at have nogen Mening om dens Størrelse.

Særlig for Smaaskibe maa man sige, at det Kompas vil være det fordelagtigste, i hvilket denne Afvigelse er imødegaaet i saa stor Udstrækning som muligt.

f) Forskelligt.

Nedenfor skal behandles forskellige Havaritilfælde og lignende, der hyppigt kan forekomme i Praxis.

Kompassets Afbalancering. Er Kompasset ikke afbalanceret nøjagtigt, eller er Afbalanceringen af en eller anden Grund kommen i Uorden, hvad der f. Eks. kan være Tilfældet efter et Azimutmotorhavari, hvor Kompasset har »staaet paa Hovedet« og Kompensationsvægtene derved gnavet paa Ophængningsringene, vil dette svare til, at der paa den ene eller den anden Side af Snurreaksen er bleven anbragt en Vægt, lignende den tidligere nævnte Vægt q . Følgen vil være en konstant Afvigelse (α_0), der kan findes af Ligningssæt (IV).

$$\text{VIII} \quad \begin{cases} \text{a} \{ J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta + D. \\ \text{b} \{ J \cdot (\beta' + u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha) = \div c \cdot \beta. \end{cases}$$

Sættes i (VIII a) $\alpha' = 0$ og $\beta = \beta_0$, findes:

$$\beta_0 = \frac{J \cdot u \cdot \sin. \varphi \div D}{P \cdot a}$$

og sættes i (VIII b) $\beta' = 0$, $\beta = \beta_0$ og $\alpha = \alpha_0$, findes:

$$\alpha_0 = \div \frac{c \cdot (J \cdot u \cdot \sin. \varphi \div D)}{P \cdot a \cdot J \cdot u \cdot \cos. \varphi},$$

der, hvis den under Afsnit a) nævnte Vægt q anvendes, faar Formen:

$$\alpha_{00} = \frac{c \cdot D}{P \cdot a \cdot J \cdot u \cdot \cos. \varphi} \dots \dots \dots (52)$$

Hvilken Størrelse altsaa er den Vinkel, den oprindelige konstante Afvigelse vil forøges eller formindskes med, naar Kompasset ikke er rigtigt afbalanceret. Afvigelsen vil dog altid være lille, idet $c \cdot D$ vil være forsvindende i Forhold til $P \cdot a$.

Kompasset gal Omdrejningsretning. Tænkes Kompasset at være startet galt, saaledes at det faar

modsat Omløbsretning, vil Snurreaksen følgelig dreje sig 180° , for at Snurrens Omdrejningsretning kan falde sammen med Jordens. Selve det, at Kompasset viser 180° galt, er af mindre Betydning, idet man hurtigt vil opdage det, men det er derimod af større Betydning at faa at vide, hvorledes det gaar med Fartrettelsen, den konstante Afvigelse (α_0), Dæmpningen m. m.

Ved Anschütz-Kompasset har Omdrejningsretningen ingen Indflydelse paa Fartrettelsen, idet denne er tabelarisk. I Sperry-Kompasset derimod, hvor Fartrettelsen sker automatisk, vil Rettelsen for Kursen k blive foretaget til Kursen ($k \pm 180^\circ$). I Stedet for at Styrestregen forskydes Vinklen:

$$\frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi'}$$

forskydes den nu:

$$\frac{f \cdot \cos. (k \pm 180^\circ)}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi} = \div \frac{f \cdot \cos. k}{R \cdot u \cdot 60 \cdot 60 \cdot \cos. \varphi} \quad (53)$$

Fartfejlen vil altsaa være fordoblet, idet den er rettet til den gale Side.

Er den konstante Afvigelse (α_0) bortelimineret, enten fordi Vægten q er anvendt eller fordi Kompasset befinder sig paa den Bredde, til hvilken den er afbalanceret, vil det hertil nødvendige Drejningsmoments Omdrejningsretning nu være modsatrettet, hvorfor Ligningssæt (II) faar Formen:

$$\text{IX} \quad \begin{cases} a \{ J \cdot (\alpha' + u \cdot \sin. \varphi) = P \cdot a \cdot \beta \div q \cdot b. \\ b \{ J \cdot (\beta' \div u \cdot \cos. \alpha) = c \cdot \beta. \end{cases}$$

Indsættes heri som tidligere fundet $q \cdot b = J \cdot u \cdot \sin. \varphi$, faas:

$$\begin{cases} a \{ J \cdot \alpha' = P \cdot a \cdot \beta \div 2 \cdot J \cdot u \cdot \sin. \varphi. \\ b \{ J \cdot \beta' = c \cdot \beta \div J \cdot u \cdot \cos. \varphi \cdot \sin. \alpha. \end{cases}$$

Sættes i (a) $\alpha' = 0$ faas:

$$\beta_0 = \frac{2 \cdot J \cdot u \cdot \sin. \varphi}{P \cdot a}.$$

Og sættes i (b) $\beta' = 0$, $\beta = \beta_0$ og $\alpha = \alpha_0$ faas:

$$\alpha_0 = \frac{2 \cdot c}{P \cdot a} \cdot \text{tg} \cdot \varphi \dots \dots \dots (54)$$

Sammenlignes dette med (36) ses det, at Vægten g nu forårsager, at Snurreaksens Ligevægtsstilling ikke falder i Meridianen, men afviger dobbelt saa meget fra Meridianen (og tilmed til modsat Side), som hvis Vægten ikke havde været anvendt.

Ved de tidligere beskrevne Dæmpningsanordninger vil det, at Snurreaksen drejer sig 180° , bevirke at Dæmpningsmomentet ($\div c \cdot \beta$) faar modsat Omdrejningsretning, og altsaa bliver $+ c \cdot \beta$, idet Angrebspunktet flyttes fra den ene Side af Lodlinien over paa den anden.

Tidligere da Dæmpningsmomentet gik den rigtige Vej havde man kunnet opstille følgende Udtryk for det øjeblikkelige Udslag α , naar det maksimale Udslag var α_m :

$$\alpha = \alpha_0 + \alpha_m \cdot e^{-\frac{c \cdot t}{2 \cdot J}} \cdot \sin. \pi \cdot \frac{t}{T_d} \dots \dots \dots (55)$$

Da c nu faar modsat Fortegn bliver Ligningen:

$$\alpha = \alpha_0 + \alpha_m \cdot e^{\frac{c \cdot t}{2 \cdot J}} \cdot \sin. \pi \cdot \frac{t}{T_d} \dots \dots \dots (56)$$

Opstiller man nu nedenstaaende Skema over α ses det, at Snurreaksen stadig vil søge bort fra Ligevægtsstillingen. Det vil med andre Ord sige, at Snurreaksen nu gennemløber Svingningsspiralen i modsat Retning af tidligere.

$$a =$$

$t =$	c negativ	c positiv
$\frac{1}{2} T_d$	$\alpha_0 + \alpha_m \cdot e^{\div c \cdot t}$	$\alpha_0 + \alpha_m \cdot e^{c \cdot t}$
T_d	α_0	α_0
$\frac{3}{2} T_d$	$\alpha_0 \div \alpha_m \cdot e^{\div 3 \cdot c \cdot t}$	$\alpha_0 \div \alpha_m \cdot e^{3 \cdot c \cdot t}$
$2 T_d$	α_0	α_0
$\frac{5}{2} T$	$\alpha_0 + \alpha_m \cdot e^{\div 5 \cdot c \cdot t}$	$\alpha_0 + \alpha_u \cdot e^{5 \cdot c \cdot t}$

$$l = \frac{T_d}{4 \cdot J}$$

Skemaet viser nemlig, at 2' Størrelse i Rubrikken for a for c negativ aftager, medens den for c positiv tiltager. Følgen vil være, at Kompasset stadig svinger mere og mere ud, og det viser sig i Praksis ved at Kompasset »staar paa Hovedet«, hvilket vil sige, at Systemets lodrette Akse svinger ud og vil beskrive en Kegleoverflade.

I de senere Anschütz-Kompasser har man indført en ny Dæmpningsmetode, Olie-dæmpning, der stadig dæmper Snurreaksens Svingninger, selv om Snurrens Omdrejningsretning skiftes.

Arrangementet er meget simpelt, idet der under Snurrehusene er anbragt en horizontal, ringformet Skaal, i hvilken der findes nogle radielt stillede Skillevægge. I Skaalen er der Olie, og naar Snurreaksen forandrer sin Hældning, vil Olien langsomt kunne strømme fra et Rum gennem smaa Huller i Skillevæggen ind i Naborummet. Herved dæmpes Snurreaksens Svingninger, og samtidig opnaar man, at Breddedefjelen $\left(\frac{c}{P \cdot a} J \cdot u \cdot \sin. \varphi\right)$ forsvinder. Snurreaksen vil nemlig nu i sin Ligevægtsstilling kunne

have en hvilken som helst Hældning uden at Dæmpningsarrangementet virker, idet Olien efter en kortere Tids Forløb altid vil kunne være i Ro ved enhver Hældning af Aksen.

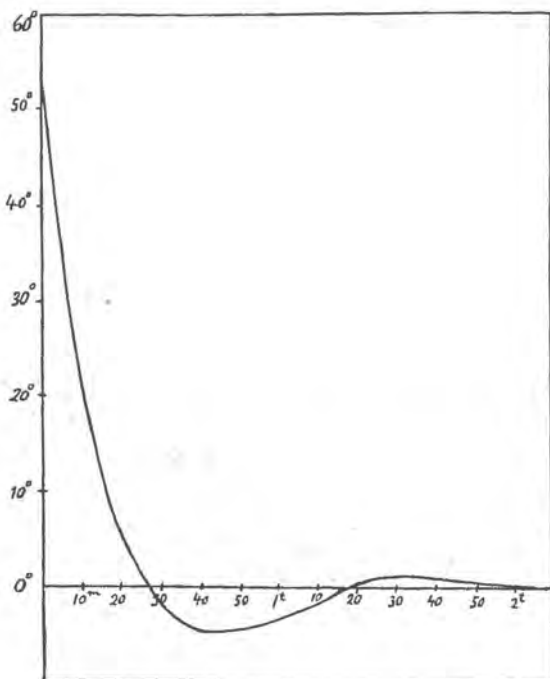


Fig. 11.

Havari paa Azimutmotoren. Dette er et meget almindeligt Havari, og det viser sig altid ved at Kompasset «staar paa Hovedet». Drejer Azimutmotoren for stærkt eller staar den stille, saaledes at Følgeringen tager paa Gyroringen, vil der derved skabes et horizontalt Drejningsmoment, der vil faa Snurreaksen til at søge hen mod Lodlinien, samtidig med at den svinger ud. Resultatet vil altsaa være, at Kompasset begynder at vandre, og efter ganske kort Tids Forløb «staar paa Hovedet».

Repeater-Havarier. Ogsaa dette er et meget hyppigt Havari, idet det meget let sker, at Repeateren snyder α : udelader en eller flere af dets smaa Svingninger, hvorved det Grad for Grad fjærner sig fra Hovedkompassets Visning. Fejlen kan her ligge flere Steder, nemlig enten i selve Repeateren eller paa Strømfordelingstavlen eller i Strømveksleren paa Hovedkompasset. Almindeligvis ligger Fejlen et af de to førstnævnte Steder. Fejlen er forholdsvis vanskelig at opdage, idet Repeateren kan snyde nu og da og saa atter tilsyneladende være i Orden en Tid o. s. v.. Man bør derfor altid under Sejlads nu og da tage Sammenligninger mellem Hovedkompasset og Repeateren.

Svingningskurven. Da det altid er af Interesse at kende sit Kompass' Svingningskurve, bør man saa snart man kommer om Bord undersøge, om en saadan forefindes, i modsat Fald maa man ved Lejlighed observere og aflægge den. Det kan nemlig undertiden være af Betydning for Navigationen efter Kompasset at kende den. Har Kompasset f. Eks. faaet en eller anden pludselig Paa-virkning, eller er det paa anden Maade kommen til at vise galt, og er man i Stand til enten at beregne eller at bestemme denne Afvigelse, vil man i saa Tilfælde med tilstrækkelig Nøjagtighed kunne konstruere sig til hvor meget Kompasset under Indsvingningen i et givet Øjeblik viser fejl.

Paa Fig. 11 er vist Svingningskurven for Enkelt-Snurre og Sperry-Kompasset i »Ægir«. Af Kurven ser man, at Svingningstiden (T_a) for Tidsforløbet mellem en Passage af Ligevægtsstillingen til den paafølgende Passage af den er ca. 50 Minutter.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Den langtrækkende tyske Kanon.

Det er nu endelig lykkedes en af de allerede Magters Kontrolkommissionsmedlemmer at fremskaffe paalidelige Oplysninger om den saa stærkt omdisputerede tyske Kanon, som beskød Byen Paris i Foraaret 1918.

Ifølge Oplysningerne, som velvilligt er blevet stillet til Raadighed for det amerikanske Tidsskrift »Mechanical Engineering» af den amerikanske Flaades Tøjmaster, konstruerede og byggede Firmaet Krupp ialt 7 saadanne Kanoner, men desforuden var 3 af samme Slags i Arbejde paa Skodafabrikkerne, da Vaabenstilstanden indtraadte.

Hovedemnerne til de langtrækkende Kanoner var udslidte 38 cm Skibskanoner af Løblængde 45, (ca. 16 m), som, efter at være borede ud, blev forsynede med et meget svært Kærnerør af 21 cm Kaliber. Dette Kærnerør, hvis Riffelganges Snoning var ensformet i hele deres Udstrækning, havde en Længde af 30 m: det var omgivet med Mantler og med Laase forbundet med Forparten af den oprindelige 38 cm Kanon. Mundingen af det 21 cm Kærnerør var endvidere ved Laase forbundet med et 6 m langt glatboret Kærnerør, som havde en Diameter paa 21 cm plus 2 Gange Riffelgangenes Dybde. Denne Del af Kanonen, den glatborede, blev først paasat Kanonen paa Stedet for dens Anvendelse og forblev da i Forbindelse med denne indtil den var udslidt. Den riffede Løblængde af den 21 cm Kanon var saaledes L/143, den samlede Løblængde L/171.

Det 21 cm Kærnerør havde en saadan Godstykkelse, at det efter Riffelgangenes Udslidning kunde bores op til 24 cm og senere (efter ny Udslidning) til 26 cm. Hvert Kaliber havde en Levetid paa ca. 50 Skud og Krudttrykket var paa 3000 Atmosfærer pr. cm². Kanonens Begyndeshastighed laa mellem 1500 og 1600 m. For Skydning paa 110 km var Udgangsvinklen 55°; den dertil svarende Nedslagshastighed var ca. 700 m og Flyvetiden omtrent 3 Minutter. Hensigten med den glatborede Del af Løbet var at give Projektilets Længdeakse den mest mulige nøjagtige Indstilling. Denne Foranstaltning er imidlertid ikke anset for nødvendig af Englændere og Franskmændene, hvorfor de af disse to Nationer senere konstruerede langtrækkende Kanoner ikke er forsynede med en glatboret Del.

Rekulen var kun 1.3 m. Som det vil erindres, var der stor Spredning paa Skuddene under Paris' Bombardement; dette skyldtes den Omstændighed, at det var umuligt for Tyskerne med det Krudt, de benyttede, at præstere en Begyndelseshastighed med en mindre Variation end ca. 100 m fra det ene Skud til det andet. Kanondeplacementet bestod af to Dele, den faste Del og den roterende. Den roterende Del havde en Diameter af ca. 9 m og hvilede paa 112 21-cm'ers Staalkugler. Projektilet, som vejede 120 kg, var ved en Skillevæg delt i to Rum vinkelret paa sin Længdeakse, og var forsynet med to Brandrør, det ene i Skillevæggen, det andet i Projektilets Bund. Uvendigt var Projektilet forsynet med 2 Føringsbælter, hvis bageste og højeste Del tjente til at lukke for Krudtgassen (Gascheck), medens den mod Projektilsplidsen vendende, lavere Del var forsynede med Riffelbælter, ca. 70 mm brede. Den overlappende Kraft, som frembragtes af den store Acceleration, der var nødvendig for at fremskaffe den fordrede Mundingshastighed, var saa stor, at almindelige Føringsbælter var uanvendelige. Naar Kanonen blev ladet, var det nødvendigt at passe Føringsbæltets riffede Del ind i Løbets Riffelgange. Ikke en eneste af de 303 Granater, der faldt i Paris under Bombardementet (23/3 — 5/8 1919) undlod at eksplodere, og dette fortrinlige Resultat skyldes antagelig Anvendelsen af to Brandrør.

Engelske og franske Artillerieksperters Forsøg har godtgjort, at de af Tyskerne anvendte Dimensioner paa Kalibret, Projektivlægt og Ladningsvægt er de bedste for Skydning paa saa store Afstande, som der her har været Tale om, naar man forholdsvis let skal kunne betjene og transportere Materiellet, og en Forøgelse eller Formindskelse i disse Dimensioner vil kun resultere i et Tab paa Kanonens Rækkevidde.

Rækkevidden angives til ca. 76 miles, og Maksimalordinaten i Skudbanen ca. 24 miles. Under Bombardementet af Paris var der 15 Minutter imellem Nedslagene. Spredningen i Afstanden var i Begyndelsen relativt ringe (ca. 1000 m), men voksede saa hurtigt, at det heraf tydeligt fremgik, at Kanonen hurtigt blev udslidt. Af de 303 — 21 cm Nedslag under Bombardementet faldt 183 indenfor Paris' Enceinte, de 120 udenfor denne.

Som ovenfor anført har nu ogsaa de Allerede forfærdiget langt-rækkende Kanoner. Opfinderen af denne Kanon er en fransk Løjtnant, Delamare-Maze, som paabegyndte Konstruktionen kort efter den langtrækkende tyske Kanon aabnede Bombardementet paa Paris.

Den nye Kanon hvoraf den franske Regering allerede har sikret sig 12, siges at have en Rækkevidde paa 250 Km. eller omrent 160 miles.

Ifølge Mr. Lloyd Georges Udtalelser i Underhuset er det engelske Krigsministerium i nøje Kontakt med Opfinderen og »Forsøgene skrider godt frem».

Standningen af franske Slagskibs-Nybygninger af «Normandie»-Typen m. m.

Det af den franske Marineminister Georges Leygues i Parlamentet fremlagte Flaadeprogram indeholdt bl. a. et Forslag om at standse Bygningen af de 5 Slagskibe af »Normandie»-Typen.

I Bemærkningerne til Lovforslaget anføres det udtrykkeligt, at dette ikke tilsigtede at ændre Flaadeloven af 30. Marts 1912, som fastsætter Skibstyperne og Antallet af Skibene samt disses Levealder og Erstatnings-Nybygningerne, men alene havde til Formaal at træffe de Forholdsregler som svarede til den nuværende ekstraordinære Situation uden at præjudicere Fremtidens Krav.

Overvejelserne havde ført til det Resultat, at der i Øjeblikket ikke var tvingende Anledning til at forøge de franske Slagskibes Antal, hvorfor det af økonomiske Grunde vilde være af væsentlig Betydning at undersøge, hvorvidt Færdiggørelsen af de 5 Slagskibe af »Normandie»-Typen i Overensstemmelse med de oprindelige Konstruktionsplaner vilde sikre Nationen en Tilvækst i Styrke, der svarede til de Udgifter, som Færdiggørelsen vilde medføre.

Bemærkningerne til Lovforslaget omtaler derefter at Spørgsmaalet blev forelagt det øverste Marineraad (conseil supérieur de la marine), der overvejede 2 Fremgangsmaader:

1. At færdiggøre disse Slagskibe uden anden Ændring i Planerne end en Forøgelse af Skytsets Rækkevidde (større Elevation i Affutagerne).
2. At forlænge Skibene for at forøge Farten, — at forsyne dem med Beskyttelse mod Torpedoer («caissons», «bulges»), og at forøge Skytsets Rækkevidde.

Den første Fremgangsmaade vilde kræve en Udgift af ca. 400 Millioner Francs, den anden ca. 700 Millioner Francs. I begge Tilfælde vilde man kun faa forældede Skibstyper.

Paa Grundlag heraf udtalte da det øverste Marineraad som sin Anskuelse, at Færdiggørelsen af de 5 Slagskibe af Normandie»-Typen — modificerede eller ikke modificerede — burde opgives.

Det engelske Flaadebudget.

(Referat af Forhandlingerne i Underhuset. Uddrag af The Times af 18. Marts 1920).

Antallet af Skibe, der har strøget Kommando siden Krigens Afslutning. Ifølge Oplysning af Mr. Long, First Lord of the Admiralty, beløber Antallet af Skibe, der har strøget Kommando siden Krigens Afslutning, sig til.

14 Slagskibe,	47 Patrouillebaade,
3 Slagkrydsere,	10 Flotillebaade,
16 Panserkrydsere,	220 Jagere,
33 Lette Krydsere,	48 Torpedobaade,
17 Monitorer,	55 Undervandsbaade og
76 Sloops,	1 Kanonbaad.
68 Ministrygere,	

Heri er ikke indbefattet Skibe og Fartøjer, der har været anvendte som Depotskibe, Øvelseskibe o. l., og heller ikke det mindre Materiel der har været anvendt til Havnetjeneste og anden Hjelpe-tjeneste,

De engelske Minespærringer i den finske Bugt. Mine-rydningsarbejdet i Østersøen var med Undtagelse af den finske Bugt tildelt den tyske Regering. De i den finske Bugt liggende Mine-spærringer var udlagte for at dække engelske Orlogsskibe mod Angreb fra Bolschevikkernes Flaade, og det ahang derfor af dennes Optræden mod de engelske Orlogsskibe i disse Farvande i den kommende Tid, om man vilde give Oplysninger om Minespærringernes Beliggenhed. Det var imidlertid ikke Meningen fra engelsk Side at foretage sig nogetsomhelst med Hensyn til disse Mine-spærringer udover at give Underretning om deres Beliggenhed.

Vragkort. En ny Udgave af Vragkort var under Forberedelse. Udgaven vilde ligesom tidligere komme til at bestaa af 7 Kort, omfattende Omraadet: De britiske Øer og Nordsøen og vilde rimeligvis foreligge i Handlen fra ca. den 23. Marts 1920. Det havde været Meningen at udgive dem noget før, men Arbejdet var blevet forsinket noget som Følge af, at det havde været nødvendigt at foretage en omhyggelig Prøvelse af de indkomne Meldinger, af hvilke mange havde vist sig at være urigtige. Der vilde i de nye Kort findes Opgivelser om ca. 2000 Vrag, af hvilke ca. 400 var kommet til siden sidste Udgave.

Marinebudgettet. Angaaende Marinebudgettet udtalte Mr. Long følgende: »Det er ved to tidligere Lejligheder faldet i min Lod at forelægge Marinebudgettet for Underhuset, og hver Gang er

«The Board of Admiralty» blevet stærkt kritiseret med den Begrundelse, at det ikke var lykkedes os at klarlægge Retningslinjerne. Ved de to tidligere Lejligheder lykkedes det mig imidlertid at påvise, at Kritiken ikke var godt funderet, og i det Forslag, jeg i Dag har den Ære at forelægge for Underhuset har vi klart og tydeligt anført Grundene, hvorfor det ved de to tidligere Lejligheder havde været umuligt for «The Board of Admiralty», naar der skulde tages Hensyn til Ansvaret med nogen Nojagtighed og Grundighed at definere Retningslinjerne for den fremtidige Flaadepolitik. Underhuset veed, at den almindelige Situation i Verden paa det daværende Tidspunkt ikke var klarlagt, og at det var umuligt at sige, hvad de øjeblikkelige Følger af Vaabenstilstanden vilde blive. Som Følge af disse og af andre Grunde var det ganske umuligt for os at klarlægge Retningslinjerne, men jeg tvivler imidlertid ikke om, at D'Hrr. Kritikere vil finde andre Aarsager, ja selv Fejlgreb med Hensyn til den Fremgangsmaade, «The Board of Admiralty» har fulgt. For første Gang forelægger Admiralitetet et virkeligt Fredsbudget, et Budget, som for en stor Del er baseret paa de i Krigen indhøstede Erfaringer. Det er ofte blevet sagt, og jeg tænker det er rigtigt, at hele Verden er forandret som Følge af den Krig, vi lige er gaaet ud af som Sejrherrer, og derfor er Admiralitetets Forslag baseret paa dette Resultat. Forholdene er forandrede, og vi maa derfor se saa langt ud i Fremtiden, som det i det hele taget er muligt. Det er Admiralitetets Opfattelse for Fremtiden at gøre Parlamentet og Folket saa meget som muligt fortrolige med Admiralitetets Planer, med andre Ord at lægge Kortene aabenlyst paa Bordet.

Hvad angaar det fremsatte Forslag, saa er det i fuld Overensstemmelse med streng Økonomi og fuld Effektivitet. De foretagne Reduktioner er meget betydelige, men inden jeg omtaler dem maa jeg med al Tydelighed gøre Huset opmærksom paa, at det ved Fremsettelsen af disse Forslag er en given Kendsgerning, at vi løber en vis Risiko, men vi tror, at vi vanskeligt kan blive udsat for nogen virkelig Fare med Hensyn til vor Overlegenhed til Søs, ialtfald ikke foreløbigt. Da Vaabenstilstanden blev sluttet, talte Marinen 407,317 Mand. I November 1919 var Antallet godt 257,000, og nu er Maksimum 136,000. Ved Slutningen af Aaret 1921 vil Antallet beløbe sig til 131,000 Mand, som senere vil blive reduceret til 127,000. Til Sammenligning skal anføres, at Antallet i Finansaaet 1914—15, det Aar Krigen begyndte, var 151,000 Mand.

Styrkeforholdet mellem den engelske Flaade og andre Staters Flaader. Hvad angaar andre Staters Flaadestyrker er der praktisk talt for Tiden ingen Somagt, der er i Stand til at true

vor Position, efter at vor største Modstander til Søs er slaæet ned. Og kaster vi et Blik rundt i Verden for at se hvilken Flaade, der er den stærkeste efter vor egen, saa fremgaar det, at det er de forenede Staters Flaade. Hvilken Farve alle vore tidligere Regeringer end har haft, har de i al Fald altid med Hensyn til Politiken til Søs fastholdt det Standpunkt, at vor Flaade skulde være den stærkeste i Verden, og dette Princip fastholder den nuværende Regering ligeledes. Vi er imidlertid meget lykkelige over den Kendsgerning, at den stærkeste Flaade næst efter vor egen er de forenede Staters, med hvilket Land vi er forbundet paa en saadan Maade, at Tanken om Flaaderustningskapløb mellem dem og os vil være frastødende og saavel »The Board of Admiralty» som ogsaa Regeringen haaber og tror, at dersom der kommer nogensomhelst Kappelstrid mellem de forenede Stater og England, saa vil det være i Reining af en Reduktion af den unødvendige Overlegenhed i Sømagt, som de to Lande besidder over andre Nationer. Dette er Grundlaget for Regeringens Politik til Søs.

Fordelingen af den engelske Flaade. Angaaende Fordelingen af den engelske Flaade har der været en Del Kritik, som gik ud paa, at den nuværende Fordeling burde forlades, men dette Syn deles ikke af de »The Board of Admiralty» tilforordnede sømilitære Raadgivere lige saa lidt som af »The Board of Admiralty» selv, og vi vil fremdeles beholde vore to Hovedflaader i Atlanterhavet og i Middelhavet og forskellige Eskadrer fordelte over den øvrige Del af Verden.*

Spørgsmaalet »at vise Flaget». Mr. Long udtalte endvidere, at der undertiden havde været en Del Diskussion angaaende den Politik, der kaldtes »at vise Flaget», det vil sige at sende Eskadrer af lette Krydsere rundt omkring i alle Verdensdelenes Farvande. Mr. Long var imidlertid overbevist om, at hvis disse Kritikere*) vilde tale med Mennesker, som havde været ude i Verden, saa vilde de komme til det samme Resultat som han selv, nemlig at det ikke var Hensynet til Spørgsmaalet Krig eller Fred, men væsentlig Hensynet til Udviklingen af den engelske Handel og dens Ruter samt til Beskyttelsen af engelsk Ejendom, der var Grunden til Flagets Visen hele Kloden over. Der var utallige Tilfælde hvor Tilstedeværelsen af en engelsk Krydser paa udenlandske Pladser havde været en kolosal Hjælp for de Mennesker, der arbejder for den engelske Verdenshandel.

Admiral Jellicoe's Rapporter. Med Hensyn til Admiral Jellicoe's Rapporter fra hans Besøg i de engelske Dominions og

*) jvfr. Lord Fisher's »Memoires».

Kolonier bemærkede Mr. Long at de var meget omfangsrige og for-drede en meget indgaaende Behandling. Det var imidlertid ikke Meningen at foretage sig noget angaaende dette Flaade-Spørgsmaal, før Repræsentanter fra de store Dominions kunde samles i London. Han haabede, at det vilde være en stor Fordel for Flaadens Stab (Naval War Staff), at den fik en Repræsentant fra disse Dele af det engelske Rige til at arbejde med paa de store sømilitære Spørgsmaal.

Rettelse til Juni-Hæftet.

I Bilag Nr. 2, Side 285—287 rettes overalt i
Torpedoarmeringen Tallet 53 til 50.

Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916.

Af Kaptajn Augsburg.

Den tyske Slagskibsflaades Opmarch.

Kl. 2³⁰ Fm. Som tidligere omtalt afgik den tyske Slagskibsflaade (se Bilag Nr. 1 Side 560) fra Schillig Red en halv Time efter Eklæringsstyrken, altsaa Kl. 2³⁰ Fm. den 31. Maj.

Efter at være passeret Vesten om Helgoland og gennem den af Minestrygere dannede Gennemsejlingsaabning i de engelske Minespærringer Vest for Amrum Banke, stod Slagskibsflaaden til Søs.

Kl. 2²⁸ Em. befandt Viceadmiral v. Scheer sig paa ca. 56⁰ 6' N. Br. og 6⁰ 31' Ø. Lgd. (Lyngvig Fyr i retv. S 87 O, Afstand 52 Sømil) med Kurs NNV, Fart 14 Knob.

Formationen for Slagskibsflaaden var Flaadekølvandsorden, naturlig Orden, med 700 Meters Afstand mellem Skibene og 3500 Meters Afstand mellem Eskadrerne.

Rækkefølgen for Eskadrerne var:

3dje Eskadre, 1ste Eskadre og 2den Eskadre med Flaadeflagskibet mellem 3die og 1ste Eskadre.

Udenom Slagskibsflaaden dannede 4de Eklæringsgruppe i Forbindelse med Krydseren Rostock en Observationskæde til Sikring for Marchen, medens 1ste, 3die, 5te og 7de Jagerflotille dækkede Slagskibseskadrerne mod eventuelle Undervandsbaadsangreb.

Kl. 2²⁸ Em. Paa dette Tidspunkt modtog Viceadmiral v. Scheer den første Underretning om Observa-

tionen af fjendtlige lette Stridskræfter gennem det Radiotelegram, som Jageren B 109 afsendte til Viceadmiral v. Hipper (Chefen for 1ste Eklæringsgruppe) og som var blevet opsnapet om Bord i Flaadeflagskibet »Friedrich der Grosse«.

Skitse 1.

Den tyske Slagskibsflaade i Slaglinie.

<i>König</i>	Flagskib for Kontreadmiral Behncke, Chef for 3die Slagskibseskadre og Fører af 5te Slagskibsddivision.
Grosser Kurfürst	
Markgraf	
Kronprinz	
<i>Kaiser</i>	Flagskib for Kontreadmiral Nordmann, Fører af 6te Slagskibsddivision.
Prinzregent Luitpold	
Kaiserin	
<i>Friedrich der Grosse</i>	Flagskib for Viceadmiral v. Scheer, Chef for Hochseeflotte.
<i>Ostfriesland</i>	Flagskib for Viceadmiral Schmidt, — Chef for 1ste Slagskibseskadre og Fører af 1ste Slagskibsddivision.
Thüringen	
Helgoland	
Oldenburg	
<i>Posen</i>	Flagskib for Kontreadmiral Engelhardt, Fører af 2den Slagskibsddivision.
Rheinland	
Nassau	
Westfalen	
<i>Deutschland</i>	Flagskib for Kontreadmiral Mauve, Chef for 2den Slagskibseskadre og Fører af 3die Slagskibsddivision.
Pommern	
Schlesien	
Schleswig-Holstein	
<i>Hannover</i>	Flagskib for Kontreadmiral, Friherre v. Dalwigk zu Lichtenfels, Fører af 4de Slagskibsddivision.
Hessen	

Afstanden mellem Eskadrerne 1000 Meter.

Afstanden mellem de enkelte Skibe indenfor Eskadren 500 Meter.

Kl. 3⁵⁰ Em. modtog Viceadmiral v. Scheer den første Melding fra Viceadmiral v. Hipper om, at fjendtlige svære Stridskræfter var i Sigte.

Afstanden mellem Slagskibsflaaden og 1ste Eklæreringsgruppe var da ca. 50 Sømil.

Paa denne Melding formerede Viceadmiral v. Scheer Slaglinie (d. v. s. Afstandene mellem Skibene formindskedes til 500 Meter og mellem Eskadrerne til 1000 Meter) og gjorde »Klart Skib«. (Se Skitse 1 Side 482).

4de Eklæreringsgruppe samt 1ste, 5te og 6te Halvflotille tog Post for om Styrbord —, 5te og 7de Jagerflotille agter om Styrbord af Slaglinien.

De artilleristiske Data for selve den tyske Slagskibsflaade var følgende:

5te Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„König“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/50
„Grosser Kurfürst“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/50
„Markgraf“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/50
„Kronprinz“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/50
Samlede Antal...	40 30,5 cm K. L/50	28 15 cm K. L/50

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„König“	3,900 kg	322 kg	p 30,5 = 390 kg
„Grosser Kurfürst“ ..	3,900 -	322 -	
„Markgraf“	3,900 -	322 -	
„Kronprinz“	3,900 -	322 -	p 15 = 46 kg
Samlede Vægt...	15,600 kg	1,288 kg	

6te Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Kaiser“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Prinzregent Luitpold“.	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Kaiserin“	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Friedrich der Grosse“.	10 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
Samlede Antal...	40 30,5 cm K. L/50	28 15 cm K. L/45

Navn	Vægten af en Bredsidensalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektivvægt i kg
„Kaiser“	3,900 kg	322 kg	p 30,5 = 390 kg
„Prinzregent Luitpold“	3,900 -	322 -	
„Kaiserin“	3,900 -	322 -	p 15 = 46 kg
„Friedrich der Grosse“	3,900 -	322 -	
Samlede Vægt...	15,600 kg	1,288 kg	

1ste Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Ostfriesland“	8 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Thüringen“	8 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Helgoland“	8 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
„Oldenburg“	8 30,5 cm K. L/50	7 15 cm K. L/45
Samlede Antal...	32 30,5 cm K. L/50	28 15 cm K. L/45

Navn	Vægten af en Bredsidensalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektivvægt i kg
„Ostfriesland“	3,120 kg	322 kg	p 30,5 = 390 kg
„Thüringen“	3,120 -	322 -	
„Helgoland“	3,120 -	322 -	p 15 = 46 kg
„Oldenburg“	3,120 -	322 -	
Samlede Vægt...	12,480 kg	1,288 kg	

2den Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Posen“	8 28,0 cm K. L/45	6 15 cm K. L/45
„Rheinland“	8 28,0 cm K. L/45	6 15 cm K. L/45
„Nassau“	8 28,0 cm K. L/45	6 15 cm K. L/45
„Vestfalen“	8 28,0 cm K. L/45	6 15 cm K. L/45
Samlede Antal...	32 28,0 cm K. L/45	24 15 cm K. L/45

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Posen“	2,400 kg	276 kg	p 28 = 300 kg
„Rheinland“	2,400 -	276 -	
„Nassau“	2,400 -	276 -	p 15 = 46 -
„Westfalen“	2,400 -	276 -	
Samlede Vægt...	9,600 kg	1,104 kg	

3die Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Deutschland“	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/40
„Pommern“	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/40
„Schlesien“	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/40
„Schleswig-Holstein“ ...	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/40
Samlede Antal...	16 28,0 cm K. L/40	28 17 cm K. L/40

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Deutschland“	1,200 kg	490 kg	p 28 = 300 kg
„Pommern“	1,200 -	490 -	
„Schlesien“	1,200 -	490 -	p 17 = 70 -
„Schleswig-Holstein“	1,200 -	490 -	
Samlede Vægt...	4,700 kg	1,960 kg	

4de Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Hannover“	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/10
„Hessen“	4 28,0 cm K. L/40	7 17 cm K. L/10
Samlede Antal...	8 28,0 cm K. L/40	14 17 cm K. L/10

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvgt. i kg
„Hannover“	1,200 kg	490 kg	p 28 = 300 kg
„Hessen“	1,200 -	490 -	p 17 = 70 -
Samlede Vægt...	2,400 kg	980 kg	

Kl. 3⁴⁵ Em. modtog Viceadmiral v. Scheer Melding fra Viceadmiral v. Hipper om, at han var i Færd med at engagere 6 engelske Slagkrydsere paa SO-lig Kurs.

Af denne Melding drog Viceadmiral v. Scheer den Slutning, at det var lykkedes Viceadmiral v. Hipper at drage en Del af Fjenden paa sig og kæmpende trække den med sig ned mod egen Hovedstyrke.

Kl. 4⁰⁵ Em. For at aflaste sine materielt svagere Slagkrydsere saa hurtigt som muligt og for at forsøge at hindre Fjenden i at foretage en for tidlig Retræte, ændrede Viceadmiral v. Scheer derfor Kl. 4⁰⁵ Em. Kurs til NV og satte Farten op, fra 14 til 15 Knob*).

Kl. 4²⁰ Em. ændrede Viceadmiral v. Scheer yderligere Kursen til Vest, for at Viceadmiral Beatty under sin sydgaaende Bevægelse skulde komme ind mellem Slagskibsflaaden og 1ste Eklæringsgruppe og saaledes blive bragt under dobbelt Ild. Men medens Slagskibsflaaden endnu var i

*) Udhævet af Forf.

Færd med at udføre denne Kursændring, modtog Viceadmiral v. Scheer en ny Melding fra Viceadmiral v. Hipper, hvoraf det fremgik, at denne yderligere var kommet i Kamp med en Slagskibseskadre paa 5 Enheder (ikke 4, saaledes som det var i Virkeligheden).

Da Situationen for 1ste Eklæringsgruppe i Følge denne sidste Melding nu kunde blive kritisk, ansaa Viceadmiral v. Scheer det for paa-krævet saa hurtigt som muligt at tilstræbe en Forening med Viceadmiral v. Hipper og førte derfor Slagskibsflaaden tilbage paa nordlig Kurs.

Viceadmiral v. Scheer beretter, at paa dette Tidspunkt var Sigtbarheden overordentlig god, Himlen klar, Vinden NV af ringe Styrke og Søen rolig.

- Kl. 4³² Em. fik Viceadmiral v. Scheer de kæmpende Flaadestyrker i Sigte forude om Bagbord.

2den Fase.

- Kl. 4⁴² Em. Efter at Viceadmiral Beatty havde faaet den tyske Slagskibsflaade i Sigte Kl. 4⁴² Em., kontremarcherede han 16 Streger til Styrbord og gaaende frem paa NNV-lig Kurs, genoptog han atter Kampen med den tyske Slagkrydsereskadre (1ste Erklæringsgruppe).
- Kl. 4⁴⁵ Em. indberettede Viceadmiral Beatty til Admiral Jellicoe, at den tyske Slagskibsflaade var for Nordgaaende i SO ³/₄ S.

Paa dette Tidspunkt greb 1ste og 3die tyske Slagskibseskadre ind i Kampen, idet de aabnede Ilden med bærende Kanoner paa 2den lette Krydsereskadre, som straks ændrede Kurs og stod Nordpaa. De tyske Slagskibseskadrers stærke Beskydning, efter engelske Beretninger paa ca. 12,000 Meters

Afstand, men efter tyske — 15,000 til 16,000 m —, tilføjede imidlertid 2den Lette Krydsereskadre kun lette Beskadigelser som Følge af den dygtige Maade, hvorpaa Chefen for Krydsereskadren manøvrerede denne.

Kl. 4⁵⁸ Em. kontremarcherede Viceadmiral v. Hipper 16 Streger til Styrbord med 1ste Eklæreringsgruppe og tog Post forude for Slagskibsflaaden, der samtidigt divisionsvis ændrede Kurs til NV og satte Farten op. 1ste og 3die tyske Slagskibseskadre til ca. 20 Knob, 2den tyske Slagskibseskadre til ca. 18 Knob.

5te engelske Slagskibseskadre nærmede sig nu hurtigt paa modsat Kurs og engagerede de tyske Slagkrydsere med alle Kanoner. Viceadmiral Beatty meddelte den tyske Slagskibsflaades Position, og gav den Ordre til at kontremarchere 16 Streger til Styrbord.

Kl. 4⁵⁵ Em. Med Undtagelse af 11te Halvflotille, der Kl. 4⁵⁵ Em. gik i Angreb paa 5te engelske Slagskibseskadre og derefter foreløbig sluttede sig til Slagskibsflaaden, ændrede de øvrige, Viceadmiral v. Hipper ledsagende, lette Afdelinger Kurs samtidigt med 1ste Eklæreringsgruppe og fulgte Nordpaa med denne.

Kl. 4⁵⁷ Em. drejede 5te engelske Slagskibseskadre op i Slagkrydserflaadens Køl vand. De to forreste Slagskibe, »Barham» og »Valiant», understøttede Slagkrydserflaaden i Beskydningen af 1ste Eklæreringsgruppe, medens de to sidste —, »Warspite» og »Malaya», engagerede de nærmeste tyske Slagskibe paa ca. 17,000 Meter.

1ste og 3die Lette Krydsereskadre tog Post paa Styrbords Bov og 2den Lette Krydsereskadre paa Bagbords Bov af Slagkrydserflaaden.

»Fearless« med Jagerne af 1ste Flotille sluttede sig til Slagkrydserflaaden.

»Champion« med Resten af Jagerne undtagen »Nestor«, »Nomad«, »Moorsom«, og »Nicator« tog Post ved 5te Slagskibseskadre.

Belysningsforholdene blev nu ugunstige for de engelske Skibe, idet disse tegnede sig skarpt mod en klar Horizont i Vest, medens Omridsene af de tyske Skibe for største Delen blev udviskede af Dis og kun med Mellemrum traadte tydeligt frem.

Kl. 5⁰⁵ Em. stødte Jagerne »Onslow« og »Moresby«, som havde været detacherede for at assistere Flyvebaadsmotherskibet »Engadine« med at tage den tidligere omtalte Flyvebaad om Bord, atter til Slagkrydserflaaden og tog Post paa den Styrbords Bov af »Lion«.

Kl. 5⁰⁹ Em. løb Slagkrydserflaaden ca. 28 Knob og 5te engelske Slagskibseskadre ca. 25 Knob.

Kl. 5¹⁰ Em. affyrede Jageren »Moresby«, der befandt sig to Streger foran for tværs om Bagbord af »Lützow«, en Torpedo mod det midterste Skib (»Seydlitz«) i 1ste Eklæreringsgruppe, hvorpaa Jageren passerede Syd paa mellem de to kæmpende Slagkrydserlinier og sluttede sig til sin Flotille, 13de Jagerflotille, der marcherede paa Styrbords Side af 5te engelske Slagskibseskadre.

8 Minutter efter Torpedoens Udskydning, observeredes fra Jageren en Træffer paa 6te forreste Skib (»König«) i den tyske Slaglinie. Torpedotræfningen bekræftes imidlertid ikke fra tysk Side, ligesaa lidt som den stemmer overens med den Omstændighed, at »König«, det førende tyske Slagskib, efter dette Tidspunkt fremdeles var i Stand til at løbe over 20 Knob samt holde sin Plads i Linien under hele Slaget.

- Kl. 5¹² Em. var Synsvidden mod Øst fra Slagkrydserflaaden indskrænket saa meget, at Maalet, 1ste Eklæringsgruppe, ikke mere kunde skelnes, og Ilden maatte derfor indstilles.
- Kl. 5¹⁶ Em. var den tyske Slagskibsflaade kommet i Nærheden af de fire Jagere »Moorsom«, »Nicator«, »Nestor« og »Nomad«, af hvilke de to sidste, som tidligere meddelt, var havarerede efter »1ste Fases« Torpedoangreb paa 1ste Eklæringsgruppe. Det lykkedes »Nicator« og »Moorsom« hver at affyre en Torpedo, men uden Resultat, mod de forreste Skibe af den tyske Slagskibsflaade paa ca. 2,800 Meters Afstand og derpaa atter at slutte sig til deres Flotiller. Nestor af fyrede, ligeledes resultatløst, en Torpedo og blev derpaa sammen med Nomad sænket af Artilleriild fra de forreste Slagskibe og deres Besætninger taget til Fange.
- Kl. 5¹⁶ Em. tog 1ste Eklæringsgruppe 5te Slagskibeskadrede til Maal i Stedet for Slagkrydserflaaden, da denne sidste nu var fuldstændigt ude af Sigte.
- Kl. 5²¹ Em. Dels som Følge af 5te engelske Slagskibeskadredes store Hurtighed, der bevirkede, at den efterhaanden var ved at komme 5te tyske Slagskibsddivision udenfor Skudvidde, og dels som Følge af aftagende Synsvidde, var Skydningen taget kendelig af i Kraft, og af Frygt for, at det skulde lykkes de engelske Skibe at undkomme, gav derfor Viceadmiral v. Scheer Kl. 5²¹ Em. Signalet: »Forfølg Fjenden« til 1ste Eklæringsgruppe og dermed ogsaa til hele Hochseeflotte.

Sigtbarheden var nu ogsaa aftagen saa meget fra de tyske Skibe, at det kun af og til var muligt at skelne Viceadmiral v. Hippers Styrke fra Flaadeflagskibet »Friedrich der Grosse«; Vinden var fra NV gennem Vest gaet rundt til SV,

og Røgen fra Kanoner og Skorstene blev liggende tæt over Havets Overflade.

- Kl. 5³⁰ Em. Mere end 25 Knob var imidlertid 1ste Eklæreringsgruppe i Længden ikke i Stand til at Kl. 5³⁵ holde, og da derfor Slagkrydserflaaden Kl. 5³⁰ Em. Em. ændrede Kursen til NNO og Kl. 5³⁵ Em. yderligere til NO for at afpasse Positionen efter den engelske Slagskibsflaades, pr. Radio meddelte Plads, tvang den 1ste Eklæreringsgruppe til at gøre den samme Bevægelse for ikke at give Viceadmiral Beatty Lejlighed til at komme i T-Position, og Kl. 5⁴⁰ Kl. 5⁴⁰ Em. ændrede derfor ogsaa Viceadmiral Em. v. Hipper Kursen østefter.

Meldingen om denne Kursændring, som Viceadmiralen vilde afgive til Flaadeflagskibet »Friedrich der Grosse«, kunde imidlertid ikke føres igennem, eftersom saavel Hoved- som ogsaa Reserve-Radiostationen om Bord i »Lützow« var bleven ødelagt af en Granat af svært Kaliber.

- Kl. 5⁴⁰ Em. bedredes Synsvidden mod Øst for Slagkrydserflaaden, som derfor atter aabnede Ilden mod 1ste Eklæreringsgruppe paa ca. 12,000 Meters Afstand.
- Kl. 5⁴² Em. syntes den engelske Beskydning i Følge Viceadmiral Beattys Rapport at være virkningsfuld, et Forhold, der vedvarede til Kl. 5⁵² Em. Saaledes afgav »Lion« ca. 15 Salver i Løbet af dette Tidsrum. I sin Rapport anfører Viceadmiral Beatty, at han personlig saa en af de tyske Slagkrydsere forlade Linien i betydeligt havareret Tilstand, samt tilføjer, at Observationer om Bord i »Princess Royal« og »Tiger« bekræfter dette. Fra tysk Side foreligger der ingen Udtalelse angaaende en saadan Tildragelse; derimod udtaler Artilleriofficeren i Slagkrydseren »Derfflinger«, at denne ofte for kort Tid forlod Slaglinien for at

komme fri af Nedslagsbæltet, saasnart de engelske Skibe havde indskudt sig godt, og antagelig er det en af disse Afdrejninger, der er bleven observeret fra 1ste Slagkrydsereskadre.

Kl. 5⁴⁵ Em. Kort efter, ca. Kl. 5⁴⁵ Em., bemærkede Viceadmiral v. Scheer, at Chefen for 3die Slagskibseskadre, Kontreadmiral Behncke, begyndte at dreje Styrbord over med 5te Slagskibsddivision, og Kl.

Kl. 5⁴⁸ 5⁴⁸ Em. gav derfor Viceadmiralen Signalet: »Fø-Em. ringen af Slagskibsflaaden foregaar fra Tøten«, paa hvilket Signal Slagskibsdivisionerne atter svingede ind i Flaadekølvandsorden. Samtidigt blev Farten forbigaaende sat ned til 15 Knob for at give de langsommere Slagskibsdivisioner Mulighed for at komme paa Plads.

Kl. 5⁵⁰ Em. fik Viceadmiral Beatty engelske Krydsere i Sigte for om Bagbord.

Kl. 5⁵⁰ Em. Paa samme Tidspunkt modtog Viceadmiral v. Hipper en Melding fra Føreren af 2den Eklæreringsgruppe, Kontreadmiral Boedicker, der gik ud paa, at Gruppen blev beskudt af Slagskibe (d. v. s. 3die Slagkrydsereskadre) og lette Krydsere

Kl. 5⁵⁵ af By-Klassen, og Kl. 5⁵⁵ Em. ændrede derfor Em. 1ste Eklæreringsgruppe Kursen Øst i for at komme den betrængte 2den Eklæreringsgruppe til Undsætning.

Kl. 5⁵⁶ Em. fik Viceadmiral Beatty den engelske Slagskibsflaades sydligste Kolonneformænd i Sigte i N. t. V. $\frac{1}{4}$ V. i en Afstand af ca. 5 Sømil, og kort

Kl. 6⁰⁰ derefter, Kl. 6⁰⁰ Em. ændrede da Viceadmiralen Em. Kursen Østefter og gik frem med al den Kraft, Maskinerne var i Stand til at udvikle.

Imidlertid havde 2den Eklæreringsgruppe optaget Kampen med de engelske Skibe, hvis Antal det paa Grund af den stærke Dis ikke var muligt at fastslaa, og efter at have afskudt Torpedoer

mod 3die Slagkrydsereskadre trak den sig kæmpende tilbage mod 1ste Eklæreringsgruppe. Under denne Retræte, hvor 2den Eklæreringsgruppe ogsaa kom i Kamp med 1ste engelske Panzerkrydsereskadre, udviklede Krydserne kunstig Taage for at dække sig mod den hæftige Beskydning, men desuagtet blev de to lette Krydsere »Wiesbaden» og »Pillau» ramte af svære Granater, af hvilke én traf Maskinrummet i den førstnævnte Krydser og gjorde denne manøvreudygtig.

Imidlertid havde 9de, 11te og 12 Halvflo-tille, der befandt sig SV for 2den Eklæreringsgruppe, erkendt den farefulde Situation, hvori Gruppen befandt sig og for at aflaste de tyske lette Krydsere, gik da Jagerne frem i Angreb paa 3die Slagkrydsereskadre, og affyrende Torpedoer paa en Afstand af ca. 6,000 Meter udviklede de kunstig Taage under Retræten for at dække egen Styrke.

Ingen af Torpedoerne traf, men Angrebet tvang 3die Slagkrydsereskadre til at dreje af Østefter.

Paa tysk Side blev Jageren »V 48» sænket ved Artilleriild fra 3die Slagkrydsereskadre eller fra engelske Jagere.

Samtidig med, at de tyske Jagere var i Færd med Angrebet, kom 1ste Eklæreringsgruppe til og mod denne rettede da de fire, 3die Slagkrydsereskadre ledsagende Jagere et Torpedoangreb, som Kl. 6⁰⁰ tvang 1ste Eklæreringsgruppens Skibe til Kl. 6⁰⁰

Em. Em. alle paa een Gang at dreje af SSV i for at undgaa Torpedoerne, samtidigt benyttende sig af Lejligheden til at formindske Afstanden til egen Slagskibsflaade.

Kl. 6⁰² Em. modtog Viceadmiral v. Scheer Underretning om »Wiesbadens» Havari gennem et Radiotele-

gram af følgende Ordlyd: »Wiesbaden er manøvre-udygtig«, og for at formindske Afstanden til 2den Eklæreringsgruppe samt for at komme »Wiesbaden« til Undsætning, foretog da Viceadmiralen en »Samtidig Drejning paa 2 Streger« til Bagbord med alle tilstedeværende Slagskibe.

Kl. 6⁰⁵ Em. observerede Jageren »Onslow«, der marcherede paa »Lion«s Styrbords Bø, en tysk let Krydser i en Afstand af ca. 5,500 Meter, øjensynligt bestræbende sig for at rette et Torpedoangreb mod Slagkrydserflaaden. (Krydseren var »Wiesbaden«, der, som tidligere meddelt, var fuldstændig ude af Stand til at bevæge sig og saa godt som nedkæmpet, hvad ogsaa Jagerens ustraffede Angreb tyder paa).

»Onslow« gik da frem mod Krydseren, engagerede den og affyrede 58 Salver med mange Træffere paa Afstande fra 3,700 til 1,800 Meter.

Kl. 6⁰⁶ Em. fik Chefen for 5te Slagskibseskadre, Kontreadmiral Evan-Thomas, den engelske Slagskibsf-laades sydligste Divisionskolonne i Sigte for om Bagbord og antagende Kolonneformanden for at være det førende Skib i Slagskibsf-laaden, ændrede Kl. 6⁰⁷ da Kontreadmiralen Kl. 6⁰⁷ Em. Kursen Østefter Em. for at indtage den ham, i Følge Admiral Jellicoes Instrukser, beordrede Post for en Deployering mod Helgoland.

Kl. 6¹² Em. var 1ste Eklæreringsgruppe kommet i Nærheden af 5te tyske Slagskibsddivision, og den drejede da Styrbord over og ind paa sin Plads foran for den tyske Slagskibsf-laade, hvis Skibe paa dette Tidspunkt atter var svinget ind i Køl-vandsorden paa NO-lig Kurs.

Den engelske Slagskibsflaades Opmarch.

Som tidligere meddelt stod Grand Fleet til Søs fra sine Baser den 30te Maj 1916.

I Følge den for Krydset givne Disposition skulde Viceadmiral Sir Jerram med 2den Slagskibseskadre fra Cromarty styre mod Pladsen $50^{\circ} 15' N. Br.$ og $2^{\circ} 00' \text{Ø. Lgd.}$ Herfra skulde Kursen sættes mod Pladsen $57^{\circ} 45' N. Br.$ og $4^{\circ} 15' \text{Ø. Lgd.}$, hvor han den 31te Maj Kl. 2 Em. skulde støde til den øvrige Del af Slagskibsflaaden, — 1ste og 4de Slagskibseskadre samt 3die Slagkrydsereskadre, — der, under Admiral, Sir Jellicoes personlige Ledelse om Bord i Flaadeflagskibet »Iron Duke«, havde forladt Scapa Flow den foregaaende Dags Aften, den 30te Maj 1916.

Kl. 11¹⁵ Em. Imidlertid iværksattes Foreningen i Følge Admiral Jellicoes Opgivelse allerede Kl. 11¹⁵ Em. den 31. Maj paa Pladsen $58^{\circ} 13' N. Br.$ og $2^{\circ} 42' \text{Ø. Lgd.}$, hvorfra den samlede Flaadestyrke (se Bilag Nr. 2 Side 563) styrede mod det aftalte Mødested ($57^{\circ} 45' N. Br.$ og $4^{\circ} 15' \text{Ø. Lgd.}$) for derpaa at sætte Kursen mod Horns Rev, saaledes som det var blevet meddelt Viceadmiral Beatty, inden denne den foregaaende Dag, den 30te Maj, forlod Rosyth med den ham underlagte Styrke, 1ste og 2den Slagkrydsereskadre samt 5te Slagskibseskadre.

Kl. 2⁰⁰ Em. den 31. Maj var Slagskibsflaaden imidlertid ikke naaet længere end til Pladsen $57^{\circ} 57' N. Br.$ og $3^{\circ} 45' \text{Ø. Lgd.}$, d. v. s. ca. 18 Sømil NV for den i Dispositionen opgivne Plads.

Grunden til denne Forsinkelse skyldtes de sædvanlige Undersøgelser af Trawlere og andre Skibe, som Flaaden havde mødt paa Vejen samt desuden den Omstændighed, at Admiral Jellicoe ikke ønskede at foraarsage unødvendig Brænd-

selsforbrug for Jagerne, naar de efter endt Undersøgelse atter skulde indtage deres Post i Marchformationen.

Formationen for Slagsskibsflaaden var Divisionskolonneorden, med Flaadeflagskibet »Iron Duke» som førende i 3die Divisionskolonne.

Mod eventuelle Undervandsbaadsangreb dækkedes Slagsskibsflaaden af de fem lette Krydsere: »Active», »Boadicea», »Blanche», »Bellona» og »Castor» samt af Jagerne af 4de, 11te og 12te Jagerflotille.

3 Sømil forude for Slagsskibsflaaden marcherede 4de Lette Krydsereskadre.

16 Sømil forude for Slagsskibsflaaden dannede 1ste og 2den Panserkrydsereskadre en Observationskæde paa Linien N 40 O — S 40 V med 6 Sømil Afstand mellem Eskadrerne, medens Afstanden mellem de enkelte Krydsere indenfor samme Eskadre var 8 Sømil. Panserkrydserne »Warrior» og »Hampshire» havde Post som Repetitorer mellem Observationskæden og Flaadeflagskibet. (Se iøvrigt Skitse 2).

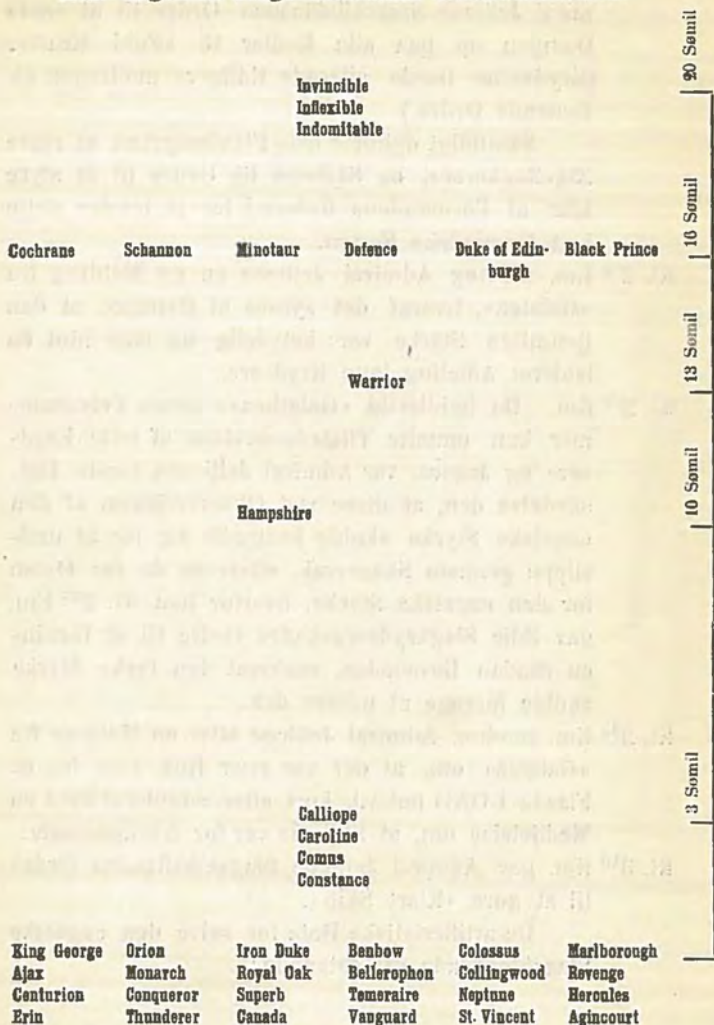
20 Sømil forude for Slagsskibsflaaden marcherede 3die Slagkrydsereskadre samt de lette Krydsere »Chester» og »Canterbury» og Jagerne »Shark», »Christopher», »Ophelia» og »Acasta» af 4de Jagerflotille.

Hele Flaadestyrken zigzaggede efter den generale Kurs S 50 O og med en beholdende Fart af 14 Knob.

Kl. 2²⁰ Em. modtog Admiral Jellicoe den første Underretning om Observationen af 2 tyske Skibe gennem det Radiotelegram, som den lette Krydser »Galathea» afsendte til Viceadmiral Beatty, Chefen for Slagkrydserflaaden, hvilket Telegram ligesom alle de senere Telegrammer fra samme

Skitse II.

Den engelske Slagskibsflaades Marchformation.



Krydser, blev opsnappede om Bord i Flaadeflagskibet »Iron Duke».

Paa Foranledning af dette Telegram gav Admiral Jellicoe Slagskibsflaaden Ordre til at sætte Dampen op paa alle Kedler til »Fuld Kraft». (Krydserne havde allerede tidligere modtaget en lignende Ordre.)

Samtidigt ophørte hele Flaadestyrken at styre Zig-Zagkurser, og Skibene fik Ordre til at styre klar af Formandens Køl vand for at hindre dette i at formindske Farten.

Kl. 2²⁵ Em. modtog Admiral Jellicoe en ny Melding fra »Galatea», hvoraf det syntes at fremgaa, at den fjendtlige Styrke var betydelig og ikke blot en isoleret Afdeling lette Krydsere.

Kl. 2³⁰ Em. Da imidlertid »Galathea»s første Telegrammer kun omtalte Tilstedeværelsen af lette Krydsere og Jagere, var Admirals Jellicoes første Indskydelse den, at disse ved Observeringen af den engelske Styrke skulde bestræbe sig for at undslippe gennem Skagerrak, eftersom de var Østen for den engelske Styrke, hvorfor han Kl. 2³⁰ Em. gav 3die Slagkrydsereskadre Ordre til at forhindre saadan Bevægelse, saafremt den tyske Styrke skulde forsøge at udføre den.

Kl. 2³⁵ Em. modtog Admiral Jellicoe atter en Melding fra »Galatea» om, at der var svær Røg som fra en Flaade i ONO (misv.), kort efter suppleret med en Meddelelse om, at Skibene var for Nordgaaende.

Kl. 3¹⁰ Em. gav Admiral Jellicoe Slagskibsflaaden Ordre til at gøre »Klart Skib».

De artilleristiske Data for selve den engelske Slagskibsflaade var følgende :

1ste Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„King George“	10 34,8 cm K. L/45	
„Ajax“	10 34,8 cm K. L/45	
„Centurion“	10 34,8 cm K. L/45	
„Erin“	10 34,8 cm K. L/45	8 15,2 cm K. L/50
Samlede Antal...	40 34,8 cm K. L/45	8 15,2 cm K. L/50

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„King George“	5,670 kg		p 34,8 = 567,0 kg
„Ajax“	5,670 -		
„Centurion“	5,670 -		
„Erin“	5,670 -	362 kg	p 15,2 = 45,8 kg
Samlede Vægt...	22,680 kg	362 kg	

2den Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Orion“	10 34,8 cm K. L/45	
„Monarch“	10 34,8 cm K. L/45	
„Conqueror“	10 34,8 cm K. L/45	
„Tunderer“	10 34,8 cm K. L/45	
Samlede Antal...	40 34,8 cm K. L/45	

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Orion“	5,670 kg		p 34,8 = 567,0 kg
„Monarch“	5,670 -		
„Conqueror“	5,670 -		
„Thunderer“	5,670 -		
Samlede Vægt...	22,680 kg		

3die Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
"Iron Duke"	10 34,3 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50
"Royal Oak"	8 38,1 cm K. L/42	7 15,2 cm K. L/50
"Superb"	8 30,5 cm K. L/45	
"Canada"	10 35,6 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50
Samlede Antal...	Se selve Tabellen	19 15,2 cm K. L/50

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
"Iron Duke"	5,670 kg	272 kg	p 34,3 = 567,0 kg
"Royal Oak"	7,080 -	317 -	p 38,1 = 885,0 -
"Superb"	3,084 -		p 30,5 = 385,5 -
"Canada"	6,350 -	272 -	p 35,6 = 635,0 -
Samlede Vægt...	22,184 kg	861 kg	p 15,2 = 45,3 kg

4de Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
"Benbow"	10 34,3 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50
"Bellerophon"	8 30,5 cm K. L/45	
"Temeraire"	8 30,5 cm K. L/45	
"Vanguard"	8 30,5 cm K. L/45	
Samlede Antal...	10 34,3 cm K. L/45 24 30,5 cm K. L/45	6 15,2 cm K. L/50

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
"Benbow"	5,670 kg	272 kg	p 34,3 = 567,0 kg
"Bellerophon"	3,084 -		p 30,5 = 385,5 -
"Temeraire"	3,084 -		p 15,2 = 45,3 -
"Vanguard"	3,084 -		
Samlede Vægt...	14,922 kg	272 kg	

5te Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Colossus“	10 30,5 cm K. L/50	
„Collingwood“	8 30,5 cm K. L/50	
„Neptun“	10 30,5 cm K. L/50	
„St. Vincent“	8 30,5 cm K. L/50	
Samlede Antal...	36 30,5 cm K. L/50	

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Colossus“	3,855 kg		p 30,5 = 385,5 kg
„Collingwood“	3,084 -		
„Neptun“	3,855 -		
„St. Vincent“	3,084 -		
Samlede Vægt ..	13,878 kg		

6te Division, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Marlborough“	10 34,3 cm K. L/46	6 15,2 cm K. L/50
„Revenge“	8 38,1 cm K. L/42	7 15,2 cm K. L/50
„Hercules“	10 30,5 cm K. L/50	
„Agincourt“	14 30,5 cm K. L/50	10 15,2 cm K. L/50
Samlede Antal...	8 38,1 cm K. L/42	23 15,2 cm K. L/50
	10 34,3 cm K. L/46	
	24 30,5 cm K. L/50	

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Marlborough“	5,670 kg	272 kg	p 34,3 = 567,0 kg
„Revenge“	7,080 -	317 -	p 38,1 = 885,0 -
„Hercules“	3,855 -		p 30,5 = 385,5 -
„Agincourt“	5,400 -	453 -	p 15,2 = 45,3 -
Samlede Vægt...	22,005 kg	1,042 kg	

Kl. 3³⁰ Em. beordrede Admiral Jellicoe Flagofficererne til at sætte det dem underlagte Personel ind i den foreliggende Situation.

Ca. Kl. 3⁴⁰ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra Viceadmiral Beatty om, at 5 tyske Slagkrydsere og et Antal Jagere var i Sigte, ligesom han ogsaa fik Viceadmiralens Position at vide.

Saasart Admiral Jellicoe havde modtaget denne Melding, ændrede han Kursen for at slutte sig til Viceadmiralen, satte Farten op saa hurtigt som muligt og beordrede 3die Slagkrydsereskadre til øjeblikkelig at gaa frem for at støde til Slagkrydserflaaden, hvis Position, Kurs og Fart samtidigt blev meddelt denne.

Kl. 3⁴⁷ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra Viceadmiral Beatty om, at han var i Færd med at engagere 5 tyske Slagkrydsere paa OSO-lig Kurs (misv.), hvilken Melding foranledigede Admiral Jellicoe til at forespørge Chefen for 5te Slagskibseskadre, om han fulgte med Slagkrydserflaaden. Forespørgselen blev besvaret bekræftende samt med en Melding om, at hans Eskadre var i Kamp.

Der blev derpaa givet Personellet i Slagskibsf-laaden (Grand Fleet) Meddelelse om, at Slagkrydserflaaden var i Kamp med 5 tyske Slagkrydsere (1ste Eklæringsgruppe).

Kl. 4⁰⁰ Em. løb den engelske Slagskibsf-laade (Grand Fleet) 20,0 Knob paa Kursen SO $\frac{1}{4}$ O.

Kl. 4⁰⁸ Em. modtog Admiral Jellicoe Meddelelse om, at den tyske Slagskibsf-laade var for Nordgaaende, ligesom han ogsaa fik dens Position at vide. (Opnappet Telegram fra den lette Krydser Southampton til Viceadmiral Beatty).

Kl. 4⁴⁵ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra Viceadmiral Beatty om, at Slagkrydserflaaden stod

Nordpaa under Kamp med de tyske Slagkrydsere, samt at den tyske Slagskibsflaade, ca. 26—30 Skibe, fulgte efter.

- Kl. 5⁰⁰ Em. befandt Flaadeflagskibet »Iron Duke« sig i Følge Admiral Jellicoes* Opgivelse paa 57° 24' N. B. og 5° 12' Ø. Lgd. med Kurs: SO 1/4 O; Fart: 20,0 Knob.
- Kl. 5³⁰ Em. formindskede 1ste Panserkrydsereskadres Skibe i Observationskæden — 16 Sømil foran for Slagskibsflaaden (Grand Fleet) — Afstanden indbyrdes til 6 Sømil som Følge af tiltagende Dis.
- Kl. 5³⁰ Em. Af samme Grund gav Admiral Jellicoe Ordre til at lade Afstandsmaalerne om Bord i Flagskibet »Iron Duke« maale Afstandene til de Skibe, der var i Sigte, for derved at udfinde den Retning, i hvilken Synsvidden var størst og som Følge deraf fordelagtigst at engagere Fjenden i, saafremt Admiralen selv kunde bestemme det. *Maalingerne gav til Resultat, at der var størst Synsvidde mod Syd**).
- Kl. 5⁴⁰ Em. hørte man i Observationskæden Skydning forude og kort efter observeredes fra Panserkrydseren »Minotaur« Skibe komme frem af Disen.

Chefen for 2den Panserkrydsereskadre, der som Følge af Kanontordenen havde kaldt sine Skibe tilbage og formeret Kølvaandsorden, gav nu Ordre til at engagere de observerede Skibe; men inden Ilden blev aabnet, besvaredes hans Kendingssignal af den formentlige Fjende, som viste sig at være Skibe, hørende til 3dje Slagkrydsereskadre i Kamp med fjendtlige lette Krydsere og styrende vestlig Kurs.

- Kl. 5⁴⁰ Em. indberettede Panserkrydseren »Black Prince« pr. Signal til Admiral Jellicoe, at den observerede Slagkrydsere i Syd i en Afstand af 5 Sømil; *men dette Signal blev først betydeligt senere meddelt**)

*; Udhævet af Forf.

Admiralen, som da ansaa disse Skibe for at være engelske^{}).*

- Kl. 5⁴⁶ Em. indberettede den lette Krydser »Comus«, der havde Post 3 Sømil forude for Slagskibsflaaden, at der var svær Skydning 3 Streger forude om Styrbord, kort efter fulgt af en Melding om, at der observeredes Kanonglimt i S. $\frac{3}{4}$ V.
- Kl. 5⁴⁷ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra Panserkrydseren »Defence« om Observering af 3 eller 4 fjendtlige lette Krydsere i S. $\frac{1}{4}$ O.
- Kl. 5⁴⁸ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra den lette Krydser »Southampton« (hørende til Viceadmiral Beattys Styrke) om, *at de tyske Slagkrydsere befandt sig SV for den tyske Slagskibsflaade^{*}).*
- Kl. 5⁵⁰ Em. modtog Admiral Jellicoe fra Chefen for 1ste Panserkrydsereskadre Melding om, at der observeredes Skibe i Kamp i S $\frac{3}{4}$ V, styrende NO-lig Kurs. Der var imidlertid ingen Oplysning om Nationaliteten, men Admiralen gik ud fra, at det maatte være tyske Slagkrydsere.
- Kl. 5⁵⁵ Em. forespurgte Admiral Jellicoe pr. Signal Føreren af yderste Styrbords Kolonne (Admiral Sir Burney i Slagskibet »Marlborough«) om, hvad han kunde se. (Svaret, som først blev modtaget Kl. 6⁰⁵ Em., lød: »Ildglimt og svær Skydning paa Styrbords Bov«).
- Kl. 5⁵⁶ Em. modtog Admiral Jellicoe følgende Melding fra »Marlborough«: »Fremmedartede Skibe i Sigte i S $\frac{3}{4}$ V, styrer Øst.«

Den Usikkerhed, der fremdeles herskede med Hensyn til den tyske Slagskibsflaades Plads og Formation, foranledigede Admiral Jellicoe til at lade den engelske Slagskibsflaade fortsætte i samme Formation paa Kursen SO $\frac{1}{4}$ O med en Fart af 20,0 Knob.

^{*}) Udhævet af Forf.

Kl. 6⁰⁰ Em. var Flaadeflagskibet »Iron Duke«'s Plads 57° 07' N. Bd. og 5° 50' Ø. Lgd. (Efter Admiral Jellicoes Opgivelse 57° 11' N. Br. og 5° 39' Ø. Lgd.)

De Efterretninger, som Admiral Jellicoe indtil dette Tidspunkt havde modtaget, havde ikke været paalidelige nok til at foretage en Ændring i Kolonneformændenes Retning fra Flaadeflagskibet »Iron Duke« til en Forberedelse af Deployeringen, og Formændene marcherede derfor stadig tværs af Flaadeflagskibet. *Ligeledes marcherede Jagerne endnu paa de til Dækning mod eventuelle Undervandsbaadsangreb bestemte Pladser**), eftersom det var meget ønskeligt at bestemme Retningen af Deployeringen, inden de fik Ordre til at indtage deres for Slaget bestemte Poster.

Kort efter Kl. 6 Em. modtog Admiral Jellicoe en ny Melding fra »Marlborough«, der gik ud paa, at de før omtalte fremmedartede Skibe var engelske Slagkrydsere med »Lion« førende i 3 til 4 Sømil Afstand. (Meldingen afgivet med Projektør fra »Marlborough« Kl. 6⁰⁰ Em.).

Til samme Tidspunkt (kort efter Kl. 6 Em.) observerede Admiral Jellicoe selv fremmedartede Skibe i SV. t. S. $\frac{1}{4}$ S. i en Afstand af ca. 5 Sømil. De blev identificerede som engelske Slagkrydsere, men paa Grund af Dis var det imidlertid ikke muligt at fastslaa Antallet af Skibene, der fulgte efter »Lion«.

Kl. 6⁰¹ Em. Umiddelbart efter Kl. 6⁰¹ Em. blev der da signaleret til Viceadmiral Beatty om at opgive den tyske Slagskibsflaades Plads.

»Paa dette Tidspunkt var der endnu stor Usikkerhed med Hensyn til den fjendtlige Slagskibsflaades Plads, Glimt fra Skydning observeredes fra »ret for« rundt til »tværs om Styrbord«.

*) Udhævet af Forf.

og Larmen fra Skydningen var stærk og vedvarende. *Vore Krydsere forude syntes stærkt engagerede, men den Kendsgerning, at de ikke koncentrerede paa Slagskibsflaaden tydede for mig paa, at deres Modstandere næppe kunde være Slagskibe.**) (Admiral Jellicoe: The Grand Fleet.)

For at placere Slagskibsflaaden mere vestlig og derved samtidig faa bedre Overblik over Situationen, gav Admiral Jellicoe derfor Kl. 6⁰² Em. Kl. 6⁰² Em. Kolonneformændene Ordre til »Alle paa en Gang« at dreje til Kursen S, t. O. $\frac{1}{4}$ O. Samtidigt sattes Farten ned til 18 Knob for at give Skibene Lejlighed til at komme paa nøjagtig Afstand af Kolonneformændene.

Umiddelbart efter denne Drejning blev Kanontordenen saa stærk, at Admiral Jellicoe fik det Indtryk, at tyske svært-armerede Skibe maatte være indenfor kort Afstand af den engelske Slagskibsflaade, hvorfor Admiralen Kl. 6⁰⁵ Em. gav Kl. 6⁰⁵ Em. Kolonneformændene Ordre til »Alle paa een Gang« at dreje til Kursen SO. t. O. $\frac{1}{4}$ O. for at forberede Deployeringen af Slagskibsflaaden.

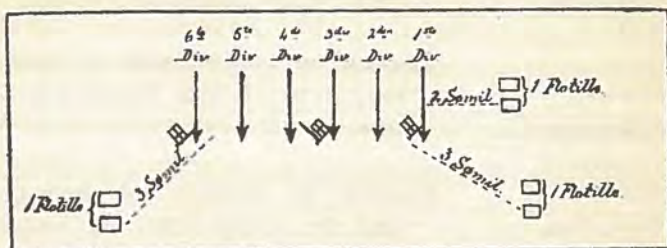
Kl. 6⁰⁶ Em. modtog Admiral Jellicoe Signal fra »Lion« om, at de tyske Slagkrydsere pejledes i SO. t. O. $\frac{1}{4}$ O.
 Kl. 6⁰⁷ Em. modtog Admiral Jellicoe Signal fra »Marlborough« om, at 5te Slagskibseskadre var i Sigte i SV. t. S. $\frac{1}{4}$ S.
 Kl. 6⁰⁸ Em. gav Admiral Jellicoe pr. Signal Jagerflotillerne Ordre til at indtage »Jagerposition Nr. 1 for Kamp« (se iøvrigt Skitse Nr. 3 Side 507).

Da der imidlertid kun var et meget kort Tidsinterval mellem Signalet for Drejningen til SO. t. O. $\frac{1}{4}$ O. og Signalet for »Jagerposition Nr. 1«, naaede Jagerne, som i Forvejen ikke var paa Plads som Følge af de to Kursforandringer*) ej

*) Udhævet af Forf.

heller at indtage deres Pladser inden Deployeringen.

- Kl. 6¹⁰ Em. forespurgte Admiral Jellicoe atter pr. Signal »Lion« om den tyske Slagskibsflaades Position. (Gentagelse af Signalet Kl. 6⁰¹ Em.)



- Kl. 6¹¹ Em. begyndte Nedslag, hidrørende fra tyske Granater, at falde tæt ved 5te Slagskibsddivision, men Disen gjorde det vanskeligt at skelne de tyske Slagskibe.
- Kl. 6¹⁴ Em. modtog Admiral Jellicoe Viceadmiral Beattys Svar paa Signalet Kl. 6¹⁰ Em. Svaret lød: Har observeret Fjendens Slagskibsflaade i S. $\frac{3}{4}$ V.

Denne Melding gav Admiral Jellicoe den første Underretning, paa hvilken han kunde foretage Deployeringen), idet den placerede den tyske Slagskibsflaade 30° foranfor tværs af »Iron Duke«, eller 59° foranfor tværs af »Marlborough«, og øjensynlig i kort Afstand.*

- Kl. 6¹⁵ Em. modtog Admiral Jellicoe Melding fra »Barham« (Flagskibet i 5te Slagskibseskadre) om, at den tyske Slagskibsflaade var i Sigte i SO. $\frac{3}{4}$ S.

Hverken af Viceadmiral Beatty (Kl. 6¹⁴ Em.) eller af Kontreadmiral Evan-Thomas (Kl. 6¹⁵ Em.) var der opgivet nogen Afstand) men i Betragtning af den ringe Synsvide drog Admiral Jellicoe den Slutning, at Afstanden ikke kunde være mere end 5 Sømil.*

*) Udhævet af Forf.

Skitse IV.

Den engelske Slagskibsflaade i Slaglinie.

<i>King Georg V</i>	Flagskib for Viceadmiral, Sir Jerram,
Ajax	Chef for 2den Slagskibseskadre og
Centurion	Fører af 1ste Slagskibsddivision.
Erin	
<i>Orion</i>	Flagskib for Kontreadmiral A. Leve-
Monarch	son, Fører af 2den Slagskibsdivi-
Conqueror	sion.
Thunderer	
<i>Iron Duke</i>	Flagskib for Admiral, Sir Jellicoe,
Royal Oak	Chef for Grand Fleet og under
	Slaget Fører af 3die Slagskibs-
	division.
<i>Superb</i>	Flagskib for Kontreadmiral Dull, Fører
Canada	af 3die Slagskibsddivision.
<i>Benbow</i>	Flagskib for Viceadmiral Sir Sturdee,
Bellerophon	Chef for 4de Slagskibseskadre og
Temeraire	Fører af 4de Slagskibsddivision.
Vanguard	
<i>Colossus</i>	Flagskib for Kontreadmiral Gaunt,
Collingwood	Fører af 5te Slagskibsddivision.
Neptune	
St. Vincent	
<i>Marlborough</i>	Flagskib for Viceadmiral Sir Burney,
Revenge	Chef for 1ste Slagskibseskadre og
Hercules	Fører af 6te Slagskibsddivision.
Agincourt	
<i>Barham</i>	Flagskib for Kontreadmiral Evan-
Valiant	Thomas, Chef for 5te Slagskibs-
Malaya	eskadre.

Afstanden mellem Eskadrerne 500 Meter.

Afstanden mellem de enkelte Skibe indenfor Eskadren 500 Meter.

Men disse to Meldinger viste:

»Der var ingen Tid at spille, eftersom der var øjensynlig Fare for, at yderste Styrbords Divisionskolonne skulde blive engageret af hele den tyske Slagskibsflaade, inden Deployeringen kunde blive fuldført.» (Admiral Jellicoe: The Grand Fleet), og

- Kl. 6¹⁶ Em. gav derfor Admiral Jellicoe Signal til Slagskibsflaaden om at danne Slaglinie paa yderste Bagbords Divisionskolonne paa Kursen O. t. S. $\frac{3}{4}$ S., gaaende ud fra, at den af Fjenden styrede Kurs paa det nærmeste maatte falde sammen med den Kurs, som de engelske Slagkrydsere styrede.
- Kl. 6¹⁶ Em. Samtidigt sattes Farten ned til 14 Knob for at give Slagkrydserflaaden Lejlighed til at passere forbi Slagskibsflaaden (Grand Fleet), fordi der var Fare for, at Skydningen fra denne skulde blive hæmmet af Slagkrydserne. Nedsættelsen af Farten forårsagede imidlertid nogen Sammenhoben i de agterste Divisioner (5te og 6te Division), fordi Signalet ikke blev repeteret hurtigt nok.
- Kl. 6¹⁹ Em. skar 5te Slagskibseskadre ind i Kølvet paa 6te engelske Slagskibsdivision.
- Kl. 6³⁸ Em., da Slagkrydserflaaden var passeret klar af 1ste Slagskibsdivisions Skudfelt, satte Admiral Jellicoe Farten op til 17,0 Knob.
- Kl. 6³⁸ Em. var Deployeringen fuldført, og den engelske Slagskibsflaades Slaglinie var som vist i Skitse IV Side 508.

3die Fase.

Medens Kontreadmiral Hood med 3die Slagkrydsereskadre drejede til vestlig Kurs for at forene sig med Viceadmiral Beatty, der med Slagkrydserflaaden samt 5te engelske Slagskibseskadre under Kontreadmiral Evan-Thomas gik frem i

*) Udhævet af Forf.

østlig Retning i Kamp med de tyske Slagkrydsere og Slagskibe (1ste Eklæreringsgruppe samt 3die og 1ste Slagskibseskadre) under Viceadmiral von Scheers personlige Ledelse, førte Admiral Jellicoe 1ste, 2den og 4de engelske Slagskibseskadre NV fra ind mellem Viceadmiral Beattys og Kontreadmiral Hoods Styrker, ned mod Tøten af den Kl. 6¹⁴ tyske Slagflaade, og efter at han Kl. 6¹⁴ Em. Em. havde modtaget Viceadmiral Beattys Melding om, at den tyske Slagskibflaade fra »Lion» pejledes i S ³/₄ V., deployerede han til Bagbord og gik frem paa OSO-lig Kurs.

Samtidigt med Deployeringens Paabegyndelse ændrede Slagkrydserflaaden Kursen NO i, og medens 5te engelske Slagskibseskadre drejede Bagbord over for at tage Post i Queuen af den engelske Slagskibslinie, under hvilken Manøvre »Warspite»s Styreindretning havarerede, saa Skibet drejede haardt Styrbord over ned mod den tyske Slagflaade og blev udsat for en svær Ild, passerede Panserkrydserne »Defence» og »Warrior» Syd paa langs den tyske Slaglinie, der, ligeledes rettende en stærk Ild mod disse to Skibe, skød »Defence» i Sænk og beskadigede »Warrior» stærkt.

Kl. 6¹⁵ Em. Ca. Kl. 6¹⁵ Em. fik Kontreadmiral Hood 1ste Eklæreringsgruppe i Sigte for om Bagbord, og efter at han havde modtaget Viceadmiral Beattys Ordre om at indtage Post foran for Slagkrydser-

Kl. 6²¹ flaadens, førte han Kl. 6²¹ Em. sin Eskadre Bagbord over og engagerede de tyske Slagkrydsere, der, beskyudte om Styrbord og forfra af 3die Slagkrydsereskadre, om Bagbord af Slagkrydserflaaden og under Afværgelse af det af 3die engelske Lette Krydsereskadre førte Torpedoangreb, drejede

haardt Bagbord over til løbende Fægtning med 3die Slagkrydsereskadre paa SO-lig Kurs.

Artillerikampen mellem 1ste Eklæreringsgruppe og 3die Slagkrydsereskadre antog imidlertid en saa hæftig Karakter, at Viceadmiral

Kl. 6²⁵ Beatty Kl. 6²⁵ Em. ændrede Kursen Syd i for at Em. komme 3die Slagkrydsereskadre til Undsætning.

Kl. 6³¹ Em. sprang »Invincible«, det førende Skib for 3die Slagkrydsereskadre, i Luften.

Imidlertid havde den engelske Slagskibsflaade fortsat Deployeringen, flere og flere af Skibene i de agterste Divisioner greb ind i Kampen og

Kl. 6³¹ Kl. 6³¹ Em., da Slagkrydserflaaden var passeret Em. klar af den engelske Slagskibslinies Skudfelt, gav Admiral Jellicoe Signal til Skydningens Begyndelse.

Flaadeflagskibet »Iron Duke« aabnede Ilden paa det tyske Slagskib »König«, førende Skib for 5te tyske Slagskibsdivision, der hæftigt beskudt af de forreste 3 engelske Slagskibsdivisioner og Slagkrydserflaaden, efterhaanden drejede Styrbord over og derved gav den tyske Slagskibslinie en buet Form, og for at frigøre sine forreste Slagskibe for denne Omklamring, kastede Vice-

Kl. 6³⁵ admiral v. Scheer Kl. 6³⁵ Em. hele den tyske Em. Slagflaade ved »Samtidig Drejning« Styrbord over til SV-lig Kurs og kort derefter afbrødes Kampen som Følge af, at de tyske Jagerflotiller udsendte kunstig Røg, der dannende et Tæppe mellem Slaglinierne, skjulte de tyske Skibe for de engelske.

Umiddelbart efter Drejningen skar »Lützow«, det førende Skib for 1ste Eklæreringsgruppe, stærkt havareret ud af Linien; Viceadmiral v. Hipper gik om Bord i en Jager for at gaa over i en anden Slagkrydser og »Lützow« fortsatte Syd paa.

4de Fase.

Efterhaanden aftog Skydningen ogsaa fra de agterste engelske Slagskibsdivisioner, og for atter at faa Føling med Fjenden ændrede da Kl. 6⁵¹ Em. Admiral Jellicoe »Divisionsvis« Kursen Em. 3 Streger til Styrbord og gik med Slagskibsflaaden frem paa sydlig Kurs.

Samtidigt ændrede ogsaa Viceadmiral Beatty Kursen Syd i og gav 3die Slagkrydsereskadre Ordre til at skære ind i Kølvandet agten for 2den Slagkrydsereskadre.

Efter at den tyske Slagflaade havde ligget Kl. 6⁵⁵ Vestover i ca. 1 Kvarter, blev den Kl. 6⁵⁵ Em. for anden Gang kastet rundt paa østlig Kurs og kort efter begyndte Artillerikampen atter at blusse op, først med de agterste engelske Slagskibsdivisioner, men efterhaanden ogsaa med de øvrige engelske Slagskibe, og Maalet for den engelske Beskydning var atter 1ste Eklæringsgruppe og 5te tyske Slagskibsdivision, der ligesom forrige Gang blev tvunget Styrbord over for at bringe Artilleriet til dets fulde Ydelse, og som Følge heraf atter gav den tyske Slaglinie en buet Form.

Men denne Gang var det Viceadmiral v. Scheers faste Beslutning at rette et Fremstød mod Midten af den engelske Slaglinie for at frigøre sig fra den inden Mørkets Frembrud, og samtidigt med, at han beordrede 1ste Eklæringsgruppe og alle Jagerne til hensynsløst at gaa frem i Angreb paa den engelske Slaglinie, Kl. 7¹⁷ kastede han Kl. 7¹⁷ Em. for 3die Gang ved »Samtidig Drejning« til Styrbord den tyske Slagskibsflaade rundt paa modsat Kurs.

Den engelske Slagskibsflaade drejede af for Angrebet, og dels som Følge af, at Afstanden

aabnedes mellem de to Slagflaader, dels paa Grund af, at de tyske Jagere atter dannede et kunstigt Røgdække, tabte første Admiral Jellicoe og senere ogsaa Viceadmiral Beatty foreløbig Følingen med Hochseeflotte.

Føling opnaaedes atter senere for en kort Tid som Følge af, at Slagflaaderne ændrede Kursen mod hinanden, og det kom Kl. ca. 8²² Em. atter til en kortvarig Artillerikamp, som imidlertid begge Parter unddrog sig ved Afdrejning, og Kl. 8³⁰ med Artillerikampens Afslutning ca. Kl. 8³⁰ Em. maa Dagkampen betragtes som afsluttet.

Ovenstaaende er i al Almindelighed Forløbet af Dagkampen, det egentlige Slag den 31. Maj 1916 mellem Hochseeflotte og Grand Fleet.

I det følgende vil de enkelte Afdelingers Deltagelse i Slaget blive nærmere beskrevet.

3die Slagkrydsereskadre.

Henimod Halvtre-Tiden om Eftermiddagen den 31. Maj 1916 befandt 3die Slagkrydsereskadre med de lette Krydsere »Chester» og »Canterbury» samt Jagerne »Shark», »Christopher», »Ophelia» og »Acasta» sig 20 Sømil forude for den engelske Slagskibsflaade paa Kursen S 50 O og med en Fart af 16 Knob.

Kl. 2³⁰ Em., da det af den lette Krydser »Galatea»s Meldinger fremgik, at en større tysk Styrke af lette Krydsere og Jagere var for Nordgaaende, gav Admiral Jellicoe Chefen for 3die Slagkrydsereskadre, Kontreadmiral Hood, Ordre til at gaa frem med den ham underlagte Styrke for at hindre et eventuelt Forsøg af de tyske Skibe paa at undslippe gennem Skagerrak.

Kl. 3⁴⁰ Em. Men saa snart Admiral Jellicoe Kl. 3⁴⁰ Em. havde modtaget Viceadmiral Beattys Melding om, at 5 tyske Slagkrydsere og et Antal Jagere var i Sigte, beordrede han 3die Slagkrydsereskadre til øjeblikkelig at slutte sig til Slagkrydserflaaden, hvis Position, Kurs og Fart samtidigt blev meddelt Chefen for 3die Slagkrydsereskadre.

Kl. 4⁰⁰ Em. drejede 3die Slagkrydsereskadre til SSO $\frac{1}{4}$ O og satte Farten op til 25 Knob.

De artilleristiske Data for selve 3die Slagkrydsereskadre var følgende:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Invincible“	8 30,5 cm K. L/45	
„Inflexible“	8 30,5 cm K. L/45	
„Indomitable“	8 30,5 cm K. L/45	
Samlede Antal . . .	24 30,5 cm K. L/45	

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Invincible“	3,084 kg		
„Inflexible“	3,084 -		p 30,5 = 385,5 kg
„Indomitable“	3,084 -		
Samlede Vægt . . .	9,252 kg		

Kl. 5⁰⁰ Em. var Kursen SSO $\frac{1}{4}$ O, Farten 25 Knob.

Formationen for Slagkrydsereskadren var Kølvandsorden, naturlig Orden med den lette Krydser »Canterburry» marcherende ret for, 5 Sømils Afstand, og den lette Krydser Chester 2 Streger agten for tværs af »Invincible», 5 Sømils Afstand.

Mod eventuelle Undervandsbaadsangreb dækkedes Slagkrydserne af de fire Jagere, »Shark», »Christopher», »Ophelia» og »Acasta».

I Følge »Indomitable«s Rapport var imidlertid Synsvidden stærkt aftaget, dog ikke lige stærkt til alle Sider, idet den i nogle Retninger var ca. 15,000 Meter, medens den i andre kun var ca. 2,000 Meter stor.

Kl. 5⁸⁰ Em. hørtes tydeligt Skydning i SV-lig Retning, hvorfor Krydseren »Chester« ændrede Kurs mod Lyden for at udfinde Aarsagen dertil.

Kl. 5⁸⁶ Em. observerede den for om Styrbord en let Krydser med 3 Skorstene (Krydseren »Frankfurt« af 2den Eklæreringsgruppe), ledsaget af nogle Jagere. »Chester« gav Kendingssignal. Dette blev imidlertid ikke besvaret, og da Jagernes Udseende tydede paa, at den observerede Styrke var tysk, ændrede »Chester« derfor Kursen Vestpaa for at formindske Afstanden. Men Kursændringen gav de tyske Jagere en gunstig Position for et eventuelt Torpedoangreb paa »Chester«, hvorfor denne kort efter fortsatte Drejningen til nordlig Kurs og derved fik den den tyske Krydser godt agten for tværs om Bagbord paa omtrentlig parallel Kurs.

Under Drejningen Nordpaa observerede »Chester« 2 eller flere lette tyske Krydsere (antagelig Krydserne »Pillau« og »Wiesbaden« af 2den Eklæreringsgruppe) agten for den først observerede Krydser, der paa en Afstand af ca. 5,500 Meter aabnede Ilden paa »Chester«. Denne besvarede øjeblikkelig Skydningen.

Synsvidden var paa dette Tidspunkt højst 7,000 Meter.

4de Salve ramte »Chester«, gjorde Kanon Nr. 1 ubrugelig og dræbte og saarede største Delen af Besætningerne ved Kanon Nr. 1, 2 og 4.

»Chester« ændrede nu Kursen NO i mod 3die Slagkrydsereskadre, bort fra de tyske lette

Krydsere, som alle, beskydende »Chester« hurtigt og nøjagtigt, fulgte efter den op mod Slagkrydserne.

»Chester«, hvis Kamp med de tyske lette Krydsere varede ca. 19 Minutter, led et Tab paa 31 Mand dræbte og 50 Mand saarede foruden betydelig materiel Skade. Saaledes blev 3 Kanoner og Ildlederstationen gjort ubrugelige, og Skroget fik 4 Huller lidt oven over Vandlinien.

Efter Kampen tog Chester Post NO for 3die Slagkrydsereskadre, indtil den paa et senere Tidspunkt sluttede sig til 2den Panserkrydsereskadre.

Kl. 5⁴⁰ Em. Imidlertid var »Chester«s Kamp med de tyske lette Krydsere blevet observeret fra 3die Slagkrydsereskadre, der sammen med »Canterbury« Kl. 5⁴⁰ Em. drejede Styrbord over og gik frem paa VNV-lig Kurs, ind mellem »Chester« og 2den Eklæreringsgruppe.

Kl. 5⁵⁵ Em. aabnede 3die Slagkrydsereskadre paa ca. 10,000 Meters Afstand en virksom Ild med sine Bagbords Kanoner paa de tyske lette Krydsere, der, drejende af for Angrebet, affyrede Torpedoer mod Slagkrydserne.

Umiddelbart derefter observeredes yderligere tyske lette Krydsere (antagelig Krydserne »Elbing« og »Regensburg« af 2den Eklæreringsgruppe) og Jagere i Færd med at rette et Torpedoangreb mod Slagkrydserne og for at imødegaa dette, gik da de fire Jagere, »Shark«, »Christopher«, »Ophelia« og »Acasta« frem til Modangreb.

Under Modangrebet kom imidlertid 1ste Eklæreringsgruppe til og mod denne foretog da de engelske Jagere et Torpedoangreb, som ganske vist tvang 1ste Eklæreringsgruppe til at dreje af, men Jagerne blev modtagne af en stærk Artilleriild, der gjorde »Shark« ukampdygtig, beskadigede

»Acasta«, og tvang dem alle 4 til at søge tilbage mod Slagkrydserne.

Under Retraiten blev »Shark« imidlertid yderligere Genstand for en hæftig Beskydning og til sidst blev den sænket af en tysk Jager med 2 Torpedoer.

Kun 6 Mand af dens Besætning blev den næste Dag reddede af en forbigående dansk Damper.

Paa tysk Side blev Jageren »V 48« sænket ved Artilleriild fra 3die Slagkrydsereskadre eller fra de 4 engelske Jagere.

For at undgaa Torpedoerne foretog 3die Slagkrydsereskadre en Afdrejning; »Invincible« og »Indomitable« drejede af til Styrbord, og »Inflexible« til Bagbord.

»Indomitable« indberetter i sin Rapport, at man der om Bord observerede Kølvandet af 5 Torpedoer, af hvilke 3 passerede meget tæt forbi, i ca. 20 Meters Afstand.

- Kl. 6¹¹ Em. drejede 3die Slagkrydsereskadre til vestlig Kurs og
- Kl. 6¹⁵ ca. Kl. 6¹⁵ Em. fik Kontreadmiral Hood »Lion« i Em. Sigte i vestlig Retning.*)
- Kl. 6¹⁶ Em. gav han pr. Signal Ordre til Kølvandsorden, naturlig Orden.
- Kl. 6²⁰ Em. modtog 3die Slagkrydsereskadre Ordre fra Viceadmiral Beatty om at tage Post foran for Slagkrydserflaaden.
- Kl. 6²⁰ Em. Paa samme Tidspunkt fik Kontreadmiral Hood de tyske Slagkrydsere i Sigte om Bagbord i en Afstand af ca. 12,000 Meter, og Kl. 6²¹ Em.

*) De officielle engelske Rapporter opgiver sidstnævnte Tidspunkt til Kl. 6¹¹ Em., men da Synsvidden paa dette Tidspunkt højst var 7 Sømil, synes det ret usandsynligt, at Kontreadmiral Hood observerede »Lion« paa ca. 13 Sømils Afstand.

- Kl. 6²¹ drejede da 3die Slagkrydsereskadre Bagbord over, Em. tog Post foranfor Slagkrydserflaaden og engagerede de tyske Slagkrydsere med alle Kanoner paa Afstande fra ca. 8000 til 9000 Meter.
- Kl. 6²⁴ Em. blev »Invincible« taget til Maal af Slagkrydseren »Derfflinger«, som rettede en stærk og meget nøjagtig Ild paa den.
- Kl. 6³¹ Em. blev »Invincible« ramt i Q-Taarnet af en Granat, der eksploderede indeni Kanonrummet. Taarntaget røg i Luften, og der fandt en stærk Eksplosion Sted, øjensynlig hidrørende fra det nedenunderliggende Ammunitionsmagasin. Skibet
- Kl. 6³⁸ brækkede midt over og sank ca. Kl. 6³⁸ Em.
Em. Af den 800 Mand store Besætning blev kun 6 senere, ca. Kl. 7 Em., reddede af Jageren »Badger«.
- Kl. 6⁵⁰ Em. Efter »Invincibles« Undergang overtog »Inflexible« Føringen af Eskadren indtil Kl. 6⁵⁰ Em., da Viceadmiral Beatty gav den Ordre til at indtage sin Plads i Slagkrydserflaaden, d. v. s. agten for 2den Slagkrydsereskadre (New Zealand).

Panserkrydsereskadrerne.

Som tidligere omtalt dannede 1ste og 2den Panserkrydsereskadre en Observationskæde paa Linien N. 40 O.—S. 40 V, 16 Sømil foranfor Slagskibsflaaden under dennes sydgaaende Bevægelse for at slutte sig til Slagkrydserflaaden.

Afstanden mellem Panserkrydsereskadrerne i Observationskæden var 6 Sømil, medens den mellem de enkelte Skibe indenfor samme Eskadre var 8 Sømil.

Agten for Observationskæden havde Panserkrydserne »Warriere« og »Hampshire« Post som Repetitorer mellem denne og Flaadeflagskibet »Iron Duke«.

Kl. 5⁰⁰ Em. var Kursen SO. $\frac{1}{4}$ O. Farten 20,0 Knob.
Ved Femtiden begyndte Synsvidden at af-

Kl. 5³⁰ tage, og Kl. 5³⁰ Em. formindskede derfor 1ste Em. Panserkrydsereskadres Skibe (Observationskædens sydlige Halvdel) Afstanden indbyrdes til 6 Sømil. Kl. 5⁴⁰ Em. hørte man i Observationskæden Skydning forude.

2den Panserkrydsereskadre.

De artilleristiske Data var følgende:

2den Panserkrydsereskadre, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
„Minotaur“	4 23,4 cm K. L/50	5 19,0 cm K. L/50
„Hampshire“		{ 3 19,0 cm K. L/45 3 15,2 cm K. L/45
„Cochrane“	4 23,4 cm K. L/45	2 19,0 cm K. L/50
„Shannon“	4 23,4 cm. K L/50	5 19,0 cm K. L/50
Samlede Antal...	12 23,4 cm K.	{ 15 19,0 cm K. 3 15,2 cm K.

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
„Minotaur“	689 kg	454 kg	p 23,4 = 172,3 kg
„Hampshire“		408 -	p 19,0 = 90,7 -
„Cochrane“	689 -	182 -	
„Shannon“	689 -	454 -	p 15,2 = 45,3 -
Samlede Vægt...	2,067 kg	1,498 kg	

Paa Foranledningen af Skydningen forude Kl. 5⁴⁰ Kl. 5⁴⁰ Em. gav Chefen for 2den Panserkrydser-Em. eskadre, Kontreadmiral Heath, sine Skibe Ordre til at koncentrere paa Flagskibet „Minotaur“ og formere Kølvaandsorden. Kort efter observeredes fra „Minotaur“ Skibe komme frem af Disen forude, og Kontreadmiralen gav da sin Eskadre Ordre til

at engagere disse; men inden Ilden blev aabnet, besvarede hans Kendingssignal af den formentlige Fjende, som viste sig at være Skibe, hørende til 3die Slagkrydsereskadre, i Kamp med fjendtlige lette Krydsere af 2den Eklæreringsgruppe og styrende vestlig Kurs.

2den Panserkrydsereskadre forblev da paa sin Plads foranfor for Slagskibsflaaden, og da senere Deployeringen begyndte, tog den Plads tværs om Bagbord af »King George«, det førende Skib for Slagskibene i Kølvaandsordenen.

Ca. Kl. 6³⁰ Em. sluttede den lette Krydser »Chester« fra 3dje Slagkrydsereskadre sig til 2den Panserkrydsereskadre og tog Post som agterste Skib i Linien.

Kl. 7⁰⁵ Em. befandt Eskadren sig i Kølvaandsorden paa Kursen Syd 3 à 4 Sømil tværs om Bagbord af »King George«, skønsende langsomt ind mod Slagskibsflaaden for at gaa foran om og tage Plads paa dennes Styrbords Side.

Kl. 7¹¹ Em. satte Eskadren Farten op til 20 Knob for at tage Plads agten for Slagkrydserflaaden, som

Kl. 7¹⁷ Kl. 7¹⁷ Em. observeredes i Kamp med tyske Slag-Em. krydsere eller Slagskibe, af hvilke intet uden Kanonglimtene var synlige. Nogle af de tyske Salver faldt i Nærheden af Panserkrydsereskadrens forreste Skibe.

Kl. 7²² Em. sluttede Panserkrydseren »Duke of Edinburgh« af 1ste Panserkrydsereskadre sig i Følge Shannons Rapport til 2den Panserkrydsereskadre, som nu bestod af følgende Skibe: »Minotaur«, »Cochrane«, »Shannon«, »Duke of Edinburgh«, »Hampshire« og »Chester«.

Eskadren var paa dette Tidspunkt i Færd med at gaa foranom Slagskibsdivisionerne, fra Bagbords til Styrbords Side af Slagskibsflaaden.

- Kl. 8⁰⁰ Em. pejlede »Minotaur« »King George« i N. 10 O i ca. 5 Sømils Afstand.
- Kl. 8¹⁵ Em. tabte »Shannon« »King George« af Sigte i omtrentlig Nord.
- Kl. 8³⁰ Em. var Synsvidden saa ringe, at graamalede Skibe kun kunde skelnes i ca. 8000 Meters Afstand.
- Kl. 8⁴⁵ Em. fik »Shannon« atter »King George« i Sigte i N. $\frac{3}{4}$ O.

Synsvidden var igen tiltaget noget og ansloges paa dette Tidspunkt til ca. 9000 Meter.

I øvrigt naaede 2den Panserkrydsereskadre ikke at løse et eneste Skud under hele Slaget.

1ste Panserkrydsereskadre.

De artilleristiske Data var følgende:

1ste Panserkrydsereskadre, bestaaende af:

Navn	Antal Kanoner i Bredsiden	
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts
»Defence«	4 23,4 cm K. L/50	5 19,0 cm K. L/50
»Duke of Edinburgh« ..	4 23,4 cm K. L/46	5 15,2 cm K. L/50
»Black-Prince«	4 23,4 cm K. L/46	5 15,2 cm K. L/50
»Warrior«	4 23,4 cm K. L/50	2 19,0 cm K. L/50
Samlede Antal ..	16 23,4 cm K.	} 7 19,0 cm K. } 10 15,2 cm K.

Navn	Vægten af en Bredsidesalve i kg med		
	Svært Skyts	Mellemsvært Skyts	Projektilvægt i kg
»Defence«	689 kg	454 kg	p 23,4 = 172,3 kg
»Duke of Edinburgh«	689 -	227 -	p 19,0 = 90,7 -
»Black Prince«	689 -	227 -	p 15,2 = 45,3 -
»Warrior«	689 -	182 -	
Samlede Vægt...	2,756 kg	1,090 kg	

Kl. 5⁴⁷ Em. observeredes fra »Defence«, der ligesom de øvrige Skibe af denne Eskadre endnu holdt sin Post i Observationskæden, tre eller fire fjendtlige lette Krydsere (antagelig 2den Eklæringsgruppe) i Syd, d. v. s. paa Styrbords Bov.

Chefen for 1ste Panserkrydsereskadre lod da »Defence« og »Warrior«, der havde Plads agten for denne, ændre Kurs 3 Streger til Bagbord for at bringe Maalene mere tværs, og kort derefter gav han pr. Signal Ordre til at aabne Ilden.

Begge Skibe, »Defence« og »Warrior«, afgav nu hver 3 Salver mod en let Krydser med 3 Skorstene. Alle Salver var imidlertid for korte og øjensynligt i den Hensigt at formindske Afstanden, ændrede derfor »Defence« og »Warrior« Kursen, først lige mod de fjendtlige Krydsere og Kl. 6⁰¹ derpaa Kl. 6⁰¹ Em. yderligere til Styrbord, saaledes at disse kom om paa den Bagbords Side.

Under Udførelsen af den sidste Drejning faldt Nedslagene, hidrørende fra de tyske Krydseres Skydning, tæt ved »Defence« og »Warrior«.

Imidlertid havde den sydgaaende Bevægelse ca. bragt de to Krydsere indenfor Signalafstand af Kl. 6⁰² »Duke of Edinburgh«, som ca. Kl. 6⁰² Em. fik Em. Ordre til at følge efter.

Kl. 6⁰⁵ Em. aabnede »Defence« og »Warrior« atter Ilden, denne Gang med deres Bagbords Kanoner, og kort derefter passerede de tæt foran Boven af Lion, fra Bagbords- til Styrbords Side af denne.

Den 2den Salve fra begge Panserkrydserne traf en af de tyske Krydsere, »Wiesbaden«, der paa dette Tidspunkt allerede var stærkt beskadiget og næsten laa stille.

»Defence« og »Warrior« fortsatte nu Beskydningen af »Wiesbaden« indtil en Afstand af ca. 5000 Meter af denne.

Kl. 6¹⁰ Em. blev de imidlertid tagne til Maal af de tyske Slagskibe og maaske ogsaa Slagkrydsere, og

Kl. 6¹⁶ Kl. 6¹⁶ Em. blev »Defence» truffet af to Salver.

Em. Salverne, der fulgte hurtigt efter hinanden, slog igennem til Ammunitionsmagasinerne. Der hørtes en voldsom Eksplosion, sort Røg og Skibsdele hvirvlede i Vejret og Skibet forsvandt.

»Warrior», som blev stærkt beskadiget og fik Styrbords Maskinrum sat under Vand, drejede Vestpaa og passerede noget senere agten om 5te Slagskibseskadre, netop paa det Tidspunkt, da »Warspite»'s Styreindretning havarede og tvang dette Skib til Drejning Styrbord over, hvilken Drejning imidlertid bevirkede, at »Warrior» undgik samme Skæbne som »Defence», idet »Warspite» ved denne ufrivillige Manøvre trak de tyske Slagskibes Ild paa sig og derved dækkede »Warrior» mod yderligere Beskydning.

Ca. Kl. 6²⁵ Em. Klokken var da ca. 6²⁵ Em.

³⁰/₅.

Senere hen blev »Warrior» taget paa Slæb af Flyvebaadsmoderskibet »Engadine» og slæbt Vestpaa, men efterhaanden blæste det mere og mere op, og da Skibene den følgende Dag, den

Kl. 8⁰⁰ 1ste Juni Kl. 8 Fm. befandt sig paa 57° 18'

Fm. ¹/₆. N. Brd. og 3° 55' Ø. Lgd., viste det sig umuligt at holde »Warrior» flydende længere, hvorfor »Engadine» lod gaa, tog Besætningen om Bord og forlod Vraget, som sandsynligvis kort efter sank.

Ca. Kl. 6⁰⁰ Em. Da »Defence», fulgt af »Warrior»,

³⁰/₅.

gik frem mod de tyske lette Krydsere for at formindske Afstanden, gav den pr. Signal »Duke of Edinburgh» Ordre til at følge efter.

Ca. Kl. 6⁰⁵ Em. »Duke of Edinburgh» engagerede da ligeledes, men da senere »Defence» og »Warrior» gik foran om »Lion», fulgte den ikke efter dem tværs for Boven af Slagkrydserne, eftersom

en saadan Manøvre i høj Grad vilde have generet ca. disse sidste Skibe, men drejede Bagbord over og Kl. 7²² sluttede sig senere, ca. Kl. 7²² Em., til 2den Pan-serkrydsereskadre.

Det fjerde Skib i denne Eskadre, »Black Prince«, blev af »Duke of Edinburgh« observeret at dreje 12 Streger til Bagbord samtidigt med denne ca. Kl. 6⁰⁵ Em.; men dens følgende Bevægelser kan ikke anføres med Sikkerhed.

Tyske Beretninger om Slaget udtaler, at »Black Prince« blev skudt ned af Slagskibene samtidigt med »Defence«, men herimod taler den Omstændighed, at ingen af de i Slaget deltagende engelske Skibe har observeret »Black Prince« i Kamp paa dette Tidspunkt. Yderligere blev der senere fra »Black Prince« modtaget et Radiotelegram, omhandlende en observeret Undervandsbaad, Kl. 8⁴⁸ og dette Telegram var afsendt Kl. 8⁴⁸ om Efter-Em. ³⁰/₆ midt dagen.

Sandsynligheden taler saaledes for, at »Black Prince« har taget Post agten for den engelske Slagskibsflaade ca. Kl. 6³⁰ Em., og at den i Løbet af Natten er kommen i Kamp med tyske Slagskibe og er bleven sænket ved Artilleriild.

I Følge Admiral v. Scheers Beretning om Slaget blev netop et Skib af »Cressy-Classen« Ca. Kl. 2 ved To-Tiden om Morgen den 1. Juni taget Fm. ¹/₆ under Beskydning af Flaadeflagskibet »Friedrich der Grosse« samt Slagskibene »Thüringen« og »Ostfriesland« og sænket i Løbet af 4 Minutter, men eftersom der ikke deltog noget Skib af denne Klasse i Slaget, kan det af de 3 tyske Slagskibe paa dette Tidspunkt beskydte Maal ikke have været andet end Panserkrydseren »Black Prince«.

Den engelske Slagkrydserflaade.

Efter at Viceadmiral Beatty, som tidligere meddelt, havde observeret den engelske Slagskibs-Kl. 5⁵⁶ flaadens Kolonneformænd Kl. 5⁵⁶ Em., ændrede Em. han Kursen Øst i og forcerende frem, bragte han Afstanden til 1ste Eklæreringsgruppe ned til ca. 11,000 Meter.

Kl. 6¹⁴ Em. Kl. 6¹⁴ Em. afgav Viceadmiral Beatty til Admiral Jellicoe Signalet: »Har observeret Fjendens Slagskibsflaade i S ³/₄ V,« hvilket var Svaret paa en af Admiral Jellicoe Kl. 6⁰¹ Em. afsendt og Kl. 6¹⁰ Em. gentaget Signalforespørgsel om den tyske Slagskibsflaadens Position.

Imidlertid havde Jageren »Onslow«, hvem det, som tidligere meddelt, ikke var lykkedes at føre sit Torpedoangreb til Bunds mod de tyske Slagkrydsere, ændret Kurs mod den tyske lette Krydser »Wiesbaden«, som den tidligere havde beskudt, og efter at have affyret en Torpedo mod den, drejede den atter Sydpaa og rettede et Torpedoangreb mod den tyske Slagskibsflaade, som netop kom til Syne paa dette Tidspunkt.

Jageren, som fik affyret de to resterende Torpedoer, blev imidlertid taget under Beskydning af tyske Slagskibe, blev yderligere havareret og maatte stoppe.

Kl. 6¹⁵ Em. drejede Viceadmiral Beatty til NO-lig Kurs, og omtrent samtidigt,

Kl. 6¹⁶ Em. fik Viceadmiralen 3die Slagkrydsereskadre i Sigte forude, og han gav da dennes Chef, Kontreadmiral Hood, Ordre til at indtage Plads foran for »Lion«.

Ca. Kl. 6²⁵. Henimod Kl. 6²⁵ Em. rettede 3die Lette Krydsereskadre, der havde Post paa Styrbords

Side af »Lion«, et Torpedoangreb mod 1ste Eklæreringsgruppe.

»Falmouth« og »Yarmouth« afskød Torpedoer mod den forreste tyske Slagkrydser (»Lützow«), og en Torpedo menes at have ramt, eftersom der blev observeret en stærk Undervandsekspllosion. (Træfningen er dog ikke bekræftet fra tysk Side).

- Kl. 6²⁵ Em. ændrede Viceadmiralen Kursen til O. t. S. for at komme 3die Slagkrydsereskadre til Undsætning, da denne paa dette Tidspunkt kun var ca. 8,000 Meter fra »Lützow«.
- Kl. 6²⁵ Em. Samtidigt hermed, ligeledes Kl. 6²⁵ Em., gav Viceadmiralen pr. Radio Admiral Jellicoe en Situationsoversigt over den tyske Slagflaade.
- Kl. 6³¹ Em. sprang »Invincible«, det førende Skib for 3die Slagkrydsereskadre, i Luften.
- Kl. 6³³ Em. var Slagkrydserflaaden klar af den engelske Slagskibsflaades Skudfelt.
- Kl. 6³⁸ Em. passerede »Lion« Vraget af »Invincible«.
- Kl. 6⁵⁰ Em. gav Viceadmiral Beatty 3die Slagkrydsereskadre Ordre til at skære ind i Kølvet efter »New Zealand«, og samtidig satte Viceadmiralen Farten ned til 18 Knob.

Synsvidden var meget daarlig paa dette Tidspunkt, ikke mere end 4 Sømil, og de tyske Skibe tabtes derfor af Syne for en kort Tid.

Til Trods for at Synsvidden, særlig efter Kl. 6 Em., var stærkt reduceret, var den utvivlsomt større for de engelske- end for de tyske Skibe; til Tider traadte de tyske Skibe tydeligt frem af Disen og gav derved de engelske Skibe en afgjort Overlegenhed. (Viceadmiral Beattys Rapport).

Den Skade, som Slagkrydserflaaden med Undtagelse af »Invincible« led under denne Del af

Kampen, var kun ringe, medens de tyske Skibe, saavel Slagskibe som Slagkrydsere, fik alvorlige Havarier.

- Kl. 6⁵¹ Em. drejede Viceadmiral Beatty Styrbord over og umiddelbart derefter Bagbord over, antagelig for at lette 3die Slagkrydsereskadre i Udførelsen af Ordren om at indtage Plads agten for 2den Slagkrydsereskadre (New Zealand).

Senere ændrede Viceadmiral Beatty atter

- Kl. 7⁰⁵ Kursen Styrbord over og Kl. 7⁰⁵ Em. var Kursen Em. SSV $\frac{1}{4}$ V.

- Kl. 7¹⁰ Mellem Kl. 7¹⁰ Em. og Kl. 7¹⁵ Em. passerede Slag-Em. krydserflaaden foran om den engelske Slagskibsflaade.

- Kl. 7¹⁴ Em. fik Viceadmiral Beatty atter 2 tyske Slagkrydsere og 2 tyske Slagskibe, tilsyneladende af König-Klassen, i Sigte om Styrbord i en Afstand ca. 13,700 Meter.

Imidlertid havde Jageren »Defender«, marcherende i Ildlæ af Slagkrydserflaaden, faaet en Træffer i forreste Kedel, der reducerede dens Fart til 10 Knob, og Jageren var derfor drejet Vestpaa for at trække sig ud af Kampen. Under Retræten kom den imidlertid forbi den manøvreudygtige Jager »Onslow«, som den, under Beskydning af tyske Skibe, førte Trosse over i og

- Kl. 7¹⁵ Kl. 7¹⁵ Em. tog paa Slæb Vestpaa.

Em. Som Følge af, at Solen paa dette Tidspunkt var gaaet bag nogle Skyer, havde Synsvidden imidlertid forbedret sig betydeligt fra de engelske Slagkrydsere.

- Kl. 7¹⁷ Em. aabnede Slagkrydserflaaden atter Ilden og samtidig sattes Farten op til 22 Knob.

Efter kort Tids Forløb kom et af de observerede Skibe i Brand, og et andet syntes at falde agter ud.

Kl. 7³² Em. var Slagkrydserflaadens Kurs SV t. S $\frac{1}{4}$ S og dens Fart 18 Knob. Det førende tyske Slagskib (skal antagelig være Slagkrydser) pejledes i ca. V t. N $\frac{3}{4}$ N.

De tyske Jagere i Téten af den tyske Slaglinie observeredes paa dette Tidspunkt udsende kunstig Røg, som dækkede deres Slagkrydsere og Slagskibe, og i Læ af hvilken disse drejede af Vestpaa.

Ca. Kl. 7³⁷ Em. indberettede Viceadmiral Beatty til Admiral Jellicoe, at den tyske Slagflaade observeredes fra »Lion» i ca. V t. N $\frac{3}{4}$ N i 10—11 Sømils Afstand samt at »Lion«s Kurs var SV t. S $\frac{1}{4}$ S.

Kl. 7⁴⁵ Em. tabte Slagkrydserflaaden de tyske Skibe af Sigte, og Viceadmiralen ændrede derfor Kursen Vest i.

Kl. 7⁵⁸ Em. beordrede Viceadmiral Beatty 1ste og 3die lette Krydsereskadre til at rekognoscere mod Vest for atter at faa Føling med Téten af Hochseeflotte.

Kl. 8²⁰ Em. ændrede Slagkrydserflaaden atter Kursen lidt Vest i for at understøtte Recognosceringsstyrken,

Kl. 8²² saafremt det viste sig nødvendigt, og Kl. 8²² Em. Em. observeredes atter 2 tyske Slagkrydsere og 2 tyske Slagskibe (skal sikkert være 4 Slagkrydsere), som engageredes paa en Afstand af ca. 9,200 Meter.

Viceadmiral Beatty indberetter i sin Rapport:

At »Lion» gentagne Gange ramte det førende Skib (»Derfflinger»), som kort efter drejede 8 Streger af til Styrbord, brændende og med svær Bagbords Slagside;

At »Princess Royal» skød et Slagskib (skal være Slagkrydser) med 3 (2) Skorstene i Brand;

At »New Zealand» og »Indomitable» engagerede et 3die Skib, som faldt ud af Linien, hæftig brændende og med svær Slagside.

Kl. 8²⁵ Em. observerede Viceadmiral Beatty, at tyske Slagskibe (2den tyske Slagskibseskadre) kom de tyske Slagkrydsere til Undsætning og gik frem

mod Slagkrydserflaaden, og *Viceadmiralen ændrede da Kursen Syd i, bort fra Hochseeflotte.*)*

- Kl. 8²⁸ Kort efter, Kl. 8²⁸ Em., indstillede Slagkryd-
Em. serflaaden Skydningen, fordi de tyske Skibe tabtes
af Sigte paa Grund af tiltagende Dis, der imidler-
Kl. 8³⁰ tid lattede igen et Par Minutter senere, og Ilden
Em. aabnedes da paa to tyske Slagkrydsere, der kom
til Syne en kort Tid for atter at forsvinde paa
Grund af tiltagende Dis og Afstand.
- Kl. 8³⁸ Em. tabte Krydseren »Falmouth« af 3die Lette
Krydsereskadre de tyske Skibe af Sigte. De sty-
rede da vestlig Kurs.
- Kl. 9⁰⁰ Em. var Slagkrydserflaadens Kurs SV t. S $1\frac{1}{4}$ S;
Farten 18 Knob.

1ste, 2den og 3die engelske Slagkrydser-
eskadres Havarier var følgende:

»*Lion*«: Blev ramt af 12 Granater, som
blandt andet beskadigede Q-Taarnet (repareret i
Løbet af Slaget) og fremkaldte flere Brande.

»*Princes Royal*«: Blev ramt af 9 Granater,
af hvilke 1 Granat gjorde X-Taarnet ubrugeligt.

»*Tiger*«: Blev ramt af 4 Granater. 1 Kanon
i X-Taarnet og 1 Kanon i Q-Taarnet blev gjort
ubrugelige.

»*Queen Mary*«: Sprang i Luften Kl. 4²⁶ Em.

»*New Zealand*«: Blev ramt i X-Taarnet, som
imidlertid kun led ringe Havari.

»*Indefatigable*«: Sprang i Luften Kl. 4⁰² Em.

»*Invincible*«: Sprang i Luften Kl. 6³¹ Em.

»*Indomitabile*«: Blev kun ramt af 1 Granat.

1ste Eklæreringsgruppe.

- Kl. 6¹² Em. Samtidigt med, at Viceadmiral v. Hipper
Kl. 6¹² Em. lod 1ste Elæreringsgruppe svinge ind
foran for den tyske Slagskibsflaade, fortsatte han

*) Udhævet af Forf.

Drejningen Styrbord over indtil Kursen NO og gik frem med ca. 21 Knob.

Kl. 6¹⁵ Em. kom 1ste Eklæreringsgruppe under meget stærk Beskydning. Overalt om Styrbord, fra ret for til agter, lynede Kanonglimtene, men selve de engelske Skibe var det meget vanskeligt at faa Øje paa.

Kl. 6¹⁶ Em. Kort efter, ca. Kl. 6¹⁶ Em., passerede 1ste Eklæreringsgruppe forbi den tyske lette Krydser »Wiesbaden«, der ude af Stand til at manøvrere og hæftigt brændende, blev beskudt af en engelsk let Krydser paa klods Hold. Slagkrydseren »Derfflinger« skiftede da Maal til den engelske lette Krydser, der allerede truffet ved anden Salve fra det svære Skyts, kom i Brand og drejede Vestpaa.

Samtidigt med at »Derfflinger«s svære Artilleri beskød ovennævnte lette Krydser, var det mellemsvære Artilleri optaget af at beskyde Jageren »Onslow«, der gik i Torpedoangreb mod 1ste Eklæreringsgruppe.

Paa Grund af en Træffer midtskibs, der stærkt reducerede dens Fart, fik Jageren dog kun affyret een Torpedo og blev derpaa tvunget til at retirere.

Den af 1ste Eklæreringsgruppe styrede Kurs havde imidlertid ført til, at Afstanden til Slagkrydserflaaden hurtigt formindskedes til ca. 7,000 Meter, samtidigt med at den gav denne Lejlighed til at beskyde 1ste Eklæreringsgruppe fra en

Kl. 6²¹ forlig Position, og da Kl. 6²¹ Em. 3die Slagkrydsereskadre, kommende Østfra, svingede rundt til østlig Kurs foran for Tøten af 1ste Eklæreringsgruppe og tog den under Beskydning fra den modsatte Side paa ca. 8,000 Meters Afstand, samtidigt med at 3die engelske Lette Krydsereskadre gik i Torpedoangreb mod den førende

Slagkrydser »Lützow«, var der ikke andet for Vice-admiral v. Hipper at gøre end at dreje af, og Kl. 6²² Em. kastede han derfor 1ste Eklæringsgruppe Em. Styrbord over og gik »Fuld Kraft« frem paa SO-lig Kurs.

Synsvidden fra de tyske Skibe var overordentlig slet paa dette Tidspunkt, og de forbidrivende Taagebanker i Forbindelse med Røgen fra Kanonerne og Skorstenene skjulte til Tider fuldstændigt de engelske Skibe. Paa den anden Side var det indlysende, at Sigbarheden maatte være god for disse sidste, eftersom de var i Stand til at vedligeholde en paa samme Tid nøjagtig og hurtig Beskydning af de tyske Slagkrydsere, som paa denne Kurs blev udsatte for svære Beskadigelser.

Kl. 6²⁵ Em. blev »Lützow«, som var kommet i Brand og udsendte megen Røg, truffet af en Granat af svært Kaliber i Forskibet.

»Lützow«s Skydning var for øvrigt paa dette Tidspunkt taget stærkt af, blandt andet som Følge af, at Røgen fra det brændende Forskib i høj Grad besværliggjorde al Ildledning.

Kl. 6²⁹ Em. bedredes pludseligt Sigbarheden mod Øst fra »Derfflinger«, der i ca. 9,000 Meters Afstand fik Øje paa »Invincible«, det førende Skib for 3die Slagkrydsereskadre, og øjeblikkelig tog det under Beskydning.

Der udspandt sig nu en hæftig Artillerikamp mellem disse to Skibe.

Kl. 6²⁹ Em. I samme Øjeblik som »Invincible« blev taget til Maal af »Derfflinger«, blev denne imidlertid truffet af 3 Granater af svært Kaliber.

Træffer Nr. 1 ramte 15 cm K. Nr. 4, sprængte Løbet af Kanonen og dræbte og saarede Størstedelen af dens Besætning.

Træffer Nr. 2 rev 15 cm K. Nr. 2 af Lavetten og dræbte og saarede flere af Kanonbesætningen.

Træffer Nr. 3 ramte Agterskibet.

Kl. 6³¹ Em., netop som »Derfflinger« affyrede en Salve mod »Invincible«, indtraf det samme Tilfælde som med »Queen Mary«. Der hørtes flere stærke Explosioner, »Invincible«s Master styrtede om, Skibsdeler fløj i Vejret, en mægtig sort Røgsky steg til Vejrs, Flammer slog op fra Skibets Indre, nye Explosioner fulgte efter og derpaa brækkede »Invincible« midt over.

Kl. 6³⁵ Em., paa Signal fra Viceadmiral v. Scheer, drejede 1ste Eklæreringsgruppes Skibe »Alle paa een Gang« haardt Styrbord over og gik frem paa vestlig Kurs, og kort efter var de fjendtlige Skibe ude af Sigte og 1ste Eklæreringsgruppe indstillede da Skydningen. (Saaledes blev der i »Derfflinger« Kl. 6³⁸ Em. kommanderet Hvil for Kanon-Kl. 6⁵⁰ besætningerne og Kl. 6⁵⁰ Em. Kamppause for Em. hele Skibsbesætningen.)

Slagkrydseren »Lützow« var imidlertid bleven stærkt medtaget af Kampen, da den som det førende Skib havde trukket langt den største Del af den fjendtlige Ild paa sig; Skibet havde Slagside til Bagbord og laa stærkt paa Næsen.

Viceadmiral v. Hipper kaldte da en Jager langs Siden og gik over i denne for at blive sat om Bord i »Seydlitz«.

Under Forbipassagen af »Derfflinger« signaleredes med Haandflag fra Jageren: »Chefen for »Derfflinger« overtager Føringen, indtil jeg atter er om Bord«. (Som Følge af Slagkrydsernes store Fart og den kort efter genoptagne Kamp lykkedes det ikke Viceadmiral v. Hipper at komme

om Bord i en Slagkrydser før henimod Kl. 9 Aften).

»Derfflinger« havde ligeledes lidt en Del.

Saaledes havde en Granat af svært Kaliber afrevet 2 Panserplader for om Bagbord lige over Vandlinien, og derved frembragt et ca. 5×6 m² stort Hul, hvorigennem Vandet, under Fart fremover, strømmede ind i Skibet. De to forreste 15 cm Kanoner om Bagbord var ødelagte, og Masterne og Antennen var stærkt havarerede. Afsendelsen af Radiotelegrammer var saaledes udelukket, ligesom ogsaa enhver Signalering, eftersom Signalerne var skudte ned, Faldene og Flagene paa Kampsignalstationen brændte og Signalprojektøren skudt bort. Desforuden var Torpedonettets Surringer til Skibssiden agter om Bagbord skudte over, saa Nettet truede med at komme i Skruen, hvorfor »Derfflinger« nu under Kamp-pausen paa den vestlige Kurs maatte stoppe og lade de to agterste Taarnbesætninger forlade Taarnene for at udbedre Havariet.

Medens dette Arbejde stod paa, sluttede »Seydlitz«, »Moltke« og »v. d. Tann«, der var komne noget agterud, atter op til den rigtige Afstand.

Efter nogle Minutters forceret Arbejde var Nettet paa Plads og »Derfflinger« gik atter frem, fulgt af de tre andre Slagkrydsere, idet »Lützow« paa dette Tidspunkt havde forladt Linien og med langsom Fart styrede Sydover.

Kl. 6⁵⁵ Em., paa Signal fra Viceadmiral v. Scheer, drejede Chefen for »Derfflinger«, Kapitän zur See Hartog, Styrbord over med Eklæreringsgruppen og

Kl. 7⁰⁰ Em. gik han »Fuld Kraft« frem paa NNO-lig Kurs for atter at lade 1ste Eklæreringsgruppe

indtage sin Plads foran for den tyske Slagskibsflaade, der ved »Samtidig Drejning« til Styrbord af alle Skibe Kl. 6⁵⁵ Em. nu laa Østover.

- Kl. 7⁰⁵ Em. fik 1ste Eklæreringsgruppe atter de engelske Skibe i Sigte for om Bagbord og medens det mellemsvære Artilleri tog engelske lette Krydsere til Maal, optog det svære Artilleri Kampen med Grand Fleet.

Sigtbarheden fra de tyske Skibe var atter saa slet, at kun Kanonglimtene kunde skimtes.

»Derfflinger«s Maal var et Skib med 4 Dobbelttaarne med 38,1 cm Kanoner (antagelig »Revenge«) at dømme efter Træfferne paa Skibet selv.

- Kl. 7⁰⁶ Em. drejede 1ste Eklæreringsgruppe til østlig Kurs.

- Kl. 7¹² Em. gav Viceadmiral v. Scheer Slagskibsflaaden for 3die Gang pr. Signal Ordre til »Samtidig Drejning« til Styrbord til modsat Kurs og næsten samtidigt pr. Radio 1ste Eklæreringsgruppe og Jagerne Signalet: »Gaa løs paa Fjenden«.

- Kl. 7¹³ Em. oplæste Signalgasten paa »Derfflinger«s Kommandocentral Signalkodens Betydning, idet han samtidigt tilføjede Ordene: »Vædre Fjenden! Skibet skal hensynsløst sættes ind!«, der til Forklaring af Signalet var sat efter dette i Kodebogen.

- Kl. 7¹³ Em. I selvsamme Øjeblik drejede »Derfflinger« til SO-lig Kurs og forcerede frem, fulgt af de tre andre Slagkrydsere.

1ste Eklæreringsgruppe blev udsat for en overordentlig stærk Beskydning fra den engelske Slaglinie og særlig stærkt gik det ud over »Derfflinger«, der som førende Skib blev beskudt af flere Skibe samtidigt.

Skibets Talerør- og Telefonforbindelser med Observatorerne i Fore-Mærs blev skudte over og

- Kl. 7¹⁸ Em. blev det næstagerste Taarn ramt af en

38,1 cm Granat, der gik igennem Taarnets Sidepanser og exploderede i Kanonrummet. Nogle af Sprængstykkerne antændte 2 i Kanonrummet værende Ladninger, og Ildstraalen fra disse slog derpaa gennem de øverste Elevatorskakter og Omladerummet ned i Krudtmagasinerne. (Se iøvrigt Side 263). De ved Forbrændingen frembragte Flammer dræbte alt levende indenfor deres Rækkevidde, og af den 78 Mand store Taarnbesætning lykkedes det kun 5 Mand at redde sig, til Dels svært saarede, gennem den Taarnaabning, der var bestemt til Udkastelse af Patronhylstre.

Umiddelbart derefter blev agterste Taarn ligeledes truffet af en 38,1 cm Granat, og denne, der gik gennem Taget og exploderede i Taarnets Indre, dræbte hele Taarnbesætningen med Undtagelse af een Mand, der af det ved Explosionen fremkaldte Lufttryk blev slynget ud gennem Taarnindgangen.

Kort efter begyndte der at trænge Gas ind paa Artillerikommandocentralen gennem Tale-rørsforbindelserne med næstagerste Taarn og Kl. 7¹⁵ Kl. 7¹⁵ Em., da »Derfflinger« yderligere drejede Em. Styrbord over, og paa sydlig Kurs gik frem mod Tøten af den engelske Slagskibsflaade for at hjælpe Jagerne frem i Angreb, maatte Artillerikommandocentralen forlades.

Paa dette Tidspunkt var af de Bagbords 15 cm'er Kanoner yderlige Nr. 6 fuldstændigt ødelagt og Nr. 8 gjort ubrugelig som Følge af utidig Sprængning af en Granat.

Sigtbarheden mod Øst var stadig lige slet, og Afstandsmaalingerne maatte derfor foretages til Mundingsilden fra de engelske Kanoner.

Kl. 7¹⁸ Em. modtog Kapitän zur See Hartog radiotelegrafisk Ordre fra Viceadmiral v. Scheer om at

gaa over til løbende Fægtning med de forreste Skibe i den engelske Slaglinie og

Kl. 7²⁰ Em. drejede da »Derfflinger« af til vestlig Kurs samtidigt affyrende en Torpedo mod den engelske Slaglinie.

Afdrejningen bevirkede imidlertid, at Maalet kom for agterligt til at Skydningen kunde ledes fra forreste Ildlederstation, og da de for Ledelsen fra agterste Ildlederstation nødvendige Forbindelser paa Artillerikommandocentralen ikke kunde udføres, fordi denne var forladt, maatte Taarnene gaa over til »Fri Skydning«.

Senere, da Maalet som Følge af yderligere Afdrejning kom ret agter, maatte Skydningen helt indstilles.

Samtidigt med, at 1ste Eklæreringsgruppe drejede af til vestlig Kurs, gik Jagerne frem til Angreb mod den engelske Slaglinie.

Hjulpne frem af 1ste Eklæreringsgruppe, aabnede de paa dennes Styrbords Side marcherende Jagere af 6te og 9de Flotille Angrebet, efterfulgt af 3die og 5te Jagerflotille fra Slagskibsflaadens Styrbords Side. 2den Jagerflotille holdt 2den Fører af Jagerne, Kommodore Heinrich i den lette Krydser »Regensburg«, foreløbig tilbage, for at de ikke skulde gaa i Angreb uden at have noget Maal. 1ste Halvflotille samt Resten af Jagerne af 6te og 9de Flotille vare beskæftigede med at dække den havarerede Slagkrydser »Lützow«, medens 7de Jagerflotille, som forcerede frem fra Slagskibsflaadens Queue, ikke naaede at komme i Angreb.

Trækkende den engelske Slaglinies Ild paa sig og saaledes aflastende egne Slagkrydsere noget, gik 1ste Echelon Jagere, Jagerne af 6te og 9de Flotille, førte af Krydsere »Regensburg«, ind paa

en Afstand af 7,000 Meter*) af den engelske Slaglinie og affyrende deres Torpedoer, lagde de under Retræten et tæt Slør af kunstig Røg mellem de to kæmpende Slaglinier.

Jageren »S 35« blev i Angrebet ramt af en Granat midtskibs og gik ned.

Ca. Kl. 7¹⁷ Em. Ca. Fem Minutter efter gik 2den Echelon Jagere, 3die og 5te Jagerflotille, frem i Angreb, som imidlertid blev imødegaaet af 4de Lette Krydsereskadre samt 4de og 11te engelske Jagerflotille, understøttet af Artilleriild fra den engelske Slagskibslinie. Dels som Følge heraf og dels som Følge af den engelske Slagflaades Afdrejning lykkedes det ikke 2den Echelon at komme i Angreb paa den engelske Slaglinie, men ligesom 1ste Echelon lagde ogsaa 2den Echelon Jagere under Retræten et Slør af kunstig Røg mellem de to Slaglinier.

Kl. 7²⁸ Em. blev Artillerikommandocentralen om Bord i »Derfflinger« atter besat.

Kl. 7³⁷ Em. vare de engelske Skibe ude af Sigte og Skydningen hørte op.

Der blev nu kommanderet Kamppause og Kanonbesætningerne i alle Slagkrydserne gik i Gang med at slukke de i Skibene opkomne Brande, der fandt Næring i Linoleum, Trædækkene, Klædningsstykkerne og Oliefarven, og ved Otte-Tiden var man nogenlunde bleven Herre over Ilden.

Ca. Kl. 8²⁰ Em. var 1ste Eklæreringsgruppe kommet saa langt frem foran 1ste tyske Slagskibseskadre, at Kapitän zur See Hartog drejede Vestover med 1ste Eklæreringsgruppe for at sætte sig foran for Slagskibene.

Under Udførelse af denne Bevægelse blev Gruppen pludselig beskudt med svært Kaliber fra

*) Efter engelske Opgivelse 6,000 Meter.

SO-lig Retning (Slagkrydserflaaden), men intet uden Kanonglimtene var at se.

Umiddelbart efter Skydningens Begyndelse blev imidlertid forreste Taarn i »Derfflinger« truffet af en Granat, der bøjede Taarnets Tætnings-skinne saaledes, at dette ikke kunde bevæges. Havariet blev dog hurtigt afhjulpet, idet den beskadigede Del af Skinnen blev afhugget af Taarn-besætningen.

Under dette Kampafsnit blev der saa godt som hele Tiden anvendt »Gisset Afstand« til Maalet, og kun yderst sjældent lykkedes det at faa en tilnærmelsesvis Afstand til et Kanonglimt i Slagkrydserflaaden.

Medens 1ste Eklæringsgruppe fortsatte paa vestlig Kurs, gik 2den tyske Slagskibseskadre frem til Dækning.

- Kl. 8³¹ Em. fyrede »Derfflinger« sidste Gang med sit svære Artilleri med en Opsatsafstand paa 7,500 Meter. (Antagelig forkert.)
- Ca. Kl. 9⁰⁰ Em. Ved Ni-Tiden om Aftenen lykkedes det endelig Viceadmiral v. Hipper at forlade Jageren og komme om Bord i Slagkrydseren »Moltke«. Viceadmiralen, der som tidligere meddelt gik langs Siden af »Seydlitz« for at gaa om Bord paa denne, afstod fra Forsættet efter at have erfaret, at »Seydlitz« Radiostation var ubrugelig og Viceadmiralen gik da langs Siden af »Moltke« for at gaa om Bord i denne; men netop som Viceadmiralen ca. Kl. 7⁰⁶ Em. vilde forlade Jageren, blev »Moltke« udsat for en saa stærk Beskydning, at dennes Chef ikke kunde mindske, og Jageren maatte kaste los. Ca. Kl. 8³⁰ Em. vilde Viceadmiralen gaa om Bord i »Derfflinger«, men afstod ligeledes herfra efter at have erfaret, at den heller ikke havde nogen anvendelig Radio-

telegraf, og Viceadmiralen gik da, som ovenfor meddelt, om Bord i »Moltke« ved Ni-Tiden.

Kl. 9⁰⁶ Em. gav Viceadmiral v. Scheer Signalet: »Kurs SSO $\frac{1}{4}$ O, 16 Knob. Hold paa«.

Paa dette Tidspunkt var kun »v. d. Tann« i Sigte fra »Derfflinger«.

Slagkrydsernes Tilstand og videre Skæbne efter Slaget var i Hovedtrækkene følgende:

Kl. 7³⁰ Em. »Lützow« blev Kl. 7³⁰ Em. observeret agter om Bagbord af Flaadeflagskibet og meldte da, at den endnu var i Stand til at holde en Fart af 15 Knob.

Kl. 9¹⁵ Em. kom den imidlertid ud af Sigte fra »König«, der paa dette Tidspunkt var det sidste Skib i Slagskibsflaaden.

Kl. 9³⁰ Em. løb den endnu 13 Knob.

Alle Anstrengelser for at holde det indtrængende Vand ude var imidlertid forgæves som Følge af de svære Beskadigelser Forskibet havde faaet, og til sidst, da der var ca. 7,000 Tons Vand i Skibet, laa det saa stærkt paa Næsen, at Knappen paa Gøstagen blev overskyllet samtidigt med, at Skruerne slog ud af Vandet.

Kl. 1⁵⁵ Fm. den 1. Juni telegraferede Jageren »G 40«, Fm. $\frac{1}{6}$ der ledsagede »Lützow«, at denne nu kun kunde gaa »Langsom Fart«, at Navigeringsmidlerne var indskrænkede, og at Artilleriet var nedsat til $\frac{1}{5}$ af dets oprindelige Styrke. Kursen var da Syd og Skibets Plads 56° 20' N. Br., 5° 45' Ø. Lgd. (d. v. s. Lyngvig Fyr i ca. S 78 O, 80 Sømils Afstand). Til sidst maatte Skibet dog opgives, og efter at Jagerne »G 40«, »G 37«, »G 38« og »V 45« havde taget den 1200 Mands store Be-

ca. Kl. sætning om Bord, blev »Lützow« sænket ved et 4⁰⁰ Fm. Torpedoskud ca. Kl. 4⁰⁰ om Formiddagen den

$\frac{1}{6}$ 1. Juni.

»*Derfflinger*« var blevet ramt af ca. 20 38,1 cm Granater og omtrent ligesaa mange Granater af derunderliggende Kalibre.

Af brugelige Kanoner fandtes efter Slaget kun de 4 forreste 30,5 cm'er samt 7 15 cm'er om Styrbord og 3 om Bagbord.

Af Projektørerne var kun 3 anvendelige, deraf 2 om Bagbord og 1 om Styrbord.

Antennen og alle Signaleringsmidler var ødelagte, og der var løbet 3,400 Tons Vand i Skibet.

Skibet var først midt i December 1916 atter klar til at gaa til Søs; men dette lange Værftsophold skyldtes dog for en stor Del Installationen af en »firing director«.

»*Seydlitz*« var næst efter »*Lützow*« den mest medtagne af Slagkrydserne, og allerede paa det Tidspunkt, ca. Kl. 6⁵⁵ Em., da Viceadmiral v. Hipper med Jageren laa paa Siden af den for at gaa om Bord, var der løbet flere Tusinde Tons Vand i Skibet, og dette laa derfor stærkt paa Næsen.

Til trods for, at der i Løbet af Natten løb mere og mere Vand ind, lykkedes det dog ved uhyre Anstrengelser at holde Skibet oven Vand og 2 Dage efter Slaget blev det bragt ind til Wilhelmshaven.

Skibet stødte atter til Flaaden i September.

Om »*Moltke*« og »*v. d. Tann*« vides foreløbigt kun, at den førstnævnte blev ramt af 3 Granater af svært Kaliber samt af 6 af mindre Kaliber, og dens Reparation tog ca. 2 Maaneder, medens »*v. d. Tann*«s kun varede 6 Uger.

Den engelske Slagskibsflaade.

- Kl. 6¹¹ Allerede Kl. 6¹¹ Em. begyndte de tyske Granater at slaa ned i Vandet i Nærheden af 5te engelske Slagskibsdivision («Colossus» førende)
- Kl. 6¹⁴ og Kl. 6¹⁴ Em. ligeledes i Nærheden af Skibene Em. af 6te engelske Slagskibsdivision («Malborough» førende).
- Kl. 6¹⁶ Em. gav Admiral Jellicoe Signal til at formere Slaglinie paa yderste Bagbords Kolonne (1ste engelske Slagskibsdivision, «King Georg» førende) paa Kursen S 69 O og samtidig Signal om at sætte Farten ned til 14 Knob for at give Slagkrydserflaaden Lejlighed til at passere forbi Slagskibsflaaden, eftersom der var Fare for, at Skydningen fra denne skulde blive hæmmet af Slagkrydserne. (Se Kortet).

Nedsættelsen i Farten forårsagede imidlertid nogen Sammenhoben i de agterste Divisioner (5te og 6te Division), fordi Signalet ikke blev repeteret hurtigt nok.

- Kl. 6¹⁷ Em. umiddelbart efter Deployeringens Begyndelse aabnede hele 6te engelske Slagskibsdivision Ilden paa Skibe af Kaiser-Klassen. (Skal antagelig være 1ste Eklæringsgruppe).

«Marlborough» aabnede Ilden paa et Skib af Kaiser-Klassen (skal antagelig være «Lützow» eller «Derfflinger») paa en Afstand af ca. 11,000 Meter, 20° agten for tværs om Styrbord.

Paa Grundlag af de fra 6te engelske Slagskibsdivision indkomne Meldinger var Admiral Jellicoe nu i Stand til at fastslaa Pladsen for det førende Skib i Hochseeflotte, dens Kurs og Formation. (Admiral Jellicoe «The Grand Fleet»).

«Marlborough», hvis Ild var særlig hurtig og virkningsfuld, affyrede først 7 Salver mod et Skib

af Kaiser-Klassen (skal antagelig være »Lützow« eller »Derfflinger«), skiftede derpaa Maal til en let Krydser (antagelig »Wiesbaden«) og endelig atter til et Slagskib.

Kl. 6¹⁹ Em. blev Chefen for 5te engelske Slagskibseskadre, Kontreadmiral Evan-Thomas, klar over, at 6te engelske Slagskibsddivision ikke var førende, eftersom han paa dette Tidspunkt observerede andre engelske Slagskibe længere Nordpaa, og Kontreadmiralen drejede da med »Alle Skibe paa een Gang« 8 Streger Bagbord over og noget derefter 8 Streger Styrbord over for at slutte op efter 6te Slagskibsddivision, som paa dette Tidspunkt var drejet Bagbord over for at skære ind i 5te Slagskibsdvisions Kølvand.

Under Udførelsen af denne Manøvre kom 5te engelske Slagskibseskadre under Beskydning af den tyske Slagskibsflaades forreste Skibe, men Skydningen var ikke god og Skibene led kun ringe Skade med Undtagelse af »Warspite«, hvis Styreindretning blev ramt af en Granat, saa at Roret satte sig fast »haardt Bagbord« og tvang Skibet til at dreje Styrbord over ind imod den tyske Slagskibsflaade, der hæftigt beskød det og beskadigede det stærkt.

Den stærkt beskadigede Panserkrydser »Warrior« var tilfældigvis i Nærheden, og »Warspite«s Drejning havde det Resultat, at »Warrior« dækkedes mod videre Beskydning og naaede at komme af Vejen.

Efter Drejningen fortsatte »Warspite«, som blev ramt af 28 Granater, Nordpaa for at udbedre Rorskaden, hvorpaa den efter Ordre fra Kontreadmiral Evan-Thomas afgik til Rosyth. Skibet laa stærkt paa Hælen som Følge af Beskadigelsen agter.

Kl. 6²⁰ Em. passerede »Iron Duke« den stærkt havarede tyske, lette Krydser »Wiesbaden« og »Iron Duke« beskød den da med nogle Salver fra et af sine Taarne.

»Wiesbaden« blev nu ogsaa beskydt af andre engelske Slagskibe under deres Passage af den, og den observeredes senere synke.

Som Følge af Røg og Dis var det om Bord i »Iron Duke« fuldstændigt umuligt at danne sig nogen Mening om den tyske Flaade, ligesom det ogsaa var meget vanskeligt at skelne Ven fra Fjende, og Nationaliteten af de Skibe, der observeredes om Styrbord, kunde ikke engang bestemmes med saa stor Sikkerhed, at Admiral Jellicoe kunde give Tilladelse til at aabne Ilden.

Kl. 6²⁶ Em. ændrede »King George« Kursen Bagbord over af Hensyn til Slagkrydserflaaden.

Kl. 6³⁰ Em. aabnede 5te Slagskibsdivision, »Colossus« førende, Ilden.

Kl. 6³⁰ Em. Paa samme Tid, Kl. 6³⁰ Em., blev man om Bord i »Iron Duke« klar over, at de engelske Slagkrydsere var forude for den engelske Slagskibsflaade, og at de foran for tværs om Styrbord observerede Skibe maatte være tyske Slagskibe, og Admiral Jellicoe gav derfor Ordre til at aabne Ilden.

Kl. 6³¹ Em. aabnede »Iron Duke« Ilden paa et Slagskib af König-Klassen paa ca. 11,200 Meters Afstand, 20° foran for tværs om Styrbord. Slagskibet kom hurtigt i Gaffel, idet der blev observeret Træffere allerede ved 3die Salve.

Umiddelbart efter »Iron Duke« aabnede andre Skibe af 4de engelske Slagskibseskadre (3die og 4de Slagskibsdivision) ligesom ogsaa 2den engelske Slagskibseskadre Ilden paa de tyske Slagskibe.

Det saa ud, som om alle de tyske Skibe, der paa dette Tidspunkt var i Sigte fra »Iron Duke« (dog ikke mere end 3 til 4 som Følge af Disen), led svære Havarier og 2det tyske Slagskib blev observeret dreje ud af Slaglinien, hæftigt brændende og liggende stærkt paa Hælen. (Drejningen skyldtes antagelig Viceadmiral v. Scheers Signal om at dreje 16 Streger til Styrbord.)

Synsvidden var stærkt varierende; i Retning af den tyske Flaade var den ca. 11,000 Meter, medens den i de andre Retninger var meget mindre.

Fra »Iron Duke« var det imidlertid ikke muligt at foretage Afstandsmaalinger udover godt 9000 Meter.

I Queuen af den engelske Slagskibsflaade var Synsvidden tilsyneladende større end i den øvrige Del af Slaglinien, thi medens man i Tøten og i Midten af Slaglinien kun kunde se 3 til 4 tyske Slagskibe paa een Gang, kunde man fra Queuen lejlighedsvis faa Øje paa indtil 8 paa samme Tid.

Som Følge af disse Forhold var det ikke muligt at foretage nogen Ildfordeling paa den sædvanlige Maade pr. Signal, og der var derfor ikke andet at gøre end at lade Skibscheferne hver især afgøre, hvilket Maal de vilde beskyde.

Kl. 6³³ Em. var Slagkrydserflaaden kommen klar af den engelske Slagskibsflaades Skudfelt, og Admiral Jellicoe satte da Farten op til 17 Knob.

Kl. 6³⁸ Em. skar 6te engelske Slagskibsddivision, fulgt af 5te engelske Slagskibseskadre, ind i Slaglinien agten for »St. Vincent« (sidste Skib i 5te Slagskibsddivision) paa Kursen S 69 O og Deployeringen var fuldført.

Kl. 6³⁸ Em. Samtidigt havde de fire lette Krydsere »Boadicea», »Active», »Blanche» og »Bellona» indtaget deres Pladser som Repetitorer i Ildlæ af Slaglinien.

Vinden var SV-lig af Styrke 2.

Kl. 6⁴⁰ Em. observerede man fra »St. Vincent» en Torpedo, der imidlertid udløb sin Distance, inden den naaede den engelske Slaglinie.

Kl. 6⁴⁵ Em. observeredes 1 eller 2 Torpedoer skærende den engelske Slaglinies Kølvand, og samtidigt ændrede »Marlborough» Kursen for at undgaa en tredie.

Torpedoerne var antagelig affyrede paa lang Afstand af tyske Jagere (S 32, G 88 og V 73), der kun var synlige fra de agterste, engelske Slagskibe, men de kan ogsaa tænkes afskudte af tyske Slagskibe, som paa et tidligere Tidspunkt havde været indenfor Torpedoskudafstand af den engelske Slagskibsflaade.

Kl. 6⁵⁰ Em., da Afstanden til den tyske Slagskibsflaade syntes at vokse, gav Admiral Jellicoe Signal om at ændre Kursen 4 Streger til Styrbord for at nærme sig Fjenden.

Umiddelbart inden Signalet blev sat, havde »King George» allerede af sig selv ændret Kursen Syd i af samme Grund.

Kl. 6⁵⁴ Em. blev »Marlborough» truffet af en Torpedo under Kommandobroen, og Skibet fik en Slagside paa 7⁰ til Styrbord; Skibet var dog foreløbig fuldtud manøvreedygtigt.

Kl. 6⁵⁸ Em. passerede »Iron Duke» Vraget af »Invincible».

Kl. 7⁰⁰ Em. modtog Admiral Jellicoe Signalmeddelelse fra Viceadmiral Beatty om, at Fjenden var Vesten for den engelske Slagskibsflaade.

Kl. 7⁰⁰ Em. Paa samme Tid, Kl. 7⁰⁰ Em., gav Admiral Jellicoe pr. Signal 2den engelske Slagskibseskadre Ordre til at tage Post foran for »Iron Duke« og 1ste engelske Slagskibseskadre Ordre om at tage Post agten for »Iron Duke«.

Hensigten med disse to Signaler var atter at formere Slagskibsflaaden i Flaadekølvandsorden.

Kl. 7⁰⁰ Em. Samtidigt hermed, ligeledes Kl. 7⁰⁰ Em., skar »Marlborough« ud af Linien for at undgaa 3 Torpedoer, af hvilke 2 gik foran om og 1 agten om Skibet.

Sigtbarheden paa dette Tidspunkt var øjensynligt mindre i Tøten end i Queuen af den engelske Slaglinie, og den tyske Ild, som sandsynligvis blev koncentreret paa denne, var mere nøjagtig, men stadig lige resultatløs, og kun »Colossus«, førende Skib for 5te engelske Slagskibsddivision, blev ramt, til Trods for at utallige Nedslag faldt nær Skibene af 1ste og 3die engelske Slagskibseskadre.

Kl. 7⁰³ Em. aabnede »Marlborough« atter Ilden paa de tyske Slagskibe.

Kl. 7⁰⁶ Em. ændrede alle engelske Slagskibsdivisioner samtidigt Kursen 3 Streger til Styrbord for at formindske Afstanden til Fjenden.

Umiddelbart derefter modtog Admiral Jellicoe fra 2 Skibe foran for »Iron Duke« Melding om, at der observeredes en Undervandsbaad paa Bagbords Bov.

Kl. 7⁰⁶ Em. aabnede »Agincourt« Ilden paa ca. 10,000 Meters Afstand mod et tysk Slagskib, som sammen med 3 andre kom frem af Disen. Mindst 3 Salver menes at have truffet Maalet.

Samtidigt beskød »Revenge« tyske Slagkrydsere og opnaaede i Følge egne Observationer Træffere paa to af dem.

- Kl. 7⁰⁷ Em. ændrede Admiral Jellicoe Kursen 3 Streger til Bagbord for at styre lige mod den tidligere omtalte Undervandsbaad og for atter at formere Flaadekølvandsorden.
- Kl. 7⁰⁸ Em. løb en Torpedo agten om »Agincourt«, der, i Tide observerende Torpedoen, drejede af for den.
- Kl. 7¹⁰ Em. observerede Admiral Jellicoe i ca. SV t. S tyske Jagere, understøttede af en let Krydser, gaaende frem i Angreb mod de engelske Slagskibsdivisioner.

Da Afstanden til Jagerne var ca. 9,000 Meter, aabnede den engelske Slagskibsflaade en hæftig Ild paa dem.

- Kl. 7¹² Em. aabnede »Marlborough« Ilden mod et Skib af »König«-Klassen, affyrede 14 Salver og opnaaede saa mange Træffere, at det blev observeret dreje ud af Linien.

Fra Kl. 7¹² til Kl. 7²⁰ Em. beskød »Colossus« Slagkrydseren »Derfflinger« paa Afstande fra 9,000 til 7,000 Meter. Der observeredes adskillige Træffere, deriblandt 2 i Vandlinien.

- Kl. 7¹⁵ Em. havde 4de Lette Krydsereskadre samt 4de og 11te Jagerflotille indtaget de for dem under en Dagkamp bestemte Pladser i Téten af Slagskibsflaaden (Pladserne var beordrede indtagne Kl. 6⁰⁸ Em.).

- Kl. 7¹⁵ Em. aabnede »Iron Duke« Ilden paa ca. 14,000 Meters Afstand paa et Slagskib (skal antagelig være »Lützow«), der for en kort Tid kom til Syne ca. 16⁰ foran for tværs om Styrbord i en øjeblikkelig Klaring; men kun 4 Salver blev affyrede, inden Maalet atter forsvandt i Disen.

- Kl. 7¹⁵ Em. Samtidigt, Kl. 7¹⁵ Em., aabnede »Royal Oak«, »Iron Duke«s Eftermand, Ilden paa det førende Skib af 3 Slagkrydsere (skal antagelig være Slagskibet »König«) paa en Afstand af

ca. 12,200 Meter. Dette Skib blev ramt og drejede af, og Ilden blev da skiftet til det følgende Skib, som blev tabt af Syne i Disen, efter at nogle faa Salver var affyrede imod det.

Kl. 7¹⁷ Em. aabnede »King George« paa ca. 12,000 Meters Afstand Ilden mod et Skib (sandsynligvis »Derfflinger«), antaget for at være det førende Skib i den fjendtlige Slaglinie.

Kl. 7¹⁷ Em. Samtidigt, Kl. 7¹⁷ Em., aabnede 2den Slagskibsddivision, »Orion« førende, Ilden mod 2 tyske

Kl. 7¹⁸ Slagskibe af »König«-Klassen, som Kl. 7¹⁸ Em. Em. blev observerede at være stærkt brændende.

Fra Kl. 7¹⁷ Em. til Kl. 7²⁶ Em. beskød »St. Vincent« effektivt et Slagskib paa Afstande fra 9,000 til 8,000 Meter.

Kl. 7²⁰ Em. skiftede »Iron Duke« Ilden til en Slagkrydser af »Lützow«-Typen (»Derfflinger«) agten for tværs, der skjulte sig bag et Røgdække, udsendt af Jagere.

Imidlertid var de tyske Jagere kommet nærmere, og da de var paa en Afstand af 6,000 Meter af den engelske Slaglinie, afskød de deres Torpedoer, og drejende af Nordpaa, udsendte de Røgskyer, som efterhaanden formede sig som et uigennemtrængeligt Dække, der fuldstændigt skjulte dem selv og den tyske Slagflaade for Fjenden.

Een Jager (S 35) blev ramt og sank.

Fra Kl. 7¹⁷ Em. til Kl. 7²⁰ Em. ændrede den tyske Slagflaades Skibe Kursen ved »Samtidig Drejning« til Styrbord i Skjul af det af Jagerne dannede Røgdække og afbrød Kampen.

Kl. 7²³ Em., noget forinden de af de tyske Jagere afskudte Torpedoer kunde antages at ville krydse den engelske Slaglinie, gav Admiral Jellicoe Slagskibsfleaden Signal til »Halvdivisionsvis« at dreje 2 Streger til Bagbord.

Kl. 7²⁵ Em. To Minutter derefter, Kl. 7²⁵ Em., observe-

rede Admiral Jellicoe i en Afstand af 8,300 Meter, 30° agten for tværs om Styrbord af »Iron Duke«, andre tyske Jagere*) gaaende frem i Angreb mod den engelske Slaglinie, og umiddelbart derefter, Kl. 7²⁶ Em., da en af Stabens Officerer meldte, at den Kl. 7²⁸ Em. foretagne Afdrejning ikke var stor nok, gav da Admiral Jellicoe atter Signal om at dreje yderligere 2 Streger til Bagbord.

Det andet tyske Jagerangreb blev imødegaaet af 4de Lette Krydsereskadre samt 4de og 11te engelske Jagerflotille, understøttede af 4de, 1ste og 5te engelske Slagskibseskadres Artilleri.

Kl. 7³⁸ Em. ændrede den engelske Slagskibsflaade Kursen Styrbord over til S 3 O.

Resultatet af de to tyske Torpedoangreb var, at den engelske Slagskibsflaade aabnede Afstanden til Hochseeflotte, samt at *over 20 Torpedoer blev observeret krydsende Slagskibenes Kølvand**)*, for største Delen i Queuen af Slagskibsflaaden.

Slagskibet »Hercules« drejede 6 Streger for at undgaa 2 Torpedoer, af hvilke 1 passerede langs Skibets Styrbords Side og derpaa tværs for Boven i ca. 40 Meters Afstand, medens den anden gik tæt agten om Skibet.

Slagskibet »Neptune« observerede 3 Torpedoer, af hvilke 1 passerede tæt forbi Skibet og kun blev undgaaet ved Hjælp af Afdrejning.

Kl. 7⁵⁵ Em. ændrede Slagskibet »Revenge« Kursen til Bagbord, for ligeledes at komme klar af en Torpedo.

Kl. 7⁵⁵ Em. Paa samme Tid, Kl. 7⁵⁵ Em., krydsede 4 Torpedoer Kølvandslinien tæt agten for Slagskibet »Barham«.

*) Admiral Jellicoe opgiver Pejlingen til 30° foran for tværs, men dette stemmer ikke overens med Admiralens egen Skitse over Slaget (Diagram III), da de tyske Jagere i saa Tilfælde var tværs om Bagbord af Slagkrydserflaaden, d. v. s. SO for denne og i ganske ringe Afstand. **) Udhævet af Forf.

Slagskibet »Collingwood« observerede Torpedokølvand 20° agten for tværs om Styrbord i Retning lige mod Skibet, hvorfor Roret blev lagt haardt over og Torpedoen passerede klods agten om. Samtidigt passerede en anden Torpedo foran om Skibet i ca. 30 Meters Afstand.

Kl. 7⁵⁵ Em. Paa samme Tidspunkt, ligeledes Kl. 7⁵⁵ Em., passerede en Torpedo tæt forbi Stævnen af »Iron Duke« og udløb sin Distance ca. 1,800 Meter paa den anden Side af Skibet*) (observeret fra Jageren »Oak«).

Kl. 7⁵⁸ Em. observerede Slagskibet »Agincourt« 2 parallelt løbende Torpedoer, der nærmede sig Skibet, hvorfor Kursen blev ændret og Torpedoerne passerede foran om.

Imidlertid modtog Admiral Jellicoe ingen Meddelelse om den tyske Flaades Afdrejning, men antog, at dens Forsvinden skyldtes en midlertidig Fortættelse af Disen, særlig da der høstes Skyd-

Kl. 7⁴¹ ning fra Slagskibene i Queuen, men Kl. 7⁴¹ Em., da den tyske Flaade fremdeles ikke var i Sigte fra »Iron Duke«, lod Admiralen Slagskibsflaaden »Divisionsvis« ændre Kurs til SV t. S $\frac{1}{4}$ S for atter at nærme sig Fjenden.

Paa denne Kurs blev Flaadekølvandsorden atter dannet paa »Iron Duke«.

Slagskibene i Queuen var endnu paa dette Tidspunkt i Kamp med et eller flere tyske Slagskibe, som efter Admiral Jellicoes Opfattelse maatte være sakkede agter ud paa Grund af Havarier.

Kl. 7⁴¹ Em. Kort efter Drejningen modtog Admiral Jellicoe Melding fra Viceadmiral Beatty om, at den tyske Flaade observeredes fra »Lion« i V t. N $\frac{3}{4}$ N i 10—11 Sømils Afstand samt at »Lion«s Kurs var SV t. S $\frac{1}{4}$ S.

*) Udhævet af Forf.

- Kl. 7⁵⁵ Em. hørte praktisk talt Skydningen op for Slagskibsflaadens Vedkommende.
- Kl. 7⁵⁹ Em. observeredes tyske Slagskibe Vesten for »Iron Duke« af Slagkrydserflaadens lette Krydsere, og Slagskibsflaadens Kurs blev derfor straks ændret »Divisionsvis« til V t. S $\frac{1}{4}$ S for at formindske Afstanden til Fjenden.
- Kl. 8⁰³ Em. observeredes tyske Slagskibe i VNV fra »Orion«, førende Skib i 2den engelske Slagskibsddivision.
- Kl. 8¹⁰ Em. gav Admiral Jellicoe »King George«, førende Skib i 1ste engelske Slagskibsddivision, Ordre til at følge efter Viceadmiral Beatty. Ordren kunde imidlertid ikke efterkommes, eftersom det ikke var muligt fra »King George« at faa Øje paa Slagkrydserflaaden.

Kort Tid derefter gik 4de engelske Lette Krydsereskadre, der havde Post paa Styrbords Side af den engelske Slagskibslinie, frem mod tyske Jagere, der var i Færd med at gaa i Angreb paa de engelske Slagskibe.

- Kl. 8²¹ Em. lod Admiral Jellicoe, som Følge af Jagerangrebet, den engelske Slagskibsflaade »Divisionsvis« ændre Kursen 2 Streger til Bagbord.

De tyske Jagere fik imidlertid Hjælp af de Kl. 8⁰³

- Kl. 8²² Em. observerede tyske Slagskibe*), der Kl. 8²² Em. Em. aabnede Ilden mod 4de engelske Lette Krydsereskadres Skibe, af hvilke »Calilope« blev ramt af en Granat.

- Kl. 8²⁵ førte Admiral Jellicoe den engelske Slagskibsflaade »Divisionsvis« tilbage til den tidligere Kurs.

Paa samme Tid observerede Slagskibet »Agincourt« Torpedokølvand om Styrbord, hvorfor Skibet gik fuld Kraft frem. Torpedoen udløb imidlertid sin Distance, ca. 140 Meter, fra Skibets Stævn.

*) Slagskibene var antagelig 4de Eklæringsgruppe.

Ca. Kl. 8³⁰ Em. lykkedes det Krydseren »Calliope» at af-
fyre en Torpedo mod det førende tyske Slagskib
paa en Afstand af ca. 6,000 Meter, og noget
efter observerede man fra »Calliope» en Eks-
plosion om Bord i et Skib af »Kaiser»-Klassen.
(Dette er imidlertid ikke bekræftet fra tysk Side,
og Træfning har antagelig slet ikke fundet Sted).

*De tyske Skibe drejede kort efter af, og der
blev ikke senere opnaaet Føling med dem af den
engelske Slagskibsflaade.*)*

Kl. 8³⁰ Em. passerede en Torpedo forbi Stævnen af
»Iron Duke» (observeret fra Slagskibet »Benbow»).

Kl. 8³⁰ Em., fem Minutter efter at Viceadmiral Beatty ænd-
rede Kursen Syd i,*¹⁾ førte Admiral Jellicoe den
engelske Slagskibsflaade »Divisionsvis» til Kursen
SV t. S $\frac{1}{4}$ S., og Slagskibsflaaden var saaledes
atter formeret i Flaadekølvandsorden.

Kl. 9⁰⁰ Em. ændrede den engelske Slagskibsflaade »Eskad-
revis» Kursen til S t. O $\frac{1}{4}$ O.

Havarierne paa de 28 engelske Slagskibe, der
deltog i Slaget, indskrænker sig til følgende
5 Skibe:

»Colossus»: Blev ca. Kl. 7²⁰ Em. ramt af 2
30,5 cm Granater, der kun forårsagede ringe Skade.

»Marlborough»: Blev Kl. 6⁵⁶ Em. truffet af en
Torpedo under forreste Kommandobro. Skibet
fik 7⁰ Slagside til Styrbord, men kunde dog
holde sin Plads i Linien indtil den 1ste Juni
Kl. 2 Fm., da Farten maatte sættes ned til 12
Knob. Viceadmiral, Sir Cecil Burney, gik da om
Bord i »Revenge», medens »Marlborough», eskor-
teret af Krydseren »Fearless» og senere yder-
ligere af indtil 8 Jagere, blev beordret til Tyne
eller Rosyth. Den 1ste Juni ved 4-Tiden om
Eftermiddagen, da Skibet befandt sig ca. 60 Sø-

*1) Udhævet af Forf.

mil N. for Terschelling, blev Skibet angrebet af en Undervandsbaad («U 46»), men Torpedoen forfejlede Maalet og den 2. Juni Kl. 8 Fm. løb «Marlborough» ind paa Humberflaaden.

«Barham»: Blev ramt af 5 Granater, af hvilke en ødelagde Radiotelegrafstationen.

«Warspite»: Blev truffet af 28 Granater, der, som tidligere meddelt (Se Side 542), blandt andet ødelagte Styreindretningen og tvang Skibet til at søge i Ildlæ.

Kl. 9⁰⁰ Em. indrapporterede «Warspite», at den ikke kunde løbe mere end 16 Knob, og den blev da beordret til Rosyth, hvortil Skibet, styret fra Styrebanjerne, ankom den 1. Juni Kl. 3 Em.

«Malaya»: blev ramt af 8 Granater, som imidlertid kun anrettede ringe Skade.

Den tyske Slagskibsflaade.

Kort efter, at Viceadmiral v. Scheer paa Mel-Kl. 6⁰² dingen Kl. 6⁰² Em. om den lette Krydser «Wiesbaden»s Havari, havde ladet de tilstedeværende Skibe af den tyske Slagflaade foretage en «Samtidig Drejning» paa 2 Streger til Bagbord for at bringe Krydseren Undsætning, kom 5te tyske Slagskibsdivision under Beskydning fra NNV-lig Retning af 5te engelske Slagskibseskadre.

Kl. 6¹⁰ Em. 5te tyske Slagskibsdivision svingede straks ind for at optage en løbende Fægtning med de engelske Skibe paa ca. 13,000 Meters Afstand, og de andre tyske Slagskibsdivisioner fulgte Bevægelsen paa Signal fra Chefen for Hochseeflotte.

Under Udførelsen af denne Bevægelse indløb der fra 9de og 12 Halvflotille Melding om, at de under deres Fremstød til Aflastning af 2den Eklæringsgruppe var stødt paa over 20 SO-gaaende engelske Slagskibe, af hvilke de sydligste pejle-

des i O t. S (????), og nogle Minutter derefter kom de tyske Slagskibe under en stærk Salvebeskydning med svært Kaliber, til en Begyndelse fra nordlig Retning, men efterhaanden mere og mere østlig og til sidst var »Horizonten fra Nord til Øst eet Ildhav«.

- Kl. 6¹⁵ Em. Henimod Kl. 6¹⁵ Em. kom de tre engelske Panserkrydsere »Defence«, »Warrior« og »Black Prince«, som paa modgaaende Kurs passerede forbi den tyske Slaglinie, under en kortvarig Beskydning fra de forreste tyske Slagskibe. Beskydningen havde til Resultat, at »Defence« sprang i Luften, medens »Warrior« blev stærkt beskadiget og kun undgik at lide samme Skæbne som »Defence« som Følge af, at »Warspite«, truffet af en Granat i Styreledningen, foretog en ufrivillig Drejning mod de tyske Slagskibe, hvorved den trak disses Ild paa sig og derved afledede Opmærksomheden fra Warrior.

Sigtbarheden fra den tyske Slaglinie var overordentlig slet, og som Regel var det umuligt at skelne de engelske Slagkrydsere og Slagskibe, hvis Ild særlig var rettet mod 5te tyske Slagskibsddivision, der sammen med 1ste Eklæreringsgruppe næsten udelukkende var Maalet for den fjendtlige Beskydning.

- Ca. Kl. 6²² Em. rettede Jageren »Onslow«, som efter sit Torpedoskud mod det ubevægelige Maal »Wiesbaden«, atter var drejet Sydpaa, et Torpedoangreb mod de førende Skibe i den tyske Slagskibsflaade.

Jageren, som fik affyret sine to sidste Torpedoer, blev imidlertid taget under Beskydning af de tyske Slagskibe, blev yderligere havareret og maatte stoppe.

- Ca. Kl. 6²⁶ Em. Kort derefter, ca. 6²⁶ Em., blev de førende tyske Slagskibe angrebne af 3die Lette Krydser-

eskadre under dennes Retræte fra Torpedoangrebet paa de tyske Slagkrydsere. De engelske Krydsere benyttede imidlertid kun deres Artilleri, hvorfor Angrebet var ganske uden Betydning og forblev ret upaaagtet af de tyske Slagskibe, og det kan derfor ikke, som Viceadmiral Beatty skriver i sin Rapport, opfattes som »Et Bevis for at Fjendens Kampkraft var betydeligt forringet«.

Efterhaanden blev den engelske Beskydning, stærkere og stærkere, eftersom flere og flere engelske Slagskibe Østefter aabnede Ilden, og gaaende ud fra, at dette skyldtes en Kursændring Sydøst i Forbindelse med en Forøgelse af Farten, havde 5te tyske Slagskibsddivision, der som bekendt var førende, fulgt denne formentlige Bevægelse og den tyske Slagskibslinie havde derfor antaget en krum Form.

Denne Krumning i Forbindelse med den Omstændighed, at 1ste Eklæreringsgruppes Skibe ikke kunde ses fra »Friedrich der Grosse«, bevirkede, at Viceadmiral v. Scheer fik den Opfattelse, at de tyske Slagkrydsere befandt sig mellem den engelske og tyske Slaglinie, medens de i Virkeligheden befandt sig betydelig Sønden for Tøten af de tyske Slagskibe, og for at fri dem ud af den saaledes tænkte Stilling, kastede derfor Viceadmiral v. Scheer Kl. 6³⁵ Em. pr. Signal den tyske Em. Slagskibslinie rundt paa modsat Kurs ved en »Samtidig Drejning« paa 16 Streger til Styrbord.

Den tyske Slaglinies Krumning havde imidlertid givet de tyske Jagerflotiller en gunstig Lejlighed til at indtage en Angrebsformation og samtidigt med, at Slagskibene drejede til modsat Kurs, gik »S 32«, Førerbaaden for 1ste Jagerflotille samt »G 88« og »V 73« af 3die Jagerflotille, frem i Angreb mod Queuen af den engelske Slag-

skibslinie («Marlborough»). Resten af 3die Jagerflotille, som ligeledes gik frem til Angreb, blev kaldt tilbage af 1ste Fører for Jagerflotillerne (Kommodore Michelsen i den lette Krydsers «Rostock»), fordi denne som Følge af Skydningens Aftagen havde faaet det Indtryk, at Fjenden var drejet af, og at Jagerne saaledes vilde være udsat for ikke at finde noget Maal for Angrebet.

De øvrige med Slagflaaden marcherende Jagerflotiller havde vel indtaget Angrebsformationen, men var paa Grund af Slagskibsliniens krumme Form ikke i Stand til at angribe; 9de, 11te og 12te Halvflotille vendte netop tilbage fra deres Angreb paa 3die Slagkrydserseskadre.

Umiddelbart efter at den tyske Slagflaade var drejet til modsat Kurs, hørte den fjendtlige Beskydning op som Følge af, at de tyske Jagerflotiller udsendte kunstig Røg, der skjulte de tyske Skibe for den engelske Slaglinie.

Da det imidlertid endnu var for lyst til at tiltræde Tilbagetoget og da Viceadmiral v. Scheer ønskede at bringe «Wiesbaden» Hjælp,) blev den tyske Slagflaade, efter at have styret SV-lig Kurs Kl. 6⁵⁵ i ca. et Kvarter Kl. 6⁵⁵ Em. for anden Gang kastet Em. rundt til modsat Kurs ved en «Samtidig Drejning» paa 16 Streger til Styrbord, og samtidig fik 1ste Fører af Jagerflotillerne Ordre til at lade «Wiesbaden»s Besætning bjærge af Jagerne.*

Den i denne Anledning afsendte 5te Halvflotille blev imidlertid modtaget af en saa svær Ild, at Føreren af Jagerne ansaa en Indsats af disse for resultatløs, og Halvflotillen vendte derfor tilbage uden at bjærge Besætningen. I Afdrejningen lykkedes det dog Jagerne «V 73» og «G 88» at affyre 4 Torpedoer mod 5te Slagskibseskadre.

*) Udhævet af Forf.

Den tyske Slagskibsflaades Vending bevirkede, at Artillerikampen mellem de to Hovedstyrker kort efter atter blussede op, og som før maatte den tyske Slagskibslinie atter bøje Styrbord over for at kunde bringe hele Breddesiden til dens fulde Ydelse.

Lige som før rettedes den engelske Ild i særlig Grad mod Slagkrydserne og den førende 5te tyske Slagskibsddivision, og Skibene led saa meget mere, fordi de, ude af Stand til at skelne de engelske Skibe, kun kunde benytte Mundingsilden fra disses Kanoner til Afstandsbestemmelse og til Retningspunkt for Ildledelsen. Ret naturligt var derfor Virkningen af den tyske Artilleribeskydning overordentlig ringe, nærmest lig »Nul«.

Efter at den tyske Slagskibsflaade saaledes havde ligget Østover i ca. et Kvarter, ansaa Viceadmiral v. Scheer nu Tidspunktet for kommet til for 3die Gang at kaste denne rundt paa modsat Kurs og for at lette Udførelsen af denne Bevægelse, gav han derfor Kl. 7¹² Em. til 1ste Eklæreringsgruppe og alle Jagerflotiller pr. Radio Signalet: »Gaa løs paa Fjenden« samtidig med, at han paa »Friedrich der Grosse« lod hejse Signalet for »Samtidig Drejning« paa 16 Streger til Styrbord til Slagskibsflaaden; og medens nu Jagerne, hjulpe frem af 1ste Eklæreringsgruppe, gik i Angreb paa den engelske Slaglinie, kastede Viceadmiral v. Scheer Kl. 7¹⁷ Em. Slagskibsflaaden Em. rundt paa vestlig Kurs.

Omendskønt Signalet »Drejning til Styrbord« vajede fra »Friedrich der Grosse« og af de nærmeste Skibe var repeteret videre, lod Viceadmiral v. Scheer Chefen for Flaadeflagskibet udføre Vendingen til Bagbord i den Hensigt at skaffe de foran for dette marcherende Slagskibe Plads til at dreje.

Flaadechefens Hensigt blev rigtigt opfattet af

Chefen for 1ste Slagskibseskadre, Viceadmiral Schmidt, der med sit Flagskib havde Plads agten for Flaadeflagskibet, og for yderligere at pointere »Drejningen til Styrbord« for de efterfølgende Skibe, ventede han ikke, saaledes som Evolutionsreglen paabød, til alle de agtenfor ham marcherende Skibe havde udført Drejningen, men gav selv Stødet til sin Eskadres Drejning ved at lade sit Flagskib udføre Drejningen til Styrbord samtidigt med at Flaadeflagskibet udførte Drejningen til Bagbord.

Efter at den tyske Slagflaade i kort Tid havde styret vestlig Kurs, blev den efterhaanden ført Bagbord over til sydlig Kurs for at møde den engelske Flaades omfattende Bevægelse og holde Retrætelinien mod Horns Rev aaben.

Kl. 7⁵⁰ Em. gav Viceadmiral v. Scheer 2den Jagerflotille og 12te Halvflotille Ordre til at rette et Angreb Østpaa mod den engelske Slagskibsflaade og samtidigt egen Slagflaade Ordre til at styre Syd.

1ste tyske Slagskibseskadre drejede straks til Kurs, men herved kom 2den tyske Slagskibseskadre, som efterhaanden var kommet op Syd fra og var i Færd med at indtage sin Plads i Têten af Slaglinien (denne var i omvendt Orden), ud til Styrbord, og den forsøgte nu ved at forcere frem og ved »Samtidig Drejning til Bagbord« atter at indtage sin Plads.

Medens 2den tyske Slagskibseskadre saaledes forsøgte atter at indtage sin Plads i Spidsen for den tyske Slagskibsflaade, blev 1ste Eklæreringsgruppe, der marcherede for om Bagbord af 1ste

Kl. 8²³ tyske Slagskibseskadre, pludselig Kl. 8²² Em. be-
Em. skudt med svært Kaliber fra SO-lig Retning.

Besvarende Ilden drejede den stærkt havarerede 1ste Eklæreringsgruppe af til Styrbord

mellem 1ste og 2den tyske Slagskibseskadre, hvilken sidste fortsatte sin Bevægelse østpaa og saaledes trak den engelske Ild paa sig.

Belysningsforholdene var imidlertid af en saadan Beskaffenhed, at det var umuligt for 2den tyske Slagskibseskadre at besvare Ilden, og Eskadren foretog da en »Samtidig Drejning« til Styrbord for at trække den engelske Slagkrydsereskadre over mod 1ste tyske Slagskibseskadre. Viceadmiral Beatty drejede imidlertid af og indstillede Ilden.

Omtrent samtidigt havde 4de Eklæreringsgruppe under ganske samme Belysningsforhold en kort Fægtning med 1ste og 3die engelske Lette Krydsereskadre.

Efter Angrebet svingede Slagskibsflaaden tilbage til sydlig Kurs.

Kl. 9⁰⁰ Em. var den omtrentlige Plads for Tøten af Hochseeflotte 36° 37' N. Br. og 5° 30' Ø. Lgd.

Kl. 9⁰⁶ Em. gav Viceadmiral v. Scheer Ordren: »SSO $\frac{1}{4}$ S, Fart 16 Knob. Hold paa«.

Af de tyske Slagskibe naaede kun 3die og 1ste Slagskibseskadre at tage Del i den egentlige Kamp mellem Slagskibsflaaderne og 1ste Slagskibseskadre endda kun i ringe Grad.

Følgende Skibe vides at have lidt Havarier:

»König«: Blev ramt af 15 Granater, men var atter tjenstdygtig den 12. August 1916.

»Grosser Kurfürst«: Blev ramt af 4 Granater.

»Markgraf«: Havde næst efter »König« de fleste Havarier, men var atter tjenstdygtig i Begyndelsen af August Maaned 1916.

»Rheinland«: Blev ramt af 2 Granater.

Bilag Nr. 1.

Fortegnelse

over

Den tyske Slagskibsflaade.

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Slagskib	Flaadechef: Viceadmiral v. Scheer. Stabschef: Kapitän zur See A. v. Trotha.			
Friedrich der Grosse . . .	25,000 Ts.	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/45	5 50 cm
Slagskib	<i>1ste Eskadre.</i> Eskadrechef og Chef for 1ste Division: Viceadmiral Schmidt. 1ste Division:			
Ostfriesland .	23,000 Ts.	21,0	12 30,5 L/50; 14 15 L/45	5 50 cm
Thüringen . .	23,000 -	21,0	12 30,5 L/50; 14 15 L/45	6 50 -
Helgoland . .	23,000 -	21,0	12 30,5 L/50; 14 15 L/45	6 50 -
Oldenburg . .	23,000 -	21,0	12 30,5 L/50; 14 15 L/45	6 50 -
Slagskib	2den Division. Chef for 2den Division: Kontreadmiral Engelhardt.			
Posen	20,000 Ts.	20,0	12 28,0 L/45; 12 15 L/45	6 50 cm
Rheinland . .	20,000 -	20,0	12 28,0 L/45; 12 15 L/45	5 50 -
Nassau	20,000 -	20,0	12 28,0 L/45; 12 15 L/45	6 50 -
Westfalen . .	20,000 -	20,0	12 28,0 L/45; 12 15 L/45	6 50 -
Slagskib	<i>2den Eskadre.</i> Eskadrechef og Chef for 3die Division: Kontreadmiral Mauve. 3die Division.			
Deutschland .	13,200 Ts.	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 cm
Pommern . . .	13,200 -	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 -
Schlesien . . .	13,200 -	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 -
Schleswig-Holstein . . .	13,200 -	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 -
Slagskib	4de Division. Chef for 4de Division: Kontreadmiral Friherre v. Dalwigk zu Lichtenfels.			
Hannover . . .	13,200 Ts.	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 cm
Hessen	13,200 -	18,0	4 28,0 L/40; 14 17 L/40	6 45 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering		
			Artilleri	Torpedo	
Slagskib	<i>3die Eskadre.</i>				
	Eskadrechef og Chef for 5te Division: Kontreadmiral Behncke.				
	5te Division.				
	König	26,000 Ts.	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/50	5 50 cm
	Grosser Kurfürst	26,000 -	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/50	5 50 -
	Markgraf	26,000 -	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/50	5 50 -
	Kronprinz	26,000 -	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/50	5 50 -
	6te Division.				
	Chef for 6te Division: Kontreadmiral Nordmann..				
	Kaiser	24,700 Ts.	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/45	5 50 cm
Prinzregent					
Luitpold	24,700 -	21,0	10 30,5 L/50; 14 15 L/45	5 50 -	
Kaiserin	24,700 -	21,0	10 30,5 L/50; 14 25 L/45	5 50 -	
Let Krydser	<i>4de Eklæringsgruppe.</i>				
	(3die Lette Krydsereskadre).				
	Chef: Kommodore, Kapt. z. See v. Reuter.				
	Stettin	3,500 Ts.	24,0	10 10,5 L/40	2 45 cm
	München	3,300 -	23,5	10 10,5 L/40	2 45 -
	Frauenlob	2,700 -	21,5	10 10,5 L/40	2 45 -
Stuttgart	3,500 -	24,0	10 10,5 L/40	2 45 -	
Hamburg	3,300 -	23,0	10 10,5 L/40	2 45 -	
Let Krydser	<i>1ste, 3die, 5te og 7de Jagerflotille.</i>				
	Fører: Kommodore, Kapt. z. See Michelsen.				
Rostock	5,000 Ts.	27,0	12 10,5 L/40	2 50 cm	
Jager	<i>1ste Jagerflotille.</i>				
	Flotillechef:				
	S 32	650 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
	1ste Halvflotille.				
	G 39	850 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	6 50 cm
G 38	850 -	32,5	2 88 mm L/30	6 50 -	

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Jager				
G 37.....	850 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	6 50 cm
G 40.....	850 -	32,5	2 88 mm L/30	6 50 -
G 42.....	850 -	32,5	2 88 mm L/30	6 50 -
Jager				
<i>3die Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Korv.-Kapt. Hollman.				
S 53.....	1,000 Ts.	34,0	3 88 mm L/30	6 50 cm
<i>5te Halvflotille</i>				
V 71.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
V 72.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
V 73.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
V 74.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
G 88.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
<i>6te Halvflotille.</i>				
S 54.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
S 50.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
S 51.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
S 52.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
S 55.....	1,000 -	34,0	3 88 mm L/30	6 50 -
Jager				
<i>5te Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Korv.-Kapt. Heinecke.				
G 11.....	600 T.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
<i>9de Halvflotille.</i>				
V 2.....	600 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
V 3.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
V 4.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
V 5.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
V 6.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
<i>10de Halvflotille.</i>				
G 8.....	600 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
G 7.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Jager				
G 9.....	600 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
G 10.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
V 1.....	600 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
Jager				
<i>7de Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Korv.-Kapt. v. Koch.				
S 24.....	650 Ts.	32,5	2 88 mm L/30	4 50 cm
13de Halvflotille.				
S 15.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 13?.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 16.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 17.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 18.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
14de Halvflotille.				
S 19.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 20.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 21?.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 22?.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -
S 23.....	650 -	32,5	2 88 mm L/30	4 50 -

Bilag Nr. 2.**Fortegnelse**

over

Den engelske Slagskibsflaade.

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Flaadechef: Admiral Sir J. Jellicoe. Stabschef: Viceadmiral, Sir C. Madden.				
Iron Duke ..	25,000 Ts.	21,5	10 34,3 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 cm

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>1ste Slagskibseskadre.</i>				
Eskadrechef og Chef for 6te Division: Viceadmiral, Sir C. Burney.				
6te Division.				
Marlborough..	25,000 Ts.	21,5	10 34,3 L/45; 12 15,2 L/60	4 53 cm
Revenge	26,000 -	21,9	8 38,1 L/47; 14 15,2 L/60	4 53 -
Hercules	20,000 -	21,5	10 30,5 L/60; 12 10,2 L/60	2 53 -
Agincourt	27,500 -	22,0	14 30,5 L/60; 20 15,2 L/60	2 53 -
5te Division.				
Chef for 5te Division: Kontreadmiral E. Gaunt.				
Colossus	20,000 Ts.	21,3	10 30,5 L/60; 12 10,2 L/60	2 53 cm
Collingwood..	19,300 -	20,4	10 30,5 L/60; 13 10,2 L/60	2 45 -
Neptune	20,000 -	22,7	10 30,5 L/60; 12 10,2 L/60	2 45 -
St. Vincent . . .	19,300 -	21,2	10 30,5 L/60; 13 10,2 L/60	2 45 -
<i>2den Slagskibseskadre.</i>				
Eskadrechef og Chef for 1ste Division: Viceadmiral, Sir Jerran.				
1ste Division.				
King George..	23,000 Ts.	21,4	10 34,3 L/45; 12 10,2 L/60	2 53 cm
Ajax	23,000 -	21,0	10 34,3 L/45; 12 10,2 L/60	2 53 -
Centurion	23,000 -	22,5	10 34,3 L/45; 12 10,2 L/60	2 53 -
Erin	23,000 -	21,0	10 34,3 L/45; 16 15,2 L/70	3 53 -
2den Division.				
Chef for 2den Division: Kontreadmiral A. Leveson.				
Orion	22,500 Ts.	22,3	10 34,3 L/45; 13 10,2 L/60	2 53 cm
Monarch	22,500 -	21,0	10 34,3 L/45; 13 10,2 L/60	2 53 -
Conqueror	22,500 -	23,1	10 34,3 L/45; 13 10,2 L/60	2 53 -
Thunderer	22,500 -	21,5	10 34,3 L/45; 13 10,2 L/60	2 53 -
<i>4de Slagskibseskadre.</i>				
Eskadrechef og Chef for 4de Division: Viceadmiral, Sir Sturdee.				
4de Division.				
Benbow	25,000 Ts.	22,5	10 34,3 L/45; 12 15,2 L/60	4 53 cm
Bellerophon..	18,600 -	21,0	10 30,5 L/45; 12 10,2 L/60	2 45 -
Temeraire	18,600 -	21,0	10 30,5 L/45; 12 10,2 L/60	2 45 -
Vanguard	19,300 -	22,4	10 30,5 L/60; 13 10,2 L/60	2 45 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>3die Division.</i>				
Chef for 3die Division: Kontreadmiral A. Duff.				
Slagskib				
Superb	18,600 Ts.	21,0	10 30,5 L/45; 12 10,2 L/50	2 45 cm
Royal Oak	26,000 -	21,5	8 38,1 L/42; 14 15,2 L/50	4 53 -
Canada	28,000 -	22,8	10 35,6 L/45; 12 15,2 L/50	4 53 -
<i>3die Slagkrydsereskadre.</i>				
Eskadrechef: Kontreadmiral, The. Hon. H. Hood.				
Slagkrydser				
Invincible	17,300 Ts.	26,6	8 30,5 L/45; 12 10,2 L/50	4 45 cm
Indomitable	17,300 -	26,1	8 30,5 L/45; 12 10,2 L/50	4 45 -
Inflexible	17,300 -	26,5	8 30,5 L/45; 12 10,2 L/50	4 45 -
<i>1ste Panserkrydsereskadre.</i>				
Eskadrechef: Kontreadmiral, Sir Arbuthnot.				
Pansekrydser				
Defence	14,600 Ts.	23,0	4 23,4 L/50; 10 19,0 L/50	5 45 cm
Duke of Edinburgh	13,700 -	23,0	6 23,4 L/45; 10 15,2 L/50	3 45 -
Black Prince	13,700 -	23,0	6 23,4 L/45; 10 15,2 L/50	3 45 -
Warrior	13,700 -	23,0	6 23,4 L/45; 4 19,0 L/50	3 45 -
<i>2den Pansekrydsereskadre.</i>				
Eskadrechef: Kontreadmiral H. D'Aeth.				
Pansekrydser				
Minotaur	14,600 Ts.	23,0	4 23,4 L/50; 10 19,0 L/50	5 45 cm
Hampshire	10,900 -	23,4	4 19,0 L/45; 6 15,2 L/45	2 45 -
Cochrane	13,700 -	23,0	6 23,4 L/45; 4 19,0 L/50	3 45 -
Shannon	14,600 -	23,0	4 23,4 L/50; 10 19,0 L/50	5 45 -
<i>4de Lette Krydsereskadre.</i>				
Eskadrechef: Kommodore Le Mesurier.				
Let Krydser				
Calliope	3,800 Ts.	30,0	2 15,2 L/50; 8 10,2 L/50	6 53 cm
Caroline	3,800 -	30,0	2 15,2 L/50; 8 10,2 L/50	6 53 -
Comus	3,800 -	30,0	2 15,2 L/50; 8 10,2 L/50	6 53 -
Constance	3,800 -	30,0	4 15,2 L/50	6 53 -

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Lette Krydsere	<i>Attacherede Krydsere</i>			
Active	3,500 Ts.	25,0	10 10,2 L/50	2 53 cm
Bellona	3,400 -	28,0	10 10,2 L/50	2 45 -
Boadicea	3,400 -	28,0	10 10,2 L/50	2 45 -
Blanche	3,400 -	26,0	10 10,2 L/50	2 45 -
Royalist	3,600 -	30,0	3 15,2 L/50; 4 10,2 L/50	8 53 -
Canterbury	3,800 -	30,0	4 15,2 L/50	8 53 -
Chester	5,300 -	26,5	10 14,0 L/50	2 53 -
Jager	<i>4de, 11te og 12te Jagerflotille.</i> Fører: Commodore Hawksley. <i>4de Jagerflotille.</i> Flotillechef: Captain C. Wintour.			
Tipperary	1,900 Ts.	32,0	6 10,2 L/40	6 53 cm (Dobbr.)
Broke	1,900 -	32,0	6 10,2 L/40	6 53 —
Shark	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Acasta	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Spitfire	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Sparrowhawk	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Achastes	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Ambuscade	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Christopher	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Contest	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Owl	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Midge	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	4 53 —
Ardent	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 cm
Fortune	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 -
Porpoise	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 -
Unity	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 -
Garland	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 -
Hardy	1,000 -	31,0	3 10,2 L/50	2 53 -
Ophelia	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 cm (Dobbr.)

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
<i>11te Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Commodore Hawksley.				
Jager				
Castor (Krydser).	3,800 Ts.	30,0	4 15,2 L/50	8 53 cm
Kempenfelt ..	1,200 -	32,0	4 10,2 L/50	4 53 - (Dobbr.)
Ossory	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Martial	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Magic	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Minion	1.100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mystic	1.100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mons	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mandate	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Michael	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 55 - —
Marne	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Milbrook	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Manners	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Moon	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mounsey	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Morning Star.	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
<i>12te Jagerflotille.</i>				
Flotillechef: Captain A. Stirling.				
Jager				
Faulknor	1,900 Ts.	32,0	6 10,2 L/40	6 53 cm (Dobbr.)
Marksman ...	1,900 -	32,0	6 10,2 L/50	6 53 - —
Obedient	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mindful	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Marvel	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Onslought ...	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Maenad	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Narwhal	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Nessus	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Noble	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Opal	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Nonsuch	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Menace	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —

Klasse og Navn	Deplacement	Fart	Armering	
			Artilleri	Torpedo
Jager				
Munster	1,100 Ts.	35,0	3 10,2 L/50	4 53 cm (Dobbr.)
Mary Rose . . .	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Mischief	1,100 -	35,0	3 10,2 L/50	4 53 - —
Oak	800 -	32,0	2 10,2 L/50; 2 76mm	2 53 -
Abdiel	1,200 -	32,0	4 10,2 L/50	4 53 - (Dobbr.)

SØLIEUTENANT-SELSKABET

PRISSPØRGSMÅAL

FOR 1921.

I.

Der ønskes en Fremstilling af de nyeste Metoder for Ledelse af Ilden fra Skibsskyts og de dertil hørende Apparater, samt en Redegørelse for i hvilken Udstrækning Metoderne bør komme til Anvendelse i vore Skibe.

II.

Der ønskes en Fremstilling af Udviklingen i den nyeste Tid paa et af følgende Omraader:

1. Artilleri og Panser.
2. Torpedo og Forsvar mod Torpedo.
3. Torpedobaade og Forsvar mod Torpedobaade.
4. Undervandsbaade og Forsvar mod Undervandsbaade.
5. Miner og Midler til Ødelæggelse af Miner.
6. Luftfartøjer og Midler til Bekæmpelse af Luftfartøjer.
7. Radiotelegraf og dens Anvendelse i Skibe og Luftfartøjer og som Retningstelegraf.

III.

Der ønskes en Fremstilling af de forskellige Former for Røgskjul, disses tekniske Fremstilling og Anvendelse paa Søen og i Luften under forskellige Forhold.

IV.

Hvilke Erfaringer kan der uddrages af Verdenskrigen, og hvorledes kan disse overføres paa vore Forhold?

Besvarelsen kan enten gives samlet eller for et eller flere Fags Vedkommende.

V.

Der ønskes Bidrag til Belysning af den danske Stats militær-politiske Stilling som Medlem af Folkenes Forbund.

VI.

Der ønskes en Studie efter frit Valg over et Emne, som kan have Betydning eller Interesse for Marinen.

København, den 17. November 1920.

S. W. FRANDBSEN.

Sølieutenant-Selskabet.

Paa Selskabets Møde den 26. Oktober vedtoges det at gøre følgende Tilføjelse til Lovens § 20 næstsidsste Linje efter Willemoesfondet:

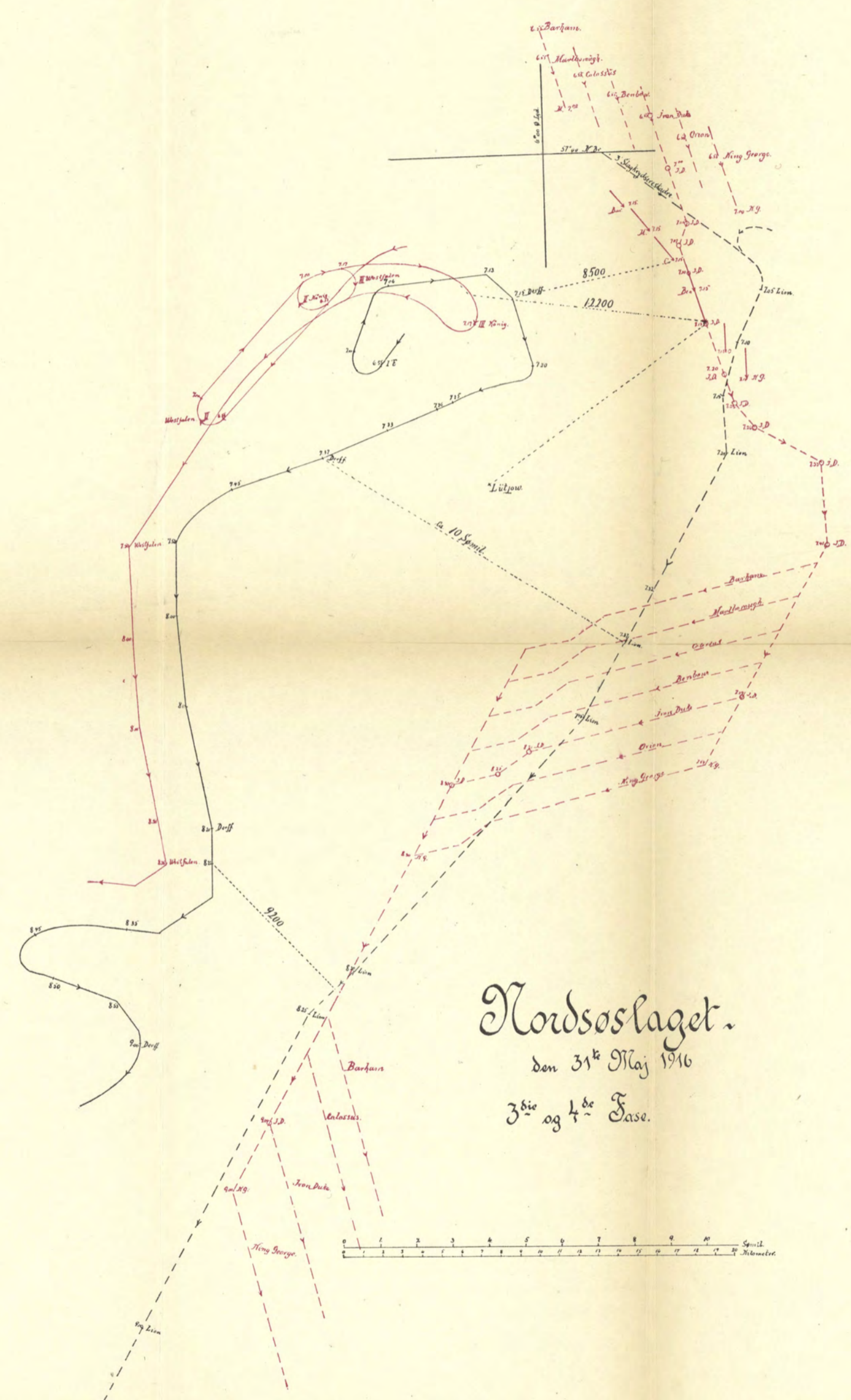
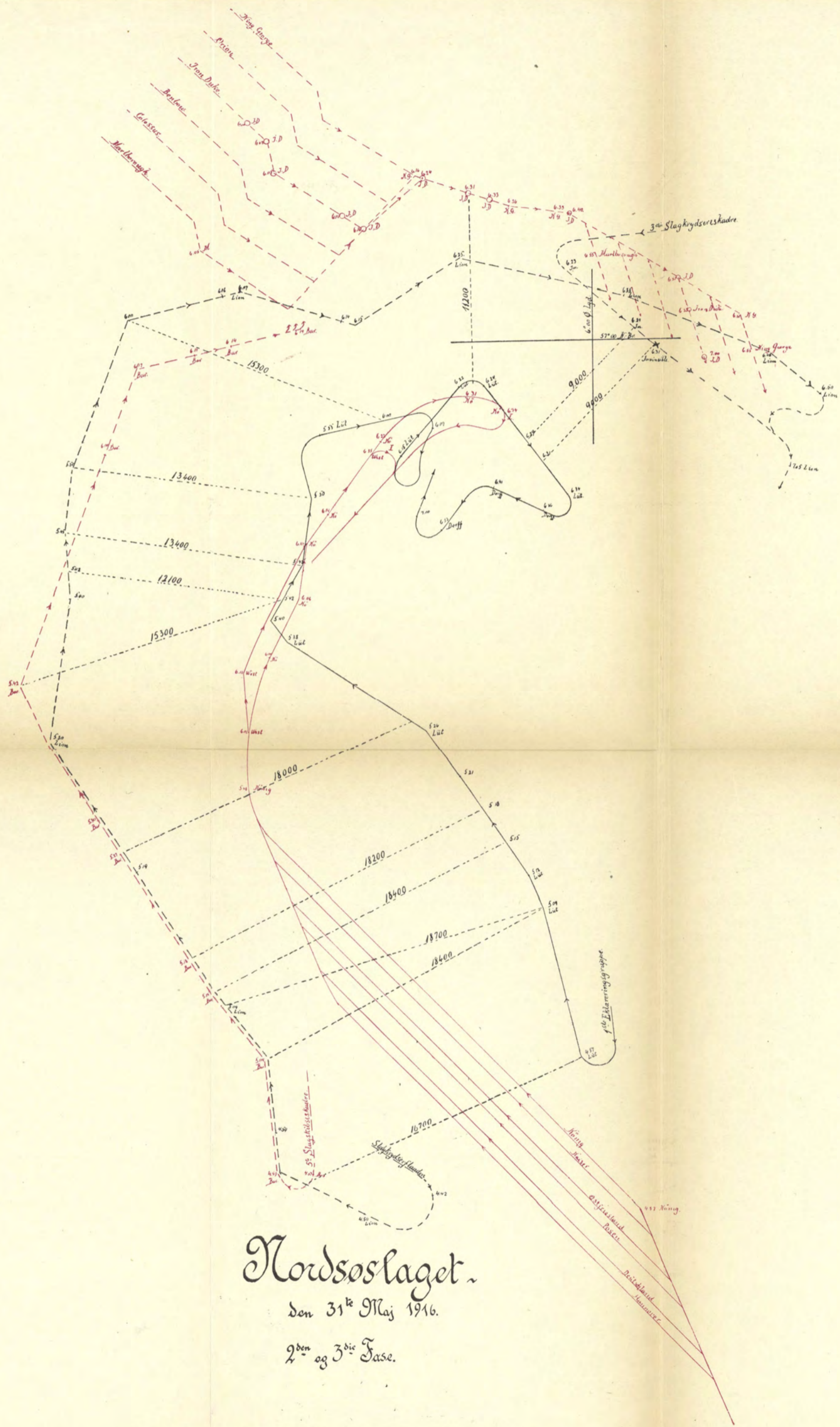
»og Olfert Fischerfondet«.

Paa Mødet genvalgtes:

Til Revisorer: Grosserer, Premierlieutenant Kay Bloch,
Premierlieutenant Rützwow.

- Revisorudfyldningsmand: Stabslæge Frits Jacobsen.
- Voldgiftsraadet for Tidsskrift for Søvæsen: Kommandør Lork, Kaptajn Gyldenkrone.
- Redaktør af Tidsskrift for Søvæsen: Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell.
- Udfyldningsmand for Redaktør af Tidsskrift for Søvæsen: Kaptajn K. E. Ackermann.

Formanden.



0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 1000 Meter

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 1000 Meter