TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1930.

101. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: ORLOGSKAPTAJN IPSEN

KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI.

1930.

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE.

INDHOLDSFORTEGNELSE.

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN.

Østersøens Sikkerhed.

Af Cand. theol. Holger Andersen.
Medlem af Folketinget.

(Oversat fra Revue de Genève's April Hæfte 1929 af Kommandørkaptajn Gad).

De store Begivenheder i 1918—20 har i Østersøen skabt en politisk, strategisk og økonomisk Situation, som er fuldstændig forskellig fra den tidligere. For at overbevise sig herom er det tilstrækkeligt at kaste et Blik paa det nye Kort, som er skabt ved den russiske Revolution og det tyske Nederlag.

Før Krigen var der kun fire Stater, der grænsede til Østersøen: Rusland, Tyskland, Sverrig og Danmark, og dertil er der nu kommet fem nye: Finland, Estland, Letland, Lithauen og Polen — altsaa ialt ni.

Ved Krigens Udbrud strakte den russiske Kyst sig fra Torneå i Bunden af den botniske Bugt til den preussiske Grænse. Nu er det store Rige kastet tilbage til Bunden af den finske Bugt, og alle Resultaterne af Peter den Stores og hans Efterfølgeres ihærdige og utrættelige Arbejde er tilintetgjort. Den russiske Kyst er formindsket fra 1620 km i 1914 til 90 km. i 1920 — d. v. s. et Tab paa over 1500 km. Rusland har mistet alle de store Havne, som har spillet en fremragende Rolle i Czar-Rigets økonomiske Liv — særlig Riga, Reval og Libau. Tilbage er kun en eneste Havn, Leningrad, beliggende i Bunden af den finske Bugt, hvis to Kyster tilhører Finland og Estland. Desuden er denne Havn nem at blokere i Krigstid og er om Vinteren spærret af Is. Peter den Stores aabne Vindue er lukket, og Rusland er sat over 2 Aarhundreder tilbage i Tiden — praktisk talt udelukket fra Havet. Det er nu stillet overfor et politisk og økonomisk Problem af vital Betyd-

ning for Udviklingen af det store Folk, paa hvilket Trangen mod Havet altid vil udøve en afgørende Indflydelse.

Til den dybe Beskæring af det baltiske Rusland kommer andre Forandringer i den politiske Situation i N. O.-Europa: Tysklands territoriale Tab; Adskillelsen af Øst- og Vestprøjsen ved den berømte »Korridor« — et yderst vanskeligt Problem, navnlig da det omhandlede Land er af ubestridelig polsk Karakter; Oprettelsen af Fristaten Danzig, hvis Mellemværender med Polen allerede ofte har beskæftiget Folkenes Forbund; Versailles-Traktatens Artikler angaaende Kielerkanalen; Tysklands militære og maritime Afrustning; Nordslesvigs Genforening med Danmark, hvorved dette besidder hele Lille Bælt.

Man staar altsaa overfor et meget broget Billede, som indeholder flere Muligheder for Konflikt end før Krigen, enten mellem de nye Stater indbyrdes — det spændte Forhold mellem Polen og Lithauen er et Eksempel derpaa — eller mellem disse og Rusland eller endelig mellem Stormagternes Interesser — navnlig England og Rusland.

Den polsk-franske Alliance medfører meget vigtige Østersø-Interesser for Frankrig, som nu er Kontinentets stærkeste Militærmagt. Polen bygger en ny Havn i Gdynia, hvorved det stræber at gøre sig uafhængig af Danzig, og det er kun naturligt, at man fra fransk Side følger dette Foretagende med største Interesse. Naar det er afsluttet, vil der være skabt en ny maritim Basis i Østersøen, som i givet Fald vil være kaldet til at spille en betydelig Rolle. Politisk set betyder dette, at Frankrig faar Fodfæste i Østersøen, og set med franske Øjne er det derfor fuldstændigt logisk, at de ledende paa Quai d'Orsay har begunstiget Grundlæggelsen af en stor baltisk Union bestaaende af Finland, Estland, Letland, Lithauen (om muligt) og Polen under Ledelse af Kabinettet i Warschau. Denne Politik lykkedes ikke. Den

blev modarbejdet af England og naturligvis heftigt bekæmpet af Rusland, som altid spekulerer i sine Naboers Adsplittelse. Den polsk-lithauiske Konflikt angaaende Vilna har været en væsentlig Faktor i Sovjets Politik, og denne permanente Strid har ydermere bidraget til at skabe divergerende Meninger i Letland angaaende hvorvidt Udenrigspolitikken skal orientere sig mod Kowno eller mod Warschau. I Finland er der en voksende Opposition mod Polens Indtræden i det baltiske Forbund, eftersom den polsk-rumænske Alliance med den deraf flydende Garanti for den bessarabiske Grænse rejser meget alvorlige Problemer, som Intet har at gøre med baltiske Interesser.

Een eneste Gang var et Fireforbund lige ved at blive til Virkelighed — det var ved Conferencen i Warschau i Marts 1922, da Udenrigsministrene fra Finland, Estland, Letland og Polen underskrev en defensiv Alliance-Traktat. Parlamentet i Helsingfors nægtede imidlertid at ratificere den, og Udenrigsminister Holsti maatte træde tilbage.

Det er imidlertid den uafhjælpelige Modsætning mellem England og Rusland, som behersker hele den baltiske Politik. René Pinon har i sin udmærkede Bog: »L'avenir de l'entende franco-anglaise« med stor Klarhed tegnet et ypperligt Billede af de store Linier i den engelske Politik. Han siger:

»Den engelske Politik i Østersøen stræber efter at danne en Sammenslutning af Smaarepublikker mellem den russiske Kolos og Havet, af hvilke hver enkelt kan raade over een eller flere vigtige Havne. Lithauen, som allerede havde nogle Kilometer Kyststrækning Nord for den gamle russisk-preussiske Grænse, faar nu Raadighed over Memel. Letland ejer Libau og i Særdeleshed Riga, Estland Reval; og paa den anden Side af Bugten, Finland med Helsingfors.

Men i Bunden af den finske Bugt aabner sig det

Vindue, gennem hvilket Peter den Store vilde skaffe sine Undersaatter Forbindelse med Vesten, og hvorfra nu Bolschevikkerne med et ironisk Smil betragter det Spindelvæv af Smaarepublikker, hvormed Foreign Office drømmer om at standse deres Vaabens og Propagandas Fremstød.

Den Regering, som lodser det gamle britiske Skib, der gennem sin Søkikkert observerer Europas Kyster, har efter den store Krig troet til sin Fordel at kunne genskabe en Slags Hansa i de nordlige Have, og den betragter det som en Fordel at have oversaaet Østersøens Kyster med smaa Stater, som paa egen Haand er ude af Stand til at leve og udvikle sig.»

Denne Opfattelse af den britiske Politik i Nordens Middelhav er vel begrundet, og René Pinons detaillerede Udvikling bestyrker dette yderligere. Østersøen betragtes som en Slags britisk Domæne, paa hvis Kyster man ikke vil lade nogen militær Magt af Betydning vokse op. Man erindre Englands Holdning i Anledning af Finlands, Estlands og Letlands Indtræden i Folkenes Forbund. Da de tre Stater i 1920 anmodede om Optagelse, maatte de ifølge Pagtens Artikkel I rette sig efter Forbundets Regler angaaende deres Land-, Sø- og Luftstyrker. Finland og Estland ønskede hver at have 4 Undervandsbaade, hvilket synes et naturligt og retfærdigt Forlangende i Betragtning af, at Undervandsbaade er det bedste Forsvarsmiddel for smaa Stater med store Kyststrækninger. Den raadgivende permanente Kommission, oprettet i Henhold til Pagtens Artikkel 9, foreslog med 6 Stemmer mod 2 at tillade Finland 4 og Letland 5 Undervandsbaade paa højst 400 Tons. Den ene af Stemmerne imod var den engelske Delegerede, som gav den betegnende Forklaring, at de smaa baltiske Stater ikke burde have Tilladelse til at have Undervandsbaade, da disse vilde bidrage til at lette fjendtlige Handlinger mod Folkenes Forbund (sic. . .) Det er imod sund Fornuft, at det skulde

være de smaa Staters Forsvarsmidler, som øger Faren for fjendtlige Handlinger mod Folkenes Forbund. I Betragtning af de bærende Principper i Englands baltiske Politik, kan man let forstaa det engelske Standpunkt. Admiralitetet i London, hvis Traditioner svæver over hele Foreign Offices Virksomhed, vaager over den maritime Udvikling i Østersøen og ønsker, at de maritime Styrker her er saa begrænset som muligt, for at England i det afgørende Øjeblik kan være Herre over enhver Situation.

For England knytter der sig store økonomiske, kommercielle og politiske Interesser til Østersøen. Det ligger derfor i Sagens Natur, at Regeringen i London allerede for lang Tid siden bestemt har modsat sig enhver Politik som gaar i Retning af at gøre Østersøen til et mare clasum. Det er saaledes tilstrækkeligt at minde om de Erfaringer, der høstedes paa den væbnede Neutralitets Tid. I 1759 og 60 blev Rusland, Sverige og Danmark enige om at nægte Ikke-Kyststaternes militære Flaader Adgangen til Østersøen. Tyve Aar senere, i 1780, blev en ny Convention sluttet mellem de samme Magter til Forsvar for den væbnede Neutralitets Principper, og Østersøen blev erklæret for lukket for de krigsførende Magters Krigsskibe. Det maa imidlertid erindres, at ingen af de baltiske Stater deltog i Krigen, og at man derfor vilde hindre, at Østersøen blev Krigsskueplads. Men England bøjede sig ikke for Østersøens »Neutralisering«. Da den engelske Flaade i 1807 bombarderede København, protesterede Alexander den 1' kraftigt derimod, idet han hævdede, at Rusland var en af de Magter, der var Garanter for »Freden i Østersøen, som er et lukket Hav«. Men den engelske Regering erklærede rent ud, at den paa ingen Maade kunde gaa ind paa Teorien om Østersøen som et »mare clausum« i Betragtning af, at England aldrig havde anerkendt dette Havs varige Neutralisering — hvilket iøvrigt var ubestrideligt.

I Løbet af det XIX' Aarhundrede har den engelske

Flaade i Krig som i Fred vist Union Jack paa Østersøen, og i Krimkrigen tog den aktivt Del i de maritime Operationer i dette Farvand. Saaledes var Forholdet, indtil den tyske Flaades stærke Udvikling og Kielkanalens Uddybning forandrede Situationen. Tyskland blev den afgørende Magtfaktor i Østersøen.

Saa kom den store Krig. Det engelske Flag forsvandt fra Nordens Middelhav, og den tyske Flaade var Herre fra den botniske Bugt til de danske Farvande. For første Gang i de sidste Aarhundreder var det lykkedes en Continental-Magt at banlyse Union Jack fra Østersøen og praktisk talt lukke dette Hav. Det altid fra London bekæmpede »mare clausum« var en Kendsgerning.

Som bekendt havde Lord Fisher — dengang »first sea lord« — udarbejdet en Plan om at sende en engelsk »Armada« til Østersøen for at samarbejde med Russerne og bryde den tyske Overlegenhed. Planen kom ikke til Udførelse, fordi det engelske Kabinet foretrak et Angreb paa Dardanellerne for at aflaste de russiske Hære i Kaukasus, hvor Situationen i Slutningen af 1914 var vanskelig. Men det sejrende Englands Interesser kræver en Politik, som gaar absolut imod ethvert Forsøg paa at genindføre en Tingenes Tilstand, hvis Ophævelse havde kostet saa store Ofre. England maa derfor fordre, at Adgangen til Østersøen er fuldstændig fri saavel i Krig som i Fred. Dette er det fundamentale i Englands baltiske Politik.

Her staar man overfor den vigtigste Faktor i det baltiske Problem, eftersom Rusland følger den stik modsatte Politik. Sovjet-Rusland kræver Østersøens Lukning. Da Rusland endnu ikke har kunnet opnaa dette Resultat, prøver det paa at realisere denne Politik paa andre Maader, i Særdeleshed ved at slutte en Række Neutralitets- og Ikke-Angrebs-Traktater, hvis politiske Formaal udelukkende er at skabe et »neutralt« Territo-

rium — d. v. s. et Omraade, der er urørligt og utilgængeligt i Tilfælde af en Konflikt mellem Rusland og dets Hovedmodstander, England, som nu er Østersøens virkelige Herre.

Efterkrigens russisk-baltiske Drøftelser har, under forskellige Former, drejet sig om den saakaldte Neutralisering af en Del af eller hele Østersøen. Spørgsmaalet om den finske Bugts Neutralisering blev saaledes allerede rejst i Fredstraktaten mellem Estland og Rusland, undertegnet i Dorpat den 2. Februar 1920 (Art. 6). I den russisk-finske Traktat, ligeledes underskrevet i Dorpat 8 Maaneder senere, den 14. Oktober 1920, blev Spørgsmaalet udvidet til at gælde hele Østersøen. I Art. 12 er det fastsat, at de to contraherende Magter: »appuieront en principe la neutralisation du Golfe de Finlande et de toute la mer Baltique et s'engagent à contribuer à sa réalisation«. Finland forpligtede sig til militært at neutralisere Øerne Sommarø, Nervø, Seitskär, Pennisaari, Lacansaari, Stora og lilla Tyterskär og Rødskär, alle beliggende i den finske Bugt. Denne Neutralisering betød en fuldstændig Demilitarisering: ingen Fæstningsanlæg, Batterier, militære Observationsposter, Krigshavne, Flaadebaser o. s. v. — kun paa Øerne Sommarø og Nervø beholdt Finland Ret til at have militære Observationsposter (Art. 13). Art. 14 indeholder følgende Bestemmelse: »Sitôt après la mise en vigueur du présent Traité, la Finlande prendra des mesures en vue de la neutralisation militaire de Hogland sous garantie internationale ..... la Russie s'engage à appuyer les démarches faites en vue d'obtenir la garantie internationale susmentionnée«. Dorpat-Traktaten indeholder desuden Bestemmelser, der tager Sigte paa en delvis Demilitarisering af den nordlige Kyst af den finske Bugt og Bestemmelser om: »à ne point maintenir sur le Ladoga, ses rives et les fleuves et canaux se déversant dans le Ladoga, ni sur le Néva jusqu'aux rapides Iwanoffski

des établissements et des armements militaires destinés à des buts offensifs» (Art. 16). I Tilfælde af, at den finske Bugts og Østersøens Neutralisering bliver virkeliggjort, forpligter begge Magter sig til ligeledes at neutralisere Ladoga.

Disse Bestemmelser er imidlertid for Størstedelen forblevet døde Ord, fornemmelig hvor det drejer sig om Spørgsmaal af international Karakter, som ikke kan afgøres i Traktater mellem to Magter alene. Angaaende det vigtige Spørgsmaal om Øen Hoglands militære Neutralisering — Hogland ligger midt i den finske Bugt ligeoverfor Bugten ved Narva og har en strategisk Beliggenhed af første Rang, er der ikke gjort noget Skridt i Retning af at opnaa international Garanti for en saadan. Der har aldrig været ført internationale Forhandlinger om Tanker af den Art, undtagen ved Afslutningen af Conventionen i 1921 angaaende Aalandsøernes Ikke-Befæstning og Neutralisering, hvilken ikke har Ruslands Underskrift. Men Sovjet har stadig fulgt en Politik, som stiler imod at lukke Østersøen for Ikke-Kyststaternes Krigsskibe. Det er nøjagtigt det samme Synspunkt, som Tchitcherin gjorde gældende paa Conferencen i Lausanne angaaende Dardanellerne: »Strædernes Lukning for Krigsskibe er i Overensstemmelse med Lighedsprincippet mellem Staterne, medens deres Aabning for Krigsskibe vil give den stærkeste Sømagt en overlegen Stilling«. Dermed genopstaar Czar Nikolai den 1.s Politik: »Sortehavet bør være et »mare clausum« for alle Krigsskibe tilhørende Stater, som ikke grænser til dets Kyster.« Men Tchitcherins gammel-czaristiske Politik strandede. Lausanne-Traktaten af 24. Juli 1923 fastslaar Princippet om Strædernes Frihed (Art. 23), og Detaillerne er fastsat i en særlig Convention, som ogsaa bærer Sovjetruslands Underskrift.

Efter at Sortehavet saaledes er blevet et »mare librum«, maa det betragtes som umuligt at realisere Østersøens Lukning eller Neutralisering.

Ikke desmindre vilde det være fejlagtigt at tro, at Tchitcherin havde opgivet denne Politik, efter at Strædekonventionen var undertegnet. Tværtimod har Tendensen i russisk Politik aldrig vist sig tydeligere end ved den maritime Conference i Rom i Februar 1924. Den russiske Delegerede, Admiral Behrens, krævede en samlet Tonnage af 490,000 Tons Slagskibe, (Capital ships), medens Conferencens Forslag havde tildelt Rusland 144,000 Tons. I Løbet af Forhandlingerne erklærede Rusland at ville nøjes med 280,000 Tons paa følgende Betingelser:

1. Folkeforbundsraadet, (som var forudsat at skulle vaage over Conventionens Iværksættelse) skal erstattes af en anden Organisation.
2. Bosporus og Dardanellerne (Stræderne) skal lukkes overensstemmende med Sovjets Forslag paa Conferencen i Lausanne.
3. Adgangen til Østersøen gennem Sundet og Bælterne skal forbydes Ikke-Kyststaternes Krigsskibe.
4. Korea-Strædet skal demilitariseres (afrustes).
5. De russiske Krigsskibe, som for Øjeblikket tilbageholdes i Biserta, skal tilbagegives Sovjet.

Ingen kan tage Fejl af Rækkevidden og Hensigten med disse Betingelser. Med saa stærk en Flaade og ene i den lukkede Østersø overfor Sukcessionstaterne kunde Rusland her blive Herre over enhver politisk Situation, og man vilde have skabt en Tilstand, som prisgav de forskellige Lande til Moscovs Forgodtbefindende.

I dette politiske Spil, som Rusland aabenlyst spiller mod England, indtager Danmark en særlig Stilling. De danske Stræder spiller en Rolle af første Rang i Tchitcherins politiske Kombinationer, og Bolchevismens officielle Organer — som Izvestia og Pravda — bliver ikke trætte af at fastslaa Vigtigheden af Spørgsmaalet om Adgangen til Østersøen. De modarbejder den engelske

Politik og beskylder den danske Regering for at have ladet sig tage paa Slæbetov af London.

Under disse Omstændigheder er det ikke uden Interesse nærmere at betragte Danmarks nuværende Stilling.

Danmarks geografiske Beliggenhed ved Indgangen til Østersøen giver det en strategisk og politisk Betydning, som ingenlunde er uden Ubehageligheder for et lille Land med ret begrænsede militære Magtmidler. Mange af de Konflikter, der er opstaaet gennem en lang, paa Omskiftelser rig Historie, maa tilskrives denne meget udsatte Beliggenhed. Derfra stammer mange af de Vanskeligheder, som den danske Stat har mødt, mange af de Farer, som Danmark har kæmpet imod, og derfra stammer det dybe Skel i det danske Folk angaaende Forsvarsspørgsmaalet.

Danmark er halvt Fastland og halvt Ø-Rige. Den jyske Halvø er den yderste Udløber af Centraleuropa, og de danske Øer danner Broen mellem dette og de nordligere Lande. Danmark ligger i en Zone, hvor tre Stormagters politiske, militære og økonomiske Interesser krydser hinanden, nemlig: Tyskland, Rusland og England. Søvejen, som forbinder Vesteuropa med Landene omkring Østersøen, gaar gennem de danske Farvande, som gentagne Gange har spillet en betydningsfuld Rolle i Europas Historie. I de sidste 25 Aar har dette tre Gange været Tilfældet: i 1904 under den russisk-japanske Krig, da Admiral Rodjestvenskis Flaade passerede Storebælt; i 1905 da Kejser Nicolai II og Kejser Wilhelm II mødtes paa Bjørkø for at undertegne den berømte tysk-russiske Traktat, og i 1914, da den danske Regering paa Opfordring fra Berlin etablerede Minespærringer i de danske Passagefarvande mellem Nordsøen og Østersøen.

De danske Stræder er tre: Lille Bælt, Store Bælt og Sundet. Før Krigen var kun Kysterne af Store Bælt udelukkende danske, medens nu, efter Nordslesvigs Genforening med Danmark, det samme er Tilfældet med

Lille Bælt, hvis sydlige slesvigske Kyst før 1914 tilhørte Tyskland. Sundet er, som før Krigen, et dansk-svensk Sejlløb, hvilket i forskellige Retninger giver det en særlig Karakter.

Lille Bælt, som skiller den jydske Kyst fra Øen Fyen, kommer kun forholdsvis lidt i Betragtning som Passagefarvand, da dets Bredde paa nogle Steder er under 1 km., saa at en Magt, som militært har besat den ene af Kysterne, er i Stand til at spærre Passagen saavel ved Dag som Nat. Paa Grund af denne Snæverhed og en meget stærk Strøm er Lille Bælt ret vanskeligt at besejle, især i Taage, skønt Dybden er meget betydelig.

Store Bælt, som ligger mellem de to store Øer Fyen og Sjælland, er Hovedpassagen og kan befares af de største Skibe. Men Dybderne er meget variable og Navigationen vanskelig i omtrent hele Bæltets Længde. Paa to Steder — i den midterste Del mellem Øen Sprogø og den fyenske og den sjællandske Kyst, samt i den sydlige Del udfor Nordspidsen af Øen Langeland mellem Vengeance-Grunden og Øerne Agersø og Omø — er der kun paa en Bredde af 1 à 2 Sømil Passage for meget dybtgaaende Skibe. Selvfølgelig er under saadanne Forhold Navigationen meget vanskeligt for store Skibe — i Særdeleshed uden Lods og i Taage.

Sundet, Nordens berømteste Farvand, har i over 250 Aar dannet Grænsen mellem Danmark og Sverrig. Dets Bredde varierer mellem 4 km — mellem Helsingør og Helsingborg — til 28 km — mellem København og Malmø —, og Dybden i den sydlige Del var indtil for nylig ca. 7 Meter.

Det drejer sig her navnlig om Drogden, som er et helt og holdent dansk Farvand, beliggende mellem Øerne Amager og Saltholm, lige ud for Københavns Havn. I 1923 bevilgede den danske Rigsdag en betydelig Sum til Uddybning af Drogden, hvilket Arbejde nærmer sig

sin Afslutning, og Resultatet er en Forøgelse af Dybden fra 7 til 8 Meter.

Drogdens Uddybning har vakt stærk Uro i Moscov. Tchitcherin har gentagne Gange kritiseret dette Foretagende, som han mener er farligt for Østersøens Sikkerhed — navnlig for Sovjet. Det paastaas i Moscov, at Drogdens Uddybning udelukkende skal tjene til at lette England Adgangen til Østersøen, og man beskylder den danske Regering for at have givet efter for Paavirkning fra London. Izvestia skrev saaledes i Juni 1925: »Drogdens Uddybning skaber en Situation, som gør Østersøens Lukning umulig. Sovjet maa drage Consekvenserne af det Faktum, at England med Danmarks Hjælp kan trænge ind i Østersøen.« (Se le Temps d. 21 Juni 1925).

Skønt de russiske Paastande intet har med Virkeligheden at gøre, er de dog af nogen Betydning, fordi de viser det ledende Ruslands Synspunkt angaaende Adgangen til Østersøen i Lyset af den engelsk-russiske Spænding.

Drogdens Uddybning skyldes kun Handelstrafikken og er uden Forbindelse med de russiske Paastande — idet den danske Regering kun har villet formindske de Vanskeligheder, som den tidligere ringe Dybde voldte Skibsfarten. Intet ligger Regeringen eller det danske Folk fjernere, end at ville drage Landet ind i det storpolitiske Spil eller iværksætte Foretagender, som kunde tjene slige Formaal.

Man taler ofte om de Forpligtelser, der paahviler Danmark som »Vogter af Østersøens Nøgle«. Udtrykket er en Anakronisme. Imidlertid har der været Tider, da det svarede til en politisk Virkelighed, men de Tider er forlængst forbi — nutildags slaar Danmarks Kræfter ikke til for at bevare Østersøens Nøgle. Det er ikke Danmark, som effektivt kan aabne eller lukke Laasen paa Østersøens Port. Men det noget forældede Udtryk indeholder dog en Sandhed, som man altid maa regne med;

thi selv om Danmark ikke virkeligt kan bevare Østersøens Nøgle, saa er det dog Nøglehullet til Østersøen. Sejlruterne fra Nordsøen til Østersøen gaar gennem de danske Farvande — Dette er en Realitet, som maa have afgørende Indflydelse paa Danmarks Politik — nu som i Fortiden.

Og hvilke er saa de Forpligtelser, man taler om?

I Moscov taler man stadig om de danske Stræders Lukning, fordi man for nærværende er interesseret i denne. Men det har ikke altid været saadan. Som det fremgaar af de tidligere omtalte historiske Kendsgerninger, fulgte Rusland paa Catharina II's, Alexander I's og Nicolai I's Tid en tilsvarende Politik for Sortehavet. Men i den sidste Halvdel af det XIX. Aarhundrede tog den russiske Politik en helt anden Retning. Den berømte russiske Delegerede ved den første Haagerconference, de Martens, skrev den 15. November 1903 en meget bemærkelsesværdig Artikel i »Revue des deux Mondes« om Danmarks Neutralisering, som den Dag i Dag frembyder den største Interesse. Den fremragende Forfatter bemærker, »at han allerede i Foraaret 1889 havde Lejlighed til overfor Ruslands højeste Regeringskredse at rejse Spørgsmaalet om Danmarks Neutralisering. Det Memorandum, han affattede om Spørgsmaalet, blev modtaget med den største Sympathi«. Det er dette Memorandum, der har været Grundlaget for Artiklen i »Revue des deux Mondes.«

Hovedsagen for Forfatteren er den vitale Betydning, Danmarks Uafhængighed og de danske Stræders Frihed har for Østersøstaternes Handel og internationale Samkvem — og for alle andre Nationer, som har Interesser i disse Egne.

De Martens skriver: »Dette Lands geografiske Stilling, dets etnografiske, sproglige og historiske Forhold medfører nødvendigvis en højtidelig Bekræftelse af Bevarelsen af dets Uafhængighed og Integritet i interna-

tional Henseende. I Betragtning af dets geografiske Beliggenhed ved Sund og Bælt er det nødvendigt for Verdensfreden og Verdenshandelen, at Danmark ikke i Fremtiden kan blive Offer for et eller andet coup de main. Det er paa Tide, at de europæiske Nationer, som tænker paa Sikkerheden af deres politiske Interesser ved Østersøen, beskæftiger sig alvorligt med dette Spørgsmaal: hvorledes skal man garantere, at Passagen gennem de danske Stræder for stedse vil være uhindret og fri?

Det eneste virksomme og praktiske Middel dertil er at proklamere Danmarks permanente Neutralitet med Forpligtelse til stadig at være Vogter af Østersøstræderne. Danmarks Neutralisering maa nødvendigvis udstrækkes til Sundet og Bælterne.

Da Østersøen er et absolut frit Hav, som er tilgængeligt for alle Krigs- og Handelsflag, kan krigsførende Magters Flaader ikke forbydes militære Operationer i dette Hav, medmindre der herom træffes udtrykkelige Bestemmelser ad hoc. I hvert Fald, hvis Danmarks Neutralitet var proklameret, hvis dets Territoriums absolute Integritet var anerkendt som et Princip i international Ret, er det indlysende, at Sundet og Bælterne med deres Kyster ligeledes burde falde ind under denne Neutralisering. Og ligesom ingen Fjendtligheder og ingen Krigsoperationer maa finde Sted i Suez-Kanalen, maatte krigsførende Magter heller ikke foretage militære Handlinger i det neutraliserede Sund».

Det fremgaar tydeligt af foranstaaende, i hvor høj Grad den russiske Udenrigspolitiks Talsmand holdt paa Princippet om de danske Stræders Frihed for hvis Opnaaelse han med megen Styrke tog til Orde for Danmarks permanente Neutralisering. Det var i Slutningen af 1903. Kort efter udbrød den russisk-japanske Krig, og den kejserlig russiske Regering var da stærkt interesseret i Strædernes Frihed, for at den russiske Flaade kunde passere gennem Store Bælt paa Vej til det fjerne Østen.

Men tempora mutantur. Dengang var Rusland en anselig Sømagt. Nu er Rusland maritimt stærkt svækket i Forhold til England, hvis sømilitære Overlegenhed er dominerende i Østersøen som andre Steder. — Derfor slaar man i Moskov ind paa den lige modsatte Politik. I London kræver man naturligvis den fri Adgang til Østersøen opretholdt.

I Berlin har man lige til den sidste Tid indtaget en reserveret Stilling. Imidlertid kan det ikke skjules, at Reichswehr-Minister, General Groeners Memorandum, som nylig offentliggjordes af Wickham Steed i »Review of Rewiews«, aabenbarer en Tendens til at indlede en aktiv tysk Østersøpolitik. Sandt nok, det berømte Dokument, som vakte saa megen Opsigt i den europæiske Presse, er saa at sige, redigeret »ad usum delphini«. Men selv med denne Reservation frembyder General Groeners Memorandum betydelig Interesse. De Argumenter, som den tyske Minister anvender til Forsvar for Bygningen af den første 10000 Tons Krydser, peger paa specielt baltiske Problemer. Selve den Kendsgerning, at Tyskland begynder Bygningen af Panzerkreuzer A og lægger Kølen til en ny Krigsskibstype, som har vakt den største Opmærksomhed i Udlandet — Debatten i det franske Deputeretkammer under Forhandlingen om Marinens Budget og Georges Leygues Bemærkninger hertil er det bedste Bevis herfor — kan kun bidrage til at skabe det Indtryk, at det drejer sig om det første Skridt til Genopbygningen af en stærk tysk Flaade. Man kan foreløbig se bort fra General Groeners Udtalelser om formentlige krigerske Hensigter fra Polens Side mod Østprøjsen. Det er tilstrækkeligt at fastslaa Reichwehrministerens Slutkonklusion, at Tysklands militære Magt paa lovlig Vis kun kan forstærkes ved Forøgelse af Flaadens Slagkraft, eftersom Hærens effektive Styrke er nøje fastsat i Versailles-Traktaten. Tyskland maa altsaa i hvert Fald stræbe efter at være stærkere paa Søen end

Polen for at kunne beherske Situationen i Østersøen. Dette er »Ledemotivet« i General Groeners Memorandum. Mener den tyske Minister at se Vejen aabne sig mod nye Tider, da den genopbyggede tyske Flaade skal kalde Førkrigstiden til Live og atter spille en første Rangs Rolle i Østersøen? General Groener taler om Frankrigs maritime Stilling i Middelhavet, som vil have en afgørende Betydning i det Øjeblik, da Frankrig skal yde den lovede maritime Støtte til Polen. Det er muligt. Men det afhænger af Omstændighederne i det givne Øjeblik — især af Forholdet mellem Frankrig og England. General Groeners Betragtninger tager alt for lidt Hensyn til England som baltisk Magtfaktor, skønt det synes utvivlsomt, at England ikke under nogen som helst Omstændighed kan overlade Overmagten i Østersøen til den tyske eller den russiske Flaade. Betyder den sidste Fase i den tyske Marinepolitik Indledningen til en ny Æra? Kan man tænke sig en Situation, hvor Tysklands og Ruslands Interesser i Østersøen falder sammen? Ihvertfald — de forskellige Konflikter eller Muligheder for Konflikter, General Groener regner med, rejser Spørgsmaalet om Adgangen til Østersøen gennem de danske Stræder.

Hvilken er saa deres Stilling?

De danske Stræders juridiske Stilling bestemmes dels ved Folkerettens almindelige Regler, dels ved Traktaten af 18. Marts 1857.

De almindelige folkeretslige Bestemmelser sikrer alle, saavel Handels- som Krigsskibe, Retten til fri Passage gennem Stræder, der, som naturlige Trafikveje, forbinder to frie Have, hvilket netop er Tilfældet med Sundet og Bælterne. Men det følger af sig selv, at denne principielle Bestemmelse gælder under Forbehold af Krigens Ret, det vil sige, at i Krigstilstand forbliver de i selve Souverainiteten begrundede Rettigheder uberørt, saaledes at ikke alene en krigsførende, men ogsaa en neutral

Stat i Forsvarsøjemed eller for at opretholde sin Neutralitet kan etablere Minespærringer paa sit eget Søterritorium eller foretage andre Foranstaltninger, som skønnes nødvendige for egen Sikkerhed.

Hvad angaar Traktaten af 14. Marts 1857, som sluttedes mellem Danmark og de vigtigste søfarende Nationer i Europa og Amerika, saa var dens vigtigste Formaal at ophæve den danske Regerings Ret til at kræve Afgift af alle Skibe, som passerede fra Nordsøen til Østersøen og omvendt. Danmark modtog en Erstatning af 30,476,325 Rigsdaler — d. v. s. omtrent 100 Millioner Guldfrancs. Kongen af Danmark forpligter sig . . . »for at lette og forøge de bestaaende Handels- og Skibsfartsforhold mellem de kontraherende Parter . . . til ikke at opkræve nogen Told, Lastepenge, Fyr- og Fyrtaarnsafgifter, Tøndepenge eller nogensomhelst anden Skibs- eller Ladningsafgift af de Skibe, der passerer Bælterne eller Sundet for at begive sig fra Nordsøen til Østersøen eller omvendt, hvad enten de kun sejler gennem de danske Farvande eller nødes til der at kaste Anker eller søge Havn, det være sig paa Grund af Søtilfælde eller formedelst Handelsoperationer. Intet Skib skal for Fremtiden under nogetsomhelst Paaskud turde anholdes eller underkastes nogen Standsning paa dets Fart gennem Sundet og Bælterne . . . (Art. I).

Kongen af Danmark forpligter sig endvidere til:

1) At bevare og vedligeholde alle for Tiden ved Indløbene og Tilgangene til Hans Havne, Rheder, Floder eller Kanaler eller langs Hans Kyster eksisterende Fyrtaarne, saavelsom Boier, Tønder og Lodsmærker, der nu forefindes og tjener til Sejladsens Lettelse i Kattegattet, Sundet og Bælterne.

2) For Fremtiden, som hidtil, i Skibsfartens almindelige Interesse at tage under alvorlig Overvejelse, hvorvidt det maatte være nyttigt og belejligt at forandre Beliggenheden og Formen af disse Fyr, Fyrtaarne, Boier,

Tønder og Lodsmærker, eller at forøge deres Antal, Alt uden nogetsomhelst Paalæg til Byrde for den fremmede Skibsfart.

3) For Fremtiden, som hidtil, at lade føre Tilsyn med Lodstjenesten, hvis Afbenyttelse i Kattegat, Sundet og Bælterne til enhver Tid er overladt til Kaptajnernes og Skibsførernes eget Godtfindende e. t. c. (Art. II).»

Det fremgaar klart af selve Teksten til Traktaten af 1857 — hvilket iøvrigt bestyrkes ved de forudgaaende Forhandlinger — at den udelukkende angaar Handelsskibe. Skønt Traktaten ikke udtrykkelig omtaler Passagen af Sundet og Bælterne i Krigstid, kan man slutte, at Danmark saa vidt muligt, er forpligtet til at sikre Handelsskibes Passage ogsaa i Krigstid. Dette var ogsaa Danmarks Fortolkning under Verdenskrigen. Traktaten siger intet om Krigsskibe, hverken i Krigs- eller Fredstid. Det er udenfor enhver Tvivl, at den ikke kan paaberaabes til Støtte for nogetsomhelst Krav om Sundets og Bælternes Neutralisering.

Traktaten omtaler ingen Forholdsregler i Krigstid, og Danmark alene kan afgøre, hvilke Forholdsregler det skønner nødvendige for at opretholde sin Neutralitet i Tilfælde af Krig. I saa Henseende forbliver Danmarks Souverainitet uberørt. Hvilke disse Forholdsregler er, afhænger først og fremmest af de politiske Forhold i det givne Øjeblik. Dette er Grunden til de danske Regeringers skiftende Stilling i forskellige Situationer. I 1904 førte danske Statslodser den russiske Flaade gennem Store Bælt, under Japans stærke Protest. I 1912 offentliggjorde Danmark, samtidig med Sverrig, en Anordning, som tilstod de krigsførende Magters Krigsskibe fri Adgang til de naturlige Passager mellem Nordsøen og Østersøen, men forbød Anvendelsen af danske Lodser ombord paa disse. Anordningen svarede til den XIII. Haager-Convention af 18. Oktober 1907, som omhandler neutrale Magters Pligter og Rettigheder i Tilfælde af

Søkrig. Art. 11 i denne Convention overlader til de neutrale Magter selv at bestemme, om de vil tillade krigsførende Magter at benytte deres faste Lodser.

Den 1. August 1914 erklærede Danmark sin Neutralitet i den mellem Østrig-Ungarn og Serbien udbrudte Krig, og Bestemmelserne i Anordningen af 1912 blev opretholdt. Den 4. August fulgte en Neutralitetserklæring i Krigen mellem Tyskland og Rusland og Tyskland og Frankrig. Endnu paa dette Tidspunkt holdt Regeringen sig til Anordningen af 1912. Men Dagen efter blev denne Anordnings Bestemmelser totalt forandrede — efter at Krigen mellem Tyskland og England var udbrudt. Den 5. August, umiddelbart efter Bruddet mellem London og Berlin, meddelte Danmark til de forskellige krigsførende og neutrale Landes Regeringer: »at for at opretholde Danmarks Neutralitet og for at holde de militære Operationer paa Afstand fra sine Kyster og Søterritorier og endelig for at vedligeholde Forbindelsen mellem Kongerigets forskellige Dele, havde det etableret Minespærringer paa det danske Søterritorium i Lille Bælt, Store Bælt og Sundet«.

I Virkeligheden betød denne Forholdsregel Strædernes Lukning for alle krigsførendes Krigsskibe, medens danske Lodser var behjælpelige med at føre Handelsskibe gennem Minefelterne. Det er ubestrideligt, at Notificeringen af 5. August 1914 var i absolut Modstrid med Anordningen af 1912, som gav fri Adgang til Østersøen for de krigsførende Magters Krigsskibe. Men Spærringen af de tre Stræders danske Farvande var nødvendig, for at opretholde Danmarks Neutralitet, naar England, Tyskland og Rusland var i Krig. Det var Tyskland, som havde opfordret den danske Regering til at spærre Store Bælt. Hvis Danmark ikke havde etableret Minespærringer paa sit Territorium, er det utvivlsomt, at Tyskland havde gjort det. Vilde det saa have nøjedes med denne Forholdsregel? Maatte man ikke vente, at den kejserlige

Regering vilde have landsat Tropper paa visse Steder af det danske Territorium for at kunne sikre disse Spærringer? At dette var Tilfældet fremgaar tydeligt af den tyske Admiralstabschef's Memorandum af 4. August 1914 som er aftrykt i det store Værk «Der Krieg zur See» (Pag. 47) hvor det hedder: «I saa Tilfælde maatte vi erklære overfor Danmark, at vi af militære Grunde, vilde se os nødsagede til at forbeholde os selv at forskaffe os den i denne Krigssituation nødvendige Beskyttelse ved Hjælp af Miner og militære Operationer». Men i saa Tilfælde vilde Danmark være draget ind i Krigen trods sin Vilje til at opretholde Neutraliteten. Som den politiske Situation forelaa, var Spærringen af det danske Søterritorium — skønt i absolut Strid med den i 1904 fulgte Praksis og med Anordningen af 1912 — det eneste Middel til at undgaa, at det danske Territorium blev en Del af Krigsskuepladsen. Den engelske Regering, som var gjort bekendt med den tyske Anordning, forstod godt Danmarks meget vanskelige Stilling og gjorde ingen Indvendinger.

Af den sidste Tids Historie kan man altsaa slutte, at hverken Folkerettens almindelige Bestemmelser eller Traktaten af 1857 indskrænker Danmarks Ret til i Krigstid at skride til Operationer, der er egnede at sikre det nationale Forsvar og Neutralitetens Opretholdelse.

Der skal endnu siges nogle Ord om den fjerde Adgang til Østersøen, der har spillet en dominerende Rolle i Verdenskrigen — nemlig Kiel-Kanalen. Denne Kanal blev udelukkende bygget af militære Grunde. Den satte Tyskland i Stand til paa kort Tid at flytte sin Flaade fra Nordsøen til Østersøen og omvendt, alt efter som Forholdene krævede det, og den blev derfor den vigtigste Betingelse for Tysklands Overlegenhed i Østersøen. Men Versailles-Traktatens Bestemmelser angaaende Tysklands Afrustning har brudt denne Overlegenhed. Kiel-Kanalens mægtige Befæstninger, som under Krigen holdt den en-

gelske Flaade i Skak, er blevet sløjfede, og i Traktatens Art. 195 er fastsat: »for at sikre alle Nationer fri Adgang til Østersøen, maa Tyskland indenfor en Zone mellem 55° 27' N. og 54° 00' N. og 9° 00' Ø. Lgd. og 16° 00' Ø. Lgd. regnet fra Greenw. Meridian ikke opføre Befæstninger eller installere Artilleri, som kan beherske Søvejene mellem Nordsøen og Østersøen. De nuværende Befæstninger i denne Zone skal sløjfes, og Kanonerne borttages under de allierede Magters Kontrol og inden en af disse fastsat Tidsfrist«. Traktatens Art. 380 siger: »at Kiel-Kanalen og dens Adgange altid skal være frie og aabne med fuldstændig Ligeberettigelse for Krigsskibe og Handelsskibe tilhørende alle Magter, som ere i Fred med Tyskland«. Men Tilsynet med dette fuldstændige Frihedsprincip er helt overladt til Tyskland uden nogen international Kontrol. Den kendte Wimbledon-Affære har bevist den usikre Værdi af Kiel-Kanalens Frihed — hvilket kun kan forøge Vigtigheden af den frie Adgang til Østersøen gennem de danske Stræder.

Tilbage er Spørgsmaalet om Locarno-Overenskomsternes politiske Virkninger paa de her omtalte Problemer. Disse Overenskomsters Afslutning har skabt en dobbelt Situation. De betyder ganske vist et stort Fremskridt mod Fredens Bevarelse i Vesteuropa, hvor status quo anerkendes. Dette gælder derimod ikke for Østeuropa. Tværtimod, Tilbagevirkningerne fra Locarno har i høj Grad bidraget til at forøge Uroen og Usikkerheden i Østeuropa. Tchitcherin er ufortøvet gaaet i Arbejde. Umiddelbart efter Locarno satte den russiske Udenrigs-Kommissær sig i Bevægelse for at bøde paa den nye Tingenes Tilstand. I Kovno forberedte han den senere russisk-lithauiske Pagt. I Berlin førte han meget vigtige Underhandlinger. I April 1926 — i det Øjeblik,

da Tyskland var i Begreb med at virkeliggøre sin Indtræden i Folkenes Forbund — blev Berliner-Traktaten underskrevet. Fra Rapallo til Berlin. Hvorledes er Fremtidsperspektiverne? Man erindre den berømte Skaal, som afdøde Grev Brockdorff-Rantzau, Tysklands fremragende Ambassadør i Moscov, udbragte i Anledning af 10-Aarsdagen for den bolchevikiske Revolution: »die schicksalsverbundenen Reiche«.

Og hvilken er den virkelige Rækkevidde af de Forbehold, som Tyskland ved sin Indtrædelse i Folkenes Forbund gjorde med Hensyn til Pagtens Art. 16? Og hvilken er Rækkevidden af Locarno-Overenskomsternes Annex F? Man husker, at Første Commission i 1926 — paa Forslag af Finlands Repræsentant, Erich — beskæftigede sig med dette Spørgsmaal. Den ønskede Præcision opnaaedes ikke. Men man ved, at den daværende Rigskansler Dr. Luther og Dr. Stresemann under den store Debat i November 1925 om Ratificeringen af Locarno-Overenskomsterne fra Rigsdagens Talerstol afgav Erklæringer om, at i Locarno var Tyskland blevet fritaget for Forpligtelsen til at deltage i militære og økonomiske Sanktioner og til at lade militære Styrker, som deltager i en Fællesaktion for Folkenes Forbund, passere gennem sit Territorium. Det er sandt, at Ordlyden af Fortolkningen af Pagtens Art. 16 — givet i det berømte Annex F —, ikke paa nogen Maade støtter de tyske Statsmænds Udtalelser. Ikke desto mindre var disse dog yderst kategoriske. Hvilken Slutning bør man drage deraf?

Forvirringen øges yderligere, naar man erindrer Briands Interview til »Petit Parisien« den 26. Februar 1926 og von Schubert's til »Excelsior« den 8. Marts 1926. Briand forsvarede den Opfattelse, at Frankrig, om nødvendigt, havde Ret til at lade sine Tropper passere gennem Tyskland for at skaffe sine Garanti-Traktater med Polen og Czekoslovakiet respekterede, hvilket

ikke blev bestridt af von Schubert. I Moscov fremkaldte dette stor Uro. Izvestia talte om »Locarnos hemmelige Baggrund« og anklagede Tyskland for i Locarno at have indladt sig paa en Politik, som aabenlyst var rettet mod Sovjet. I en Tale i Rigsdagen udtrykte Stresemann sin Forbavselse over at se nogle russiske Blade pludselig rejse Spørgsmaalet om Passageretten. Uden at omtale von Schuberts Interview sagde han, at der intet nyt var angaaende dette Spørgsmaal, og han henholdt sig fuldstændigt til sine Erklæringer af November 1925. Altsaa efter Stresemanns Mening ingen Passageret, efter Briands Opfattelse en ubestridelig Ret til Passage. Paa den store Sovjet-Kongres i Moscov i April 1927 erklærede Rykoff, idet han hentydede til det nys afsluttede Intermezzo, at han betragtede von Schuberts Interview som blottet for Grundlag, og at han stolede paa den tyske Fortolkning af Art. 16, saaledes som den var fremsat af Stresemann. Denne tysk-fransk-russiske Discussion peger paa Spørgsmaal af største Betydning for Østersøstaterne, — først og fremmest for Danmark. Det er en Selvfølge, at et Forbud mod eller Umuligheden af en Passage gennem tysk Territorium uundgaaeligt maa fremhæve alle de Interesser, der knytter sig til den frie Adgang til Østersøen gennem de danske Stræder.

Efter Overenskomsterne i Locarno er Østersøpolitiken traadt ind i en ny Fase. Da Østersøens Lukning har vist sig umulig, har Rusland søgt andre Midler for at skabe en for dets Interesser gunstig Situation. I den Hensigt har det skabt et System af Neutralitets- og Ikke-Angrebs-Traktater i Forbindelse med en Handelspolitik, som stræber efter at gøre de Lande, med hvilke saadanne Traktater afsluttes, politisk og økonomisk afhængige af Rusland. For Tchitcherin betyder Locarno den

britiske Øpolitiks afgørende Sejr over den kontinentale Politik. England, som er Garant for »status quo« ved Rhinen, er blevet Europas Voldgiftsdommer. Fra første Færd har Tchitcherin søgt at skabe en orientalsk Kombination i Europa og Asien som Modvægt mod, hvad han kalder »den continentale Blok« under Englands Ledelse. Det første Resultat af hans Anstrengelser var Neutralitets-Traktaten med Tyrkiet den 17. December 1925, som sluttedes paa et Tidspunkt, da Mossul-Konflikten med dens for England betydelige politiske, økonomiske og militære Interesser var paa Højdepunktet. Derefter fulgte tilsvarende Traktater med Afghanistan og Persien — to Lande, som spiller en stor Rolle i den engelske Politik.

Det er denne politiske Udvikling, som belyser Underhandlingerne mellem Rusland, Finland, de tre Randstater og Polen i 1925—27. I Marts 1926 henvendte Tchitcherin sig til de nævnte Stater med separat Tilbud om Neutralitets- og Ikke-Angrebs-Traktater. Men denne Splittelsesmanøvre strandede. Finland, Estland og Letland enedes om at give et fælles Svar, gaaende ud paa, at de kun vilde afslutte en Kollektivoverenskomst. Kun Lithauen erklærede sig villig til at forhandle om en separat Overenskomst, og med dette Land blev den første russisk-baltiske Traktat af denne Art sluttet. Hvad angaar Finland, Estland og Polen, har nye russiske Forsøg ikke ført til noget Resultat.

I den russisk-lithauiske Traktat af 28. Sept. 1926 forpligter de to kontraherende Parter sig til, i Tilfælde af et ikke provokeret Angreb af en tredie Magt, at nægte Angriberen al Støtte og til ikke at slutte sig til nogen politisk, økonomisk og finansiel Koalition mod den anden Part. Ganske vist har Lithauen i de Noter, der udvekslede ved Traktatens Undertegnelse, taget det Forbehold, at Traktatens Bestemmelser ikke paa nogen Maade berører Lithauens Stilling som Medlem af Folkenes

Forbund. Men selve Ordlyden af Traktaten synes ikke forenelig med de i Pagtens Art. 16 indeholdte Forpligtelser. I hvert Fald er det Moscov-Regeringens Hensigt, med Traktater af denne Art at paralysere Virkningen af Folkeforbundspagtens Bestemmelser for det Tilfælde, at Rusland skulde blive indviklet i en Konflikt. Iøvrigt skal det bemærkes, at Sovjetregeringen i Pagten af 1926 implicite har godkendt det lithauiske Krav paa Vilna, hvilket er i absolut Modstrid med Fredstraktaten i Riga af 13. Marts 1921 mellem Rusland og Polen. Naturligvis protesterede Polen hæftigt mod Moscovs nye Politik, og i al Almindelighed kan det siges, at den russisk-lithauiske Traktat har fremkaldt visse Bekymringer og en Følelse af Ubehag i de øvrige baltiske Stater. Man opfattede den nye Traktat som Ruslands tunge Haand paa et af de baltiske Lande, hvilket kunde faa farlige Følger for de andre Stater.

Dette Indtryk kunde kun forstærkes ved Udviklingen af de økonomiske og politiske Forhold mellem Rusland og Letland i Løbet af Aaret 1927. I Slutningen af 1926 kom en stærkt socialistisk Regering til Magten i Riga, hvilket aabnede Rusland Mulighed for overfor Letland at følge samme Politik, som var lykkedes overfor Lithauen, og saaledes tilføje den baltiske Unionspolitik et føleligt Slag. I Marts 1927 parapherede Letlands Udenrigsminister, Cielens, de to første Artikler i et Forslag til Neutralitets- og Ikke-Angrebs-Traktat af følgende Indhold:

§ 1. De to kontraherende Parter forpligter sig gensidig til ikke at foretage fjendtlige Handlinger overfor hinanden.

Hvis den ene af de to kontraherende Parter, trods sin fredelige Holdning, angribes af en tredie Magt, eller en Gruppe af Tredie-Magter, forpligter den anden kontraherende Part sig til at bevare Neutraliteten under hele Konfliktens Varighed.

§ 2. Saafremt der som Følge af en Konflikt, som omhandlet i § 1, eller naar en af de to kontraherende Parter ikke inddrages i den væbnede Kamp, og der blandt Tredie-Magterne skulde blive tilvejebragt en politisk Overenskomst mod den ene af de to kontraherende Parters politiske Uafhængighed eller territoriale Integritet, eller der skulde blive dannet en Koalition med det Formaal økonomisk eller finansielt at boykotte den ene af de to kontraherende Parter, forpligter den anden Part sig til ikke at deltage i nævnte Overenskomst eller Koalition.

Cielens havde parapheret disse to Artikler uden at underrette den allierede Regering i Reval, hvilket foraarsagede stærk Bevægelse og fremkaldte stormende Debatter. Imidlertid blev Sovjet-Ministeren i Riga, Aralov, kaldt tilbage; Forhandlingerne udsattes og er ikke senere blevet genoptagne. Men skønt dette blev en forbigaaende Episode, belyser den dog tydeligt Tendensen i russisk Politik. Ved Hjælp af Forslagets Art. I vilde man, i Tilfælde af Konflikt med en tredie Magt (f. Eks. England) eller en Gruppe af Tredie-Magter (f. Eks. Folkenes Forbund) sikre sig Letlands og dets vigtigste Havnes Neutralitet og søge at paralysere Iværksættelsen af militære, økonomiske og finansielle Sanktioner i Henhold til Pagtens Art. 16. Det er altsaa, med andre Midler, en direkte Fortsættelse af den Politik, som stræber at lukke eller neutralisere Østersøen, derved at der gennem et saadant Traktatsystem lægges »neutrale« Zoner mellem Rusland og dets mægtigste Modstander, England.

I økonomisk Henseende har den nye russisk-lettiske Politik kunnet notere et virkeligt Resultat. Det er den Handelstraktat, som afsluttedes den 2. Juni 1927 og efter stærkt bevægede Debatter vedtoges af den lettiske Sejm med en meget ringe Majoritet den 26. Oktober 1927.

Det vilde føre for vidt og sprænge Rammerne for

denne Afhandling at foretage en detailleret Undersøgelse af de økonomiske, commercielle og sociale Forhold i Letland, der danner Grundlaget for denne Traktat. I al Almindelighed er det tilstrækkeligt at bemærke, at Traktaten for Letland er et Middel til at bøde paa de Vanskeligheder, som er opstaaet ved dette Lands Udskillelse af den russiske Toldunion, og som giver sig Udtryk i de overordentligt lave Tal for den russisk-lettiske Samhandel. Fra russisk Side stræbes der efter at skabe en Ordning, som gør Letland afhængig af Rusland — først økonomisk og derefter politisk. De to Bestræbelser som udgaar fra helt forskellige Synspunkter, mødes i den Hovedbestemmelse, at Rusland forpligter sig til i 5 Aar at købe for 15 Millioner Guld-Rubler (40 Mill. Lats) aarlig fra Letland. Over 14 Mill. Rubler falder paa Indkøb af Industrivarer. Efter Cielens og Traktattilhængernes, især Socialisternes, Opfattelse skulde disse russiske Bestillinger lette den stærkt attraaede Industrialisering, medens Modstanderne frygtede for, at forskellige af Traktatens Bestemmelser, navnlig de omtalte Bestillinger, vilde føre Landet i økonomisk og senere politisk Afhængighed af Rusland. For Landbrugets Vedkommende var de mange Toldnedsættelser paa russiske Landbrugsprodukter ufordelagtige, hvilket kun kunde styrke det store Agrar-Partis Modstand mod Traktaten. Forøvrigt blev den socialistiske Regering styrtet i December 1927, og Juraczevski's moderate Kabinet har paany orienteret sin Politik mod den lettisk-estniske Union, medens man dog stadig opretholder Traktaten. Regeringen Celmins, som den 1. December 1928 afløste Juraczevski, har fulgt samme Linier. Der føres for Øjeblikket vigtige Forhandlinger om Gennemførelsen af den lettisk-estniske Toldunion, som fastsattes i Traktaten af 5. Februar 1927.

Saaledes er i store Linier den øjeblikkelige Situation omkring Østersøen. Et flimrende Billede, der skifter i Farve, som Skyerne paa en Efteraarshimmel. Det er en

Tilstand fuld af Usikkerhed og Ustabilitet. Ganske vist har de nye Stater udrettet et betydeligt Arbejde paa at konsolidere sig i de 10 Aar, som er forløbet siden deres Tilblivelse, og de kan ogsaa opvise særdeles smukke Fremskridt. Men Østersøen har altid været Genstand for de store Kyststaters Attraa. Er det anderledes idag? Den bolchevikiske Gaade rækker over hele Østersøen. Kan man vente en virkelig rolig, fremadskridende Udvikling i Nordens Middelhav? Eller skal man stadig frygte, at de Skyer, som af og til formørker Himmelen, vil slippe et nyt Uvejr løs?

Dette Spørgsmaal melder sig for alle, som med Opmærksomhed følger Udviklingen af Østersøpolitiken.

Anmeldelse af Bøger indgaaet i Marinens Bibliotek November og December 1929.

Af Kaptajnløjtnant Hempel-Jørgensen.

Willy Becker: Fürst Bülow und England 1897—1909, 410 Sider, Greifswald 1929.

Atter og atter møder man i den tyske Efterkrigslitteratur Forsøgene paa at efterforske og klarlægge de Grunde, der i Aarene før Verdenskrigen bragte Tyskland ud i den skæbnesvangre, isolerede Stilling, som skulde medføre den for Landet saa katastrofale Udgang af Verdenskrigen.

Denne Bog søger at give et nøgternt Billede af den tyske Udenrigspolitik under den Bülow'ske Æra og beskæftiger sig særligt med Forholdet til England, idet Stoffet grupperer sig i følgende 3 Hovedafsnit:

1. Tysklands Politik i den nære Orient, særlig vedrørende Bagdadbanespørgsmaalet.
2. De forskellige mislykkede Forsøg paa Tilnærmelser og Forbundsplaner mellem England og Tyskland.
3. Tysklands Flaadepolitik.

For maritimt interesserede er det selvfølgelig dette sidste Afsnit, der frembyder mest Interesse; men iøvrigt har det været vanskeligt for Forfatteren at holde de 3 Afsnit skarpt adskilte, da det ene naturnødvendigt griber ind i det andet.

Mest bemærkelsesværdigt i Bogen er den udmærket fremstillede og dokumenterede Beskrivelse af den Kamp, som Admiral Tirpitz førte for Skabelsen af den tyske Flaade trods stærk Modstand mange Steder fra.

Fürst Bülow, der i Begyndelsen med Begejstring gik

ind for Flaadeplanerne, blev efterhaanden betænkelig ved Udviklingen, særlig paa Grund af den kraftige Maade, hvorpaa man i England reagerede mod de tyske Flaadeplaner — og det ikke mindst, efter at England under Admiral Fishers maalbevidste Ledelse var begyndt at koncentrere den kraftigste Del af den engelske Flaade i hjemlige Farvande, samtidig med den stadige og, i Forhold til Tyskland, større Forøgelse af Flaaden — saavel i Antal som i Enhedernes Kampkraft (Dreadnoughttypen).

Men stillet overfor dels Admiral Tirpitz's sejge og stædige Fastholden ved sin een Gang planlagte Flaadepolitik, dels — og ikke mindst — overfor Kejserens personlige Træden i Brechen for Tirpitz, saa Bülow sig Gang paa Gang nødsaget til at gaa ind for den nævnte Flaadepolitik, og det imod sin egen inderste Opfattelse af det i Længden haabløse i paa denne Maade at konkurrere med England. At det ikke har manglet Tyskland paa Advarsler fra engelsk Side, fremgaar med stor Tydelighed af Bogen; men intet af dette gjorde nogensomhelst Virkning, hverken paa Kejseren eller Admiral Tirpitz.

Det er iøvrigt ikke uinteressant at sammenholde denne Bog med den ligeledes nylig udkomne og nedenfor anmeldte Bog om Lord Fisher, da de paa mange Punkter supplerer hinanden paa en udmærket Maade og belyser de samme Problemer, set fra hver sin Side af Nordsøen.

Alt i alt fremgaar det til Evidens af Bogens Fremstilling, at selv om den Bülowske Periode tilsyneladende skabte et Tyskland i Verdensformat, undergravede den dog i det stille ved en uklogt ført Flaade- og Udenrigspolitik Landets Stilling, idet den derved lidt efter lidt tvang England ind paa Ententepolitiken og følgelig dermed bragte Tyskland ud i en »Isolation«, som ingen nogensinde har vovet at betegne som »splendid«.

R. H. Bacon: The Life of Lord Fisher of Kilverstone, 2 Bind, 640 Sider, London 1929.

Intet andet Menneske har i de sidste Menneskealdre betydet saa meget for den engelske Marine — og faa Mennesker har der i den Grad staaet Strid om — som Lord Fisher; det er følgelig med stor Interesse, at man fordyber sig i det foreliggende digre Værk, der paa en grundig og alsidig Maade er udarbejdet af Admiral Bacon.

Allerede i sine yngre Aar gjorde Fisher sig paa en fremragende Maade gældende paa de forskellige Poster, hvorpaa han blev sat; men det er dog først, da han forlader den aktive Tjeneste og faar Fodfæste indenfor Admiralitetet ved dette Aarhundredes Begyndelse, at hans Virksomhed som Reorganisator af den engelske Flaade i stor Stil kan begynde.

Det er omtrent paa samme Tid, at Tysklands rivaliserende Flaadepolitik begynder, og man finder saaledes paa hver sin Side af Nordsøen en fremragende Admiral — begge trænede i det praktiske Livs Skole, begge i intim Tilknytning til de respektive Statsoverhoveder og begge lige udsatte for megen Kritik og Intrigespil — som Leder af denne gigantiske Rivalisering.

Lord Fishers mest bemærkelsesværdige Egenskab turde vel siges at være hans forunderlige profetiske Fremsyn. Han var i Besiddelse af en enestaaende Flair for, hvad Fremtiden bar i sit Skød, og drog skaanselsløst Konsekvenserne heraf.

Næppe var han kommet til Magten, før han rensede kraftigt ud blandt Personellet, og en Mængde højerestaaende Officerer maatte gaa paa »half-pay«. Samtidig hermed udrangeredes en Masse forældede Krigsfartøjer, der — som han udtrykte sig — var for svagt armerede til at kunne slaas og for langsomtgaaende til at unddrage sig Kamp.

Dreadnought-Typen skabtes derpaa paa hans Bud; Vandrørskedlens, Turbinens og Oliefyringens Indførelse,

Reserveskibsmateriellets permanente Bemanding, Flaadens kraftige Koncentration i Nordsøen — stik imod al tidligere engelsk Tradition — Skabelsen af en ny stor og hurtiggaaende Kampkrydsertype, Indførelse af Skydning paa op til tre Gange saa lang Afstand, som tidligere kendt — alt skyldtes Fishers Fremsyn i disse Aar.

Som et andet og slaaende Eksempel paa hans Fremsyn kan nævnes, at han mange Aar før Verdenskrigen havde forudsagt dennes Udbrud til Oktober 1914, altsaa kun 2 Maaneder galt. Følgelig havde han ligesaa mange Aar i Forvejen nøje overvejet, hvem der burde staa som Chef for »the grand fleet« i dette skæbnesvangre Aar, og hans Bestemmelse faldt paa den daværende Captain Jellicoe, som han derfor sørgede for Aar i Forvejen gennem passende Udkommandoer at dygtiggøre netop til denne Post, som han da ogsaa kom til at indtage.

Som enhver virkelig stor Personlighed og Reformator, der kun ser paa Sagen for selve Sagens Skyld uden iøvrigt at tage personlige Hensyn, skabte han sig en Mængde Fjender og Misundere, baade blandt Kolleger i Marinen og blandt Politikerne, hvis Bestræbelser for gennem Intriger af forskellig Art at komme ham til Livs i Bogen belyses paa mange pudsige Maader. Særlig bliver den Lord Beresford'ske Aktion imod ham indgaaende behandlet.

I Aaret 1909 træder Lord Fisher ved sit fyldte 69. Aar tilbage som 1. Sea-Lord. Men endnu engang og under selve Krigen bliver Fisher den 30. Oktober 1914 kaldt tilbage til Stillingen som 1. Sea-Lord i en Alder af 73 Aar, hvilket turde være det bedste Bevis paa den Tillid, som den engelske Nation som Helhed stadig nærede til »old Jacky«. Fuld af Energi og med store Forhaabninger kastede Fisher sig atter ind i Arbejdet, og han kunde omtrent omgaaende notere sig en stor Succes gennem Tilintetgørelsen af Admiral Spees Eskadre ved Falklandsøerne. Ene og alene Fisher skyldtes nemlig

den omgaaende og hurtige Udsendelse af Slagkrydserne, idet alle andre havde været imod denne forcerede Udsendelse — selv Admiral Jellicoe.

Med sit sædvanlige Fremsyn var Lord Fisher straks paa det rene med, at Krigen vilde trække i Langdrag, og at man derfor maatte handle paa langt Sigt. Allerede den 3. November, altsaa 4 Dage efter sin Tiltræden, kunde han derfor fremlægge et Byggeprogram paa ikke mindre end 612 Enheder.

Hovedparten af disse Skibe skulde anvendes til Udførelsen af Fishers Kongstanke: Flaadeaktionen mod Tyskland gennem de danske Gennemsejlingsfarvande og Østersøen med Landsættelse af russiske Hærstyrker paa Pommerns Kyst — kun 90 miles fra Berlin.

Det kom imidlertid som bekendt til at gaa helt anderledes; den for de allierede saa ulyksalige Dardanelleraktion blev meget mod Fishers gode Vilje sat ind, og alt andet maatte vige paa Grund heraf.

Striden mellem Churchill og Fisher, hvis Hovedaarsag netop skyldtes dette Spørgsmaal, belyses meget indgaaende; det endte med, at Fisher i Bitterhed trak sig tilbage fra sin Stilling efter kun et halvt Aars Virksomhed, og fra dette Øjeblik bliver der forholdsvis Stilhed om Fishers Navn.

Admiral Bacons Bog ribber op i mange af de gamle — snart glemte — Stridigheder, der stod om Lord Fisher, og den maa som Helhed siges at udgøre et velskrevet Defensorat for Fishers hele Gøren og Virken. Bogen er spækket med Citater og Breve, der er meget karakteristiske for Fisher, som i disse — ofte uden anden Forsigtighedsregel end en Anmodning om efter endt Læsning at brænde Brevet, hvilket altsaa i mange Tilfælde ikke er blevet gjort — taler forbavsende djærvt og frit fra Leveren.

Mange har paastaaet, at Fisher var en forfængelig Mand; i Grunden faar man ikke dette Indtryk af Bogen

om ham; han tjente sit Land og sin Marine uden i og for sig at skyde Personen i Forgrunden mere, end hvad der var strengt nødvendigt. Karakteristisk i saa Henseende er ogsaa den korte Besked, han forseglede i en Konvolut lige før den første af de tre Operationer, som dog ikke formaaede at redde hans Liv, nemlig:

»No mourning, no flowers, and the nearest cemetry«.

Bogen danner iøvrigt et værdifuldt og uundværligt Supplement til Fishers egne Bøger: »Memories« og »Records« saavel som til Churchills: »The World Crisis«, saa enhver, der har læst disse Bøger, vil have en særlig Interesse i ogsaa at gøre sig bekendt med Admiral Bacons her foreliggende Værk.

Douglas Fairbairn: The narrative of a naval nobody 1907—1924, 333 Sider, London 1929.

Enhver Søofficer vil have Fornøjelse af at stifte nærmere Bekendtskab med denne Bog, hvori Forfatteren — en ung engelsk Søofficer — paa en bramfri og fornøjelig Maade fortæller løst og fast om sine Oplevelser i Marinen lige fra den Dag, han som purung Kadet i Slutningen af Aaret 1907 bliver ekviperet hos »Gieves«, til han i Aaret 1924 som Lieutenant-Commander ser sig nødsaget til at forlade sin elskede Marine paa Grund af Invaliditet.

Man følger Forfatteren gennem Kadetaarene i Osborne og Dartmouth med tilsluttende Kadettogter lige til Verdenskrigens Udbrud. Han udnævnes nu til Officer og forretter derefter Tjeneste i forskellige Jagere og Krydsere, dels i Nordsøen, dels i Middelhavets østlige Del. Han opnaar ikke at komme til at deltage i direkte Aktioner mod fjendtlige Styrker, den hele Tid gaar med Patrulje- og Eskorteringstjeneste, og kun ved enkelte Lejligheder — naar en fjendtlig Flyver eller Zeppeliner bliver for næsvis — faar han Lejlighed til at sende Fjenden en lille Hilsen, dog uden Resultater.

To Gange træder Krigens Alvor rigtig ind paa Livet af ham, den ene Gang da Jageren »Staunch«, i hvilken han gør Tjeneste, ankerliggende bliver torpederet af en tysk Undervandsbaad udfor Palæstinas Kyst; den anden Gang, da Krydseren »Centaur« trods udsatte Paravanes bliver minesprængt i Nordsøen. Som bekendt lykkedes det med en Del Besvær at bjærge Krydseren i Havn og faa den repareret. Efter Krigen deltager han bl. a. i flere af den engelske Marines Repræsentationstogter i Østersøen med Besøg i København og de andre skandinaviske Hovedstæder.

Forfatteren beskriver udelukkende sine egne personlige Oplevelser og Indtryk, uden iøvrigt at gaa dybere ind paa eller at kommentere Krigsbegivenhederne — herfor vel ogsaa Bogens beskedne Titel — hvorfor man heller ikke skal vente at finde Ting af særlig taktisk eller strategisk Interesse. Naar Bogen alligevel kan anbefales, er det fordi den bringer et udmærket og sikkert typisk Billede af en almindelig engelsk Søofficers »Leben und Treiben« saavel i Krig som i Fred, og enhver Søofficer — ogsaa i vor Marine — vil antagelig nikke genkendende til en Mængde af de Oplevelser, Ærgrelser og Glæder, som Forfatteren omtaler, og som paa en morsom Maade viser, hvor forholdsvis ens en Søofficer reagerer overfor Marinelivets Tilskikkelser, og det, hvadenten han tilhører en større eller en mindre Marine.

Charles Bugnet: Marechal Foch. En Bog om Karakterens Opdragelse. 254 Sider, Kjøbenhavn 1929.

I en fortrinlig Oversættelse af Anders W. Holm foreligger nu paa Dansk Commandant Bugnet's Bog om Marechal Foch.

Bugnet var efter Krigen gennem flere Aar knyttet til Foch som dennes Ordonnansofficer og giver paa Basis af det herigennem opnaaede nøje Kendskab til

ham en udmærket Skildring af de Egenskaber, Karaktertræk og Anskuelser, som efter Forfatterens Opfattelse har ført Foch frem til den fremragende Position, han kom til at indtage.

Bogen, der i høj Grad bygger paa Fochs egne Udtalelser, udgør saaledes paa en Maade en hel psykologisk Studie.

Den anbefales til Læsning, da den er af ikke ringe militærpædagogisk Interesse, og den viser, hvor langt en Personlighed ved en kraftig og ensidig, gennem hele Livet ført, Viljekoncentration kan naa, uden iøvrigt tilsyneladende at være i Besiddelse af overvældende blændende Aandsevner.

Gunnar Unger: Sjömaktens Indflytande på Sveriges Historia. Bind III. 351 Sider, Stockholm 1929.

Bogen udgør det 3. og afsluttende Bind af det af den svenske Marinlitteraturförening udgivne Værk, hvis to første Bind — omhandlende Tiden til Aar 1700 — blev udarbejdet af den kendte, nu afdøde svenske Søkrigsforfatter Arnold Munthe. Det foreliggende Bind behandler Perioden op til vore Dage.

Det er med stor Interesse, at man følger Forfatterens Fremstilling af den svenske Søkrigshistorie, der jo paa saa mange Punkter er sammenfaldende med vor egen, idet Danmark og Sverrig i de forløbne Aarhundreder jo snart — desværre oftest — mødtes som Modstandere og snart som Venner. Fremstillingen er klar og logisk; uden Fortabelse i Detaljer trækker den Hovedlinierne tydeligt op, og selv om der hist og her ret naturligt fremføres Synspunkter, som man fra dansk Side vel ikke helt kan dele — særlig i Perioder, hvor de to Lande stod som Modstandere overfor hinanden — kan man kun erkende, at Forfatteren har gjort sig megen Umage for at drage Ret og Skel lige paa en fuldtud loyal Maade.

Men ogsaa de Sider af Sverrigs Historie og Udvikling, der ikke direkte berører Forholdet til Danmark, vil man have megen Interesse af at følge, saaledes hele Forholdet til Rusland og Finland (Ålandsøerne), Unionstiden med Norge og Unionskrisen 1905. Bogen slutter med en Omtale af Tidsperioden 1905—27, i hvilken selvfølgelig Neutralitets- og Bevogtningstjenesten under Verdenskrigen spiller den væsentligste Rolle.

Man faar iøvrigt gennem Læsningen af Bogen et udmærket Indtryk af den nære Forbindelse, der ogsaa for Skandinaviens Vedkommende har hersket mellem Udenrigspolitik og Flaadepolitik gennem Tiderne, og hvilken Betydning et maritimt Beredskab har baade under Krig og Fred, samt under urolige udenrigspolitiske Forhold.

Det er med en let Følelse af Misundelse, at man efter endt Læsning lægger Bogen fra sig, idet man meget ønsker, at et lignende Værk maatte kunne udarbejdes her i Danmark; ikke mindst i en Tid, som den nærværende, kan alt tiltrænges, der bidrager til en virkelig positiv Oplysning om, hvad et maritimt Beredskab betyder — ogsaa for os danske.

Nekrolog.

Kaptain **Theodor Emil Messerschmidt** er født i København den 24. Februar 1859 og Søn af Oberst Wilhelm Ferdinand M. og Hustru Albina f. Stoltze.

Han blev optaget som Kadet paa Søofficersskolen i 1876 og afgik fra denne som Sekondløjtnant den 26. August 1880. Den 14. September 1882 forfremmedes han til Premierløjtnant. Fra 1882 til 84 gennemgik han Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleriafdelingen. Fra 1885 til 92 var han Lærer i Skibsbygning og Maskinlære paa Søofficersskolen. Som Løjtnant var han hvert Aar udkommanderet paa Togt med forskellige af Flaadens Skibe. Blandt disse Udkommandoer skal nævnes, at han i 1898 var Næstkommanderende i Korvetten *Dagmar* som Kadetskib. Den 2. Januar 1899 forfremmedes han til Kaptain og blev samtidig ansat som Undertøjmester ved Artillerikorpset, i hvilken Tjeneste han blev i de følgende 6 Aar. I 1900 og 1901 var han Chef for Skonnerten *Absalon* paa Skydeskole, og 28. Januar 1903 blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. I 1903, ved Officersskolens Oprettelse, blev han ansat som Lærer i praktisk Artillerie og fortsatte denne Lærervirksomhed til 1906. Fra 1906 til 09 var han Chef for Artillerikorpset. 1905 til 06 var han Chef for Inspektionsskibet *Beskytteren*, som Stationsskib paa Færøerne. Under denne Tjeneste fik han Lejlighed til under vanskelige Forhold at bjærge en stor Damper, der med Maskinskade var i Færd med at drive ind paa Færøernes Klippekyst, og slæbte denne Damper til Thorshavn. I 1906 var Kaptain M. Næstkommanderende paa Panserskibet *Herluf Trolle* først paa selvstændigt Togt, derefter i den til Trondhjem bestemte Flaadedeling i Anledning af det norske Kongepars Kroning og

endelig i Eskadre. I 1907 var han Chef for Krydseren *Geiser*, der eskorterede Dampskibet *Birma* med Kong Frederik VIII til Island, og derefter i Eskadre. Den 14. Januar 1909 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og 30. April s. A. tog han sin Afsked fra Søofficerskorpset og udnævntes samtidig til Lodsinspektør i Dragør. Den 1. Maj 1911 forflyttedes han til København, idet han blev udnævnt til Lodsinspektør (fra 1. Juli 1912 Lodskaptain) ved Københavns Lodseri, fra hvilken Stilling han blev afskediget ved Udgangen af Marts 1929 paa Grund af Alder.

Kaptain Messerschmidt var i Besiddelse af grundige Kundskaber og var en ualmindelig retsindig, pligtopfyldende og paalidelig Officer, og al hans Virksomhed baade i Søværnet og Lodsvæsenet har været præget heraf. For Marinen fik han sin store Betydning ved, at han som Undertøjmester og Chef for Artillerikorpset har lagt Grunden til den rationelle Kanonskytteuddannelse, som vi nu har.

Han var gift med Marie Petra f. Nissen.

Kort efter sin Afgang fra Lodsvæsenet blev han syg og efter nogle Maaneders strengt Sygeleje afgik han ved Døden den 24. December 1929 i København.

T. J.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

Argentina.

Den argentinske Marine fortsætter sit Rekonstruktionsprogram af 1926 til en samlet Udgift paa 75 Mill. Pesas.

3 Nye Torpedojagere paa 1 800 ts. har højst Kommando nemlig: »*Mendoza*« »*Tucuman*« og »*Rioja.*«

To Krydsere, »*Vintecinco-de-Mayo*« og »*Almirante Brown*«, som for den argentinske Marine bliver bygget i Italien, er sat i Vandet. Krydserne er paa 6 800 ts., armeret med 6×19 cm Kanoner i tre Taarne, samt 12×10,2 cm A. L. K. Endvidere forsynes Krydserne med 6×53,3 Torpedoudskydningsrør. Maskinkraft 75 000 HK. Fart 32 Knob.

Foruden disse to Krydsere bygges ligeledes tre U-Baade i Italien, nemlig »*Santa Fe*«, »*Santiago-del-Estero*« og »*Salta*«.

Naval Cronicle.

Chile.

Slagskibet »*Almirante Latorre*« — forh. engelsk Slagskib »*Canada*« — ombygges for Tiden i Devonport. »*Canada*« byggedes i 1913 hos Armstrong og er paa 28 600 ts.

England.

Modtagelsesprøverne paa den nye Jager »*Acasta*« vil formentlig paabegyndes d. 16. Januar. Jageren er det første Skib af A-Klassen, og er større, hurtigere og bedre armeret end W-Klassen.

Dpl. 1 330 ts., Lgd. 104 m. Arm. 4×10,7 cm Kanoner, 34 000 HK. Fart 35 Knob.

De øvrige 8 Baade af A-Klassen vil blive færdige inden August 1930.

The Times d. $^{23}/_{12}$ 1929.

Admiralitetet har givet Ordre til, at U-Baadene L 4 og L 5 afgaar fra 4. U-Baads Flotille for at gennemgaa en større Reparation i Chatham med forestaaende Salg for Øje. Baadene skal erstattes af to Baade af O-Klassen. L 4, L 5 — 1917/18. Depl. 815/1090. Fart 17,5/10,0 Kn. Arm. 1×10,2 cm. K. Torp. 4×53,3 cm.

Mar. Rundschau Nov.

Den tyske Minekrydser »*Brems*« er nu som det 29. Skib blevet hævet i Scapa Flow og slæbt til Lyness Pier for Ophugning.

Nav. & Mil. Rec. $^{4}/_{12}$ 1929.

Kystforsvaret.

Af Kaptajnløjtnant Westermann.

I Hefte Nr. 6 af »Dansk Artilleri-Tidsskrift« 1929, udgivet af Artilleriofficersforeningen, er aftrykt en Kronik af Forfatteren, Redaktør Axel Garde, som under ovennævnte Titel var offentliggjort i Venstrebladet »Fyens Tidende« den 24. September 1929.

Redaktør Garde kommer i den nævnte Artikel ind paa nogle Spørgsmaal af sømilitær Art, som man stadig møder dels i Pressen og dels ved Samtaler saavel med Landofficerer som med forsvarsinteresserede Civile, og da disse Spørgsmaal — hvad der er ganske naturligt — er vanskelige at klare for den, som ikke har haft med sømilitære Operationer at gøre i Praksis, skal jeg i det følgende søge at klarlægge og fra sømilitært Synspunkt belyse et Par af de vigtigste af disse Spørgsmaal.

Som Redaktør Garde ganske rigtigt bemærker, er disse Spørgsmaals Undersøgelse af fundamental Betydning for Klaring af, hvorledes et samlet dansk Forsvar bør opstilles, og skønt Redaktøren selv vover sig ud i saglige Overvejelser og Slutninger, som i ethvert Tilfælde i sømilitær Henseende er urigtige, betænker jeg mig ikke paa at imødegaa dem, da Redaktøren selv skriver, at han med sin Artikel kun ønsker at hidføre en sand og grundig Realitetsdrøftelse, hvor Spørgsmaal og Svar kan stilles med samme Ro og Saglighed.

Jeg skal derfor betragte Artiklen som et Spørgsmaal hvad det sømilitære angaar og her særligt tage de to vigtigste af de af Redaktøren berørte Spørgsmaal op til Besvarelse, nemlig:

1) Kan den danske Flaade undvære Artilleriskibe, eller kan disse eventuelt erstattes

med langtrækkende, motoriseret Skyts paa Land, og

II) Betydningen af Smaalandsfarvandene som Basis for Flaaden under en spændt Situation.

I ingen Flaade i Verden har man hidtil ment det muligt at undvære Artilleriskibe, og det vil ogsaa let kunne paavises, at Artilleriet i Almindelighed er mindst lige saa nødvendigt for en Flaade som for en Hær.

Spørgsmaalet er saa, om vore særegne Farvandsforhold, der giver Torpedobaads-, Undervandsbaads- og Mineforsvaret særlig stor Effektivitet, overflødiggør Artilleriskibene som Led i det samlede Søforsvar, og dette skal jeg nærmere belyse for at vise, at de ovennævnte Vaaben vel kan yde overordentlig meget netop i vore Farvande, men at deres Optræden i danske Farvande er absolut betinget af, at de overalt, hvor de kan tænkes at blive anvendt — og til enhver Tid — kan faa Støtte af Artilleri, der er en fjendtlig Flaades lette Styrker overlegent.

Kystforsvarsskibene, Orlogsskibene eller Artilleriskibene, hvad man nu vil kalde dem, er karakteriseret ved en stærk Armering og ved et stærkt Panser.

Det er den eneste Fartøjstype, som kan optage og heldigt gennemføre en Kamp med en Del af de Typer, som vi i Krig med fremmed Magt kan komme til at staa overfor, nemlig bl. a. Krydsere, Jagere og armerede Koffardifartøjer.

Det staar uimodsagt, at til at løse Flaadens Opgaver maa vi kunne udlægge og forsvare Minespærringer overalt, hvor det maa ansees paakrævet i danske Farvande, samt være i Stand til at sende vore lettere Styrker, Torpedobaade og Undervandsbaade, frem til Angreb paa fjendtlige Styrker, som maatte forsøge — med artilleri-

mæssig Overmagt — at landsætte Troppestyrker paa Sjælland, med andre Ord true Regeringens Handlefrihed og derefter Nationens Uafhængighed.

At ingen af disse Opgaver kan løses uden Støtte af Orlogsskibe, d. v. s. paa Søen transportabelt, svært Artilleri, er enhver indenfor Flaaden fuldstændig overbevist om — belært af Erfaringerne fra de aarlige Eskadreøvelser — og naar jeg derfor her søger at føre Beviset derfor, er det for at stoppe den Kritik af Flaadens Artilleriskibe, som, grundet paa de udenforstaaendes manglende sømilitære Forstaaelse og Indsigt, stadig vanskeliggør den af Redaktør Garde ønskede Realitetsdrøftelse.

For at naa hertil, anseer jeg det for nødvendigt at begynde med vore Artilleriskibes vigtigste Opgaver, belyst med Eksempler, for derefter at undersøge, om disse Opgaver ogsaa kan løses af motoriseret, langtrækkende Skyts paa Land.

Artilleriskibenes vigtigste Opgaver er:

1. at yde Støtte for U-baade, Torpedobaade, Mineskibe og Minestrygere,
2. at forsvare egne Minespærringer,
3. at hindre Udlægning af fjendtlige Minespærringer,
4. at sikre Forbindelsen mellem Landsdelene,
5. at optage Artillerikamp med fjendtlige Artilleriskibe og Beskydning af Transportflaader.

---

ad. 1. Støtte for U-baade, Torpedobaade, Mineskibe og Minestrygere kan igen deles i følgende Opgaver, bl. a.:

a) at føre U-baade frem til Dykkedybde,
b) at skaffe U-baade Hvile samt Tid og Ro til Opladning af Akkumulatorbatterier,
c) at føre Torpedobaade frem til Angreb eller eventuel Mineudlægning,

ad. d. Da vore Minefartøjer kun har en svag Artilleribestykning, er det nødvendigt at ledsage disse med Orlogsskibe, naar de skal føres frem til Udlægning af Minespærringer, selvvirkende eller Kabelminespærringer.

Det samme er Tilfældet, naar man vil føre Minestrygere frem til Strygning af et af Fjenden med Miner belagt Felt. Sidstnævnte Operation kan tænkes udført af Hensyn til at rense et Operationsfelt for vore egne U-baade, eller for at sikre en forestaaende Passage af nævnte Omraade.

ad. e. En Omplacering af danske Flaadestyrker, f. Eks. fra Sundet (København) til Store Bælt vil overhovedet ikke kunne foretages om Dagen uden Støtte af Orlogsskibe, saa snart Fjenden bare har anbragt et Par Krydsere eller Jagere Nord og Syd for København uden for Søbefæstningens Rækning.

Minemateriel vil altsaa ikke kunne føres til Store Bælt.

I denne Forbindelse er det lige værd at nævne, at vore U-baade, selv med den mest økonomiske Fart (3—4 Knob) ikke kan tilbagelægge Strækningen København—Store Bælt neddykkede.

ad. f. Da man ikke kan forvente nogen Observation fra Luftfartøjer om Natten, maa Torpedofartøjer skydes frem paa Patrouille for at sikre imod Overrumpling af en Transportflaade.

Da imidlertid vore Torpedofartøjers Fart er væsentlig under fremmede Torpedojageres, grundet paa deres mindre Tonnage, kan det være paakrævet under eventuel Forfølgelse, at Orlogsskibene rykker frem for at optage dem og yde dem den fornødne Artilleridækning.

Samtlige ovennævnte Opgaver kan altsaa løses af vore Artilleriskibe, naar Fjenden kun anvender lettere Styrker (Krydsere, Jagere m. m.) til Blokade eller Patrouille.

En Imødegaaelse fra fjendtig Side af disse Operationers Udførelse vil altsaa kræve, at Fjenden sætter sine største og dyreste Enheder — Kampskibene — ind, og disse vil ved en saadan Tjeneste være udsat for den største Risiko — værdige Maal for vore U-baade om Dagen og vore U-baade og Torpedobaade om Natten.

ad. 2. Forsvar af egne Minespærringer er en Nødvendighed for at opretholde disses Effektivitet, thi som bekendt er det en uhyre simpel Sag at stryge en ubeskyttet Minespærring.

Minespærringen maa, efter Forholdene, kunne udlægges et hvilket som helst Sted i de danske Farvande, og da der fra Land ikke kan raades over Artilleri, som Dag og Nat under alle Sigtbarhedsforhold kan forsvare disse, kan det kun gøres med Artilleriskibe, som overtager Bevogtningen ved selve Spærringen eller kan møde der paa ganske kort Varsel.

ad. 3. Vanskelighederne og Risikoen for en fjendtlig Flaade ved at udlægge og forsvare en Minespærring i danske Farvande er — grundet paa de lange Forbindelseslinier til egen Basis og danske U-baades Optræden — saa langt større end for egen Flaade i danske Farvande.

Det vil være nødvendigt at lade mineudlæggende Fartøjer eskortere af Kampskibe, saasnart Optræden af danske Orlogsskibe kan forventes, ligesom det vil være nødvendigt at bevogte Minespærringen med denne Skibstype, som

Saavel i Type A som i Type B kan Kærneløret, der kun har 8 mm Godstykkelse ved en Bundskrue bagtil udtages og skiftes i Marken paa ca. 10 Minutter med Kanonens egen Besætning plus 1 Mekaniker.

At klargøre Kanonerne til Skud vil tage 1—2 Timer.

Skudhastigheden for begge Typer er ca. 2 Skud pr. Minut.

Marschfart paa Landevej uden Broer 10—15 km. pr. Time.

Prisen pr. Kanon er ca. 515.000 Kr. uden Ammunition.

Der paaregnes en Ammunitionsbeholdning af 1000 Skud pr. Kanon.

Hvert Skud koster ca. 200 Kr.

---

1 Afdeling paa 4 Batterier à 3 Pjecer 15 cm. langtrækkende, motoriseret Skyts med Ammunition vil altsaa i Anskaffelse komme paa ca. 8,6 Mill. Kroner, bortset fra Ildledermateriel, Instrumenter, Projektører, Ammunitionsvogne, Afstandsmaalere, Beskyttelse mod Luftangreb, Underbringelse og Forplejning af Personel m. m.

Til Hærens Brug er allerede anskaffet en Del af de 12 Stk. 10,5 cm. langtrækkende, motoriserede Kanoner, som ved Materielbevillingen paa 30 Mill. Kroner i 1922 tiltænktes Hæren.

Disse Kanoners Rækning er ca. 20.000 m.

Det forannævnte 15 cm. Skyts vil saavel i Kaliber (Sprængvirkning) som Rækning være dette Skyts overlegent, saa jeg skal for Nemheds Skyld holde mig til det sværeste.

Til det langtrækkende Skyts er ikke tænkt anvendt Panserprojektiler, idet disse Projektilers panserbrydende

Evne allerede paa en Afstand af 7—8000 m. er mindre end Sprængvirkningen af en Brisantgranat.

For denne sidste kan man regne, at en Panserplade med en Tykkelse af det halve Kaliber kan modstaa Sprængvirkningen, d. v. s. at et Panser paa 75 mm. vil være uigennemtrængeligt for en 15 cm. Brisantgranat.

Da ethvert Kampskib har betydeligt sværere Panser og enhver nogenlunde moderne Krydser har et Sidepanser paa mindst 75—100 mm., vil det sige, at 15 cm. Skyts ikke vil være i Stand til under nogen Omstændighed at tilføje nogen af disse Skibstyper vital Skade, selv paa ringe Afstand, mens det 15 cm. Skyts, som er opstillet udækket, kan beskydes og ødelægges af disse.

Det 15 cm. langtrækkende Skyts vil altsaa kun kunne nedkæmpe ganske ubeskyttede Fartøjer, saasom Torpedofartøjer og armerede Koffardiskibe, og adskiller sig altsaa heri ikke fra det 10,5 cm. Skyts.

Forskellen i Rækning, nemlig for den 15 cm. Kanon 26000 m. og for den 10,5 cm. Kanon 20000 m. vil ikke kunne faa nævneværdig Betydning, da Skydning paa Afstande over 20000 m., med et saa lille Kaliber som det 15 cm.'s, byder overordentlig store Vanskeligheder i Observation af et Maal og særlig af Nedslag, samt medfører en saa stor Spredning, at Beskydning af de smaa Maal, hvorom der er Tale, ikke kan faa nogen praktisk Betydning.

Det skal for Anskueligheds Skyld blot anføres, at Spredningen for den 15 cm. Kanon allerede paa 20000 m. er ca. 500 m. i Længden og ca. 65 m. i Siden, saaledes at Træfningen, selvom Kanonen var matematisk rigtigt indstillet, kun vilde blive overordentlig ringe i et Torpedofartøj af 8—9 m. Bredde.

Endelig frembyder den hyppigt indskrænkede Sigt-

ad. 3. Saafremt det motoriserede Skyts ikke tilfældigt er klargjort netop der, hvor en fjendtlig Styrke vil udlægge en Minespærring — og dette er lidet sandsynligt — vil det ikke under nogen Omstændighed kunne forhindre dette.

Findes nævnte Artilleri nemlig stationeret et centralt Sted paa Sjælland for hurtigst muligt at kunne optræde saavel paa Sjællands Vest- som Østkyst, og det her faar Melding, f. Eks. fra Langelands Sydspids om, at fjendtlige Jagere er for nordgaaende, vil de ikke kunne være bragt ud til Kysten og klargjort til Skydning (3—5 Timer) før Minespærringen er udlagt og de fjendtlige Jagere allerede er langt ude i Østersøen igen.

ad. 4. Ved Sikring af Forbindelsen imellem Landsdelene maa i første Række tænkes paa Forbindelsen imellem Jylland og Sjælland over Fyn, d. v. s. Passagen over Store Bælt.

Denne Forbindelse kan ved Hjælp af det 15 cm. langtrækkende Skyts kun opretholdes i de ca. 18 % af Dagens Timer, hvor Sigtbarheden er tilstrækkelig stor, og kun saafremt det er ubeskyttede Fartøjer, der angriber den.

ad. 5. Overfor fjendtlige Artilleriskibe vil, som allerede nævnt, det 15 cm. langtrækkende Skyts være ganske magtesløst, men til Beskydning af en Transportflaade vil det være særdeles velegnet.

Her ligger afgjort dette Skyts store Betydning, men om det til Løsning af denne Opgave er 15 cm. eller 10,5 cm. Kaliber er, bortset fra det enkelte Skuds Sprængvirkning, af mindre Betydning, og uden at tage bestemt Standpunkt dertil, skulde jeg mene, at overfor saadanne Maal maatte hurtig Skydning være af afgørende Betydning, og

for Bekostningen ved 1 Stk. 15 cm. Kanon kan anskaffes 4 Stk. 10,5 cm. Kanoner.

Heri ligger maaske ogsaa Forklaringen paa, at den samlede landmilitære, ansvarlige Sagkundskab i Oplysninger til Folketingets Udvalg angaaende »Forslag til Lov om Rigets Forsvar« end ikke har antydet Ønskeligheden af Anskaffelse af 15 cm. langtrækkende Skyts, skønt denne Indberetning er dateret 18. Februar 1928.

Tanken om, at dette Skyts skulde kunne erstatte Flaadens Artilleriskibe, er altsaa opstaaet efter denne Dato, men som det formentlig fremgaar af ovenstaaende, synes intet at berettige til en saadan Anskuelse.

Jeg skal til Slut kort resumere de Mangler langtrækkende, motoriseret Skyts har i Sammenligning med Flaadens Artilleriskibe, hvor det gælder Løsning af ovennævnte Opgaver paa Søen:

1. Det er udelukket fra Observationer paa Søen om Natten og i usigtbart Vejr og kan følgelig i Størstedelen af Døgnet intet udrette.
2. Det har ingen panserbrydende Evne og kan følgelig ikke trænge blokerende Krydsere tilbage og derved føre lette danske Flaadestyrker, U-baade og Torpedobaade, frem til Observation og Angreb eller Minefartøjer til Mineudlægning.
3. Det kan derved ikke forhindre fjendtlige Artilleriskibes Bombardement af dansk Territorium, evt. af København.
4. Det tager 4—5 Timer før Skytset er klart til Skydning paa det ønskede Sted paa Sjælland, og det kan

ikke t
ene L
5. Det p
ning
6. Det k
at dæ
kan s

Den
Flaadens
motorisere
derfor de
samlede
Om
ønskeligt
Skyts, ma
Operation
ordnet Ro
Forhold,
overfor ul
Flaadens
tiger ikke
dette Skyt
Som
er dette

Den
de nævnt
med 4 St
samt Ant
dæk og
En
vore lett
ringer og

rækkende Skyts er saaledes beroende paa
else, hvilket Redaktøren af »Dansk Artil
ogsaa har antydet i en Fodnote.

Da der er Tale om Optræden eller Ind
Enheder overalt paa dansk Søterritorium,
at drage en Sammenligning med Artilleri
nødvendigt at have saadanne Afdelinger i
delene, og som tidligere nævnt ogsaa paa n
hvilket selvsagt vilde medføre enorme Bek

Jeg skal endelig fremdrage nogle enke
fra Redaktør Gardes Artikel, som formentlig
til Korrektion.

Redaktøren skriver saaledes bl. a. om
tilleriskibe: »Men deres Nytte synes tvivlso
let spærres inde og de er overmaade uds
dem er det værd at have Opmærksomhed
paa det motoriserede Skyts i Land. Det
baade militært og økonomisk iøjnefaldende.

At det motoriserede Skyts ikke har øk
navnlig ikke militære Fortrin skulde forme
af det foranstaaende, og jeg skal derfor kun
standen om, at de let kan spærres inde.

Jeg maa stille det Spørgsmaal: »Hva
skal spærre dem inde?« Kun overlegne f
tilleriskibe kan tvinge vore Artilleriskibe
Blokade af en Fjord eller en Vig, som Red
om, kan fjendtlige Artilleriskibe selvsagt ikk
længe vi har U-baade og Torpedobaade, thi
Tids Ophold paa Stedet vilde formentlig
tydende med, at de var sænkede med Torp

Spærret inde med Miner vilde heller
saafremt Minespærringen ikke var forsvaret
skibe, thi en uforsvaret Minespærring er
stryge, saaledes at der kan fremskaffes Pas

Endvidere skriver Redaktør Garde: »Kun støttet ved Artilleri fra Land kan Flaaden hindre krigsførende Magter i operativ Udnyttelse af Søterritoriet o. s. v.«

Hertil skal bemærkes, at Sikringsstyrken 1914—18 netop viste, at Flaaden alene kunde varetage Bevogtningen af Store Bælt, og som allerede nævnt foran, kan det transportable Artilleri, der kan opstilles paa Land, ikke øve nogen afgørende Indflydelse paa en krigsførende Magts Udnyttelse af Territoriet, grundet paa det ringe Kaliber i Sammenligning med Skibsskytset.

Naar Redaktøren endelig skriver, at »Flaadebetragtningen lægger Vægten paa Kystforsvarsskibene . . .« saa er dette heller ikke rigtigt, thi som foran forklaret gaar Flaadebetragtningen ud paa, at vore lette Styrker, U-baade, Torpedobaade og Miner har uberegnelige, men meget store Chancer under særlig Hensyntagen til vore specielle Farvandsforhold, men — intet af disse Vaaben kan i Samarbejdet undvære Artilleriskibe; uden disse sidste er et dansk Flaadeforsvar overhovedet intet værd.

Endelig skal jeg om dette Spørgsmaal nævne, at Flaadebetragtningen i Modsætning til Redaktør Gardes og de fleste af Hærens Officerers gaar ud paa, at Imødegaaelsen af et Forsøg paa Landgang paa Sjælland skal ske — ikke paa Kysten, ved Landsætningsstedet, — men ude paa Søen for fuldt at udnytte den store Overlegenhed, vi opnaar ved at optræde med et Materiel, der kan bygges med vore Farvandsforhold for Øje og anvendes overfor en stor og uhaandterlig, utrænet Transportflaade.

Vi naar derved desuden den Fordel, at dansk Landterritorium ikke bliver inddraget som Kampscene og udnytter i højere Grad den »splendid isolation«, som Sjælland, i endnu højere Grad end England, besidder overfor Invasionsforetagender.

---

saa mange Adgange til dette Farvand (6 foruden Guldborgsund). Herved udsættes Flaaden ikke for den Mulighed ved Overrumpling at blive lukket inde, hvilken Mulighed man ikke kan overse, saafremt Flaaden ved Fredsbrud laa i København eller et hvilket som helst andet Sted i danske Farvande.

Naar dertil kommer, at Adgangene til Smaalandsfarvandet er lette at spærre for indtrængende Flaadestyrker ved Hjælp af Miner, vil man kunne forstaa, at Flaaden her — samtidigt med at ligge klar til Optræden paa korteste Varsel — kan skaffe sig Sikkerhed imod Overrumpling.

Denne Sikkerhed forøges yderligere derved, at Smaalandsfarvandet ifølge § 5 i Kgl. Resolution af 19/1 1927 om »Bestemmelser for fremmede Krigsfartøjers Adgang til danske Farvande og Havne under Fredsforhold« er at betragte som lukket Farvand, d. v. s. at fremmede Magters Krigsfartøjer ikke maa, og ikke vil faa Tilladelse til at besejle dette Farvand.

Herved opnaas, at den danske Flaade — beliggende i Smaalandsfarvandet — straks kan gribe til Modforholdsregler, saasnart en fremmed Magts Krigsfartøj forcerer en af Adgangene og derved er sikret imod en Overrumpling inden der er erklæret Krig, saaledes som f. Eks. japanske Jagere foretog den imod den udenfor Port Arthur liggende russiske Flaade Natten mellem den 8. og 9. Februar 1904.

Naar Redaktør Garde derefter har noget at indvende imod at Smaalandsfarvandet er vanskeligt navigabelt, da synes det mig, at dette maa tale i Favør af dette Farvand som den danske Flaades Basis, idet det netop derved er yderligere vanskeliggjort selv for en overlegen Modstander at trænge derind.

Danske Styrker skulde formentlig med deres Kendskab til Farvandet fra Fredsøvelser med Sikkerhed kunne navigere, selvom Fyrbelysningen er slukket.

Er Krig først erklæret, maa det blive den kommanderende Admiral, der skal afgøre, om Flaaden skal forblive i Smaalandsfarvandet eller løbe ud, thi dette maa fra Time til Time overvejes under Hensyntagen til de foreliggende Forhold, som der selvsagt paa Forhaand ikke kan gives Regler for; men eet er givet, at fra intet Sted paa dansk Søterritorium vil man hurtigere og sikrere kunne optræde paa det sandsynligste Operationsomraade end netop fra Smaalandsfarvandet.

Den engelske Hvidbog om den fakultative Klausul.

Af Orlogskaptajn P. Ipsen.

„In other words, as between members of the league, there can be no neutral rights, because there can be no neutrals“.

Alene disse Ord, der er anført i den engelske Hvidbog, der offentliggjordes den 13. December 1929 af den engelske Regering, er tilstrækkelige til at vise, at dette Aktstykke er af allerstørste Interesse. Hvidbogens Titel er: »Memorandum on the signature by His Majesty's Government in the United Kingdom of the Optional Clause of the Statute of the Permanent Court of International Justice«.

Den officielle Anledning til Hvidbogens Fremkomst var, at den engelske Regering fandt Anledning til nærmere at motivere, hvorfor Regeringen i September 1929 ansaa det for ønskeligt at undertegne Haag Domstolens fakultative Bestemmelse, som forpligter til obligatorisk Voldgift i alle juridiske Spørgsmaal. De første Afsnit af Hvidbogen redegør for den fakultative Bestemmelses Tilblivelse og Formaal, og det oplyses blandt andet, at til Juli 1929 var den undertegnet og ratificeret af følgende Stater: Abyssinien, Østrig, Belgien, Brasilien, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Haiti, Ungarn, Nederlandene, Norge, Panama, Portugal, Spanien, Sverige, Schweitz og Uruguay.

Omend Hvidbogen bør studeres som Helhed, skal der af Pladshensyn kun anføres det Kapitel, som i sømilitær Henseende er af størst Interesse, nemlig Kapitlet om:

Krigsførendes Rettigheder og den fakultative Klausul.

15. Det er imidlertid nærliggende, at der — i Anledning af det tidligere nævnte — melder sig det praktiske Spørgsmaal om, hvorvidt Undertegnelsen af den fakultative Klausul vil virke hæmmende paa den britiske Flaades Operationer i Krigstid derved, at Spørgsmaal om det berettigede i britiske Søkrigsoperationer skal forelægges en international Domstol. Hans Majestæts Regering ønsker at gøre fuldt ud Rede for sit Syn paa den Situation, der er opstaaet ved, at der er givet Tilslutning til Folkeforbundspagten, Fredspagten og den fakultative Klausul.

16. Naar dette Emne skal gøres til Genstand for Overvejelser, maa det først og fremmest fastslaas, at vor Undertegnelse af den fakultative Klausul kun medfører, at et Land, der selv har underskrevet den fakultative Klausul, og som ønsker at bestride det berettigede i britiske maritime Operationer, kan bringe Spørgsmaalet herom for den faste internationale Domstol.

De eneste Stater, som kan underskrive Protokollen vedrørende den faste Domstol og følgelig de eneste Stater, som kan undertegne den fakultative Klausul, er Medlemmer af Folkeforbundet og de Stater, som er nævnt i Bilaget til Pagten. De eneste Stater, som er nævnt i Bilaget, og som ikke endnu er Medlemmer af Folkeforbundet, er de Forenede Stater, Brasilien, Æquador og Hedjaz.

17. Den Stilling, som Brasilien, — der har undertegnet den fakultative Klausul, — men som ikke længere er Medlem af Folkeforbundet — indtager, er besynderlig; men for foreliggende Spørgsmaal kan Sagen dog diskuteres paa det Grundlag, at kun et andet Folkeforbunds-Medlem vil kunne bringe vor maritime Virksomhed frem for den permanente Domstol under Henvisning til den fakultative Klausul.

18. Det bør ogsaa erindres, at Muligheden for at bringe vor tidligere Virksomhed som krigsførende frem for den faste Domstol er udelukket ved den Udformning, som vi har givet vor Erklæring.

19. Før i Tiden er der opstaaet Diskussioner om de krigsførendes Rettigheder paa Søen paa Grund af Uoverensstemmelse mellem de modstridende Rettigheder, nemlig den krigsførendes Ret til at benytte sin Flaademagt til at gribe ind mod Fjendens maritime Handel og den neutrales Ret til at fortsætte sin Handel uanset en Krig, hvori han ikke selv er impliceret. Begge disse Rettigheder er, inden for visse Grænser, i lige Grad anerkendt af international Ret, og i Løbet af de sidste to Hundrede Aar har der udviklet sig visse Principper, hvorefter de respektive Grænser for disse modstridende Rettigheder defineres, og ud fra hvilke, der er fastslaaet visse Bestemmelser, der regulerer de Situationer, som opstaar ved Sammenstødet mellem Rettighederne. Imidlertid vil ingen dog hævde, at Udviklingen af international Ret paa dette Omraade er saa fremskredet, at Muligheder for Tvistigheder mellem krigsførende og neutrale er udelukket, og med mindre man tror paa Muligheden af, at en saadan Lov kan udarbejdes og vedtages, en Lov, som skulde indeholde tilfredsstillende Løsning paa ethvert Spørgsmaal herom, som kan fremkomme i en ganske ubestemmelig Fremtid, er det vanskeligt at se, hvorledes denne Fremgangsmaade nogen Sinde skulde kunne udelukke Muligheden af alvorlige Stridigheder af denne Art. Den offentlige Mening i dette Land er naturligvis meget følsom overfor en hvilken som helst Foreteelse, som paa utilbørlig Maade begrænser den britiske Sømagts Virke i Krigstid.

20. Men hele den Situation, der omhandles i det foranstaaende Punkt forudsætter — og den internationale Ret desangaaende hviler paa — den Vedtægt, at der ikke er noget ulovligt ved at benytte Krigen som

et Redskab for den nationale Politik og som en nødvendig Konsekvens deraf, at neutrales Stilling og Rettigheder er fuldstændig uberørt af de Forhold, hvorunder en Krig udvikler sig. Før Tilslutningen til Folkeforbundspagten var Grundlaget for Lovene om neutrale, at neutrales Rettigheder og Pligter var ligegældende i Forhold til begge krigsførende og ganske uafhængige af, hvad der var Ret eller Uret i den Tvist, som førte til Krigen, eller de krigsførendes Stilling overfor den offentlige Menings Skranke.

21. Men det er netop denne Forudsætning, som ikke længere har nogen Gyldighed, naar det drejer sig om Stater, som er Medlemmer af Folkenes Forbund og delagtige i Fredspagten. Konsekvensen af disse Dokumenter sammenholdt er, at Nationerne berøves Retten til at anvende Krigen som et Redskab for national Politik, og at forbyde Stater, som har undertegnet dem, at yde Hjælp eller Støtte til en Lovovertræder. Hele Spørgsmaalet om krigsførendes og neutrales Rettigheder er følgelig fuldstændig forandret for saadanne Stater. Hans Majestæt's nuværende Regerings (og saavidt skønnes enhver anden Regerings) samlede Politik hviler paa Beslutningen om at opfylde dens Forpligtelser efter Folkeforbundspagten og Fredspagten. Hvis Hans Majestæt's Regering opfylder sine Forpligtelser i Overensstemmelse med disse Dokumenter, saa kan den kun blive inddraget i Krig under to Omstændigheder: 1) naar en Stat har brudt Pagterne under Krænkelse af den ene eller begge disse*), 2) dersom en Stat er indviklet i en krigersk

*) I et meget begrænset Antal Tilfælde er det stadig muligt for en Stat at indlade sig paa Krig under Krænkelse af Fredspagten uden at Folkeforbundspagten nødvendigvis krænkes, og i saa Fald vil Artikel 16 teoretisk set ikke berøres. Den Slags Tilfælde, synes der imidlertid kun at være ringe Sandsynlighed for vil foreligge i Praksis, og Sandsynligheden udelukkes saafremt Folkeforbundspagten ændres som foreslaaet af den britiske Delegation under Samlingen i 1929.

ning, om Foretagendet drejede sig om Forretninger med Fjenden og den Slags Sager kan — naar paakrævet — afsluttes uden at noget principielt Spørgsmaal inddrages, enten ved at Ejendom frigives eller ved Erlæggelse af Bøde som Erstatning. I hvert Fald har vi reserveret os Ret til at bringe enhver saadan Diskussion for Folkeforbundsraadet i Stedet for at overgive den til Domstolen, og saafremt vor Aktion er foretaget i Henhold til Pagtens Artikel 16, vil det være rimeligt at kræve, at Folkeforbundsraadet — som den Institution, efter hvis Begæring Aktionen er iværksat — skal tage sig af den Slags Besværinger. Hvis, som forudsat i det foranstaaende, Foranledningen til den Slags Diskussioner kun drejer sig om Kendsgerninger i bestemt foreliggende Tilfælde, er det sandsynligt, at Tvisten kan afgøres uden at forebringes Domstolen.

24. De foran anførte Betragtninger kan resumeres som følger:

1. Hans Majestæts Regerings Politik hviler paa Beslutningen om at opfylde dens Forpligtelser efter Folkeforbundspagten og Fredspagten.
2. Dersom disse Forpligtelser bliver opfyldt, kan vi ikke blive inddraget i Krig under Omstændigheder, hvor noget Medlem af Folkeforbundet kan kræve Rettigheder som neutral; kun Medlemmer af Folkeforbundet, som har undertegnet den fakultative Klausul, kan bringe os ind under dennes Regler for den permanente Domstol, og derfor kan ingen Tvist, opstaaet ved neutrales Besværinger over vor Flaade-Virksomhed, indankes for Domstolen. Argumenter baseret paa Forhold skabt ved den gamle Lov om Krigsførelse og Neutralitet er derfor irrelevante. (Fremhævet her).
3. Dersom der ikke desto mindre skulde opstaa nogen Tvist med et andet Medlem af Folkeforbundet angaaende det lovlige i særlige Forholdsregler, som

vi har truffet, saa er det sandsynligt, at en saadan Tvist bedre lader sig bilægge af Folkeforbundsraadet end ved Domstolene, og vi er berettigede til at bringe den for Raadet, hvis vi ønsker at gøre det.

4. Hvis det System, der er bygget op ved Folkeforbundspagten og Fredspagten, bryder sammen, saa vil denne Katastrofe fuldt saa vel feje den fakultative Klausul bort.

I de Kommentarer, som en Del af Verdenspressen o. a. fremsætter, paapeges, at dette Aktstykkes Fremkomst maa opfattes som et Modargument til de i den senere Tid hyppigere og hyppigere fremkomne amerikanske Fordringer om Frihed paa Havene og skarpt formulerede Krav om neutrales Rettigheder. Man maa erkende, at der er en vis teoretisk Logik i Hvidbogens Argumentation, der gaar ud fra dette, at enten lever vi under Folkeforbunds- og Fredspagtens Auspicier og Love, eller ogsaa — hvis disse bryder sammen — er og bliver alt kaotisk. Men hertil er at sige, at endnu er Folkenes Forbund ikke verdensomfattende, Sovjetrepublikkerne og Amerika staar bl. a. udenfor, og hvad nytter det, at England kategorisk afskaffer Neutralitetsbegrebet i Folkenes Forbund, hvis de forenede Stater som udenforstaaende ligesaa energisk fastholder Ret til at drive Handel med hvem de vil, naar de vil og hvor de vil, uanset Folkenes Forbund, uanset Englands Krigsførelse og Englands Interesser. Den i Hvidbogen proklamerede britiske Folkeforbunds-Politik synes kun at kunne realiseres i de Tilfælde, hvor Amerika selv er interesseret i at støtte den.

Som Udtryk for denne Betragtning skal anføres følgende af en Artikel i »Baltische Presse« (21. Januar 1930) af Wickham Steed om Afrustningsproblemet:

»Mange Amerikanere er indforstaaet med, at det vil være en »moralsk Umulighed« for de forenede Stater at forblive neutrale over for en Lovbryder af Kellogg Pagten, men de hævder, at den amerikanske offentlige Mening ikke vil billige noget bindende Løfte i saa Henseende, fordi et saadant Løfte vilde indvirke paa »Havenes Frihed«, som Amerika i mere end et Aarhundrede har fordret. Den britiske Regering er ligeledes af den Tro, at de forenede Stater ikke vil forblive neutrale, og at Konsekvensen af Tilslutning til Kellogg Pagten i Virkeligheden igen har hidført den Situation, som Wilson for nu mere end elleve Aar siden frembragte, ved under Fredskonferencen i Paris at erklære, at Spørgsmaalet om »Frihed paa Havene« nu havde tabt enhver Interesse, fordi der »i Folkenes Forbund ikke vilde gives neutrale«.

Et af de Spørgsmaal, som den britiske Regering befatter sig med, er derfor dette, om Stor-Britannien ikke aabent skal erklære, at dets Afrustningspolitik er bygget op paa den Forudsætning, at de forenede Stater ikke vil forblive neutrale Den amerikanske Delegation vil da være forpligtet til at give en saadan Fortolkning af den amerikanske Politik sin Tilslutning eller til at imodegaa den, og Luften vil dermed være renset«.

Wickham Steed's Fremstilling synes at være den naturlige Forklaring paa Hvidbogens egentlige Hensigt og Adresse.

For alle de smaa Stater, hvis politiske Tankegang nu engang er indstillet paa Neutralitets-Tilværelse, er den engelske Hvidbog et særligt alvorsfuldt Dokument. Her skal saaledes citeres nogle Linier fra svensk Tidsskrift for Søvæsen's December Hæfte 1929:

»Saa meget angaaende Dokumentet. Dets Hensigt er tydelig og kan ikke misforstaas. En britisk Regering og til og med af socialistisk Farve gaar med frisk Mod ind for at slaa en Streg over den retslige Tilstand til Søs, som er sammentømret ved Aarhundreders Anstrengelser. Konsekvenserne heraf er sandelig betænkelige. Under Henvisning til en Folkeforbundspagt og en Fredspagt, som begge er meget ufuldkomne og vagt affattede Aktstykker, skyder man hele Søkrigsretten til Side, med velberaad Hu skabende et fuldstændigt Kaos i Retstilstandene til Søs under udbrydende Konflikter. Skulde

en saadan »Udvikling« anerkendes, vil det jo medføre, at man, naar mere spændte eller urolige Forhold indtræder, maa gaa ud fra et »Nulpunkt« i politisk Henseende, der fordrer omfattende og derfor langvarige Forhandlinger med et stort Antal Magter om de Regler, som man mener bør følges. At man indenfor en rimelig Tid skulde opnaa at blive enige om de Søretsregler, som bør anvendes, er ganske givet umuligt. Under saadanne Forhold maatte der opstaa en fuldstændig Retsløshedstilstand til Søs, som vilde komme til at paavirke de maritime Rustninger i en saadan Grad, at Verden vilde komme til at opleve maritime Kaprustninger, som aldrig tilforn«.

Der er formentlig megen Sandhed i dette. Saaledes som det er nu, har man de gamle hævdvundne Neutralitetsregler og Begreber at falde tilbage paa, hvis Folkeforbundet ikke kan optræde med den Enighed, som er en Forudsætning, eller med den Hurtighed, som kan være paakrævet.

Der er stadig Skeptikere, der tvivler om, at Folkenes Forbund, naar det drejer sig om alvorlige Konflikter, med fornøden Enstemmighed og Hurtighed vil formaa at løse Problemerne: Hvem har Ret og hvem Uret? Hvem er Lovbryder og hvem den krænkede? Hvem er Angriber og hvem Forsvarer? Hvem skal deltage i at hævde Retten, naar det kommer til Stykket, og hvem ikke? Hvor langt gaar Sanktionsforpligtelserne?

Men det britiske Aktstykke har ikke alene Bud til Skeptikere og Amerikanere, det har i høj Grad ogsaa Bud til de udprægede Optimister, der mener, at Konflikter gaar vor Dør forbi; blot vi afruster, saa vil vi eo ipso være uden for krigerske Forviklinger, saa undgaar vi Gasangreb o. a., kort sagt lever i »et Helle«.

Det er værd at gentage for dem, at efter den britiske socialdemokratiske Regerings Anskuelser er det klart, at »man er for eller imod« inden for Folkenes Forbund.

»*Tertium non datur*«.

»Mange Amerikanere er indforstaaet med, at det vil være en »moralsk Umulighed« for de forenede Stater at forblive neutrale over for en Lovbryder af Kellogg Pagten, men de hævder, at den amerikanske offentlige Mening ikke vil billige noget bindende Løfte i saa Henseende, fordi et saadant Løfte vilde indvirke paa »Havenes Frihed«, som Amerika i mere end et Aarhundrede har fordret. Den britiske Regering er ligeledes af den Tro, at de forenede Stater ikke vil forblive neutrale, og at Konsekvensen af Tilslutning til Kellogg Pagten i Virkeligheden igen har hidført den Situation, som Wilson for nu mere end elleve Aar siden frembragte, ved under Fredskonferencen i Paris at erklære, at Spørgsmaalet om »Frihed paa Havene« nu havde tabt enhver Interesse, fordi der »i Folkenes Forbund ikke vilde gives neutrale«.

Et af de Spørgsmaal, som den britiske Regering befatter sig med, er derfor dette, om Stor-Britannien ikke aabent skal erklære, at dets Afrustningspolitik er bygget op paa den Forudsætning, at de forenede Stater ikke vil forblive neutrale Den amerikanske Delegation vil da være forpligtet til at give en saadan Fortolkning af den amerikanske Politik sin Tilslutning eller til at imødegaa den, og Luften vil dermed være renset«.

Wickham Steed's Fremstilling synes at være den naturlige Forklaring paa Hvidbogens egentlige Hensigt og Adresse.

For alle de smaa Stater, hvis politiske Tankegang nu engang er indstillet paa Neutralitets-Tilværelse, er den engelske Hvidbog et særligt alvorsfuldt Dokument. Her skal saaledes citeres nogle Linier fra svensk Tidsskrift for Søvæsen's December Hæfte 1929:

»Saa meget angaaende Dokumentet. Dets Hensigt er tydelig og kan ikke misforstaas. En britisk Regering og til og med af socialistisk Farve gaar med frisk Mod ind for at slaa en Streg over den retslige Tilstand til Søs, som er sammentømret ved Aarhundreders Anstrengelser. Konsekvenserne heraf er sandelig betænkelige. Under Henvisning til en Folkeforbundspagt og en Fredspagt, som begge er meget ufuldkomne og vagt affattede Aktstykker, skyder man hele Søkrigsretten til Side, med velberaad Hu skabende et fuldstændigt Kaos i Retstilstandene til Søs under udbrydende Konflikter. Skulde

en saadan »Udvikling« anerkendes, vil det jo medføre, at man, naar mere spændte eller urolige Forhold indtræder, maa gaa ud fra et »Nulpunkt« i politisk Henseende, der fordrer omfattende og derfor langvarige Forhandlinger med et stort Antal Magter om de Regler, som man mener bør følges. At man indenfor en rimelig Tid skulde opnaa at blive enige om de Søretsregler, som bør anvendes, er ganske givet umuligt. Under saadanne Forhold maatte der opstaa en fuldstændig Retsløshedstilstand til Søs, som vilde komme til at paavirke de maritime Rustninger i en saadan Grad, at Verden vilde komme til at opleve maritime Kaprustninger, som aldrig tilforn«.

Der er formentlig megen Sandhed i dette. Saaledes som det er nu, har man de gamle hævdvundne Neutralitetsregler og Begreber at falde tilbage paa, hvis Folkeforbundet ikke kan optræde med den Enighed, som er en Forudsætning, eller med den Hurtighed, som kan være paakrævet.

Der er stadig Skeptikere, der tvivler om, at Folkenes Forbund, naar det drejer sig om alvorlige Konflikter, med fornøden Enstemmighed og Hurtighed vil formaa at løse Problemerne: Hvem har Ret og hvem Uret? Hvem er Lovbryder og hvem den krænkede? Hvem er Angriber og hvem Forsvarer? Hvem skal deltage i at hævde Retten, naar det kommer til Stykket, og hvem ikke? Hvor langt gaar Sanktionsforpligtelserne?

Men det britiske Aktstykke har ikke alene Bud til Skeptikere og Amerikanere, det har i høj Grad ogsaa Bud til de udprægede Optimister, der mener, at Konflikter gaar vor Dør forbi; blot vi afruster, saa vil vi eo ipso være uden for krigerske Forviklinger, saa undgaar vi Gasangreb o. a., kort sagt lever i »et Helle«.

Det er værd at gentage for dem, at efter den britiske socialdemokratiske Regerings Anskuelser er det klart, at »man er for eller imod« inden for Folkenes Forbund.

»*Tertium non datur*«.

Nekrolog.

Kaptajn Carl Georg Schack er født den 14. Oktober 1855 i Ring Præstegaard ved Horsens og Søn af Sognepræst, Dr. phil. Marcus Andreas Tage S. og Hustru Hildeborg Marie, f. Bruun.

Han blev i 1873 optaget paa Søofficersskolen som Kadet og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant den 27. August 1877 og forfremmedes til Premierløjtnant den 30. Juni 1880. Fra sin Udnævnelse til Officer var han jævnlig udkommanderet paa Flaadens forskellige Togter. Af Udkommandoer fra hans Løjtnantstid skal særlig nævnes, at han i 1878 var med Fregatten *Sjælland* paa Sommertogt og atter med samme Skib i Vestindien i 1882—83. I 1886—87 var han atter i Vestindien, denne Gang med Fregatten *Jylland* og i 1889 Næstkommanderende i Skonnerten *Fylla* paa Togt til Færøerne, Island og Grønland. 1891—94 var han ansat ved Søkortarkivet og de tilsvarende Somre Chef for Opmaalingsskib og Leder af Opmaalinger i danske Farvande. 25. Februar 1894 blev han udnævnt til Kaptajn. I 1895 var han Adjudant hos Viceadmiralen, det følgende Aar Adjudant hos Chefen for Øvelseseskadren. 1897—1900 førte han et af Statsbanernes Postskibe mellem Korsør og Kiel og 3. Juli 1899 dekoreres han med Ridderkorset. 1900—01 var han Chef for Inspektionsskibet *Beskytteren* paa Fiskeriinspektion ved Færøerne. 1901—03 var han Medlem af den militære Retsplejekommission, i 1901 Næstkommanderende i Panserskibet *Tordenskjold* i Eskadren, 1902 og 03 Chef for Kongeskibet *Dannebrog* og 1903—04 Chef for Krydseren *Heimdal* paa Togt til Middelhavet. I 1905 var han Chef for Krydseren *Hekla*, der var Inspektionsskib paa Island. Under Togtet blev han syg, hvorfor han blev afløst i sin Kommando og rejste hjem. 27. Oktober s. A. modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn og 10. August 1906

fik han sin Afsked efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed.

Som man vil se af ovenstaaende har Kaptajn Schack været meget anvendt i sin Tjeneste som Søofficer. Han var velbegavet og forstod ved sin Venlighed og Forstaaelse at vinde sine Underordnede. Han var en udmærket Skribent, der gjorde sig bemærket ved sine velskrevne Artikler om Forsvarssagen, der i Provisorieaarene fremkom i Dagspressen under Mærket »en Søofficer.« Hans usædvanlig gode Hukommelse kom ham ogsaa tilgode paa forskellige Maader, ikke mindst under hans Arbejde i Retsplejekommissionen af 1901. Da Forsvarslovene skulde gennemføres i 1909, var det af Betydning at finde en Søofficer, der kunde tale Marinens Sag i Folketinget. Tanken faldt da naturligt paa Kaptajn Schack, der altid havde været meget interesseret i Forsvarssagen og hørte til det konservative Parti. Ikke mindst ved Støtte fra Marinens Underklasser lykkedes det ham at blive valgt i 8de Kreds (Nyboderkredsen) for dog atter at falde ved Valget det følgende Aar. Han var saaledes med til Vedtagelsen af Forsvarsloven i Efteraaret 1909, men forstod iøvrigt ikke at gøre sig gældende i Folketinget.

Da Verdenskrigen udbrød i 1914 meldte han sig til Tjeneste ved Søværnet og var ansat som Leder af Kystcentralen i København under hele Krigen.

I de følgende Aar virkede han en Del i socialt og filantropisk Arbejde og døde efter nogen Tids Svagelighed i København den 2. Januar 1930.

Han var gift med Dagmar, f. Fischer, der allerede afgik ved Døden i 1898.

Kontreadmiral **François Lund** er født den 19. Februar 1843 i København og Søn af Kontorchef, Kancelliraad Georg Christian L. og Hustru Anna Elisabeth, f. Wedege.

Han blev i 1858 optaget paa Søkadetakademiet som Kadet og afgik fra Akademiet som Løjtnant den

29. August 1864. Som Kadetunderofficer, og derefter som Løjtnant, gjorde han Tjeneste i Linieskibet *Skjold* i Eskadren i Østersøen 1864. Af hans talrige Udkommandoer som subaltern Officer skal nævnes, at han i 1866 var med Panserfregatten *Peder Skram*, der eskorterede Dampskibet *Slesvig*, med hvilket H. K. H. Prinsesse Dagmar sejlede til St. Petersborg til sin forestaaende Formæling med Storfyrsttronfølger Alexander. Det følgende Aar var han atter med *Peder Skram* og derefter i fransk Tjeneste 1867—70, da han hjemkaldtes paa Grund af Krigen mellem Frankrig og Tyskland. 1871—72 var han med Fregatten *Jylland* i Vestindien. Ved Hjemkomsten herfra tiltraadte han Tjeneste ved Flaadens Søminеafdeling, hvor han kom til at virke i mange Aar og satte varige Spor. I 1878, 79 og 80 var han Chef for Torpedoskibet *Esbern Snare*, der anvendtes til Udskydning af Torpedoer inden Søminestationens Aabning. Den 28. Januar 1881 modtog han Ridderkorset og 28. Marts s. A. udnævntes han til Kaptajn og Chef for Søminekorpsets 1ste Afdeling, hvilken Stilling han beholdt til 1892 i et Tidsrum, hvor Minevæsenet gennemgik en stor Udvikling. I 1885 var han Chef for Kanonbaaden *Falster*, som Mineskib, i Eskadren og det følgende Aar Stabschef i Kanonbaadseskadren. Ordningen af Marinens Afdeling paa Industriudstillingen i København i 1888 blev ham overdraget, og han udførte dette Hverv paa en saa udmærket Maade, at denne Afdeling var en af de seværdigste paa Udstillingen. Som en Anerkendelse for dette Arbejde modtog han den 1. November 1888 Fortjenstmedaillen i Guld. I 1890 var han Chef for Skonnerten *St. Thomas* i Eskadren. Den 3. Januar 1893 forfremmedes han til Kommandør, 22. Marts s. A. modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn og var derefter s. A. Chef for Krydseren *Geiser* paa Prøvetogt og i Eskadre. 1894—99 var han Stabschef ved den flydende Defension paa Københavns Red

og 1895 og 98 Stabschef i Defensionseskadren. Den 8. April 1898 dekoreredes han med Kommandørkorset af 2. Grad og havde i 1899 sin sidste Udkommando som Chef for Panserskibet *Tordenskjold*. I 1900 overtog han Stillingen som Chef for Søtransportvæsenet, hvor han blev, til han den 19. Februar 1903 blev afskediget paa Grund af Alder og med Kontreadmirals Karakter. I 1904—08 var han Formand i Kongelig dansk Yachtklub og 9. Maj 1926 modtog han Kommandørkorset af Dannebrog af 1. Grad.

Søofficersstanden har ved Admiral Lunds Død mistet et betydeligt Medlem. Han var en af de faa Officerer, der var tilbage fra Krigen i 1864. Han var en af de sidste, der som Officer havde gjort Tjeneste i et Linieskib og været i Kamp med dette, og han har derefter været blandt de førende i den stærke Udvikling, som Marinen har gennemgaaet i de næsten 40 Aar, i hvilke han tjente i den.

Admiral Lund var en ualmindelig velbegavet og kundskabsrig, elskværdig, livlig og repræsentativ Søofficer, der altid har gjort sig bemærket og altid har gjort udmærket Fyldest i alle de forskellige Stillinger, han har beklædt baade i Marinen og senere i Kgl. dansk Yachtklub.

I Marinen vil han særlig mindes for sin Tjeneste ved Minevæsenet, men det maa heller ikke glemmes, at han, der var i Besiddelse af udmærkede administrative Evner, var den første, der som Stabschef i Eskadren før Eskadretogtet havde udarbejdet Planer og Dispositioner for alle Øvelser i Eskadren, hvorved disse blev mere rationelt ordnede, og Øvelsestiden bedre udnyttet end tidligere. Dette Arbejde har været af grundlæggende Betydning for alle senere Eskadrer.

Efter nogle Aars tiltagende Svagelighed døde han i København den 4. Januar 1930.

Han var gift med Emilie Adolphine Cecilie, f. Bentzen, der allerede døde i 1891. *T. J.*

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

England.

Ifølge «Taschenbuch der Kriegsflotten» 1930 har det i Januar-Heftet omtalte Moderskib for U-Baade «*Medway*» følgende Data: Depl. 15 200 ts Længde 176 m, Dybg. 7 m, Fart 16 Knob og Arm 2× 10,2 cm ALK.

Af de 10 000 ts Krydsere er nu — iberegnet de 2 australske — 11 under Kommando. 2 10 000 ts og 2 8000 ts Krydsere, alle med 20,3 cm K. er under Bygning. Den sidste af disse Krydsere regnes at komme under Kommando i 1931.

Med disse 15 nye Krydsere har England naaet det i det engelske Program for Flaadekonferensen stipulerede Antal, saaledes at Krydserbygningen i England foreløbig standses, hvis ingen anden Beslutning tages.

Mar. Rundschau Nov. 29.

Af Hensyn til Forstaaelsen af Spørgsmaalet om Paritet mellem den engelske og amerikanske Flaade skal der paa Grundlag af «Standardton» gives en Oversigt over de forskellige Hovedklasser indenfor de to Flaader.

England:	Bygget	Under Bygning	Bevilget
Slagskibe — Slagkrydsere	525 850	—	—
Hangarskibe.....	92 850	22 500	—
Krydsere.....	311 291	66 800	23 000
Jagere.....	159 280	26 960	12 160
Undervandsbaade	46 061	21 860	9 420
U. S. A.			
Slagskibe — Slagkrydsere	523 850	—	—
Hangarskibe.....	76 286	—	13 600
Krydsere.....	70 600	130 000	100 000
Jagere.....	290 304	—	—
Undervandsbaade	77 062	5 520	4 650

Samlet Tonnage:

England ..... 1 293 972 ts.

U. S. A. ..... 1 345 232 ts.

Naval Cronicle. Sept. 29.

De 2 Sloops, som hører til 1928-Programmet, skal bygges i Devonport og have Navnene »*Penzance*« og »*Hastings*«.

1928-Programmet indeholder 8 Sloops, hvoraf 2 — »*Storeham*« og »*Foney*« — skal paabegyndes i Foraaret 1930. Dette er gjort til Dels for at hjælpe paa Arbejdsløsheden som Følge af Standsningen paa de 2 Krydsere »*Surrey*« og »*Northumberland*«.

Krydseren »*Conquest*« — 1915, 3800 ts — er sat til Salgs.

Det engelske Flaadebudget indeholder en Reduktion paa 1,5 Mill. £, trods en Forøgelse af Vedligeholdelseskontoen paa 1 708 807 £ i Modsætning til 1928, hvor samme Konto var paa 1 579 831 £.

Naar denne Konto er saa stærkt forøget skyldes det ikke mindst, at de 5 Skibe af »*Queen Elizabeth*«-Klassen alle skal forsynes med Bulges paa Værftet i Portsmouth. Foruden Anbringelsen af Bulges skal Broerne og Ildlederstationerne forandres, og Skibene forsynes med een Skorsten i Stedet for to. Endvidere bliver det gamle ALK-Batteri paa 75 m/m erstattet med nyere Kanoner af 10 cm K.

En af de største Udgifter paa det engelske Budget er dog Ombygningen af »*Glorious*« til Hangarskib. Da »*Glorius*« byggedes i 1915/16 kostede det 2 119 066 £ og de nuværende Arbejder koster 2 137 377 £.

Rev. Mar. Okt. 29.

Adm. K. G. B. Dewar, der ved Krigsretten i Gibraltar i Marts 1928 blev frataget Kommandoen som Chef for »*Royal Oak*« er nu indtraadt i det politiske Liv som Medlem af »Labour Party«.

Sunday Express. 5/11 29.

Finland.

Den finske Flaadechef, Kadetskolechefen samt 2 Ingeniorkaptajnløjtnanter er afrejst til England for at gennemgaa Specialkursus ved den engelske Flaade.

Hufvudstadsbladet. 11/1 30.

Frankrig.

Jageren »*Aventurier*« bliver paa Værftet i Lorient omapteret til Minestryger og er bestemt til at indgaa i »l'éscadrille des dragueurs rapides«, som er underlagt 3. Eskadre i Middelhavet.

(»*Aventurier*«: 1911, Depl. 1330 ts, Fart 32 Knob, Arm. 4 × 10,0 cm K. 3 × 75 m/m ALK., Besætn. 140 Mand, Dybg. 3,5 m.

Le Yacht. 21/12 29.

Der er i Toulon sammensat er »cruising division« bestaaende af Krydserne »*Lamotte Piquet*« og »*Primaugeut*« (8000 ts) og Flotille-

lederne «*Guèpard*» og «*Panthère*» under Kommando af Kontreadmiral Dubois.

Divisionen skal afsejle i Midten af Januar og besøge de franske oversøiske Besiddelser, bl. a. Vest Afrika og Antillerne med Hovedstation i Dakar.

The Times. 3/1 30.

Det paatænkes at oprette et Flaadestøttepunkt paa Madagaskar, og man har udset Nordspidsen af Diego Suarez Bugten som et passende Sted for en ny Marinestation.

Norsk T. f. S. Nr. 9.

Det franske Flyvebudget er for 1930 fastsat til 2100 Mill. Frcs., hvilket er 36 Mill. Frcs. større end i 1929.

Die Luftwacht. Dec. 29.

I Efteraaret er Jageren «Lion» sat i Vandet i Dunkerque, som det 3. Skib af denne Klasse. Depl. 2,690 ts, Længde 132 m. Maskinkraft 64 000 HK., Arm. 5 × 13,8 cm K., 4 × 37 ALK. 3 Triple-Torp. Rør 550 m/m.

Der bygges endnu 2 Skibe af denne Type.

Samtidig sattes i Loire U-Baaden «*Acheron*» i Vandet. Denne Baad hører til de 1. Klasses U-Baade paa 1560/2060 ts af 1926-Programmet, hvoraf tidligere er sat i Vandet U-Baadene «*Actéon*» og «*Argo*».

Den franske Flaade har nu 26 U-Baade af denne Klasse.

Af den mindre U-Baadsklasse — 630 ts — er U-Baaden «*Aréthuse*» sat i Vandet. Af denne Klasse mangler der endnu 2 af de 4 projekterede paa 1926-Programmet.

Grækenland.

De 2 Jagere, som for den græske Marine bygges i Italien hos Odero, bliver af den italienske «Dardo»-Type og har følgende Data: Depl. 1450 ts, Lgd. 92,3 m, Arm. 4 × 12,0 cm K. 3 × 40 m/m ALK. 6 × 530 Torp.-Rør. Fart 40 Knob.

Den første skal leveres efter 20 Maaneder, den anden 2 Maaneder senere. Prisen er 240 000 £, hvilket — i fransk Mønt for Sammenligning — er lidt mindre end 20 000 frcs. pr. ton. De franske Jagere koster ca. 25 000 frcs. pr. ton.

6 engelske, 3 franske og 3 italienske Værfter konkurerede om Leveringen.

Le Yacht. 14/12 29.

Holland.

Det hollandske Flaadebudget er ialt paa 40 544 790 Florins, hvilket omtrent er det samme som i Fjor. Af dette Budget er

33,6 Mill. Flor. til det rent militære Budget og 5 Mill. Flor. til Fyr- og Vagervæsen samt 1,9 Mill. Florins til Pensioner.

Nybygningskontoen er paa 7,3 Mill. Flor. og Vedligeholdelseskontoen paa 5,6 Mill. Flor.

For den hollandsk-indiske Marine er der afsat 2. Bevilling til de 3 nye U-Baade K XIV — K XVI, og 1. Bevilling er afsat til 2 Mine-U-Baade. Naar disse Baade er færdige, vil der i hollandsk Indien befinde sig 16 U-Baade og 3 Mine-U-Baade.

Den nye Jager »*de Ruyter*« er afleveret. Dens Data er følgende: Depl. 1640 ts, Ldg. 98 m. Arm. 4 × 12 cm K., 2 × 75 m/m ALK., 2 Triple-Torp. Rør 530 m/m. Fart 36 Knob.

Der kan medgives et Hydroplan, som kan staa paa de agterste Torpedorør.

3 andre Jagere af denne Type er bygget i Rotterdam, og Klassen er specielt beregnet til Sejlads i Troperne.

Rev. Mar. Okt. 1929.

Italien.

Det italienske Flaadebudget for Aaret 1929—30 giver et samlet Budget for Marinen paa 1 232 433 630 Lire, eller en Forøgelse paa 80 651 600 Lire paa forrige Aars Budget. Af Budgettet er beregnet 183 Mill. Lire til Nybygninger og 23 Mill. Lire til militære Kystanlæg og Basis.

De 2 10 000 ts Krydsere »*Trento*« og »*Triest*« er færdige. De 2 andre »*Zara*« og »*Fiume*« samt de fire Krydsere af 5300 ts-Klassen (»*Colleoni*«) vil blive afleveret i Løbet af 1930.

De 12 Flotilleledere af »*Vivaldi*-Klassen« er beregnede at være afleverede inden Maj 1930. Typens Data er: Depl. 2000 ts, Fart 38 Knob, Arm. 6 × 12 cm K. og 2 Triple-Torp. Rør.

Rev. Mar. Okt. 29.

Den 30. December blev den nye italienske U-Baad »*Ciro Menotti*« sat i Vandet i Spezia. Den hører til »*Santarosa*«-Klassen af 1927/28 Programmet.

Dens Hoveddata er: Depl. 870/1040 ts, Fart 17½/9 Knob, Arm. 1 × 10,2 cm K., 8 Torp. Rør.

Typen ligner meget den engelske L-Klasse.

The Times. 4/1 30.

Krydseren »*Giovanni-delle-Bande-Nero*« en sat i Vandet i Oktober. De 2 andre Krydsere af denne Klasse, »*Cadorna*« og »*Diaz*« (5300 ts, Fart 38 Knob) er færdige fra Værftet.

Le Yacht. 14/12 30.

Hvert
Stridskræfter
Skibe indgaa
I Slutningen
følger:

1. Esk
division.

I. Divi

II. Div
og 16 nye Ja

U-Baa
med 23 Baad

1. Ecla
Divisionen e
nye 2000 ts
mando dette

2. Eska
sialdivision.

III. Di

IV. Div
tilleleder og 8

1. Spe
1 Flotilleleder
flotille med 5

Endvide
Tyrrhensko

b) Nedre Ty
baadsgrupper.

Stations
1 Krydser og

Det japa
hvilket ialt u
samlede Forsv

I Slutni
ministerium
Flaadens forø
at blive ca. 40

Denne
15 Jagere, fler
4 mindre Skil
3500 ts, »*Kum*

Indtil 1900 omfattede Værftet alle de for Fla
Institutioner, og Værftet var underlagt en Værftsch
skiltes imidlertid forskellige Specialafdelinger saaso
pedovæsen, Sanitet- og Intendanturvæsen, og V
derfor kun de for Maskin- og Skibbygning nodve
og Institutioner under Ledelse af Værftsdirektøren.

Maskinafdelingen blev siden moderniseret,
byggeriet forblev uforandret, og dette var nu saa
Modernisering var paakrævet.

Moderniseringen omfatter bl. a. Anlægget af e
Hovedbeddingen, samt Bygning og Indretning af et sto
Værftet kan nu bygge lette Krydsere, større Mineudla

Norsk

Polen.

Den polske Presse klager over at Tilgangen
Flaade er alt for ringe trods den energiske Pro
gratis Uddannelse.

I Fremtiden vil Kadetter som opnaar en ti
Sekondløjtnantsexamen blive sendt til Frankrig fo
et 10 Maaneders Kursus paa et fransk Skoleskib.

Polske Søofficerer med tilstrækkelige Sprog
blive beordret til Specialkursus i Toulon.

Nors

Siam.

Hos Vickers-Armstrong er en ny siamesisk
af Stableu. Depl. 1000 ts, Fart 12 Knob. Skibet
Type som »Ratnakosindr«, der er armeret med 2 ×
4 × 76 m/m A. L. K.

Nav. & M

Spanien.

Som Følge af, at de aarlige Bevillinger til N
nedsættes, vil Nybygningsprogrammet strække sig o
end oprindelig beregnet.

Det aarlige Budget paa 100 Mill. Pesetas (3 M
sættes til 61 Mill. Pesetas. En Følge heraf blive
»*Canarias*« og »*Balcares*«, som skulde afleveres i 1
kan blive færdige i 1935 og 36. Af de 12 U-Ba
paabegyndes i 1930 vil kun de 5 blive paabegyn
terede 8 Jagere udskydes til 1938.

The

Sverige.

Det svenske Flaadebudget for 1929/30 er paa tilsammen 44.8 Mill. Kr., heri incl. Kystartilleriet. Budgettet er fordelt som følger:

Nybygningskonto	9 198	Mill. Kr.
Vedligeholdelseskonto	5 900	—
Udrustnings —	4 511	—
Anti Luft-Værn	0 475	—
Artilleri-Ammunition	0 060	—
Gasbeskyt.-Materiel	0 050	—
Beskyt.-Midd. mod U-Baad	0 075	—
Lønninger	11 240	—

Budgettet for 1930/31 afviger ikke væsentligt fra det sidste Aars Budget og fordeler sig over følgende Konti:

Nybygningskonto	9 178	Mill. Kr.
Vedligeholdelseskonto	6 832	—
Udrustnings —	4 511	—
Anti Luft-Værn —	0 290	—
Nye Ildledcrapparater	0 095	—
Minemateriel	0 195	—
Torpedostation	0 210	—
Besk.-Midd. mod U-Baad	0 270	—
Minesikring	0 033	—
Lønninger	11 500	—

Panserskibet «*Dristigheten*» er omdannet til Flyvedepotskib.

Panserskibet «*Gustav d. V.*» (1918), 7600 ts har nu afsluttet sin Ombygning. Der er indført centraliseret Sigte for det svære Artilleri og anbragt 4 A. L. K. Skibet er forsynet med en 3-Bens Mast og de 2 Skorstene er forenet til een, hvilket giver bedre Røgafgang, saaledes at Ildledelsen ikke generes.

Norsk T. f. S. Nr. 9. N. Aftenposten. 18/1 1930.

Tyrkiet.

Bygningen af de nye tyrkiske Skibe er overdraget italienske Værfter. Der skal bygges:

2 Jagere paa ..... 1600 ts
2 U-Baade paa..... 500 ts
4 Motortorpedobaade.

Den samlede Udgift anslaas til 15 Mill. tyrsk. £.

Norsk T. f. S. Nr. 9.

Den amerikanske Flaadestyrke, oprindelig paa 1 Krydser og 6 Jagere, som havde Station i europæiske Farvande er nu kaldt hjem, og det formenes at Stationen er ophævet forgodt. Krydseren — »*Raleigh*« — er tilkommanderet Eklaireringsstyrkens 3. Krydserdivision.

Paa Kadetskolen i Annapolis befinder der sig nu 2008 Elever, fordelt i 4 store Klasser. Den nuværende Mandskabsstyrke paa 84 500 Mand vil ikke være tilstrækkelig for den fuldstændige Udrustning af de nye Krydsere. Allerede nu har Linjeskibene kun 90 % af Krigsbemandingen og paa Krydserne og de mindre Skibe mangler ca. 13 % af Besætningen.

Det amerikanske Budgetforslag for 1930 er nu offentliggjort og frembyder en ikke ringe Interesse, ikke mindst paa Baggrund af Begivenhederne i London.

Budgettet er paa 380 393 000 Doll., hvilket er en Forøgelse paa 16.4 Mill. Doll. fra det sidste Flaadebudget.

Af de 8 10 000 ts Krydsere af »*Pensacola*«-Klassen er de 5 sat i Vandet, og disse forventes at blive helt færdige i Løbet af 1930. De resterende 3 vil blive færdige i 1931.

5 10 000 ts Krydsere er paabegyndt, og af disse vil 2 blive færdige i 1932, hvorimod der ikke er fastsat nogen Tid for de øvrige.

Endvidere er planlagt:

12 Jagere — Nr. 348—359. } Endnu ikke bevilget.
1 Transportskib. }
3 Store U-Baade.

Ifg. Lov af $^{13}/_{2}$ 1929:
5 Krydsere skal paabegyndes 1930.
5 — - — 1931.
1 Hangarskib skal paabegyndes 1930.

Af Hangarskibene har Marinedepartementet foreslaaet 5 Skibe paa 13.800 ts.

»*Pensylvania*« og »*Arizona*« (1915) Depl. 33 000 ts skal være færdige efter Moderniseringen i Løbet af 1930 og endvidere skal »*Oklohama*« og »*Nevada*« (1914) Depl. 28 900 ts gennemgaa en grundig Modernisering.

57 Jagere hvis Maskiner og Kedler er slidte og tærede vil blive sat til Salgs, og erstattet af nybyggede Skibe.

(En saadan Udskyden af godt et halvt hundrede Jagere betyder kun lidet i det gensidige Styrkeforhold, idet U. S. A. har 309 Jagere, England 134, Japan 106, Italien 63 og Frankrig 58).

Le Yacht $^{11}/_{3}$. Mar. Rundschau. Nov. Dec., Norsk T. f. S. No. 1.

Italiens Fredsstrategi efter Verdenskrigen.[1])

Af Søløjtnant W. Salicath.

„La nostra pace piu sicura sara all' ombra delle nostre spade".
(Mussolini).

Mine Herrer!

Problemet om Italiens Fredsstrategi efter Verdenskrigen er ikke let at behandle indenfor de Rammer, som et Foredrag naturligt sætter, og jo mere man arbejder med Spørgsmaalet, des vanskeligere forekommer det. Under Krigsforhold vil der som Regel være visse reelle Begivenheder og Handlinger, som forholdsvis let lader sig strategisk belyse og gennemdrøfte, men under Fredsforhold er det hele mere abstrakt, og Opgaven bliver derfor nærmest nøjere at betragte en ikke altid lige klar Udenrigspolitik gennem den strategiske Kikkert. Da Observatoren imidlertid ikke er vant til at bruge Kikkerten og maaske samtidig indstiller den efter sit Syn, vil Resultatet muligvis ikke kunde staa for den strenge Kritik, og det bedes derfor kun opfattet som et Forsøg.

Den italienske Udenrigspolitik umiddelbart efter Verdenskrigen var vaklende og nølende, indenrigs var Landet i Opløsning, og man vilde helst leve ubemærket af det øvrige Europa. Dukkede udenrigspolitiske Spørgsmaal op, Kontroverser med fremmede Magter, skød man det helst fra sig eller gav efter, det foraarsagede mindst Ulejlighed og gav mindst Risiko, man troede alligevel ikke, man kunde faa gennemført noget.

---

[1]) Foredrag holdt paa Søværnets Officersskole den 13. Februar 1930.

Efter den fascistiske Revolution i Oktober 1922 ændredes dette fuldkomment. Den nationale Regering troede paa Landets Fremtid som Stormagt og havde Tillid til egne Kræfter. Foreløbig maatte Energien koncentreres om det indre Oprydnings- og Ombygningsarbejde, men en Markering af Kursændring ogsaa i Udenrigspolitiken mentes dog gavnlig, for at vække Italienerens Selvbevidsthed.

En Lejlighed hertil frembød sig kort efter Undertegnelsen af Lausannefreden, da der i Grækenland skete Snigmord paa de italienske Medlemmer af den Kommission, som skulde fastsætte Grænsen mellem Grækenland og Albanien.

Italien sendte et Ultimatum til Grækenland, hvori der krævedes øjeblikkelig Undersøgelse og Betaling af en Skadeserstatning paa ca. 5 Millioner Dollars inden 5 Dage. Det græske Svar 31. August erklæredes for utilfredstillende, og italienske maritime og militære Styrker skred straks til at besætte Corfu og nogle smaa nærliggende Øer. Senere landsattes et helt italiensk Armékorps paa Corfu.

Den ledsagende Proklamation erklærede, at Italien ved Okkupationen af Corfu ikke havde til Hensigt at foretage nogen krigerisk Handling men kun at søge »at sikre sin Prestige og manifestere dets urokkelige Beslutning om at faa den Oprejsning, som det efter internationalt Skik og Ret havde Krav paa.«

Medens Folkeforbundet overvejede, om det havde Ret til at intervenere, foretog Ambassadørraadet Skridt til at faa Sagen fredeligt bilagt. 9. September svarede Grækenland paa en Note fra Ambassadørraadet, at det var villig til at gaa ind paa de Betingelser, som Raadet fastsatte.

19. September afgaves i Phalero Havn Salut paa 21 Skud for de opankrede italienske, engelske og franske Skibe, en Del af den foreskrevne Undskyldning.

Ambassadørraadet udnævnte en Kommission til at overvaage, at den græske Regerings Undersøgelse af Forbrydelsen var effektiv. Man enedes om, at hvis Kommissionen erklærede, at Grækenland opfyldte dette, skulde Spørgsmaalet om Pengeerstatningen henvises til Haager-Retten. Men hvis den græske Aktion var utilfredsstillende, skulde Italien have Ret til at hæve yderligere 50 Mill. Lire som Dækning for Udgifterne ved Besættelsen af Corfu.

27. September maatte Italien efter et kraftigt Pres fra Englands Side evakuere Corfu, skøndt alle de stillede Betingelser endnu ikke helt var opfyldt. Til Gengæld fik Italien udbetalt de 50 Mill. Lire, som Grækenland havde maattet deponere i en svejtsisk Bank.

At Italien med Rhodos-okkupationen in mente skulde have haft til Sinds at beholde Corfu, er tvivlsomt, dertil var man for klar over Øens strategiske Betydning og deraf følgende Modstand fra engelsk-fransk Side. Affæren havde kun Bud indefter.

At Fascismen ikke er særlig populær i visse Kredse i Udlandet er i og for sig ikke saa overraskende. Der findes altid Folk, som føler sig kaldede til at blande sig i andres Forhold, saasnart disse afviger fra det almindelige. Og at en i egen Mening saa vigtig Ting som Pressen er underkastede særlige Love i Italien, maa naturligvis uden for Italien vække »ædel« Harme og paa Forhaand i visse Kredse skabe en ugunstig Stemning for alt, hvad der kan spores tilbage til den fascistiske Regering.

Men der er ogsaa andre og vægtigere Grunde, hvorfor Fascismen har vakt nogen Uro i visse europæiske Lande, og det vil derfor være nødvendigt at se nærmere paa den italienske Udenrigspolitik.

Før Krigen gav Italien sig ikke meget af med Udenrigspolitik, nøjedes nærmest med at søge at undgaa en farlig Isolation, saaledes at Italien manglede rutinerede

Diplomater, da Fredskonferencen skulde afholdes og de overvundnes Jord deles. Dets større Allierede benyttede dette, og Italien narredes for den Andel, det efter Londonnertraktaten havde Krav paa; og da Italiens nuværende Udenrigspolitik sigter paa at opnaa Kompensationer for den uopfyldte Londonner-traktat, skal vi se nærmere paa denne.

Den er undertegnet i London den 26. April 1915 af den engelske Udenrigsminister Sir Edvard Grey og af den franske, russiske og italienske Ambassadør. I de første Artikler træffes Aftale om Italiens aktive Deltagelse i Krigen og om de Styrker, hvormed de 3 andre Magter skal deltage i Kampen mod Østrig-Ungarn. I de følgende Artikler nævnes de Landsstrækninger i Europa, som Italien skal have ved Fredsslutningen og som nogenlunde svarer til de nuværende Grænser, altsaa Italien til Brenner; Adriaterhavsgrænserne er dog af Hensyn til Jugoslavien ændret. I Artikel 9 staar følgende: »D'une manière générale, la France, la Grande-Bretagne et la Russie reconnaissent que l'Italie est intéressée au maintien de l'équilibre dans la Méditerranée et qu'elle devra, en cas de partage total ou partiel de la Turquie d'Asie obtenir une part équitable dans la région méditerranéenne avoisinant la province d'Adalia où l'Italie a déjà acquis des droits et des intérêts qui ont fait l'objet d'une convention italo-britannique. La zone qui sera éventuellement attribuée à l'Italie sera delimitée, le moment venu, en tenant compte des interérêts existents de la France et de la Grande-Bretagne. Les intérêts de l'Italie seront également pris en considération dans le cas où l'intégrité territoriale de l'Empire ottoman serait maintenue et où des modifications seraient faites aux zones d'intérêt des Puissances . . . .«.

Til nærmere Bestemmelser af de Omraader og de Interessessfærer, som skulde tilfalde de fire forskellige Magter, afsluttedes en Overenskomst i Sykes-Picot den 16. Maj 1916 mellem England, Frankrig og Rusland og

en anden Overenskomst i St. Jean de Maurienne den 17. April 1917 mellem England, Frankrig og Italien. I denne sidste Overenskomsts Paragraf 8 staar: »Il est entendu que, dans le cas où il ne serait pas possible, à la fin de guerre, d'obtenir pour l'une ou plus d'une des puissances mentionnées la totalité des avantages envisagés dans les accords conclus par les puissances alliées concernant l'attribution à chacune d'elles une portion de l'Empire ottoman, le maintien de l'équilibre méditerranéen sera èquitablement pris en consideration, en conformité avec l'article 9 du pacte de Londres du 26. Avril 1915, dans tout changement ou arrangement affectant les provinces de l'Empire ottoman comme conséquences de la guerre«.

Overenskomsten var dog afsluttet »sous reserve du Gouvernement russe«, og da Ruslands Samtykke aldrig kom paa Grund af Revolutionen, benyttede Lloyd George og Clemenceau dette til Paaskud for at kunne negligere Bestemmelserne til Fordel for Grækenland. Det turde dog være indlysende, at Ruslands Samtykke kun skulde have været krævet af Hensyn til Ruslands Interresser, og da man nu ellers saa bort fra disse, var Ruslands manglende Samtykke, som lige sagt, kun et Paaskud, man ikke burde have anvendt.

Vi vil nu kaste et Blik paa de militær-geografiske Forhold. Af praktiske Grunde vil vi begynde med de Italien fjernest liggende Egne for derefter at nærme os mere selve Hovedlandet.

Tientsin, Pekings Havneby, er en af de saakaldte Traktathavne, og her har Italien en Forpagtning paa 99 Aar. For at beskytte de italienske Interesser dersteds og i det hele taget i Østen, er der en mindre Flaadestyrke posteret i kinesiske Farvande med Basis i Tientsin, hvor der er oprettet en Marinekommando.

Flaadestyrken bestaar af en ældre Krydser, nogle Jagere og Flodkanonbaade. Sammen med andre euro-

bage til 1870. Den vigtigste Havn er Messaua, som efter Port Said er den bedste Havn ved det røde Hav. Den er udstyret med en meget stor Radiostation, og mindre Batterier findes. Jagere sendes hyppigt derned nærmest af politiske Hensyn, idet man i de senere Aar har ment det opportunt at lade aflægge Marinebesøg hos Genboen, det arabiske Yemen, hvor Eritrea har store Handelsinteresser.

Dodecaneserne er strategisk af stor Interesse. De bestaar af Rhodos og 13 smaa Øer. Det er de eneste haandgribelige Rester af den lilleasiatiske Politik, som Italien indvarslede under den italiensk-tyrkiske Krig 1911—12 og fortsatte under Verdenskrigen, og som før nævnt gik den ud paa at faa fast Fodfæste i Lilleasien. Italien havde et omtrent ubegrænset Søherredømme og de erobrede let disse Øer, som kun var svagt befæstede. Fra Øerne kunde de kontrollere de tyrkiske Transporter ad Søvejen og hindre, at disse naaede frem til Krigsskuepladsen. Men Grækenland saa ikke med Glæde, at Italienerne satte sig fast i det ægæiske Hav, og da Grækerne efter Krigen jo ogsaa var Sejrherrer, forpligtede Italien sig ved Freden i Ouchy den 18. Oktober 1912 til at give Dodecaneserne tilbage til Tyrkiet, saasnart alle tyrkiske Tropper havde forladt Tripolis. Det trak imidlertid i Langdrag, og man vidste egentlig ikke, hvad det skulde blive til med Øerne. Men saa kom Verdenskrigen. Ifølge Londonner-Traktatens Artikel 8 skulde Italien have fuld Suverænitet over Dodecaneserne, men ved Freden i Sevres blev det bestemt at Grækenland skulde have de mindre Øer, og kun Rhodos skulde forblive under de italienske Farver. Men Sevresfreden blev aldrig ratificeret, og Spørgsmaalet stod hen. Englænderne vilde en Overgang kæde Spørgsmaalet sammen med Forhandlingerne om Giuba, saaledes at Italienerne til Gengæld for Giuba skulde rømme Dodecaneserne. Men den nuværende italienske Regering hævdede, i og

for sig med Rette, at disse Spørgsmaal overhovedet ikke kom hinanden ved, hvad England saa ogsaa maatte indrømme, og da Mustafa Kemal saa i Mellemtiden havde besejret Grækerne, hvorved Tyrkiet havde faaet fuld Raadighed over Lilleasien, blev det fastsat i Lausannefreden af 24. April 1923, at Italien skulde have Dodecaneserne til varigt Eje. Ved samme Lejlighed blev Englands Annektion af Cypern 1914 godkendt.

I Anledning af Kongens første officielle Besøg paa Rhodos udtalte Mussolini den 22. Maj 1929 i Deputeretkamret:

»Det ubestridte Herredømme over Rhodos og de øvrige Øer betragtes som en af de største Succes'er for fascistisk Politik. Der var dengang Tendenser til at renoncere, og det blev derfor nødvendigt at erklære, at ikke en Ø, ikke et Skær vilde blive afstaaet, men det har ikke hindret, at der føres en aaben, venskabelig Politik med Grækenland«.

Paa selve Rhodos bor Marinekommandanten, en Kommandør; en Flaadebasis er dog ikke indrettet her, men paa Øen Lero, hvor en moderne Havn er indrettet, Depoter bygget, Søofficerer, Marinelæge, Intendant udstationeret o. s. v. Nogen egentlig Flaadestyrke hører ikke til her, kun enkelte Jagere og Motorbaade, men byppigt anløbes den af Eskadren fra Taranto eller Dele af denne. Og fra Lero vil den italienske Flaade kunne operere i det østlige Middelhav og flankere en Flaade paa dens March til og fra Suez. — Lero kan i dette Spørgsmaal sammenlignes med det engelske Cypern faa Mil derfra.

Fra et strategisk Synspunkt er Lero en ideel Udfaldsplads for et italiensk Eventyr i Lilleasien. Italien er den stærkeste Sømagt i det østlige Middelhav, den tyrkiske Flaade eksisterer praktisk talt ikke, den græske Flaade er endnu ikke i Stand til blot at tænke paa at

tion i Marokko. Efter et Forsøg fra det tyske Diplomatis Side paa at faa Porten til at give Italien visse Indrømmelser i Tripolis, hvad den ikke vilde, fulgte den italiensk-tyrkiske Krig. Italien okkuperede herved i 1912 Tripolitania og Cyrenaica, og Porten gik ind paa at trække sine Tropper tilbage, selv om den afslog at anerkende Italiens Suverænitet. Under Verdenskrigen var der stedse Stridigheder i Libien, saaledes som de to Omraader nu kaldes. Tyrkerne støttede de Indfødte, og tyske U-Baade opererede paa Kysten, landsatte hemmeligt Officerer til at lede de indfødte.

Efter Verdenskrigen fortsatte Italienerne den gradvise Erobring af Landet. Med det fascistiske Styre kom der Plan i Operationerne, og da Italiens Konge i 1928 gæstede Landet, kunde Erobringen i det store og hele siges at være tilendebragt, men stadig er der Kampe i det indre af Landet. I Overensstemmelse med Londonner-Traktaten af 1925 har Italien endvidere efter Verdenskrigen faaet reguleret Grænserne i Libien overfor Ægypten og Fransk Vest-Afrika.

I Tobruk er der indrettet en mindre Marinebasis, nærmest hvad man kan kalde en Hjælpebasis. Dens Beliggenhed midt mellem Malta og Port Said er med Henblik paa en eventuel U-Baadskrig strategisk fordelagtig.

Adriaterhavet blev lige efter Verdenskrigen af Italienerne nærmest betragtet som deres eget private Hav, som dækkedes af Skibe fra Trieste og Fiume. For Italien er det derfor haardt at opdage, at »mare nostrum« efter det østrigske Kejserdømmes Fald alligevel ikke helt og holdent er italiensk; tværtimod rummer det en rivaliserende Flaade, ganske vist lille, men stadig voksende, og denne sidder inde med alle de Fordele for ikke ogsaa at sige Traditioner, som det gamle Dobbeltmonarkis Flaade havde.

Den jugoslaviske Nation har store Chancer paa Adriaterhavet, hvis denne Nation ellers eksisterer længe

nok til at kunne realisere sine Planer. Jugoslaviens Kyst er ca. 300 Sømil. Den har utallige Smaaøer og en dygtig søvant Befolkning. Spalato er en naturlig Militærhavn, vidunderlig dækket af omgivende Øer, og af den Slags Havne er der mange, som under en eventuel Krig med Italien vilde være udmærkede Udfaldsporte for de med Jugoslavien allierede Magters Skibe.

Den jugoslaviske Flaade vaagner gradvis til Liv. Dens Undervands-Flotille, som allerede omfattede to stærke engelsk byggede U-Baade af den forbedrede »L« Type, hver armeret med to 10 cm Kanoner, er lige blevet forstærket med to mindre Fartøjer, »Ostvenik« og »Smeli«, som nylig er udleveret fra Nantes Loire Værftet.

Disse Fartøjer, tegnet at Simonot, er forbedrede Udgaver af den udmærkede Sirene Type og bliver af de franske Eksperter betragtet som værende de bedste eksisterende Kystforsvars U-Baade. De repræsenterer under de forhaandenværende Omstændigheder absolut den højeste Kampkraft, som kan faaes ud af 600 ts Skibe, armeret, som de er, med 10 cm Kanoner og 6 Torpedoer af kraftigste Model (55 cm) med en Overfladefart af 14,5 Knob og med forholdsvis gode Beboelsesforhold for den 43 Mand store Besætning. Deres Aktionsradius er 7000 Miles, altsaa meget stor for Baade med ren defensiv Karakter, hvad der vel maa betyde, at de i Ugevisskulde kunne krydse i Middelhavet.

Basishavnen Cattaro, som er et af de stærkeste naturlige Støttepunkter i Europa, faar saaledes paany sømilitær Interesse, især da det jugoslaviske Personel omfatter en Elite af Officerer og Underofficerer uddannet under det østrigske Flag. Cattaro Arsenalet bliver jævnt forbedret; fornylig moderniseredes de otte 28 Knobs Torpedobaade, der i sin Tid arvedes fra den østrigske Marine, og tillige det 2400 ts Flagskib Dalmacija (Extysk Niobe). Naar det nuværende Byggeprogram paa 6—2000 ts Jagere og 6—800 ts U-baade er sket Fyldest, vil den lille jugoslaviske Flaade være en Factor i Adriaterhavet og ogsaa i Middelhavet.

Albanien har fra gammel Tid haft Italiens største Interesse, og Albanien var et af de Omraader, man havde tænkt paa i den tidligere østrigsk-italienske Alliancetraktat, naar det aftaltes, at hvis en af de to Magter blev tvunget af Forholdene til at forandre status quo paa Balkan ved en midlertidig Okkupation, skulde den anden Part have Ret til en vis Kompensation.

Men efter Verdenskrigen var Italien jo ikke mere bundet af Hensynet til Østrig og for at komme eventuelle jugoslaviske Aspirationer i Forkøbet og befæste sin egen Indflydelse paa Balkan, afsluttede Italien en Venskabs-Traktat med Albanien den 27. November 1926, den saakaldte »Tiranatraktat«. Noget egentlig Protektorat er der ikke Tale om, men Italien lover Albanien sin Hjælp, hvis nogen forsøger at ændre den territoriale status quo i Albanien. Efter den Tid har italienske Officerer organiseret den albanske Hær, og den italienske Marine har foretaget Opmaalinger ved den albanske Kyst. Strategisk set har det overordentlig Betydning, at Italien saaledes til en vis Grad »behersker« begge Sider af Otrantokanalen.

I den vestlige Del af Middelhavet er de strategiske Forhold umiddelbart indlysende. Hvis Frankrig kommer i Krig, vil der gaa en Strøm af Transportskibe fra Algier til Marseille, og Frankrigs Modstander vil i saa Tilfælde operere paa denne nordsydgaaende Forbindelseslinie. Det maa være med en saadan Situation for Øje, at det stærkt udviklede italienske Flyvevæsen har talrige Stationer paa Sardinien, ligesaavel som at den italienske Marine paatænker at anlægge en Basis ved Cagliari. Denne sidste Basis skulde da muligvis være en Afløser for Maddalena, som efter almindelig Opfattelse ligger for nær ved fransk Territorium.

Det kan maaske i denne Sammenhæng have Interesse at nævne de gentagne Gange fremkomne Rygter om italiensk-spanske Militæraftaler. En kombineret italiensk-spansk Flaadestyrke med Støttepunkter henholdvis

i Cagliari og paa Balearerne vilde sikkert kunne udrette en Del Skade paa de franske Forbindelseslinier. Rygterne er hver Gang blevet dementerede, men en Kendsgerning er det, at italienske Eskadrer hyppigt aflægger Besøg paa Balearerne, og at Havneforholdene og Provianteringsforholdene derfor er nøje kendt.

Politiske Betragtninger.

I den aldrig ratificerede Sèvres-Traktat stod i et Tillæg, at der skulde tilstaaes Italien et vist Omraade i Lilleasien, hvor dets specielle Interesser blev anerkendt; dog maatte Italien ikke anektere dette Omraade, som forøvrigt faldt sammen med det i St. Jean de Maurienne-Overenskomsten nævnte. Bestemmelsen blev strøget i Lausanne-Traktaten, men ikke desto mindre er den italienske Indflydelse i de Egne overordentlig stor. Af de Lande, som handler med Tyrkiet, staar Italien som Nr. 1, italienske Skoler og Hospitaler skyder op som Paddehatte i Lilleasien og Palæstina. Dog trods en forholdsvis nylig afsluttet Voldgiftstraktat er Forholdet mellem Angora-Regeringen og Italien ikke helt hjerteligt. Man er ikke tryg ved Italien. Under Mosul Diskusionerne var det da ogsaa almindeligt ventet, at hvis der var kommet krigeriske Forviklinger mellem England og Tyrkiet, vilde Italien og Grækenland sikkert have benyttet Lejligheden til at sikre sig forskellige Fordele paa Tyrkiets Bekostning.

Italien ønsker at spille den Rolle paa Balkan og i den nære Orient, som Østrig-Ungarn engang spillede. I September 1926 afsluttedes en Traktat med Rumænien og siden har Italien paa talrige Maader støttet Rumænien, tiltrods for at dette er Medlem af den lille Entente, sidst paa Erstatningskonferencen i Haag. Med Grækenland afsluttedes en Venskabs- og Voldgiftstraktat den 23. September 1928, i hvilken Anledning den græske Statsminister Venizelos var kommet til Rom. Corfu-Affæren

syntes glemt, Dodecaneserspørgsmaalet ligeledes, og de to Regeringschefer holdt straalende Taler om det naturlige Venskab mellem Italien og Grækenland og om dettes Betydning for Freden i det østlige Middelhav.

Helt anderledes stiller Forholdet sig til Italiens gamle Allierede fra Verdenskrigen, Serbien, som nu danner Kernen i det jugoslaviske Kongerige. Det var lykkedes at faa afsluttet en Traktat mellem Italien og Jugoslavien i Rom 1924, men de urolige Elementer i Jugoslavien var imod enhver Forstaaelse med Naboen mod Vest, og da Traktaten udløb sidste Aar, var der intet Forsøg gjort paa at forny den fra den ene eller anden Side.

Direktiverne for jugoslavisk Politik, omsat i Rustninger, strategiske Jernbaner, militære Laan, Militær-Alliancer med Checoslovakiet, Rumænien og Frankrig, viser, at Italien betragtes som den Jugoslaviske Stats største Fjende. »Fra Isonzo til Sortehavet« er Ønskernes Maal for den jugoslaviske Politik, og det forklarer Militærpolitiken overfor Albanien, Bulgarien og Italien.

Men evident er det i Kontrast med de gentagne Erklæringer fra Regeringens Side til Gunst for Opretholdelsen af »status quo« skabt ved de »hellige og retfærdige« Fredstraktater. Og det er ikke nogen Hemmelighed, at Forhandlingerne i Sofia, ledsaget af en Pressekampagne, skulde bevæge Bulgarien til at forene sig med Jugoslavien til Triumf for de fælles slaviske Idealer, for at danne en slavisk Blok paa 18 Mill. Mand mod Italiens 42 Mill., for at forstærke den slaviske Barriere fra Adriaterhavet til Sortehavet. Løsnet er »Balkan for Balkanfolkene«, hvorved man altsaa vil være fri for enhver fremmed Indflydelse. Men naar dette Maal søges naaet gennem en Militær-Alliance med Frankrig, som overhovedet slet ikke grænser op til Balkanhalvøen, saa tvivler man om de reelle Hensigter og faar snarest Indtrykket af, at Løsnet er »Balkan for Jugoslavien og ned med Italien«.

Med England søger den italienske Regering at staa paa saa venskabelig Fod som muligt. En Torn i Øjet er naturligvis den engelske Besiddelse af Malta, hvor en meget stor Del af Befolkningen er af italiensk Oprindelse. Med spændt Opmærksomhed følges i Italien enhver Selvstændighedsbestræbelse paa det tæt ved liggende Malta, men en nogensomhelst Form for Tagen Parti skal man nok vogte sig for. Den engelske Sømagt i Middelhavet er i sig selv tilstrækkelig Grundlag for, at Italien vil søge Englands Venskab, men dertil kommer en virkelig Beundring for engelsk Kultur og engelsk Driftighed. Den engelske Marine er i et og alt Forbilledet for den italienske, man søger med Held at omplante engelske Skikke og engelske Principper paa italiensk Jordbund. Den Kendsgerning at det britiske Riges Kanoner behersker Adgangene til Middelhavet i Forbindelse med en inderlig følt Samhørighed med den angelsaksiske Nation, gør, at Italien stedse vil stille sig paa Englands Side i Tilfælde af internationale, krigeriske Forviklinger.

Forholdet til Frankrig, den latinske Søster, er derimod mere sart. Trods naturlig Sympati er man stadig »en garde« overfor den store Nabo mod Nordvest, men saadan er det vel altid mellem Søstre, at den ene ikke vil staa i Skygge af den anden. Imidlertid er det ikke blot et Prestige-Spørgsmaal de to Stater imellem, langt dybere bunder den gensidige Mistillid. I Italien er der et stort Fødselsoverskud, medens Frankrig kæmper mod et stadigt voksende Fødselsunderskud. For at skaffe Arbejde til de mange Hænder har Italien Brug for Kolonier, nu da Amerika har begrænset Indvandringen. Frankrig har et mægtigt Kolonirige, som det ikke selv kan befolke, ja i selve Frankrig mangler der endog fransk Arbejdskraft, saa man har maattet søge sin Tilflugt til udenlandsk Arbejdskraft, in casu Italienere. Intet Under er det derfor, at Italien har kastet sine Øjne paa det

franske Kolonirige, som efter Verdenskrigen jo blev betydelig forøget, medens Italien som før nævnt ikke fik de givne Løfter opfyldt.

Den anti-fascistiske Propaganda, som har haft sit Centrum i Paris, har naturligvis vakt en Del Irritation i Italien mod Frankrig, men nu efter at Tardieu er blevet Regeringschef, synes dette Forhold at skulde bedre sig. At fransk Støtte til Jugoslavien vækker Uvilje i Italien, er ikke til at undre sig over, ej heller at den franske Politik i Tunis, hvor der er dobbelt saa mange Italienere som Franskmænd, sætter Sindene i konstant Spænding.

Strategiske Betragtninger.

Selv om en Krig mellem Frankrig og Italien skulde synes paa Forhaand udelukket, specielt henset til Kellogg-Pagtens Bestemmelser, kan det maaske alligevel have sin Interesse at undersøge de strategiske Forhold, som i Øjeblikket gør sig gældende mellem de to Nationer.

At sikre Forbindelseslinierne er for Frankrig først og fremmest et militært Spørgsmaal om Troppetransporter, medens det for Italien er et Eksistenssporgsmaal.

Gennem de tre, ikke italienske, Passager, som behersker hele den italienske Import, passerer aarligt til Italien:

Gibraltar: 12 Mill. ts (Jern og Kul) fra England og Nordsøen.
3 Mill. ts (Korn, Bomuld, Kobber, Zink og Petroleum) fra Nordamerika.
2 Mill. ts (Korn, Kaffe, Uld og frosset Kød) fra Sydamerika.

Suez: 12 Milll. ts (Korn, Oliefrø, Jute, Bomuld, Uld og Tin) fra Indien, Australien og Østen.

Dardanellerne: 14 Mill. ts (Korn, Petroleum og Petroleumsudtræk) fra Sortehavet.

Det vilde være af katastrofal Betydning for Italien, hvis denne Trafik blev hindret, denne Trafik som er absolut nødvendig, og som kun kan ske gennem Middelhavet.

Den nuværende Placering af de franske Udenrigsstyrker kan derfor i Italien ikke opfattes som udelukkende sigtende til at kunne forsvare det udstrakte franske Kolonirige, men som en klog, strategisk Placering overfor Italien.

Styrkerne baseret ved Martinique, ved Dakar, ved Madagascar og i Indokina og Tonking vil paa umaadelige Afstande fra Middelhavet kunne afbryde den italienske Indførsel fra Amerika, Australien og Østen; samtidig vil Søforbindelserne med Nordeuropa let kunne afbrydes fra den franske Atlanterhavskyst.

De italienske Styrker er placeret saaledes, at det ældre Materiel ligger tilbagetrukkent i Taranto og Adriaterhavet, medens det allernyeste hører til i Spezia, hvorfra det hurtigt vil kunne sendes ud over det vestlige Middelhav.

Den franske Middelhavsflaade er tydeligt sammensat med Henblik paa den italienske.

Admiral Durand-Viel hejste 1. Oktober sit Flag om Bord paa »Provence« som Øverstkommanderende paa Slageskadren. Han har kun tre Slagskibe fuldt udrustede, nemlig de 24.000 ts »Provence«, »Lorraine« og »Bretagne«, hver med ti 34 cm Kanoner, som ombyggeligt er moderniserede i enhver Retning og naturligvis er noget overlegne overfor de to italienske »Doria« og »Duilio«, som er armerede med tretten 30,5 cm Kanoner og er de franske noget underlegne i Pansring. Under sin Kommando har Admiralen endvidere de to 35—36 Knobs »Tourville« og »Duquesne«, det vil sige Modstandere for de to italienske »Trento« og »Trieste«; desuden har han de tre »Primaguet« paa 8.000 ts og 33 Knob, som endnu ikke har noget Sidestykke i den italienske Flaade. Men Kernen

af hans Styrke dannes af Flotiller for første Gang, og disse omfattes efter Sigende med særlig Opmærksomhed af den kommanderende, fordi den franske Marine egentlig har forladt de saakaldte Capital ships, og fordi Middelhavet med dets særlige Forhold egner sig bedst til Jagere. Et andet Skib, hvormed der eksperimenteres, er den 22.000 ts »Bearn«, som nu har sin fulde Udrustning af Hydroplaner, og som efter Franskmændenes egen Mening ogsaa bidrager til at gøre den franske Flaade overlegen overfor den stærke italienske Flaade. Italienerne paa deres Side hævder, at de 60 store Bombemaskiner, som udgør deres 1. Lufteskadre, er en mere haandteerlig og frygtelig Kampkraft end det langsomme franske Hangar-Skib. De 2.400 ts »Tigre«, »Panthère« og »Chacal« paa 35—37 Knob og de 2.700 ts endnu hurtigere gaaende »Verdun«, »Valmy« og »Guepard« udgør en super-destroyer Division, som menes paa Grund af dens større kombinerede Fart og Kaliber at nyde en vis Fordel overfor de italienske Flotillers numeriske Overlegenhed.

Det italienske Standpunkt paa Flaadekonferencen i London er udtrykt klart af den italienske Udenrigsminister Grandi i en Tale den 23. Januar, hvor han efter en længere Udredning slutter med at sige: »Den italienske Delegation ønsker, at Princippet »one power standard« med Hensyn til Italien og overfor de europæiske Fastlandsmagter maa finde Anvendelse paa det lavest mulige Niveau. Den italienske Delegation har derfor den Ære at bekræfte de Erklæringer, som vor Regeringschef gentagne Gange har givet, at Italien er klar til at gaa ind paa hvilkensomhelst Nedsættelse i Rustningerne, selv til det laveste Niveau, forudsat at dette Niveau ikke overskrides af nogen europæisk Fastlandsmagt.«

Men en saadan Flaadeparitet med Italien finder Frankrig ganske urimelig, og talrige er de Argumenter, som bringes i Marken.

Den franske Statsminister har i London udtalt, at

med Hensyn til Længden af maritime Forbindelseslinier er Frankrig Nr. 2 efter Storbritannien, og med Hensyn til Udstrækningen af de hjemlige og Koloniernes Kyster indtager Frankrig Pladsen som Nr. 3 efter Storbritannien og U. S. A.

Længden af maritime Forbindelseslinier:

Stor-Britannien	113.000 km
Frankrig	58.000 -
U. S. A.	32.000 -
Japan	10.000 -
Italien	7.800 -

Udstrækning af hjemlige og Koloniers Kyster:

Stor-Britannien	62.000 km
U. S. A.	26.200 -
Frankrig	18.000 -
Japan	11.000 -
Italien	8.600 -

Disse Tal kan synes overordentlig veltalende og overbevisende, hvis man vil hævde, at Italien ledes af fordringsfuld Imperialisme, naar det ønsker at staa paa lige Fod med Frankrig med Hensyn til Flaaden.

Men lige saa lidt som U. S. A. tager Hensyn til saadanne tilfældige Tal (England skulde paa den Maade have Ret til en Flaade saa stor som de fire andre Magters tilsammen), kan Italien naturligvis gøre det.

En Marine har vital Betydning for den nationale Sikkerhed, naar Landets Modstandsevne paa Grund af Mangel paa egne Hjælpekilder er afhængig af Importen ad Søvejen. Italien har ikke Kolonier, som kan føde Moderlandet, og til Trods for ihærdige Anstrengelser kan Landet endnu ikke brødføde sig selv, ligesom det maa importere store Mængder af Raastoffer til sin Industri. I Tilfælde af Krig maa Forbindelserne opretholdes til de

Lande, som er i Stand til at levere Forsyninger. Men disse Forbindelseslinier maa Gang for Gang indrettes efter den øjeblikkelige politiske Situation, og efter hvordan Operationerne forløber tilsøs. Men saadan stadig at maatte indrette sig efter de stedse skiftende ydre Omstændigheder gør Situationen alvorligere. Yderligere er Italiens Kommunikationslinier meget saarbare, da Landet jo ligger midt i et lukket Hav, hvis forskellige Indgange besiddes af andre Stater, og disse Forbindelseslinier gaar endda tæt forbi andre Staters Kyster.

Med Hensyn til maritime Forbindelseslinier er Italien saaledes strategisk værre stillet end Frankrig, som har den Fordel at eje en udstrakt Kyst mod Atlanterhavet, det aabne Ocean, hvorover Forbindelserne lettere opretholdes.

Sammenligning mellem Længden af de forskellige Landes Kyster kan have en geografisk Interresse, men er ingen strategisk Maalestok; øde Kolonikyster kan selvsagt ikke sidestilles med en Kyst, hvor Havn ligger ved Havn, og hvor store Industricentrer findes i Kystens umiddelbare Nærhed. Den italienske Kyst er i den Henseende meget saarbar, saa meget des mere som mange af de vigtigste Jernbanelinier af geografiske Hensyn løber langs Kysten.

En eventuel Lammelse af Kystfarten vilde ogsaa faa skæbnesvangre Følger, da en stor Del af den italienske Indenrigs-Transport foregaar ad Søvejen.

At Frankrig er den næststørste Kolonimagt, er en Kendsgerning, som man fra fransk Side synes maa lynge svært i Vægtskaalen, naar Talen er om de relative Flaadestyrker. Og i Italien vil man heller ikke benægte, at en Kolonimagt maa holde Skibe til Forsvar af Kolonierne. Men saadanne Skibe er jo ikke for Tid og Evighed bundet til Kolonierne, og under en Krig vil den krigsførende Kolonimagt, i Lighed med hvad der skete under Verdenskrigen, efter eget Forgodtbefindende placere sine oversøiske Krydsere, altsaa ogsaa offensivt i hjemlige

Farvande. Det er derfor logisk, at Italien før Flaadekonferencen i London, idet det krævede Paritet med Frankrig, tilbød Frankrig, som det store Kolonirige, at fastsætte Antallet af de Skibe, hvert af de to Lande skulde have Ret til at holde.

Iøvrigt saa Italien helst, at der samtidig med Aftalerne i London fastsattes Grænser for Størrelsen af de andre Middelhavsmagters Flaader. Her er det især Jugoslavien, som stadig volder Bekymring, og Nærværelsen af 4 nye U-Baade af engelsk og fransk Type i Cattaro paavirkede i høj Grad det ellers forbavsende italienske Standpunkt til Gunst for Ophævelse af U-Baade.

Middelhavet var i Oldtidens Historie det eneste større Vand af nogen Betydning. Indenfor dets Rammer var concentreret alle de Begivenheder, som fik nogen Indflydelse paa den historiske Udvikling. Nærmere at komme ind paa dette turde være overflødigt, ligesom en Paavisning af Middelhavets dalende Betydning efter Amerikas Opdagelse og efter at Søvejen til Indien var fundet, heller ikke er nødvendig. Men alt gaar efter stigende og faldende Kurver, og ved Aabningen af Suez-Kanalen 1869 kom der et Vendepunkt for Middelhavets Vedkommende. Det af tre Verdensdele begrænsede Middelhav er paany ved at blive det Farvand, hvorom Statsmændenes Interesse uvilkaarligt samler sig.

Gennem Aartusinder har Middelhavet været en fast Kampplads, man kan næsten sige et Center for strategiske Begivenheder, og at det fremdeles betragtes som et saadant, viser den megen Talen om et »Middelhavs Locarno«.

Et virkeligt Venskabsforhold mellem Frankrig og Italien opnaaes dog kun ved ikke ringe politiske, økonomiske og følelsesmæssige Ofre fra Italiens Side; til Gengæld vil det radikalt fjerne enhver Kim til Bekymring, som Frankrig maatte nære overfor Italien med Hensyn til sit »Imperium«. Men for at dette skal kunne realiseres, maa Frankrig paa den anden Side overlade Italien Pladsen i det østlige Middelhav, hvor Italiens Rettigheder er langt

klarere end Frankrigs, og hvor Italiens Behov er langt kraftigere.

I en Artikel i »Rivista Marittima« fremsættes nogle Betragtninger, der kan resumeres som følger:

... Italien er den eneste store Nation, som udelukkende er mediterræn. De andre store Middelhavsmagter har deres største Kyststrækninger mod det frie Atlanterhav. England er helt udenfor Middelhavet, Tyskland ligeledes udenfor. Italien derimod ligger helt i Middelhavet og har kun gennem Middelhavet Mulighed for maritim Forbindelse med den øvrige Verden. Dets Landgrænse er meget kort i Sammenligning med dets Kystlinie; og paa denne Landgrænse ligger Europas højeste Bjergkæde, de himmelstræbende Alper, over hvilke Passagerne nødvendigvis er faa, utilstrækkelige og kostbare. Fire Femtedel af Italiens Trafik foregaar og kan kun foregaa over Havet. En stor Del af Fødevarerne og næsten alle de for Industrien uundværlige Raastoffer kommer over Havet, Vejene for dets Import og Export, for Emigrationen og Ekspansionen løber over Havet, ligesaavel som Havet er dets Vej til Magt og Frihed. Landets Fremtid, hele Liv er paa Havet, paa Middelhavet! Landets Skæbne er uløseligt forbundet med Middelhavets. For Italien er altsaa Middelhavsproblemet sammen med Kolonispørgsmaalet det historiske Hovedproblem.

Problemet kan spaltes i fire Dele: det nationale Spørgsmaal, Spørgsmaalet om Frihed, Spørgsmaalet om Sikkerhed, og det koloniale Spørgsmaal. Hvordan forholder det sig nu i Øjeblikket med disse Spørgsmaal? Friheden maa siges at være begrænset, eftersom England, der uden selv at være en Middelhavsnation i Gibraltar og Suez har Nøglerne baade til den ene og den anden af Middelhavets Døre, og som med Malta behersker den centrale Passage, naarsomhelst det maatte finde det for godt, vilde kunne afskære Italien fra al søværts Forbindelse med Omverdenen, udsulte det og kvæle det i dets indelukkede Hav, kort sagt have det

i sin Vold uden at være nødt til at trække Sværdet. Med Hensyn til Sikkerheden maa det bemærkes, at Frankrig med Toulon, Corcica og Biserta, England med Malta, Grækenland med Corfu-Kanalen og Jugoslavien med Cattaro og Sebenico, fra Vest, Syd og Øst omspænder Italien med en Halvcirkel af maritime Baser, som før Verdenskrigen i det mindste tilhørte to store politiske Grupper, der var Modstandere og derfor gensidig lammede hinanden, men som nu maaske en skønne Dag vilde kunne befinde sig i Hænderne paa en og samme politiske Sammenslutning. Set fra et nationalt Synspunkt saa straaler endnu over hele Middelhavskysten de prægtige Minder og de straalende Traditioner fra Kejsertidens Rom, fra Venezia og Genua, fra Pisa og Amalfi, fra Napoli og Sicilien. Hundrede Tusinder af Italienere, langt talrigere end nogen anden europæisk Race, er spredt over hele Middelhavsbassinet. Men i Dalmazien er de jugoslaviske Undersaatter, i Konstantinopel og Smyrna er de nu berøvet den aarhundredegamle Beskyttelse i Kapitulationerne og kommet under den haarde tyrkiske Suverænitet, i Syrien er de under det franske Mandat; i Palæstina og Ægypten (i Ægypten er der alene halvtredstusind Italienere) er de under engelsk Højhed; mere end halvandethundredetusind Italienere er mellem Algier og Marokko tvungent blevne afnationaliserede ved den systematiske franske Absorbation; og mod den samme systematiske franske Absorbation forsvarer over Hundrede Tusind sig i det Tunis, som de i deres Ansigts Sved har opdyrket og gjort frugtbart. — Endelig set fra det koloniale Synspunkt, saa er, paa trods af at Italien ligger lige i Middelhavets Centrum, og det saa at sige er Europas Forpost mod Asien og Afrika, hele den asiatiske og afrikanske Kyst fra Alexandretta til Tanger, bortset fra det bjergfulde spanske Riff og de faa Oaser i den store libiske Ørken, i henholdsvis Englands og Frankrigs

Hænder. Middelhavsnationen par excellence er næsten helt udelukket fra Herredømmet over Middelhavet.

Denne Situation har ganske vist sine historiske Aarsager. For det første kommer det af, at Italien ikke er blevet formet som en Enhedsstat og ikke er blevet europæisk Stormagt før for godt og vel halvtreds Aar siden; det er derfor kommet altfor sent og forholdsvis altfor svagt til den moderne imperiale Kappestrid, da de største Parter af Verden, specielt i Middelhavet, allerede var blevet okkuperede eller besatte af de Stormagter, som havde eksisteret i Aarhundreder. For det andet kommer det af den Uerfarenhed og næsten Mangel paa Interesse for det udenrigske Liv, som maaske er uundgaaelig i de første Aar af en nydannet Stats Liv, da alle Kræfter koncentreres paa det indre Arbejde for at konsolidere sig politisk, økonomisk og intellektuelt. Saaledes forstod Cairolis Regering ikke at komme den franske Erobring af Tunis 1881 i Forkøbet, saaledes som den ellers vilde have kunnet, og i 1882 fattede Depretis' Regering ikke Vigtigheden af den engelske Opfordring til at deltage i Okkupationen af Ægypten. For det tredie kommer det af den ufuldkomne Løsning af Frihedskrigene, som paa en farlig Maade havde ladet den italienske Enhed saavel etnografisk som geografisk ufuldendt. Den vedvarende militære Trusel fra Østrig gennem de aabne Grænser ved Trento og Friulien, som lammede Italiens Styrker ved Nødvendigheden af et eventuelt Forsvar, hindrede paa den ene Side i Virkeligheden enhver effektiv Frihed til oversøisk Ekspansion. Og den nationale Følelse for de italienske Brødre og den italienske Jord, som stadig var under Fremmedaaget, lammede paa den anden Side følelsesmæssigt Italiens Energi og Vilje til Ekspansion.

Den første af disse Hindringer overvandtes automatisk ved den progressive Udvikling af den nationale Bevidsthed og Vilje, som tilfulde viste sig ved den libyske

Erobring. For at overvinde eller borteliminere de to andre Hindringer gik Italien frivilligt ind i Verdenskrigen. Med uhyre Ofre af Blod og Penge vandt det Krigen. Men ved Fredsslutningen blev det, i Middelhavet som andre Steder, berøvet Frugten af sin Sejr. Dette skete dels paa Grund af dets Regerings og dets Repræsentanters Umulighed, dels paa Grund af dets Allieredes, og ikke mindst Frankrigs, Overmægtighed. Disse Allierede delte jo nemlig Kolonier og Mandater mellem sig uden at efterlade blot den mindste Plet til Italien, idet de i Middelhavet som andre Steder som en Slags Alibi kynisk benyttede sig af Wilsons snæversynede Doktriner og af Ruslands Frafald til at bryde Alliancetraktaterne, der var gjort hellige med italiensk Blod.

Saaledes er i Dag Hovedproblemet i Middelhavet for Italien i dets ydre Form forblevet uforandret, som om Krigen og Sejren ikke havde været, og en Løsning af det fortvivlede Spørgsmaal er yderligere paakrævet, dels paa Grund af den tiltagne Befolkning og det deraf voksende Tryk, dels paa Grund af den tiltagne Selvbevidsthed og Bitterheden over den lidte Uretfærdighed. Italienerne er enstemmigt overbeviste om, at hvis Italien ikke skal gaa en Forfaldsperiode i Møde, kan dette Problem ikke forblive uløst i længere Tid. Franskmændene maa vælge, om dette skal løses i Samdrægtighed med Frankrig eller mod Frankrig.

Den italienske Flaades Basering i Efteraaret 1929.

(Udrustede Skibe).

La Spezia:

1. Eskadre.

Trieste og Trento.

Ancona og to Jagerflotiller (nye).

Pacinotti og 5 U-Baadsflotiller med ialt 23 Baade (hvoraf 12 nye).

Eclaireringsgruppe.

12 Vivaldi (ikke færdigbyggede).

Taranto:

2. Eskadre.

Doria og Duilio.
Taranto, Bari og 1 Jagerflotille.
2 U-Baadsflotiller.

Pola:

Specialdivisionen.

Quarto og 1 Torpedobaadsflotille.
Mineskibsflotillen.
1 U-Baadsflotille.

Desuden mindre Flaadestyrker i Kolonierne.

Den italienske Handelsflaade 30. September 1929.

Ialt 4,144	Skibe med	3,413,137 ts.
hvoraf 1,277	Dampere	2,808,598 -
153	Motorskibe	437,631 -
2,329	Sejlskibe	137,711 -
385	Sejlskibe (Hjælpemotor)	29,197 -

Den jugoslaviske Handelsflaade er ifølge den sidste Statistik paa 314,914 ts, deraf 59 Skibe til oversøisk Fart med 240,716 ts og 20 Dampere til udvidet Kystfart med 25,483 ts. Skibe til oversøisk Fart gaar udenfor Gibraltar og Suez. Til udvidet Kystfart regnes Middelhavet.

Kilder.

Rivista Marittima. — Corriere della sera. — Guido Po: »L'opera della R. Marina in Eritrea e Somalia«. — Polson Newman: »The Mediterranean and its problems«.

Modelsamlingens ældste taklede Model.

Af Orlogskaptajn Holck.

Hensigten med de ældre Skibsmodeller synes i alle Tilfælde at have været den, at skabe et dekorativt Kunstflidsarbejde enten til Ophængning eller til Opstilling, medens de Modeller, der tager Sigte paa at tidfæste Udviklingen og indgaa som belærende Led i Skibsbygningskunsten er af langt senere Dato.

I langt de fleste Tilfælde maa det antages, at man ved Fremstillingen af en Model har villet gengive et nærmere bestemt Skib, og at først senere Tider har taget den Opgave op, at fremstille et Typeskib omfattende en hel Rækkc Skibe af nærlig samme Udseende.

Ikke desto mindre ejer de fleste større Modelsamlinger Skibsmodeller fra Perioden 1660—1720, hvis Navne er gaaet tabt, og som Eftertiden har tillagt Navne enten efter bekendte Skibe, eller efter Skibe, hvortil berømte Mænds Navne er knyttet.

Da originale Modeller er af den største Værdi for marinehistorisk Forskning til at fremskaffe exact Viden om de Skibe, vore Forfædre raadede over, og give en Fremstilling af den tekniske Udvikling, er det af den største Betydning at identificere saadanne »tvivlsomme« Modeller, og da særlig de Modeller, der er forfærdiget af en kyndig Haand; men selv ret ubehjælpsomt udførte Modeller kan give uvurderlige Oplysninger, naar deres Alder eller Skibets Navn med Sikkerhed kan fastslaaes.

Et stort Arbejde af denne Art er i Udlandet udført i de senere Aartier, og adskillige Modeller, der var tillagt bekendte Navne og som ansaas for at være autentiske, er blevet »afslørede« og henført til den rette Tidsperiode.

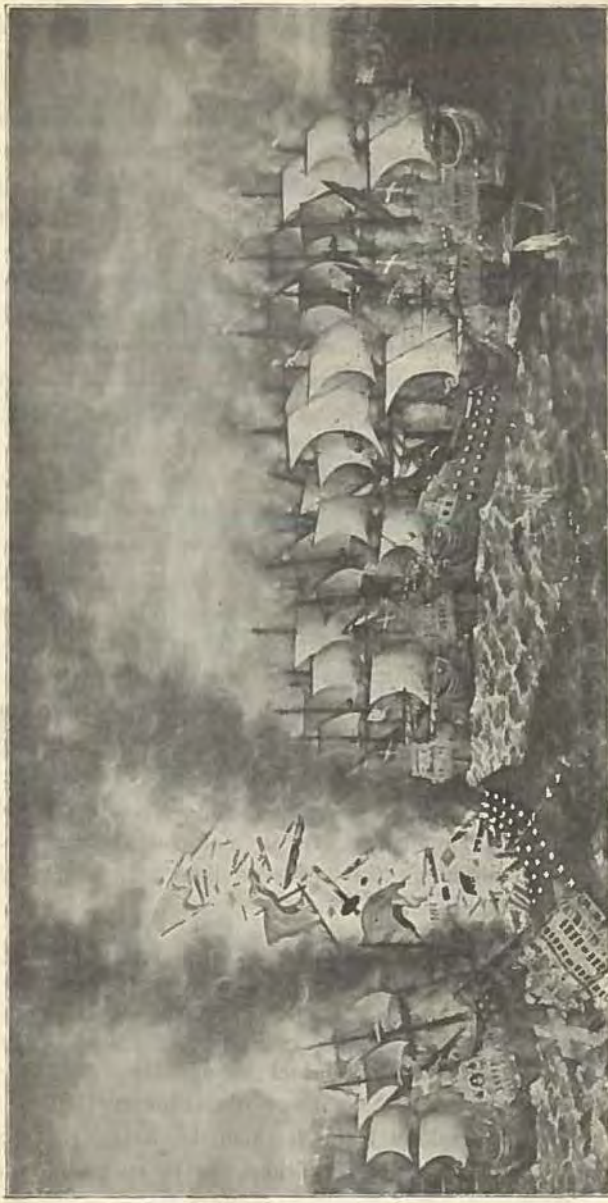
De Midler, man har til at identificere Modeller, er af forskellig Art, men sjældent fyldestgørende taget hver

for sig; thi de Kilder, der staar til Raadighed, er ufuldstændige, og kun hvor flere kan bringes til at passe sammen, kan man tale om fuldgyldigt Bevis. Af de vigtigste kan nævnes: Skrogets Dimensioner, Antallet af Kanonporte, Antallet af Kanoner, Skibets Facon og Ornamentering, kgl. Initialer og Valgsprog, Rejsning og Sejlføring, og endelig samtidige Tegninger, Stik eller Malerier.

Skønt Opgaven tilsyneladende er saare simpel, kræver den dog et indgaaende Studium, idet adskillige Forhold maa tages i Betragtning, saaledes: de Maalemethoder og anvendte Maal, der var gængse, den benyttede Skala ved Modellens Forfærdigelse, og endelig den relative Værdi, de forskellige Kilder kan tillægges.

De sædvanlige Maal er Længde over Stævnen og i Vandlinien, Længde af Køl, Bredde, Dybde i Hold, Stævnenes Fald og en Række sekundære Maal. Alle disse Maal, som er lette at paavise paa en Konstruktionstegning, lader sig imidlertid ikke saa let eftermaale paa en Model. Medens Længden over Stævnen er let at konstatere, svarer Længden i Vandlinien til Konstruktionsvandlinien, der som Regel ikke er Skibets virkelige Vandlinie, da dette som oftest kom til at stikke dybere end beregnet, Bredden er sædvanlig opgivet som indvendigt Maal og lader sig kun tilnærmelsesvis udlede af en simpel Model, opbygget af en Blok, Kølængden er vanskelig at finde, da Overgangen fra Stævn til Køl er uskarp o. s. v. o. s. v., og dertil kommer, at eventuelle Maalefejl vokser proportionalt med Skalaforholdet og med den Unøjagtighed, hvormed Modellen er forfærdiget.

Dernæst gælder det at fastslaa den Skala, hvorefter Modellen er bygget. Simple Skalaforhold som 1 : 24 1 : 30 1 : 48 1 : 60 eller lignende er imidlertid ikke saa hyppigt forekommende, som man skulde vente, adskillige Modeller er vel bygget efter Tegninger i disse Forhold, men ligesaa hyppigt træffes Modeller, hvor Haandværkeren har



Slaget ved Øland 1. Juni 1676. (Malet af Claus Meinichen 1686—88).

reduceret de forhaandenværende Maal ved Hjælp af en selvlavet Maalestok.

Kanonportenes Antal kan give gode Oplysninger, men uheldigvis indeholder Skibslisterne saa godt som aldrig noget herom, og kun, hvor detaillerede Byggekontrakter foreligger, har man noget at gaa efter. Saadanne Kontrakter er imidlertid ogsaa sjældne, da Orlogsskibene sædvanlig byggedes paa egne Værfter.

Kanontallet er kun vejledende, thi Listerne opgiver højst varierende Antal Kanoner og Kalibre, men disse Lister kan sammenholdt være til en Del Nytte.

Ornamentering, Monogrammer og eventuelle Vaabens Karakter er af stor Betydning, naar det gælder at fastslaa den Periode, hvor Skibet kan være bygget, men ogsaa her melder de Vanskeligheder sig, at Skibet kan være undergaaet Forandringer, at de kgl. Initaler kan være ændret ved Regeringsskifte, og at en Navneforandring har medført anden Ornamentering.

Rigning og Sejlføring er for gamle Modellers Vedkommende af problematisk Værdi, thi selv den mest omhyggelige Conservering kan ikke forhindre, at Tovværk og Sejl forgaar og maa fornyes, og er dette ikke gjort med en nænsom Haand og virkelig Forstaaelse og Indsigt, taber den restaurerede Model betydeligt i Originalitet.

Samtidige Billeder kan give god Vejledning, men her staar man som oftest over for netop det samme Problem, at de afbildede Skibes Navne ikke kendes med tilstrækkelig Sikkerhed.

Modelsamlingen er saa heldig at eje en gammel Model No. 1 af et fuldt taklet Orlogsskib, der bærer Chr. V's Navnechiffer og ifølge Traditionen skal være et af vore Orlogsskibe fra den skaanske Krig. Efter alt at dømme har dette sin Rigtighed, og et og andet tyder

paa, at Modellen ikke er en senere Frembringelse, men er blevet til inden 1675.

Modellen lider af paaviselige Fejl, Skrogets Længde svarer ikke til Bredden, og hele Faconen tyder paa manglende teknisk Færdighed, hvorimod Takling og Sejlføring er udført med langt større Akkuratesse, selv om den ikke kan anses for nøjagtig dimensioneret. Modellen skal ikke nøjere beskrives her, da den allerede er behandlet i Jordenings Katalog over Modelsamlingen.

Da det, skønt det ikke har skortet paa Forsøg og indgaaende Undersøgelser, hidtil ikke er lykkedes at identificere denne Model, formener Jordening, at Modellen ikke har noget bestemt Skib til Forbillede, men hertil kan jeg ikke slutte mig, da adskillige Data synes at godtgøre, at Skibet netop forestiller et af vore Orlogsskibe, der indlagde sig Fortjeneste i den skaanske Krig.

Da Skrogets Dimensioner er i indbyrdes Uoverensstemmelse vil jeg benytte Kanonportenes Antal som Udgangspunkt.

Blandt Flaadelisterne fra Perioden 1660—1700 har jeg kun fundet en enkelt, der giver Oplysning om, hvormange Kanoner, hvert enkelt Skib kunde føre, her opføres de fleste eksisterende Orlogsskibe, heraf alle de større, med et Kanonantal, der kan tyde paa, at man, uagtet dette ikke anføres, har villet udarbejde en Liste, hvor Skibene bestykkes med et til Kanonportenes Antal svarende Antal Kanoner, hvilket kan kontrolleres for enkelte Skibes Vedkommende.

Listen[1]), der er paategnet: — »d. 12. Nov. 1673 blev ovenbemeldte Specification paa Stykker til Flaaden Commissary Schumacher leveret« — (Admt. Copibog 1673 p. 157), skyldes den Omstændighed, at man stod overfor Muligheden af at komme over den snart kroniske Mangel paa Kanoner.

[1]) Saadanne Lister er ogsaa sjældne i Udlandet, den ældste engelske Liste er saaledes fra 1677.

Da der i Forraad manglede ikke færre end 524 Kanoner og 30 Falkonetter, tør man formode, at Admiralitetet af Frygt for ikke at faa de tilstrækkelige Midler til Nyanskaffelse har opgivet det fulde Antal Kanoner, som Skibene kunde bære, for derved at sikre en vis Reservebeholdning.

Denne Liste, der giver saa gode Oplysninger om Skibene, er ikke tidligere trykt og er her af Pladshensyn opstillet i Tabel pag. 126 den originale Liste er for enkelte af de større Skibes Vedkommende mere udførlig og skelner mellem flere Sorter Kanoner indenfor samme Kaliber.

Vor Model, der er en Todækker, har:

Paa underste Batteri ialt	24	Porte
Paa øverste Batteri ialt	24	—
Paa Bakken ialt.....	8	—
Paa Agterhalvdæk ialt.....	12	—
I alt...	68	Porte

og det vil da hurtigt ses, at det eneste Skib, der svarer hertil, er Orlogsskibet »Anna Sophia«.

Idet jeg gaar ud fra, at Modellen er blevet til omkring den skaanske Krig eller i hvert Fald inden 1683, var Længden over Stævnen: 137¼ hollandske Fod. Modellens Længde, der vel kan antages at være det Standardmaal, Modelbyggeren har benyttet, er 146 cm, og Maalestokforholdet bliver da 1 : 26, eller med lidt Velvilje det enklere Forhold 1 : 22, hvor 2 Fod svarer til 1 Tomme. (1 hollandsk Fod har 11 Tommer).

Da de øvrige Dimensioner ikke kan anses for korrekte, vil det være af Interesse at undersøge, om Størrelsen af »Anna Sophia«'s Sejl maatte passe med Modellens.

Nogen Tabel over Skibenes Sejl eksisterer ikke, men ved at indsamle Materiale fra Regnskabsbøgerne, hvor

nysyede Sejl fra Tid til anden opføres med Maal, kan Sejlføringen rekonstrueres, se Tabel pag. 129.

Medens de anvendte Maal for Skroget var hollandske Fod, opgives Sejl i danske Alen og Master og Rundholter i Palmer, et Forhold som Modelbyggeren synes at have ladet ude af Betragtning, idet Omsætning efter Skalaen 1 : 26 ikke giver noget tilfredsstillende Resultat, det er da nærliggende at antage, at han har benyttet samme Maalestok og regnet hollandske og danske Fod for lige, (1000 Amsterdam-Fod = 902 danske Fod). Maalestokforholdet bliver da i dette Tilfælde nærlig 1 : 30, og omsat herefter er Maalene for Modellens Sejl opført i Tabellen.

Det vil nu ses, at Modellens Sejl meget nær svarer til »Anna Sophia«'s, men at Undersejlenes Dybde er for ringe, og her ligger Fejlen paaviselig hos Modelbyggeren, der har dimensioneret Rejsningen forkert, thi en Gennemgang af vore Skibes Undersejl viser, at de alle var højere i Forhold til Bredden og kunde foreges med Bonnet, hvad Modellen i saa Fald ikke giver Plads til.

Endvidere findes intet Skib, hvorpaa Modellens Sejl, omsat i Forholdet fra 1 : 22 til 1 : 30, passer tilnærmelsesvis saa godt som »Anna Sophia«.

Hvad Ornamenteringen angaar, da er denne hollandsk præget, og Hakkebrædtet bærer en Portraitbuste af en yngre Mand med laurbærkranset Paryk og to Negerfigurer som Hukmænd, ligesom mindre Negerfigurer danner Knægte og anden Udsmykning. Chr. V's Chiffer er anbragt paa Sidegalleriet.

Portraitbusten giver ingen synderlig Oplysning, men sammenholdt med et Maleri paa Frederiksborg Slot kan der drages bestemte Slutninger.

Dette Maleri (se pag. 121), der forestiller Slaget under Øland 1. Juni 1676, er malet 1686—88 af Claus Møinichen og anbragt over et Vindue i Audienssalen.

Kunstneren har valgt den Episode under Slaget, hvor

Tabel 1.

	Neden under.								Melle				
	Kobber. pdg.						Jern.		Kobber. pdg.				
	36	32	26	25	24	18	18	12	24	15[1])	14	12	10[2])
Sophia	•	•	•	•	•	•	32	•	•	•	•	•	•
Prins Christian	2	•	14	•	•	•	12	•	•	•	12	•	•
Prins Jørgen	•	•	8	•	•	•	18	•	8	2	•	6	•
Tre Croner	•	•	•	•	4	•	22	•	8	•	•	6	•
Dronning Charlotta	•	•	•	•	10	•	16	•	•	•	12	•	•
Norske Løve	•	2	•	•	10	•	14	•	•	•	16	•	•
Anna Sophia	•	•	•	•	8	•	16	•	•	•	•	•	•
Churprinsen	•	•	•	10	•	•	16	•	•	•	•	6	•
Prinsesse Charlotte	•	•	•	•	•	•	14	12	•	2	•	•	•
Friderich III	•	•	•	•	•	•	24	•	•	•	•	•	•
Christian IV	•	•	•	•	•	•	24	•	•	•	•	•	•
Tre Løver	•	•	•	•	•	2	22	•	•	•	22	•	•
Svanen	•	•	4	•	•	•	•	18	•	•	•	16	•
Nellebladet	•	•	•	•	8	•	•	14	•	•	•	•	•
Gyldenløve	•	•	•	•	10	•	10	•	•	•	•	12	•
Haabet	•	•	•	•	•	•	•	20	•	•	•	•	•
Færøe							•	•	•	•	•	•	•
Delmenhorst							•	•	•	•	•	•	2
Kjøbenhavn							•	•	•	•	•	•	•
Havmanden							•	•	•	•	•	•	•
Havfruen	Disse Skibe						•	•	•	•	•	•	•
Kongens Jagt	opføres uden						•	•	•	•	•	•	•
Islandsk Fisk	Anførelse af						•	•	•	•	•	•	•
Hjorten	Kanonernes						•	•	•	•	•	•	•
Hummeren	Placering.						•	•	•	•	•	•	•
Fregat paa Elben							•	•	•	•	•	•	•
do. do.							•	•	•	•	•	•	•
Trefoldighed							20	10	•	•	•	•	•
Victoria							10	10	•	•	•	•	•

[1]) Kobber Skraa Stk. 15 Pd. Sten. [2]) Slanger. [3]) Kielstykker.

				Øven paa.														I Alt
Jern. pdg.				Kobber. pdg.								Jern. pdg.					Falkonet.	
12	9	8	6	15[4])	8	6	4	3	2	4[3])	3[3])	6	4	3	2	1		
.	.	30	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	30	6	.	.	4	106
.	.	.	.	.	.	10	4	.	.	.	.	14	.	.	.	.	4	86
10	.	.	.	.	20	.	4	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	78
12	.	.	.	2	.	6	6	.	.	.	.	6	.	.	.	.	2	74
.	14	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	10	.	.	.	2	70
.	.	.	.	.	.	8	6	.	.	.	.	.	18	.	.	.	2	86
.	.	14	.	.	.	6	2	.	.	.	.	.	10	.	.	.	2	68
10	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	2	72
.	.	.	24	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	16	.	.	2	74
.	.	16	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.	.	.	2	60
.	.	18	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	6	.	.	.	2	60
.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	2	58
.	.	4	.	.	.	2	4	.	.	.	2	.	.	.	.	.	2	52
.	.	.	20	.	.	6	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	2	54
.	.	.	8	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	4	.	.	2	52
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20	.	4	.	.	2	46
10	.	10	12	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	2	40
18	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	2	46
.	.	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	.	.	2	34
4	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	2	30
.	.	.	12	.	.	2	2	.	.	.	.	.	2	.	.	.	2	24
.	.	.	.	.	.	.	10	.	4	.	.	.	6	.	.	.	2	22
.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	4	2	2	2	26
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12	6	.	.	2	20
18	.	.	.	.	.	.	4	.	.	.	.	.	8	.	.	.	2	32
.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	2	26
.	.	16	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	2	26
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	30
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	20

Portraittet paa Modellen forestiller, som allerede nævnt, en yngre Mand og kan meget vel ligne Churprinsen som yngre, saaledes som han er afbildet paa et Stik af Albert Haelwegh † c. 1670.

De Uligheder, der ellers kan paavises, skyldes sikkert Forandringer under Reparation, men iøvrigt synes Maleriet efter Spejlets Opbygning at dømme at være paalideligere end Modellen.

Sammenholdes nu disse Kendsgerninger, maa det anses for givet, at vor gamle Model forestiller Orlogsskibet »Anna Sophia«.

Hvad Modellens Alder angaar, er det rimeligt at antage, at den er forfærdiget i Aarene 1670—75, herpaa tyder Portraittet af Churprinsen som yngre og det Forhold, at »Anna Sophia« i 1676 blev forsynet med Forestængestagsejl og Storestængestagsejl, hvad Modellen ikke viser, endvidere er Spejlet paa Modellen langt mindre forgyldt end paa Maleriet, og af Regnskaberne fremgaar det, at der i 1675 anvendtes 6000 Blade Guld til Ornamentering.

Det maa antages, at Modellen oprindelig har været anbragt i Model-Cammeret paa Kunstkamret paa Kjøbenhavns Slot, ifølge Inventariet fandtes her i 1673 14 Modeller af Skibe og en Model af en Gallioth. Modellerne specificeres desværre ikke, men Elfenbensmodellerne (nu paa Rosenborg) er ikke medregnet, da de opbevaredes i et andet Værelse.

I 1737 opføres: »Modeller til alleslags Orlogs-Skibe, Fregatter, Pramme og andre Fartøjer, hvoriblandt synes at være Modellen til det forrige Generalskib Christianus Quintus.«

Denne Bemærkning, der antagelig sigter til den i denne Artikel behandlede Model, er interessant derved, at Modellen i mange Aar har været anset for »Christianus Quintus«.

Det ses ligeledes af Inventarielisterne, at Modellen er afleveret til Holmen i 1747, hvortil der d. 18. Marts udleveredes »32 Modeller af alle Slags Orlogsskibe, Fregatter, Pramme og andre Fartøjer«. Ifølge Jordening er den ikke blevet indlemmet i Modelsamlingen, og dette skyldes sikkert, at Modellens Alder ikke dengang kunde opveje dens Mangel paa Nøjagtighed, den er da antagelig blevet ophængt et eller andet Sted, og først senere Tider har sikret denne historiske Models Bevarelse.

Orlogsskibet »Anna Sophia« blev bygget som Nybygning No. 12 ved Klokken af Mathias Hermandsen i 1669, men Forarbejderne var allerede indledet i 1667. D. $^{8}/_{12}$ 69 omtales Skibet som nylig afløbet og henlaa nu i ufærdiggjort Stand til der d. $^{8}/_{10}$ 1671 afsluttedes Kontrakt med Thies Hermandsen om Optømring af dette Skib og »Charlotte Amalia« inden Marts 1672 for i alt 3000 Rdl. I 1673 manglede Skibet endnu Master og al Udtakling, men i 74 forsynes det delvis med Sejl og Gods fra det nu ganske opsledne »Victoria«.

Skibet var vist ikke anset som noget godt Krigsskib, thi i 1684 overvejes det at lade Skibet sænke ved den ny Fæstning Christiansø, det blev imidlertid »Tre Løver«, der blev sænket, medens »Anna Sophia« blev bestemt til Ophugning, i 1686 bestemte man sig om, og Skibet blev næste Aar fordoblet under Barkholterne for desbedre at føre sine Sejl og samtidig forandredes Gallionen, der var ude af Proportion. 1692 gennemgik Skibet en Hovedreparation, der kostede 8238 Dlr. I 1703 betegnes »Anna Sophia« som et Skib af slet Façon, der er en daarlig Sejler og har slet Defension.

1716 udgik Skibet af Flaadens Tal.

B. Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten, 489 Sider, XXVI. Aargang 1930, München 1930.

Det er glædeligt at se, hvorledes Taschenbuch Aar for Aar stadig vokser, saaledes at den nu atter nærligt har naaet sit tidligere Format fra før Verdenskrigen. Det er i Aar 30 Aar siden, at den for første Gang udkom, og naar det alligevel kun er 26. Aargang, der her foreligger, skyldes det, at den i enkelte Aar efter Verdenskrigens Ophør af økonomiske Grunde ikke udkom.

Aargang 1930 fortsætter sine Forgængeres gode Traditioner og behøver derfor ingen Anbefalinger af nogen Art. Opmærksomheden skal blot henledes paa Oplysningerne om — eller maaske snarere Manglen paa Oplysningerne om — den af hele den maritimt interesserede Verden med spændt Opmærksomhed fulgte Nybygning: »Ersatz Preussen«, der, med sine 10.000 Tons, 6—28 cm. og 8—15 cm. Kanoner samt sin Fart af 28 Knob, gode Beskyttelse og store Aktionsradius, menes — saafremt den opfylder, hvad der loves — at ville kunne klare sig overfor alt eksisterende Flaademateriel, med Undtagelse af de enkelte store og hurtiggaaende Slagkrydsere, som kun England og Japan er i Besiddelse af, og som i Følge Washingtontraktaten ikke mere maa bygges.

Som sædvanlig indeholder Bogens 4. Del en klar og udmærket Oversigt over de forskellige Landes marinepolitiske Forhold samt en nøjagtig Fordeling af de større Mariners Flaademateriel.

Det skal dog bemærkes, at der i denne Oversigt for Danmarks Vedkommende er indløbet en Fejl, idet de under Bygning værende Torpedobaade Dragen, Hvalen og Laxen opgives som Undervandsbaade. I Bogens 1. Del, i Flaadelisten, er de dog korrekt opførte som Torpedobaade under Bygning.

Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—18. 1. Lieferung, 184 Sider, Wien 1929.

Endelig foreligger den første Del af det officielle østrigske Værk om Østrig-Ungarns Krigsførelse til Søs. Det er Meningen, at der endnu skal følge tre Dele, og at hele Værket skal være afsluttet i April 1931.

Utvivlsomt vil Offentliggørelsen af dette Værk opveje et dybt følt Savn hos alle Søkrigshistorikere, der hidtil kun har været henvist til den modsatte Parts Fremstilling af de Søkrigsbegivenheder under Verdenskrigen, som den østrig-ungarnske Flaade tog Del i.

Den foreliggende Del omfatter imidlertid kun Tiden indtil Italiens Indtræden paa Krigsskuepladsen, en Periode, der jo paa dette Krigsteater ikke frembød særlige Ting af almén Interesse. Det meste af Tiden er præget af mindre Skærmydsler med de franske Flaadestyrker, der blokerede Adriaterhavet, med gensidige Fremstød, Mineudlægninger, Undervandsbaadsangreb samt Imødegaaelsen af de franske Forsøg paa søværts at bringe Kongeriget Montenegro Hjælp.

Perioden er desuden præget af Italiens stadig tiltagende fjendtlige Holdning og Dobbeltmonarkiets Frygt for at provokere dets tidligere Forbundsfælle til Krig. Følgende Sætning tydeliggør iøvrigt de Følelser, der nærredes overfor Italien, da dette Land, trods alle de østrig-ungarnske Forsigtighedsregler og Ofre, endelig indtraadte i Krigen:

»Die Franzosen waren militärische Gegner, die Italiener wurden zum *Feinde*«.

I Bogen omtales forøvrigt et udmærket, vellykket og dristigt Eksempel paa en Undervandsbaads neddykkede Angreb om Natten paa den franske Krydser »Léon Gambetta«. Da dette Eksempel maa siges at være af særlig Interesse til Belysning af Spørgsmaalet om Undervandsbaades Muligheder for Natangreb under gunstige Omstændigheder, skal det paagældende Stykke citeres ordret:

»Um 0 h 10 m des 27. April (1915) kam, wie erwartet, der Gegner im Westen, gegen den zu drei Viertel vollen, leicht umwölkten Mond in Sicht. U »5« steuerte in Kriegstrimm, mit beiden Elektromotoren ganze Kraft fahrend, auf den Kreuzer zu, bis dieser mit freiem Auge zu erkennen war. Der Feind zeigte dem Unterseeboote seine Steuerbordseite im spitzen Winkel. U »5« tauchte und ging mit dem Periskop zum Angriff über. Auf eine Entfernung von 4000 m. vollführte der Kreuzer bei einer Geschwindigkeit von etwa 4 Knob eine Wendung nach Steuerbord. Linienschiffsleutnant Trapp drehte das Boot langsam nach backbord, bis ihm der Kreuzer seine Backbordseite wies. Auf 400 bis 500 m. nahe gekommen, lancierte U »5« (0 h 32 m) den Steuerbordtorpedo gegen die achtere, zehn Sekunden später den Backbordtorpedo gegen die vordere Kamingruppe. Die Torpedobahnen konnten 150 m weit verfolgt werden; beide Torpedos liefen in guter Richtung.

Das Boot lief nach Steuerbord ab und hörte nach 25 Sekunden die erste, kurz darauf die zweite Detonation als kurzen, dumpfen Knall, wobei das Boot nur ganz unbedeutend erschüttert wurde. Die Mannschaft brach in spontane Hurrarufe aus.

Linienschiffsleutnant Trapp liess sogleich die Reservetorpedos einführen und steuerte in das Kielwasser des Gegners, um ihm, falls notwendig, noch den Fangschuss zu geben. Der Kreuzer hatte starke Schlagseite nach backbord, dunkle Rauchwolken hoben sich bei der achteren Kamingruppe bis auf Masthöhe gegen den Horizont ab. U »5« passierte den sinkende Kreuzer auf steuerbord; wenige Minuten nach der Lancierung war »Léon Gambetta« gesunken«.

Bogen er velskrevet og støtter sig foruden til officielle Rapporter og Arkivstudier ogsaa til personlige Beretninger fra Kampdeltagere, hvilket vel rent objektivt

set maa siges at være en Svaghed, men alligevel kaster en egen Kolorit over Fremstillingen.

Med Interesse vil man imødese de kommende Dele af Værket.

Ashmead-Bartlett: The Uncensored Dardanelles, 286 Sider, London 1930.

Forfatteren, der er en af Englands mest kendte og ansete Journalister, repræsenterede under Størstedelen af Dardanellerfelttoget den samlede Londoner-Presse som Krigskorrespondent, og hans Bog er i det væsentligste bygget over samtidige Dagbogsoptegnelser. Han var hele Tiden underkastet en yderst skarp Censur fra Overkommandoens Side, saaledes at de Telegrammer og Artikler fra hans Haand, der kom igennem, langtfra gav et Billede af den virkelige Situation. Denne blev ikke alene skjult for Offentligheden, men selv de ledende Statsmænd i England blev af de militære Myndigheder det meste af Tiden holdt i forholdsvis Uvidenhed om Felttogets tragiske Forløb.

I den foreliggende Bog offentliggør Forfatteren for første Gang alt, hvad han personligt har oplevet og erfaret, saavel under selve Felttoget, som under et kort Ophold i London i Juni Maaned 1915, hvor han kom i nær Forbindelse med adskillige af de ledende Personligheder, der hjemme var ansvarlig for Felttoget.

I Bogen beskrives meget nøje, i et livligt og malende Sprog, alle Kampene paa Gallipolihalvøen saavel som selve Landgangen, saaledes som de tog sig ud for et tilstedeværende og upartisk Øjenvidne.

Han er en klog og skarp Iagttager, der ogsaa gennem Samtaler med Officerer af alle Grader paa en udmærket Maade forstaar at sætte sig ind i og bedømme enhver foreliggende Situation; han er som oftest — og med Rette, synes man — meget skarp i sin Kritik, og medens han er fuld af Anerkendelse af og Ros over de

menige Soldaters og Underanførernes Præstationer, kan han ikke haardt nok fordømme de af den øverste Ledelse trufne Dispositioner.

Forfatteren opholder sig ved Hæren, ogsaa efter at de aktive Operationer er indstillet i Slutningen af September 1915, men bliver saa foranlediget hjemsendt af de militære Autoriteter i Oktober, da han gør et — iøvrigt mislykket — Forsøg paa at faa et ucensoreret Brev igennem direkte til Premierminister Asquith, indeholdende den usminkede Sandhed om Felttogets hidtidige Forløb og en indtrængende Advarsel mod at udsætte Hæren for et Vinterophold paa Gallipolihalvøens ugæstfri Kyster, hvilket sikkert vilde udarte til en enestaaende Tragedie.

Efter Hjemkomsten fortsætter han sine Anstrengelser for at offentliggøre Sandheden om det mislykkede Felttog og det haabløse i en Fortsættelse, for derigennem at tvinge Regeringen til at evakuere Halvøen, inden det bliver for sent. Hvor stor en Andel, Forfatteren virkelig har haft i Felttogets endelige Opgivelse, lader sig vanskeligt bedømme; men at han gennem sin Propaganda har udøvet en ikke ringe Indflydelse, saavel paa den offentlige Mening som paa Regeringen, er vistnok utvivlsomt.

Theodor Plivier: Des Kaisers Kulis, 398 Sider. Berlin 1930.

I den Strøm af mer eller mindre realistiske Krigsbøger, der i det sidste Aarstid har oversvømmet Verden, og som har oplevet saa enorme Successer, har man hidtil forgæves søgt efter en Bog, der omhandler Livet om Bord i Krigsflaaderne, set fra det samme realistiske Synspunkt.

Nu er jo Livet og Krigsførelsen om Bord paa en Flaade saa væsensforskellig fra det tilsvarende landmilitære og unddrager sig desuden i al Almindelighed,

paa Grund af de særlige Forhold, den store Offentligheds Opmærksomhed, saa at det vel er tvivlsomt, om den samme Offentlighed vil reagere paa lignende Maade overfor Pliviers nysudkomne Bog, som den har reageret overfor flere af de hidtil udkomne Krigsbøger. I Uhygge og kras Realisme kan den konkurrere med hviken somhelst af disse, og den aander et glødende Had til Militarismen, til alt, hvad der hedder Befalingsmænd, og i særlig Grad til Officererne. Fra saa godt som enhver Side lyder — direkte eller indirekte — et »aldrig mere Krig«, og denne gennemførte Propaganda maa siges at være en af Bogens Svagheder; medens det i de hidtil udkomne Krigsbøger, der har vundet Udbredelse, dog overlades til Læseren selv at uddrage Moralen og danne sig sin selvstændige Opfattelse, idet Bøgernes Indhold, skønt realistisk og intet skjulende, ikke indeholder direkte Propaganda til hverken den ene eller den anden Side — som bekendt er det ofte blevet diskuteret, om Remarque's: »Im Westen nicht Neues« virker fredsforherligende eller ikke — saa mærker man i den foreliggende Bog stadig den store Pegefinger, her er alt uden Undtagelse kun ondt og grusomt, graat i graat.

Forfatteren har gjort Tjeneste under hele Krigen — snart i Kampskibe, snart i Mine- og Patruljeskibe; han deltog endvidere i Kaperdamperen »Wolff«s berømte Togt, der varede i 444 Dage og strakte sig udover alle 3 Verdenshave.

Saafremt Forfatterens Fremstilling virkelig giver et sandt og troværdigt Billede af den Sindstilstand og de Stemninger, der selv fra Krigens Begyndelse beherskede det menige Mandskab, kan man kun undre sig over, at der virkelig forløb over 4 Aar, inden det Oprør brød løs i Kiel, der skulde danne Begyndelsen til Tysklands endelige Fald.

Hvorvidt og i hvor høj Grad tyske Søofficerer, ved Mangel paa psykologisk Forstaaelse af deres under-

givne, ved Officershovmod og ved et trods Hungerblokade og Hungersnød fortsat og aabenlyst Vellevned, har bidraget deres til at frembringe dette for den tyske Marine sørgelige og beskæmmende Resultat, kan en udenforstaaende vanskeligt dømme om. Imidlertid, at skære alle over een Kam, som Forfatteren gør, turde være for ensidigt — og heri ligger en anden af Bogens Svagheder.

Iøvrigt er Forfatteren i Besiddelse af en udmærket beskrivende Evne, der særlig i Kapitlerne »Die Schlacht vor dem Skagerrak« og »Das Ende« naar virkelig Højde.

Bogen vil læses med Interesse af alle Fagfolk; men hvor langt den vil naa ud i det store Publikum, er et Spørgsmaal, der er vanskeligt at spaa om.

Nekrolog.

Søløjtnant I Harald Vilhelm Jastrau fødtes den 25. August 1899 paa Endelave som Søn af Læge Henrik Vilhelm Jastrau og Hustru Anna født Hartvigson.

Han blev optaget paa Kadetskolen som Kadet i 1917 og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant den 9. Februar 1921.

Efter at han havde forrettet Tjeneste i forskellige Torpedobaade og i Vagerinspektionsskibe, blev han den 25. November 1921 Elev paa Marinens Flyveskole. Den 1. Januar 1922 forfremmedes han til Premierløjtnant.

Ved Flyveskolens Afslutning Efteraaret 1922 overgik han til at forrette Tjeneste som Flyver, og siden er den største Del af hans Tjenestetid faldet ved Flyvevæsenet dog afbrudt af hans Gennemgang af Søværnets Officersskole i Aarene 1924—25 og 1925—26 samt af nogle Maaneders Tjeneste i Torpedobaaden »Støren« og nogle Maaneders Sejlads som Navigationsofficer med S/S »Oscar den II.«

I Aarenes Løb fik Søløjtnant Jastrau ved Flyvevæsenet tildelt mange store og betroede Opgaver, som han altid løste paa fuldt ud tilfredsstillende Maade, og hvoraf her skal anføres:

April—Maj 1926 var han Medlem af en Kommission, som under en Rejse til Frankrig og England undersøgte Mulighederne for Indkøb af Torpedoplan.

April—Juli 1927 opholdt han sig i England, hvor han overværede Prøverne med et der bestilt Luftfartøj og desuden gennemgik et Kursus i Flyvning med store Flyvebaade.

I Foraaret 1928 var han med til at modtage 5 nye M. II Luftfartøjer i Warnemünde og hjemfløj disse Luftfartøjer til København.

I Forsommeren 1929 var han Fører af en Luftgruppe paa 3 H. M. H Luftfartøjer, som aflagde Besøg i Barcelona.

Den 18. Januar i Aar overtog han Tjenesten som Chef for Luftmarinestationen, *Ringsted* og Fører af 2. Luftflotille (Luftjagere).

Her indhentede Døden ham den 28. Januar midt under Udøvelsen af den Gerning, som han altid havde viet sine bedste Kræfter, idet hans Luftjager under en Formationsflyvningsøvelse kolliderede med en anden Luftjager, hvorved den havareredes i Luften og styrtede ned, og han dræbtes paa Stedet.

Ved hans Død led Marinen et stort Tab, idet den blev berøvet en ung Søofficer, som med stor Dygtighed og Nidkærhed havde røgtet sit Kald, og til hvem man med Rette nærede betydelige Forventninger.

Særlig smerteligt vil Tabet føles ved Flyvevæsenet, hvor hans Indsats for dette nye Vaabens Udvikling maa vurderes meget højt.

Af alle Søofficerer, der har været i Berøring med ham, vil han blive mindet som en sjælden tiltalende, dygtig og retlinet ung Officer, og hans nærmere Kamerater vil føle Savnet af en trofast og ærlig Ven.

Han efterlader sig en ung Hustru Gudrun, født Balthazar-Christensen.

E. A. J.

Anti-U-Baads-Net.

Af Kaptajnløjtnant Kaalund.

Nettet som Vaaben mod U-Baade var ikke nogen ny Tanke ved Verdenskrigens Udbrud, men var nærmest tænkt anvendt til permanent Forsvar af Flaadebaser, Øvelsespladser o. l.

Tyskernes kraftige U-Baadskrigsførelse gav dog allerede i Begyndelsen af Krigen Stødet til en rivende Udvikling af Modvaaben herimod, og blandt disse var Nettet det første, man gik i Gang med.

Saa tidligt som i Oktober 1914 havde Chefen for Devenport Artilleriskole Captain Doughby foreslaaet at anvende Net i større Udstrækning i Kampen mod U-Baadene. Der blev foretaget indledende Forsøg i Harwich og Lowestoft under Captain Ellisens Ledelse, hvor man i Begyndelsen gik ud fra at anvende Fiskenet, saaledes som disse anvendes i »drifters«.

I Begyndelsen af December 1914 blev »The Submarine Attack Commitee« dannet, og denne koncentrerede først og fremmest sin Opmærksomhed paa Nettet, som Vaaben mod U-Baade. Resultatet af samtlige Forsøg blev det senere omtalte Drivnet, der er Begyndelsen til samtlige lette Net.

Under hele Verdenskrigen var Vaabnet i stadig Udvikling — blev forskelligt udviklet i de forskellige Lande, men Hovedprincipperne var de samme overalt.

Da de store Mariner den Dag i Dag nærer saa stor Interesse for Netspørgsmaalet, at de bygger Specialskibe til dette Brug — Japan har f. Eks. bygget 2 færdige i 1919 (500 ts. — 20 Knob), England skal have 1 færdigt i 1930, medens Frankrig har 1 paa sit nye Flaadeprogram — kunde det maaske have nogen Interesse at se,

hvorledes Udviklingen har fundet Sted under Verdenskrigen, og i hvor stor Udstrækning Net har været anvendt.

Man kan skelne imellem:

1. Spærrenet.
2. Lette forankrede Net. (Indikator- og Minenet).
3. Drivnet. (Slæbenet).
4. Indikatornet. (Kastenet).

1. Spærrenet.

Spærrenet er faste forankrede Net, der har til Opgave enten alene eller i Forbindelse med Minespærringer at lukke et Farvand for Passage.

Det enkelte Nets Størrelse varierer en Del i de forskellige Spærringer, men det er sjældent mere end 60 m. langt. Dybden varierer efter Farvandet indtil ca. 70 m. Maskevidden er som Regel 4 × 4 eller 3 × 3 m. Selve Nettet bestaar af ret svær Wire ca. 15 mm. og mere i Diameter.

Der anvendes svære Bøjer til Fortøjning i Enden af hvert Net, medens selve Nettet bæres oppe enten af svære Bjælker eller mindre Flydere ofte i Forbindelse med svære Flydetrosser. Nettet holdes lodret af Ankre og Vægte. Spærrenettet er i det Hele taget nærmest en Udvikling i Dybden af de i sin Tid saa meget anvendte Flydetrosser og Bjælkespærringer mod Torpedobaade.

Materiel til Netspærringer ved de forskellige Flaadebaser var kun til Stede i ret ringe Mængder ved Verdenskrigens Begyndelse, men man blev hurtig klar over deres enorme Betydning.

Allerede i September 1914 udlagde Englænderne en Netspærring i Firth of Forth.

Efter Torpederingen af »Hawkes« og »Hermes« sidst i Oktober 1914 forlod Grand Fleet Scapa-Flow og gik til Lough-Swilly paa Nordirlands Kyst, indtil Spærrings-

materiel til en Spærring i Lighed med den, der allerede fandtes ved Cromarty, kunde fremskaffes.

Spærrenettet ved Scapa-Flow blev udlagt paa det smalleste Sted i Forbindelse med Minespærringer. Det udgik ca. 1500 m. indenfor Øen Hundas Rev til Roan Head og bestod af 40 m. lange Net forankrede ved Bøjer og med Bjælker mellem Bøjerne. Nettene gik saa vidt muligt til Bunden, og den Gennemsejlingsaabning, der fandtes for Overfladefartøjer, var beskyttet ved dybere staaende Net og kunde om Natten spærres helt ved Bjælkespærringer. Spærringen var saa stærk, at U-18, der i November 1914 var trængt helt frem hertil, opgav at trænge videre frem.

I August 1914 begyndte Tyskerne at spærre med Net i Helgolandsbugten, men der gik over et halvt Aar, inden det nødvendige Materiel til Spærring af Flodmundingerne Jade, Elben og Ems kunde fremskaffes.

Ved Rygterne om de første engelske U-Baades Optræden i Østersøen i October 1914 forsøgte Tyskerne at spærre Femernbælt med Fiskegarn, da der paa daværende Tidspunkt ikke var andet Netmateriel for Haanden. De anvendte svære Nordsøgarn, og der blev fra 23. til 27. October udlagt 200 Stykker Net fra Marienleuchte til Hyllekrog. — Nettene var 30 m. lange, 15 til 16 m. dybe og blev forankret med forhaandenværende Ankermateriel.

Nettene blev lagt i 2 Rækker med 30 km. mellem Rækkerne.

Tyskerne haabede, at U-Baade vilde faa Skruerne uklar af Nettene og derved blive tvunget i Overfladen. — Men allerede den 29. October drev en haard østlig Storm samtlige Net ind i Kielerfjorden, hvorpaa denne Spærringsmetode blev opgivet.

I Slutningen af 1915 blev »Netzsperrverband« dannet, og ved Aarsskiftet 1915—1916 blev en Netspærring udlagt mellem Gjedser Rev Fyrskib og den tyske Kyst

13 km. lang med Gennemsejlingsaabning under den tyske Kyst. Senere blev Minespærringerne i Sundet, Store-Bælt og Lille-Bælt forstærkede med Net. Tyskerne udlagde Net fra særligt dertil indrettede Netpramme.

Russerne anvendte straks Netspærringer ved Kronstadt og Helsingfors, og senere blev Minespærringen Kap Tachkona til Russarø forstærket med Net.

Ved de russiske Spærringer af Irben Strædet blev anvendt en Kombination af 14 forsænkede Sejlere og Dampere med mellemliggende forankrede Net med Bjælker. Det tog Tyskerne 3 Dage i gunstigt Vejr og uden nævneværdig Modvirkning fra Russernes Side at bryde gennem Irben-Strædet i August 1915. Der fandtes her 6 Mine- og Netspærringer.

Italienerne og Østrigerne beskyttede samtlige deres Baser i Adriaterhavet med Spærrenet, ligesom den engelske Flaades Hovedstøttepunkt under Dardanellerfelttoget, Mudrosbugten paa Lemnos, var stærkt beskyttet med faste Net.

Da de engelske U-Baade i Forsommeren 1915 blev for generende i Marmarahavet og i det sorte Hav, besluttede Admiral Souchon at spærre Gennemsejlingsfarvandet fuldstændigt med Net. Resultatet heraf blev to ret store Netspærringer en i Dardanellerne og en i Bosperus henholdsvis paa 1550 og 650 m. Nettene var 60 m. lange og i Begyndelsen 30 m. dybe senere foræget helt op til 70 m. paa enkelte Steder. Maskevidden var 4 × 4 m.

Det grænser til det utrolige, hvad de tyske Ledere her præsterede ved Etableringen af denne Spærring i et Land, hvor alt var i den forfærdeligste Uorden.

Til Fortøjning blev anvendt omtrent samtlige Fortøjningsbøjer fra Konstantinopels Rhed, og Nettene blev fremstillet af alt muligt gammelt kasseret Gods dels fra det tyrkiske Arsenal dels fra Bjærgværksindustrien. Til Fortøjning af selve Nettene anvendte man f. Eks. gamle Stenkanonkugler.

Dybderne, hvor Netspærringerne laa, varierede fra 7 til 102 m., og der var ofte meget haard Strøm.

Ialt anvendtes: 50 store Fortøjningsbøjer, 70 Ankre, ca. 9000 m. Ankerkæde og ca. 150.000 m. Wire.

Den 20. August 1915 var begge Netspærringer etablerede, og de forblev ude til Krigens Slutning. De var meget vanskelige at vedligeholde og spærrede ikke effektivt for Passage. Ofte var der U-Baade i Nettet, men kun i ganske enkelte Tilfælde fik man Baaden ødelagt. Som Regel kom Baaden fri ved egen Hjælp selv under Beskydning fra Land ofte eller som Regel dog uden at komme igennem. Mange Net gik dog tabt paa denne Maade især ved egen Beskydning, hvorved man sænkede Bøjerne.

Talrige Forsøg blev gjort paa at forcere Spærringerne og næsten altid paa de samme Steder. Dette førte til en Forstærkning paa disse Steder med helt nye Net 80 til 110 m. dybe med Maskevidde 3 × 3 m.

Paa mange forskellige Maader forsøgte Englænderne at sænke Bøjerne for der igennem at uskadeliggøre Spærringerne. Som Eksempel kan nævnes Forsøg med fra Flyvemaskiner at nedkaste Bomber fra lav Højde. Bomberne var forsynede med Faldskærme og Flydere og blev kastet til Strømluvart af Spærringen. Der blev dog ikke opnaaet noget Resultat med disse Bomber, der dels blev skudt ned fra Land inden de naaede frem til Nettet dels ikke detonerede, naar de hængte fast heri.

Englænderne havde allerede i Foraaret 1915 flere Netspærringer ude omkring Indgangen til Dardanellerne, i Maj Maaned kom saaledes U-21 fast i Net ved Indgangen til Kephale Bugten paa Imbros. — Efterhaanden udlagde Englænderne store Netspærringer mellem Kap Kephalo og Kap Teke, herfra til Mavro og endvidere mellem Nordspidsen af Imbros til Sulva Bugtens nordlige Pynt. Farvandet var i den Grad ubehageligt, at de tyske U-Baade ikke kom mellem Imbros og Gallipoli.

Paavirkning af 10 kg. og danner herved Forbindelse mellem Skiven og Kontaktfjedrene, det elektriske Kredsløb sluttes, og Minen gaar.

Det franske Minenet er noget lettere end det før omtalte engelske, men er ellers næsten af samme Konstruktion.

Det er 100 yards langt og har Dybder fra 30 til 60 yards. Maskevidde ca. 4 × 4 yards og er forarbejdet af 3 mm. Wire. Nettet er fastgjort til et Hovedtov af 10 mm. Wire, der holdes oppe af Flydere. Nettet fastholdes til Hovedtovet af Knækled, der gaar for en bestemt Paavirkning. I hvert Net er i de øverste Masker ophængt 2 Miner af følgende Konstruktion:

Minen er cylindrisk med sphæriske Endebunde, Længde 80 cm. Diameter 35 cm. Ladningen bestaar af 35 kg. Melinit. Paatændingen tilvejebringes ved Hjælp af en Perkutør, der er forbundet til Hovedtovet ved en ca. 100 m. lang Aftrækkerline af ganske tynd Wire.

Perkutøren er delt i to Dele, der griber ind i hinanden og styres i et Rør. Slagfjederen har Anlæg dels mod Perkutørens Hoved dels mod Styrerørets Underkant. Aftrækkerlinen er skudt op mellem en Række Pigge, der sidder paa en Træplade foroven i Minen.

Naar hele Aftrækkerlinen ved Nettets Bevægelse er rullet af, trækker Hovedtovet herigennem i Perkutøren, denne løftes, Fjederen spændes indtil Perkutøren er løftet saa højt op, at den øverste Del er kommet ud af Røret, den skilles da i to Dele, og den underste Del farer ned mod Knaldkviksølvshætten under Paavirkning af Slagfjederen og frembringer Eksplosionen.

Minen har en lille negativ Opdrift. Den er anbragt i en af de øverste Masker, og fra Toppen udgaar Wirer, der med Knækled er fastgjort til Hovedtovet. Fra Bunden udgaar en Hanefod, hvormed Minen er fastsurret til Nettet. Aftrækkerlinen er surret fast til Hovedtovet.

De enkelte Net samles som Regel i Længder paa 10 Stykker ved at hekse Hovedtovene sammen.

For Enderne af en Samling Net findes store Flydere med ca. 50 kg. Opdrift og ved Enderne af det enkelte Net mellemstore Flydere. Disse Flydere er ved ca. 10 mm. Ankertove forankret ved Klodser og enkelte Ankre.

Hovedtovet holdes oppe af fire mellemstore Flydere og selve Nettet af ca. 12 smaa Flydere. Forneden er Nettet forsynet med mindre Vægte for Nedtrykning.

Naar et Net paasejles, rives det ved en Paavirkning paa ca. 1800 kg. løs fra Hovedtovet, idet Knækledene gaar. Minen følger med Nettet, idet dens to Knækled ogsaa gaar, Aftrækkerlinen fastholdes til Hovedtovet, og naar Linen er løbet helt ud, paavirkes Tændmekanismen.

Franskmændene regner med, at Net skal skiftes hver tredie Maaned.

Det tyske Minenet, der anvendtes under Verdenskrigen, var af en lignende Konstruktion som de to andre, og der andvendtes heri en Netmine af følgende Konstruktion: Minen er en Pendulmine med Vandtryksudløser, den er kugleformet, Diameter 45 cm. Ladning 20 kg. Tritol, samlet Vægt 40 kg. med en Opdrift paa ca. 12 kg. — Foroven findes et Beslag til Fastgørelse i Nettet og forneden i Ladningsaabningen en Trækstang, der er i Forbindelse med Affyringsmekanismen. Minen er fortøjet ved denne Trækstang.

Naar Minen har naaet den Dybde, hvortil Ventilen er indstillet, udløses en Sikkerhed, og Minen er nu klar til Paavirkning.

Naar Nettet ved Paasejling bevæges, vil ved Træk i Trækstangen forneden Aftrækkerfjederen blive spændt; herved frigøres Pendulet, der ved Krængning af Minen svinger ud, udløser Slagdornen, og Minen detonerer.

Saafremt Minen kommer i Overfladen, vil ved Tryk-

formindskelsen Sikkerhedsmekanismen virke saaledes, at Slagfjederen ikke kan spændes.

Nærmere Oplysninger om Konstruktionen af de russiske Minenet og Netminer savnes, men de russiske Netminer var antagelig ogsaa Pendulminer, da de tyske Minestrygere ved Rydning af de russiske Netspærringer i Irben-Strædet fik Minerne til at eksplodere ved at ryste Nettene kraftigt.

Som det fremgaar af ovennævnte forskellige Konstruktioner, blev Minenet anvendt af næsten alle de krigsførende Magter under Verdenskrigen.

Sin Oprindelse har Minenettet i Kanalen, hvor Englænderne udviklede det i deres Kamp for at beskytte deres Transportlinier.

Fra 23. April til 7. Maj 1916 blev den belgiske Spærring udlagt for at hindre de tyske U-Baade fra de belgiske Havne i deres Mineudlægning i Kanalen. — Spærringen, der bestod af Minenet, var 23 miles lang og blev lagt udenfor en tilsvarende Minespærring med dybt staaende Miner.

Anvendelse af Net og Miner i Nærheden af hinanden voldte store Vanskeligheder, idet Minerne ofte af Strømmen blev ført ind i Nettene og tog disse med sig. — Der var anbragt Lystønder for hver tredie mile af Hensyn til Bevogtnigsfartøjerne.

Efter engelsk Opfattelse nedsatte denne Spærring de tyske U-Baads-Mineudlægning betydeligt. — Spærringen blev skiftet allerede i Slutningen af Juli samme Aar og laa derefter ude til Slutningen af Oktober, hvor det efter Englændernes Beretninger blev nødvendigt at bjerge den paa Grund af Vejret, medens Tyskerne meddeler, at de ødelagde den.

Den engelske »Drifter Flotilla« opnaaede under disse Udlægninger op til en Hastighedsudlægning paa 12 miles Net paa $1^1/_2$ Time.

Spærringen blev igen etableret i Begyndelsen af

1917 og laa ude til December, hvor den maatte opgives, da alle disponible Fartøjer skulde anvendes til den store nye Folkestone-Grisnez Barriere.

Englænderne var saa tilfredse med den Maade, denne Spærring havde virket paa, at de mente at kunne spærre selve Kanalen paa samme Maade. — Efter Admiral Jellicoes Mening blev med Sikkerhed flere tyske U-Baade ødelagt i den belgiske Netspærring.

I Slutningen af 1916 begyndte Englænderne at forberede Netspærringen fra Sydenden af Goodwin-Sand til West-Dyck-Bank — 28 miles lang. Paa Grund af de meget store Vanskeligheder, der maatte bekæmpes, blev den dog først færdig i Sommener 1917.

Den var uhyre vanskelig at vedligeholde og var sjælden særlig effektiv. Det var Forankringen der svigtede i den stærke Strøm.

Trods dette mener Admiral Jellicoe dog, at den var Skyld i enkelte tyske U-Baades Ødelæggelse, og at den moralske Virkning paa det engelske Personel var god.

Der blev ligeledes udlagt en Netspærring fra Goodwin-Sand-Nord til Elbou-Light-Buoy — 8 miles lang.

Til Udlægning og Vedligeholdelse af disse mægtige Netspærringer anvendte Englænderne, som tidligere omtalt, »drifters«, men de byggede ogsaa særlige Netudlæggere.

I Februar 1915 blev forsøgsvis to Hjuldampere omdannet hertil. Disse kunde medføre 4680 feet Net hver, som de kunde lægge ud uden at stoppe. — Skibene fik alt Opstaaende agter fjernet og blev forsynet med særlige Slidsker. Senere blev særlige Hjuldampere med indbyggede Hjulkasser fremstillet.

Admiral Bacon opstiller følgende Betragtninger over Minenettets Virkemaade i Strøm.

I stærk Strøm bulner Nettet ud paa Grund af Friktionen mellem Vandet og Maskerne og trækker derved

i Knækleddene, som derfor skal kunne holde til et saadant Træk.

Hvis en U-Baad nu kommer ind i Nettet med Strømmen, vil det ekstra Træk i Knækleddene hurtigt faa disse til at gaa, Nettet klapper sammen om Baaden paa Grund af dennes Fart, og Minen gaar.

Kommer derimod U-Baaden ind i Nettet imod Strømmen, tager Stævnen Nettet, formindsker herved Trækket i Knækleddene og trykker derefter Nettet imod Strømmen, til der igen kommer Træk i Knækleddene. — Til Slut bliver Nettets Maske trykket imod Baadens Sav med en Kraft, der er Resultanten af Strømmens Styrke og Knækleddenes Modstand, hvilket ved stærk Strøm vil sige, at U-Baaden har en god Chance for at arbejde sig gennem Nettet, inden Knækleddenes Brudgrænse er naaet.

Som Eksempel paa, hvorlangt Englænderne naaede allerede i 1915 i hurtigt Udlægning af Net, skal lige kort omtales Netbeskyttelse af bombarderende Fartøjer under Bombardementet af Zeebrügge August 1915.

80 »drifters« udlagde om Natten de nødvendige Net til Beskyttelse af de tre udvendige Sider af det Areal, hvor Skibene skulde opholde sig. — 9 miles Minenet og 7 miles almindelig Net. — Udlægningen foretoges som een samlet Manøvre.

Ved Landsætning af Tropper anvendte Englænderne ved Dardanellerne og Tyskerne ved Øsel stærk Netbeskyttelse af deres Skibe.

Russerne anvendte Minenet i stor Udstrækning i Forbindelse med Spærrenet og Miner i den finske Bugt og i Irben-Strædet. — Tyskerne i Helgolandsbugten ligeledes i Forbindelse med Spærrenet og Miner samt i Østersøen til Forstærkning af deres Spærringer i Store-Bælt og Sundet samt ved Gjedser-Spærringen.

De allierede Flaadestyrker i Middelhavet anvendte Minenet udfor Dardanellerne og i Adriaterhavet. Sidstnævnte Sted var man tidligt i Krigen begyndt med Driv-

net, anvendte Minenet fra Begyndelsen af 1916 i ret stor Stil og endte med en mægtig Netspærring, der i Begyndelsen af 1918 blev lagt tværs over Otranto Strædet — 50 miles lang og med Net indtil 200 feet under Havoverfladen. — Spærringen lukkede efter Englændernes Mening de østrigske U-Baade inde i Adriaterhavet og blev vedligeholdt til Krigens Slutning trods store Vanskeligheder.

3. Drivnet.

Drivnet anvendes med eller uden Miner og ligeledes med Indikatorbøjer. — Nettene virker efter samme Princip som de tidligere omtalte lette forankrede Net kun med den Forskel, at de, som fremgaar af Navnet, ikke er forankrede, men indrettede til at danne en flydende Spærring i et Strømfarvand og til hurtig Udlægning mod en observeret U-Baad.

Nettet, der anvendtes af Englænderne under Verdenskrigen især i de første Aar, var 100 yards langt, 30 til 60 feet dybt og var forsynet med Flydere. Disse var i Begyndelsen af Kapok, senere gik man over til Glaskugler.

Hver »drifter« var forsynet med 8 Net, og de enkelte Net blev holdt sammen af Knækled.

Englænderne havde store Vanskeligheder at bekæmpe, inden det lykkedes for dem at gøre Drivnettene anvendelige. Især var det svært at give Knækleddene den rette Styrke, idet disse skulde kunne taale det ret store Træk ved Indbjergningen og samtidig gaa, naar Nettet blev paasejlet af en U-Baad.

Samme Vanskeligheder havde man med Indikatorbøjen, hvis Afrivningsstrimler ikke maatte rives af ved Paavirkning af det stærke Tidevande, men paa den anden Side skulde de gaa ved den neddykkede U-Baads relativ langsomme Fart gennem Vandet.

I en Overgang var Englænderne nærmest stemt for at opgive det Hele, men ved haardt Arbejde og en god

parten blev herefter anvendt til Pasning af forankrede Spærringer.

4. Indikatornet. (Kastenet).

Som en senere Udvikling af det engelske Drivnet skal omtales det lette franske Indikatornet eller Kastenet, konstrueret af Lieutenant de vaisseau Fromaget.

Dette anvendes fra smaa hurtiggaaende Fartøjer til Udlægning foran en U-Baad, der allerede er observeret f. Eks. ved Hjælp af Lytteapparater.

Naar U-Baaden rammer Nettet, tager den dette med, faar det sandsynligvis i Skruen og viser i ethvert Tilfælde, hvor .den er, saa at Fartøjerne faar et Maal for deres Dybdebomber.

Nettet bestaar af tre Dele hver paa 100 yards i Længden og 40 yards i Dybden. Wirens Tykkelse ca. 3 mm Maskevidde 4 × 4 yards. Overliget er 300 yards langt og 5—6 mm i Diameter. Nettet holdes flydende ved Hjælp af Korkpropper, der najes paa godt og vel Halvdelen af Længden. Paa denne Maade sikrer man Nettet en passende Opdrift.

Til Ligets Yderender er der forbundet en 25 m lang Wire (5—6 mm) med paanajede Korkpropper og med en lille Pilk i den frie Tamp. (Indbjergningsende).

Nettet stuves paa en særlig Maade i en dertil indrettet Kasse, der anbringes langskibs agter med den ene Ende ragende lidt ud over Agterenden.

Udlægningen foregaar ved at kaste den agterste Pilk enventuelt kappe de første Bændsler paa Forløberen, Nettet løber da ud af sig selv.

Udlægningen kan foretages med ret høje Farter op til ca. 12 Knob og har været foretaget med Miner i Nettet.

Med f. Eks. 12 Knob er hele Nettet udlagt paa 50 Sekunder. — Nettet er 40 Sekunder om at udfolde sig, og naar det slæbes med af en U-Baad, tegner dets Spor

sig som et tydeligt V. Pilkene holder sig i godt Vejr oprejst med Farter indtil 5 Knob.

Nettet maa udlægges mindst 500 m foran en U-Baad, der gaar 5 Knob. Det spærrer da over en Vinkel paa ca. 30°.

De under Verdenskrigen udlagte Netspærringers Værdi bliver meget forskelligt bedømt, selvom alle tillægger dem en ikke ringe Betydning.

Saaledes var Net en Overgang Aarsag til, at de tyske U-Baade foretrak at gaa Norden om Skotland fremfor at forcere Kanalen, ligesom de hindrede de smaa tyske U-Baade i Flandern i at søge tyske Havne.

Talrige tyske U-Baadschefers Udtalelser viser stor Respekt for Net især Minenet.

Enkelte U-Baade blev i Begyndelsen af Verdenskrigen tvunget i Overfladen efter at være fanget i Net og maatte overgive sig f. Eks. U-8 ved Ostende, E-7 og den franske U-Baad »Turqoise« ved Nagara. — Senere medførte Indførelsen af Minenet og Dybdebomber næsten altid U-Baadens Ødelæggelse.

Admiral Jellicoe regner med, at ca. 10 tyske U-Baade er blevet ødelagte i Net, medens de tyske Opgivelser kun giver 5 sikkert. Hertil kan man maaske lægge nogle af de Baade, der betegnes som værende sporløst forsvundet.

Er saaledes den direkte Virkning af Vaabnet ikke overvældende, er det paa den anden Side vanskeligt at afgøre, i hvor høj Grad Net har virket forebyggende og beskyttende; og i alle Tilfælde er det sikkert et Vaaben, som alle Mariner, der har U-Baade, og som vil forsvare sig mod disse, gør klogt i at beskæftige sig med.

Nogle Betragtninger over vore Skibstyper.

Af Orlogskaptajn Barfod.

Flaadens Tilforordnede til Forsvarkommisionen af 1902 skrev i Betænkningen af 1908:

»Den Vej, Udviklingen har taget, er for de smaa Stater med begrænsede Pengemidler en stor Fordel, idet de i Minen og Torpedoen har et Forsvarsmiddel, der direkte truer selv de største Skibe, og de danske Farvande med deres vanskelige Besejlingsforhold, moderate Strøm og ringe Forskel paa Høj- og Lavvande egner sig særligt for disse Vaaben. Anvendt paa rette Maade og i stor Udstrækning vil den passive Mine kunne tilføje en Angriber store Tab, der i høj Grad vil begrænse en fjendtlig Flaades Aktionsfrihed, idet den ikke — og da navnligt ikke til Opnaaelse af sekundære Formaal — kan udsætte sine store, saa at sige uerstattelige Skibe for Minefaren.«

Verdenskrigen har givet disse Ord forøget Vægt og vist, at Minen i vore Farvande, »med nogen Ret kan kaldes Hovedvaabnet«, fordi den viste sig i Almindelighed at kunne hindre de sværeste Artilleriskibes Indtrængen i Smaafarvande. Da svært Artilleri var nødvendigt ogsaa i disse Farvande, tvang den de krigsførende ind paa en lignende Monitor-Type, som vi havde i Kystforsvarsskibet.

Efter at have fastslaaet, af hvilke fjendtlige Skibs-Typer der antageligt vilde kunne ventes Angreb i vore Farvande, fastslog de sagkyndige, at til Fyldestgørelse af Søforsvarets Formaal fordredes Anvendelsen af samtlige Søkrigens Vaaben: »Minen, Torpedoen og Artilleriet«, og at Flaadens Materiel derefter maatte omfatte:

a) Miner i fornødent Antal med de til deres Udlægning nødvendige Skibe.
b) Torpedofartøjer med stor Fart og ringe Dybgaaende.
c) Smaa beskyttede Krydsere eller store Torpedofartøjer med stor Fart og med en kraftig Armering af lettere Skyts og Torpedoer.
d) Pansrede Kystforsvarsskibe.

Farvands-Eskadren foresloges derefter sammensat af følgende Styrker:

4 Kystforsvarsskibe	ca. 3500—4000 t.	
3 Divisioner Torpedobaade, hver Division bestaaende af:		
1 Torpedobaad I Kl.	-	600 t.
1 — I Kl.	-	350 t.
6 Torpedobaade II Kl.	-	100—150 t.
6 Undervandsbaade		
2 Dampminebaade samt		
12 smaa torpedoarmerede Motorbaade	-	10—25 t.

Begrundelsen for Torpedobaadene af I Kl. var, at det var nødvendigt at lade Torpedobaadene af II Kl. ledsage af dem for at tage Kampen op med fjendtlige Torpedobaade af I Kl. (Jagere), saa at de til Angreb bestemte egentlige Torpedobaade kunde føres frem. Grunden til, at der til Farvands-Eskadren ikke var opført Krydsere, var, »at efterhaanden som Torpedobaaden af I Kl. er vokset i Størrelse, er Forskellen mellem den og den mindre Krydser mere og mere udslettet, og af Hensyn til vore mere eller mindre — i Forhold til de store Have — lukkede Farvande, vil Torpedobaadene af I Kl. ved Siden af deres Tjeneste ved Torpedobaads-Delingerne, kunne udføre det meste af den Krydser-Tjeneste, vi har Brug for.«

Som bekendt erstattede Loven af 1909 de foreslaaede Torpedobaade af I og II Kl. med en Mellemtype, der da fik samme Artilleri-Armering (75 m/m K.), som

Jagere den Gang havde. Hvis fremmede Jagere ikke var steget i Størrelse og Artilleri-Armering, maatte Loven nu anses som en Forbedring af Forslaget, saafremt de mellemstore Torpedobaade var lige saa egnede til Torpedo-Angrebet som de foreslaaede smaa, idet de nu alle var Jagere artilleristisk jævnbyrdige. Da fremmede Jagere imidlertid hurtigt steg i Armering, og da Mellemtypen ikke kunde bære sværere Artilleri, saa blev Loven en Forringelse af Forslaget, idet Mellemtypen da blev ude af Stand til at udføre nogen af de to Funktioner godt, som var tiltænkt dem.

Da de tilforordnede skrev, at det kun var »med stor Betænkelighed«, at de ikke tillige havde foreslaaet nyt Krydsermateriel, saa maa dette i endnu højere Grad være Tilfældet nu, hvor fremmede Jagere og Trawlere armeres med mindst 12 c/m K. mod vore Torpedobaades 75 m/m K. Disse vil nemlig da være ganske ude af Stand til at udføre nogen Del af den Krydser-Tjeneste (herunder ogsaa Patrouille), som vi har Brug for, og vor Flaade ejer nu kun Kystforsvarsskibene, der kan tage Artilleri-Kamp og med en armeret Trawler.

Loven medtog heller ikke de 12 Motor-Torpedobaade. Havde den gjort det, saa havde Befolkningen set, at dens sømilitære Ledere ikke alene for Monitorens Vedkommende men ogsaa for Fartøjet til det rene Torpedo-Angreb havde set rigtigt og paa Forhaand havde truffet et Typevalg, som først Erfaringerne lærte de krigsførende at træffe. De foreslaaede Torpedobaade af I Kl. vilde ligesom de tyske kunne have været omarmerede, saa at de vilde være blevet brugelige saavel til Patrouille og Dækning som til at føre de smaa Baade frem i Angreb. Vi vilde kort sagt paa alle Omraader have haft brugelige Typer, der blot ved Nybygninger skulde videreudvikles paa Basis af de ved Krigen indvundne Erfaringer.

At Loven ikke fulgte de sagkyndige, kan dog næppe

lægges disse til Last, og det burde ikke svække Befolkningens Tro paa, at dens Søofficerer stadigt formaaede at pege paa de rigtige Linier. Spørgsmaalet er kun, hvilken Indflydelse Erfaringen maa siges at have haft paa Typevalget. Svaret herpaa maa blive, at Principperne er evige; det er blot Anvendelsen af dem, der varierer. Vi har derfor stadigt Brug for:

a) Miner i saa stort Antal, at vi kan gøre alle Farvande, hvor det maatte ønskes, til Minefarvande. Følgen heraf maa være, at alle vore lette Overflade-Fartøjer bør have under 2 Meters Dybgaaende.

b) Chance-Vaabenet: Torpedoen, bør alene føres frem af vor lille Ubaad, der er specielt bygget for vore Farvande, og den ganske lille Torpedobaad, Motorbaaden. Saa maa ogsaa dette Vaaben have faaet den Part, der kan tilkomme det, og Resten af Flaadens Midler bør da anvendes paa Søens Hovedvaaben: Artilleriet.

c) Den lette Krydsertjeneste, vi har Brug for, nemlig Patrouille og Dækning for marcherende Styrker, bør udføres af Fartøjer med under 2 Meters Dybgaaende og Jager-Artilleri-Armering, hvilket i Dag vil sige 12 c/m K. Farten, den dyreste af alle Skibsegenskaber, er siden 1908 steget ca. 10 Knob; men det er saa heldigt, at Erfaringerne har vist, at netop ved Patrouille og Dækning spiller den mindre Rolle, saa at Fartøjer til denne Tjeneste kan nøjes med ca. 1/2 Jager-Fart, 16 à 18 Knob. Det vil da blive Patrouille-Skibe paa 600 à 800 Tons, der kan bygges for samme Pris som vore nye Torpedobaade.

d) Monitorer, der, da deres Dybgaaende ikke kan holdes under 2 Meter, maa have stærk Undervands-Beskyttelse.

En saaledes sammensat Flaade vil være opbygget paa samme Principper, som blev gjort gældende af Flaadens tilforordnede i 1908, den vil være i nøje Overensstemmelse med, hvad dyrekøbte Erfaringer lærte under

Verdenskrigen, og den vil koste det samme som de Flaadstyrker, der i de sidste Love og Lovforslag om Søværnets Ordning stadigt har været fremhævet som Minimum.

Billedet af dansk Bevogtning med ovennævnte Flaade maatte i store Træk blive, at Patrouille-Skibene i Forbindelse med Minefelter, og med Monitorerne som nødvendigt Rygstød overfor fremmede Krydsere, dannede den egentlige Bevogtning. Ubaadene og Motorbaadene assisterede, naar Vejrforholdene tillod det, som Observations-Poster og repræsenterede overfor en eventuel Angriber det Risiko-Moment, der kunde holde hans Angrebs-Lyster i Tømme og derved bevare vor Neutralitet.

Marinebibliotekets Tillæg i 1929.

Af Orlogskaptajn H. Bistrup.

Ved hvert Aars Begyndelse indsendes til »Det Kongelige Bibliotek« fra de Fagbiblioteker, der sorterer under Statens Institutioner, en Fortegnelse over al den *udenlandske* Litteratur, der er anskaffet i det foregaaende Aar. Disse »Accessioner« optages i det af »Det Kongelige Bibliotek« hvert Aar udgivne »Katalog over Erhvervelser af Nyere Udenlandsk Litteratur ved Statens offentlige Biblioteker«. (Findes paa Biblioteksinspektørens Kontor).

En saadan Fortegnelse er ogsaa i Aar fra Marinebiblioteket indsendt, men da det maa ansees rimeligt og ønskeligt, at de, som i særlig Grad skal benytte Marinens Bibliotek ved deres Studier, faar en let tilgængelig Oversigt over, hvad der i Aarets Løb af nyt og ældre Litteratur er anskaffet til Marineministeriets Bogsamlinger, fremkommer nedenstaaende Fortegnelse, ordnet alfabetisk efter Forfatternavne og som medtager alt, hvad der er anskaffet til Marineministeriets Bogsamlinger i 1929 (undtagen Tidsskrifter).

Udenfor hvert Værk er anført en Forkortelse, af hvilken det fremgaar, hvor Værket er at finde:

Hovedbiblioteket angives ved				+
Flyvevæsenets Samling angives ved				Fv
Kemisk Laboratorium	—		-	Kl
Kompasvæsenets Samling	—		-	Kv
Marinestabens	—	—	-	Ms
Officersskolens	—	—	-	Os
Søartilleriets	—	—	-	Sa
Søminevæsenets	—	—	-	Sm

Søkortarkivets Samling angives ved Ska
s. a. betyder uden Aarstal for Udgivelsen.
s. l. betyder, at der ikke staar, hvor Bogen er udgivet.

Imidlertid giver en saadan alfabetisk Fortegnelse kun en maadelig Oversigt, naar det gælder om at finde et Værk under et særligt Fag til Hjælp ved Studierne eller hvis man ønsker at vide, hvad der under et bestemt Fag er anskaffet.

Der er derfor i Tilslutning til den alfabetiske Fortegnelse udarbejdet en systematisk Emneoversigt, saaledes inddelt i Grupper, at man hurtigt skulde kunne finde sig til rette.

Et nyt Fælleskatalog over de ovennævnte Bogsamlinger er for Tiden under Arbejde og dette Katalog udarbejdes som et systematisk Emnekatalog. Oversigten her er derfor ordnet efter samme Principper for Grupperne, hvis Benævnelser dog endnu ikke helt er fastslaaet, men benyttes her foreløbig, som de tænkes anvendt. Ifølge Marineministeriets Bestemmelser skal Hovedbibliotekets Bogsamling deles i 2 Hovedgrupper, nemlig:

A. Den sømilitære-nautiskteknisk Gruppe og
B. en Gruppe, der indeholder:
   1. Den Normannske Samling (Arktisk-antarktiske Opdagelsesrejser m. m.).
   2. Beskrivelse af Rejser til Søes.
   3. Litteratur om Færøerne, Grønland, Island, samt Nord- og Sydpolarlandene.
   4. Hakluyt Society's Værker (overvejende ældre Opdagelses- og Rejselitteratur, men ogsaa ældre historiske Beskrivelser).

Under A. vil naturligt alle de specielle Institutioners Bogsamlinger blive henført, dog at enkelte Værker fra Søkortarkivet ogsaa kan komme ind under

B-Gruppen (i Kataloget) som f. Eks. den færøiske og den islandske Lods o. l.

Gruppe B, for hvilket der endnu ikke er fundet en bekvem Fællesbetegnelse, indeholder en stor og værdifuld Samling af ældre og nyere Litteratur, der udelukkende findes i Hovedbiblioteket, paa meget faa Undtagelser nær.

Ved Opstillingen af Bøgerne i Hovedbiblioteket, bliver disse indenfor de to Hovedgrupper opstillede alfabetisk efter Forfatternavn (uden Hensyn til Sproget) og — hvor et saadant ikke findes — efter et »Ordningsord«, der er det Ord i Titlen, der nærmest angiver Bogens Indhold eller man anvender Navnet paa den Institution, der har udgivet Bogen eller paa anden Maade.

I den systematiske Emneoversigt (i Kataloget) vil Grupper og Undergrupper blive ordnet alfabetisk; indenfor hver Gruppe, er Værkerne ordnet alfabetisk efter Sprog og derefter kronologisk, men saaledes at den danske Litteratur altid kommer først, derefter amerikansk, engelsk, fransk o. s. v. Dette gælder dog ikke for Gruppen Personalhistorie, hvor Værkerne ordnes alfabetisk efter den Persons Navn, om hvilken det drejer sig. Er der flere Bøger om samme Person, ordnes de kronologisk uden Hensyn til Sprog. — Bøger om samme Emne, udgivet samme Aar ordnes alfabetisk efter Forfatternavn og Bøger om samme Emne af samme Forfatter holdes samlede i kronologisk Orden.

Den systematiske Emneoversigt i B-Gruppen er her kun skitseret og naturligvis vil Ordningen i Kataloget med de mange flere Værker blive noget anderledes end her.

Den alfabetisk ordnede Tillægsfortegnelse.

Dansk Litteratur.

Bangsbøll, F. C. S. Somilitær Haandbog for Verdenskrigen III. (Maskinskrevet). Kbh. 1929. + Ms.

Birket-Smith, K. The Carribou Eskimoes. Material and social life and their cultural Position. I. Descriptiv Part. II. Analytic Part. Cph. 1929. +

Blondal, S. og *Sigtrygsson, S.* Gammel islandsk Kultur i Billeder. Kbh. 1929. +

Bratt, K. A. Folkenes Revolte mod Krigen. Kbh. 1929. +

Bruun, D. Fra de Færøske Bygder. Samlede Afhandlinger om Gammeldags Sæd og Skik. Kbh. 1929. +

Bugnet, G. Maréchal Foch. Kbh. 1929. +

Fabricius, O. Fauna Groenlandica. — Pattedyr og Fugle. Oversat og forsynet med Indledning og Kommentarer af *O. Helms* (Det Grønlandske Selskabs Skrifter VI). Kbh. 1929. +

Betænkning afgivet af Udvalget af 1928 vedrørende *Fyrvæsenet og Vagervæsenet.* Kbh. 1929. +

Færøya Amt's Bókasafn 1828—1928. Minningarit. Thorshavn 1929. +

Geografisk Tidsskrift. 1925, 27 og 28. Kbh. +

Det *Grønlandske Selskabs* Aarsskrift. Kbh. $19^{26}/_{27}$, $^{27}/_{28}$, $^{28}/_{29}$. +

Inst. for Historie og Samfundsøkonomi. Økonomi og Politik. Kbh. 1929. +

Koch, K. Danske Dampskibsselskabers Historie. Skibsfarten som Erhverv. Kbh. 1929. +

Koch, L. Stratigraphy of Greenland. Kbh. 1929. +

Meddelelser fra *Komm. for Havundersøgelser.* Serie: Fiskeri VIII. Kbh. 1928^{6} $1929^{7\,8}$. +

Lehmann, J. Niels Neergaard, en dansk Politiker. Kbh. 1929. +

Mathiasen, T. Eskimoerne. I Nutid og Fremtid. Kbh. 1929. +

Meddelelser om Grønland. LXXI med Tillæg. LXXII, LXXIII. Kbh. 1926. 28. 29. + Fortegnelse. Afsl. Aug. 1928. Kbh. 1928. +

Rasmussen, K. Intellectual Culture of the Iglulik Eskimoes. Report of the Fifth Thule Expedition 1921—24 Vol VIII^{1}. Cph. 1929. +

— Du Groenland au Pacifique. Cph. 1929. +

Schaffalitzky de Muckadell, C. Grønland i Forvandlingens Tegn. Kbh. 1929. +

Steenstrup, J. Zeniérnes Reiser i Norden. Kbh. 1883. +

Thule-Expeditionen Vol. $V^{1\cdot 2}$. Kbh. 1929. +

Aagard, F. C. Berg. En dansk Politikers Levnedsløb. Kbh. 1929. +

Udenlandsk Litteratur.

The Air Pilot. 2. Udg. Lond. 1929. Fv.

Albolt, E. Die Tragödie der alten deutschen Marine. Berl. 1928. + Ms.

Alnor, K., Die schleswigsche Frage und der Weltkrieg. Neumünster im Holstein. 1928. 1929. +

Anderson, R. C. & R. The sailing Ship. Lond. Calcutta, Sidney 1927. +

Anzilotti, D. Lehrbuch des Völkerrechts. I. Einführung-Allgemeine Lehren. Berl. & Lpz. 1929. +

Aspinall-Oglander, C. F. The official History of the Gallipoli Campaigne. Lond. 1929. + Ms.

Bacon, R. H. Lord Fisher I. II. Lond. 1929. + Ms.

Becker, W. Fürst Bülow und England 1897—1909. Greifswald 1929. +

Beutlich, F. Sjöväbningen. Oslo 1928. + Ms.

Bergmann, L. Nomografische Tafeln für den Gebrauch in der Radiotechnik. Sm.

Bodelly, R. B. The voyage of Captain Th omas James for the discovery of the Northwest-Passage 1631. Lond. Toronto 1928. +

Brassey's Naval and shipping annual 1929. Lond. 1929. + Ms.

Bredt. Die belgische Neutralität und der Schlieffensche Feldzugsplan. Berl. 1929. +

Burge, C. Air annual of the British Empire 1929. Lond. 1929 Fv.

Bywater, H. C. The great pacific war. A history of the American-Japanese campaign of 1931—33. 1st. published London 1925. Lond. s. a. + Os.

Castex, Amiral. Théories Stratégiques I. Paris 1929. Os.

Churchill, W. S. The world crisis, the aftermate. Lond. 1929. + Fv Ms Os Sa.

de Geer, G. To the rescue of the Nobile Expedition. Sthm. 1928. +

Dettmar, G. Deutscher Kalender für Elektrotechniker. Berl. 1929. Sm.

Duasón, J. Grønlands statsretslige Stilling i Middelalderen. Akureyri. Oslo, Kbh., Sthm. 1928. +

Eckart & Messtorff. Der Funkpeiler in der Bordpraxis I. Hamb. 1929. Sm.

Ellsberg, E. On the bottom. Edited with on introduction by H. C. Bywater. Lond. 1929. +

Erben, W. Kriegsgeschichte des Mittelalters. München & Berl. 1929. +

Essén, R. Europas tilfrisknade. Sthm. 1929. +

Fairbairn, D. The narrative of a naval nobody 1907—1924. Lond. 1929. +

Filchner, W. In China, auf Asiens Hochsteppen, im ewigen Eis. Freiburg im Bresgau 1930.

Fischer, E. Die kritischen 39 Tage. Berl. 1928. +

Grindici, D. The tragedy of Italia. Lond. 1928. +
Gordon, W. J. Flags of the world. Lond. & N. York 1928. +
Greely, A. W. Major General. The Polar Regions in the twentieth century. Lond. 1928. +
Gross, O. v. Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges. Berl. 1929. + Ms. Os.
Guichard. Historie du Blocus Naval. s. l. s. a. +
Hakluyt Society. Spanish Documents concerning English voyages to the Caribean 1527—1568. Second Series LXII. Lond. 1928. +
Hawley, I. H. Hydrographical manual. (U. S. Coast & geod. Surv. Sp. Publ. Nr. 143). Wash. 1928. Ska.
Herbert, A. & Shikari, A. Two Dianas in Alaska. Lond. & N. York 1929. +
Holland, R. S. Historic Airships. Philadelphia 1928. +
Holmström, J. G. Handbok i Radiotelegrafi och Radiotelefoni. Sthm. 1926. Sm.
Hydr. Dep. Instructions for reducing and analysing Tidal-Streams observations (Nr. 290). Lond. 1929. Ska.
Int. Hydr. Bur. Annual Report. Monaco 1921 ff. Ska.
Hydrografic Review. Monaco 1922 ff.
Special Publications. Monaco 1923 ff.
Hydrografic Bulletin. — 1928 ff.
Jane's Fighting Ships 1928. Lond. 1928. + Ms. Os. Sa. Sm.
Jessen, F. de. Les détroits baltiques et leurs problèmes politiques 1928. Ms.
Joyce, E. M. The South Polar Trail. The Log of E. M. Joyce. Lond. 1929. +
Kemal-Pascha, G. M. Die neue Türkei 1919—1927. +
II. Die nationale Revolution.
III. Die Dokumente zur Rede. Lpz. s. a.
Kuhl, H. Seerechtliche Gesetze und Verordnungen. Giessen 1929. +
Lowell, T. Raiders of the deep. Lond. 1929. + Ms.
Mc. Farland. Ordnance and Gunnery. N. York 1929. Sa.
Magruder, T. P. The United States Navy. Philadelphia 1928. +
Marine Archiv. Ostsee Bd. II. Berl. 1929. +
Miertsching, J. A. Reise-Tagebuch zur Aufsuchung Sir John Franklin. Gnadau 1864. +
Monasterev, N. Vom Untergang der Zarenflotte. Berl. 1930. +
Newbolt Sir H. Naval Operations Vol. IV (Text & Maps). Fortsættelse af Corbetts Bøger. Lond. & N. York 1928. + Ms. Sa.
Nobile, U. Med Italia från Rom til Nordpolen. Sthm. 1929. +
Norges Rederforbund. Den Norske Søfarts Historie III. Oslo (1929). +
Oberth, H. Wege zur Raumschiffsfahrt. Oldenburg & Berl. 1929. Fv.

Pacte Général de rénonciation à la guerre comme instrument de politique nationale (Kellog-Traktaten). Paris 1928. Ms.

Poincaré, R. Le Maréchal Foch. Paris 1929. Ms.

— L'invasion 1914. Paris 1929. Ms.

Ponting, H. G. The Great White South. Lond. 1921. +

Pritchard, J. L. The Book of the Aeroplane. 2. Udg. Lond. 1929. +

Ravn, H. O. Danmarks Sjömättning. Sthm. 1928. Ska.

Rosenberg, A. Die Enstehung der deutschen Republik. Berl. 1928. +

Rude, G. F. Instructions for Tide-Observations (U. S. Coast & Geod. Surv. Spec. Publ. Nr. 139). Wash. 1928. Ska.

Schauenwecker, F. So ist der Friede. Berl. 1928. +

Smedal, G. Opgør og Forstaaelse med Danmark. Oslo 1928. +

Spitsbergen Papers. Vol. I, II. Scientific results of the first Oxford expedition to Spitzbergen (1921). Lond. 1925. +

Stefanson, J. Lärabok i Marineorganisationslära. Sthm. 1928. + Ms.

Stefansson, V. The adventure of Wrangel Island. Lond. 1926. +

Strupp, K. Der Kellog-Pacht im Rahmen der Kriegsvorbeugungsrecht. Tyskl. 1928. Ms.

Studly. Practical flight training. N. York 1929. Fv.

Swoffer, F. A. Learning to fly. Lond. 1929. Fv.

Thomazi, A. La Guerre Navale dans La Méditerranée. Paris 1929. Ms.

Unger, G. Sjömaktens inflytande på Sveriges historia III. 1700—1927 (Marinelitteraturföreningen Nr. 32). Sthm. 1929. + Os.

Der *Waffenstillstand.* 1918—1919. I—III Herausgegeben im Auftrage der Deutschen Waffenstillstandskommission. Berl. 1928. +

U. S. Coast & Geod. Surv., its work, methods and organization. (Spec. Publ. Nr. 23) Wash. 1928. Ska.

— Radio accustic position finding (Spec. Publ. Nr. 146). Wash. 1928. Ska.

Waldeyer-Hartz, H. v. Unsere Reichsmarine. Lpz. 1928. + Ms.

Wegener, W. Die Seestrategie des Weltkrieges. Berl. 1929. +

Weyer. B. Taschenbuch der Kriegsflotten.

XXIV. Jahrgang 1928. München 1928. + Fv.

XXV. — 1929. — 1929. Ms. Os. Sa. Sm.

Whall, W. B. The Romance of Navigation. N. York 1926. +

Wilkins, G. H. Flying the artic. N. York & Lond. 1928. +

Williams, J. F. Chapters on current international law and the league of nations. Lond 1929. +

Ziekursch, J. Politische Geschichte des neuen deutschen Kaiserreichs. Bd. I. Frankfurt a. M. 1925. +

Oertzen, v. Rüstung und Abrüstung. Berl. 1929. +

Den systematiske Emneoversigt.

A-Gruppen.

Sømilitær — Nautisk-teknisk.

Artilleri.

Mc. Farland. Ordnance and Gunnery. N. York 1929. Sa.

Elektroteknik.

Dettmar, G. Deutscher Kalender für Elektrotechniker. Berl. 1929. Sm.

Fiskerivæsen.

Meddelelser fra *Komm. for Havundersøgelser.* Serie: Fiskeri. VIII. Kbh. 1926[6], 1929[7-8]. +

Flagvæsen.

Gordon, W. J. Flags of the world. Lond. & N. York 1928. +

Folkeretsvæsen.

Williams, J. F. Chapters on current international law and the league of nations. Lond. 1929. +

Pacte général de rénonciation à la guerre comme instrument de politique nationale (Kellog-Traktaten) Paris 1928. Ms.

Anzilotti, D. Lehrbuch des Völkerrechts. I: Einführung-Allgemeine Lehren. Berl. & Lpz. 1929. +

Bredt. Die belgische Neutralität und der Schlieffensche Feldzugsplan. Berl. 1929.1 +

Strupp, K. Der Kellog-Pacht im Rahmen der Kriegsverheugungsrecht. Tyskl. 1928. +

Forsvarsproblemer.

Beutlich, F. Sjøvåbningen. Oslo 1928. + Ms.

Bratt, K. A. Folkenes Revolte mod Krigen. Kbh. 1929. +

Oertzen, v. Rüstung und Abrüstung. Berl. 1929. +

Fyr- og Vagervæsen.

Betænkning afgivet af Udvalget af 1928 vedrørende *Fyrvæsenet og Vagervæsenet.* Kbh. 1929. +

Int. Hydr. Bur. Annual Report. Monaco 1921 ff. Ska.
Hydrografic Review. Monaco 1922 ff.
Special Publications. Monaco 1923 ff.
Hydrografic Bulletin. — 1928 ff.

Geografi.

Geografisk Tidsskrift 1925, 27 og 28. Kbh. +

Historie.

I Almindelighed.

Poincaré, R. L'invasion 1914. Paris 1929 Ms.

Fischer, E. Die kritischen 39 Tage. Berl. 1928. +

Schauenwecker, F. So ist der Friede. Berl. 1928. +

Erben, W. Kriegsgeschichte des Mittelalters. München & Berl. 1929. +

Alnor, K., Die schleswigsche Frage und der Weltkrieg. Neumünster im Holstein 1928. 1929. +

Kemal Pascha, G. M. Die neue Türkei 1919—1927. +
II. Die nationale Revolution.
III. Die Dokumente zur Rede. Lpz. s. a. +

Ziekursch, J., Politisches Geschichte des neuen deutschen Kaisereiches. Bd. I. Frankfurt a. M. 1925. +

Rosenberg, A. Die Entstehung der deutschen Republik. Berl. 1928. +

Becker, W. Fürst Bülow und England 1897—1909. Greiswald 1929. +

Søkrigshistorie.

Bangsboll, F. S. C. Sømilitær Haandbog for Verdenskrigen III. (Maskinskrevet). Kbh. 1929. + Ms.

Newbolt Sir *H.* Naval Operations Vol. IV (Text & Maps). Fortsættelse af Corbetts Bøger. Lond. & N. York 1928. + Ms. Sa.

Aspinall-Oglander, C. F. The official History of the Gallipoli Campaigne. Lond. 1929. + Ms.

Thomazi, A. La guerre Navale dans La Méditerrannée. Paris 1929. Ms.

Monasterev, N., Vom Untergang der Zarenflotte. Berl. 1930. +

Unger, G. Sjömaktens inflytande på Sverigas historia III 1700—1927 (Marinelitteraturföreningen Nr. 32). Sthm. 1929. + Os.

Alboldt, E. Die Tragödie der alten deutschen Marine. Berl. 1928. + Ms.

Marine Archiv Ostsee Bd. II. Berl. 1929. +

Krigskunst (Str. & Takt).

Bywater, H. C. The great pacific war. A history of the American-Japanase campaigne of 1931—33. 1st published. Lond. 1925. Lond. s. a. + Os.

Castex Amiral. Théories Stratégiques I. Paris 1929. Os.

Bredt. Die belgische Neutralität und der Schlieffensche Feldzugsplan. Berl. 1929. +

Gross, O. v. Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges. Berl. 1929. + Ms. Os.

Wegener, W. Die Seestrategie des Weltkrieges. Berl. 1929. +

Luftvæsen.

Holland, R. S., Historic Airships. Philadelphia 1928. +
Studly. Practical flight training. N. York. 1929. Fv.
Wilkins, G. H. Flying the arctic. N. York & Lond. 1928. +
The Air Pilot, 2. Udg. Lond. 1929. Fv.
Burge, C. G. Air annual of the British empire 1929. Lond. 1929. Fv.
Pritchard, J. L. The Book of the Aeroplane. 2. Udg. Lond. 1929. +
Swoffer, F. A. Learning to fly. Lond. 1929. Fv.
Oberth, H. Wege zur Raumschiffsfahrt. Oldenburg & Berl. 1929. Fv.

Mariner, danske og fremmede.

Magruder, T. P. The United States Navy. Philadelphia 1928. +
Jane's Fighting Ships 1928. Lond. 1928. + Ms. Os. Sa. Sm.
Brassey's Naval and shipping annual 1929. Lond. 1929. + Ms.
Weyer, B. Taschenbuch der Kriegsflotten.
XXIV. Jahrgang 1928. München 1928. + Fv.
XXV. Jahrgang 1929. — 1929. Sa. Sm. Ms. Os.
Waldeyer-Hartz, H. v. Unsere Reichsmarine. Lpz. 1928. + Ms.

Navigation.

U. S. Coast & Geod. Surv. Radio accustic position finding. (Spec. Publ. Nr. 146). Wash. 1928. Ska.
Int. Hydr. Bur. Annual Report. Monaco 1921 ff. Ska.
Hydrografic Review. Monaco 1922 ff.
Special Publications. Monaco 1923 ff.
Hydrografic Bulletin. Monaco 1928 ff.
Eckardt & Messtorff. Der Funkenpeiler in der Bordpraxis I. Hamb. 1929. Sm.

Opmaaling.

I Almindelighed.

U. S. Coast & Geod. Surv. its works, methods and organization. (Spec. Publ. Nr. 23). Wash. 1928. Ska.

Søopmaaling.

Hawley, I. H. Hydrographical manual. (U. S. Coast & Geod. Sun. Sp. Publ. Nr. 143). Wash. 1928. Ska.
Raen, H. O. Danmarks Sjømåtning. Sthm. 1928. Ska.

Organisation.

Stefanson, J. Lårabok i Marineorganisationslåra. Sthm. 1928. + Ms.

Personalhistorie.

(Biografi, Memoirer o. l.).

Berg, G. En dansk Politikers Levnedsløb. Af *Aagaard, F.* Kbh. 1929. +

Bülow, Fürst und England 1897—1909. Af *Becker, W.* Greifswald 1929. +

Fairbairn, D. The narrative of a naval nobody. 1907—1924. Lond. 1929. +

Fisher Lord I. II. Af *Bacon, R. H.* Lond. 1929. + Ms.

Foch, Maréchal. Af *Bugnet, C.* Kbh. 1929. +

Foch, Le Maréchal. Af *Poincaré, R.* Paris 1929. Ms.

Neergaard, Niels, en dansk Politiker. Af *Lehmann, J.* Kbh. 1929. +

Politik.

Inst. for Historie og Samfundsøkonomi. Økonomi og Politik. Kbh. 1929. +

Churchill, W. S. The world crisis, the aftermate. Lond. 1929. + Fv. Ms. Os. Sa.

Jessen, F. de. Les détroits baltiques et leurs problèmes politiques 1928. Ms.

Smedal, G. Opgør og Forstaaelse med Danmark. Oslo 1928. +

Essén, R. Europas tilfrisknade. Sthm. 1929. +

Ziekursch, J. Politische Geschichte des neuen deutschen Kaiserreichs. Bd. I. Frankfurt a. M. 1925. +

Becker, W. Fürst Bülow und England 1877—1909. Greifswald 1929. +

Oertzen, v. Rüstung und Abrüstung. Berl. 1929. +

Radiovæsen.

U. S. Coast & Geod Surv. Radio accustic position finding. (Spec. Publ. Nr. 146). Wash. 1928. Ska.

Int. Hydr. Bur. Annual Report. Monaco 1921 ff. Ska.
Hydrografic Review. Monaco 1922 ff.
Special Publications. — 1923 ff.
Hydrografic Bulletin. — 1928 ff.

Holmström, J. G. Handbok i Radiotelegrafi och Radiotelefoni. Sthm. 1926. Sm.

Bergmann, L. Nomografische Tafeln für den Gebrauch in der Radiotechnik. Sm.

Eckardt & Messtorff. Der Funkpeiler in der Bordpraxis I. Hamb. 1929. Sm.

Søfartsvæsen i Almindelighed.

Koch, K. Danske Dampskibsselskabers Historie. Skibsfarten som Erhverv. Kbh. 1929. +

Whall, W. B. The Romance of Navigation. N. York 1926. +

Anderson, R. C. & R. The sailing ship. Lond., Calcutta, Sidney 1927. +

Int. Hydr. Bur. Annual Report etc. Monaco 1921, 22. 23, 28 ff. Ska.

Norges Rederforbund. Den norske Søfarts Historie III. Oslo (1929). +

Soretsvæsen.

Kuhl, H. Seerechtliche Gesetze und Verordnungen. Giessen 1929. +

Tidevande og Strøm.

Rude, G. F. Instructions for Tide-Observations. (U. S. Coast & Geod. Surv. Spec. Publ. Nr. 149). Wash. 1928. Ska.

Hydr. Dep. Instructions for seducing and analysing Tidal-Streams observations. (Nr. 290). Lond. 1929. Ska.

Int. Hydr. Dep. Annual Report. etc. Monaco 1921, 22, 23, 28 ff. Ska.

Ubaadsvæsen.

Ellsberg, E. On the bottom. Edited with an introduction by H. C. Bywater. Lond. 1929. +

Lowell, T. Raiders of the deep. Lond. 1929. + Ms.

Verdenskrigen.

Bangsbøll, F. C. S. Sømilitær Haandbog for Verdenskrigen. III. (Maskinskrevet). Kbh. 1929. + Ms.

Aspinall-Oglander, C. F. The official History of the Gallipoli Campaigne. Lond. 1929. + Ms.

Churchill, W. S. The world crisis, the aftermate. Lond. 1929. + Fv. Ms. Os. Sa.

Guichard. Histoire du Blocus Naval. s. l. s. a. +

Poincaré, R. L'invasion 1914. Paris 1929. Ms.

Thomazi, A. La Guerre Navale dans La Méditerranée. Paris 1929. Ms.

Monasterev, N. Vom Untergang der Zarenflotte. Berl. 1930. +

Albolt, E. Die Tragödie der alten deutschen Marine. Berl. 1928. + Ms.

Fischer, E. Die kritischen 39 Tage. Berl. 1928. +

Der *Waffenstillstand.* 1918—1919. I—III. Herausgegeben im Auftrage der Deutschen Waffenstillstandskommission. Berl. 1928. +

Alnor, K. Die schleswigsche Frage und der Weltkrieg. Neumünster im Holstein 1929. +

Bredt. Die belgische Neutralität und der Schlieffensche Feldzugsplan. Berl. 1929. +

Gross, O. v. Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges. Berl. 1929. + Ms. Os.

Marine Archiv. Ostsee Bd. II. Berl. 1929. +

Wegener, W. Die Seestrategie des Weltkrieges. Berl. 1929. +

Se ogsaa under Personalhistorie.

B.-Gruppen.

Den Normannske Samling etc. +

I Almindelighed.

Steenstrup, J. Zeniernes Reise i Norden. Kbh. 1883.

Færøerne.

Bruun, D. Fra de Færøske Bygder. Samlede Afhandlinger om Gammeldags Sæd og Skik. Kbh. 1929.

Færoya Amt's Bókasafn 1828—1928. Thorshavn 1929.

Grønland.

Det Grønlandske Selskabs Aarskrift. Kbh. 19²⁶/₂₇, 19²⁷/₂₈, 19²⁸/₂₉.

Meddelelser om Grønland: Tillæg til LXXI. Kbh. 1926.

Fortegnelse over Meddelelse om Grønland. Afsl. Aug. 1928. Kbh. 1928. LXXI¹. Kbh. 1929. LXXII. Kbh. 1929. LXXIII. Kbh. 1929.

Duásón, Jón. Grønlands statsretlige Stilling i Middelalderen. Akureyri, Oslo, Kbh., Sthm. 1928.

Fabricius, O. Fauna Groenlandica. — Pattedyr og Fugle. Oversat og forsynet med Indledning og Kommentarer af O. Helms (Det Grønlandske Selskabs Skrifter VI). Kbh. 1929.

Koch, L. Stratigraphy of Greenland. Kbh. 1929.

Schaffalitzky de Muckadell, C. Grønland i Forvandlingens Tegn. Kbh. 1929.

Island.

Bløndal, S. og *Sigtrygsson, S.* Gammel islandsk Kultur i Billeder. Kbh. 1929.

Nordpolarlandene.

Miertsching, J. A. Reise-Tagesbuch zur Aufzuchung Sir John Franklins. Gnadau 1864.

Stefanson, V. The adventure of Wrangel Island. Lond. 1926.

Spitzbergen Papers. Vol. I & II Scientific results of the first Oxford University expedition to Spitzbergen (1921). Lond. 1925.

Bodelly, R. B. The voyage of Captain Thomas James for the discovery of the Northwest Passage 1631. Lond., Toronto 1928.

de Geer, G. To the rescue of the Nobile Expedition. Sthm. 1928.

Gindici. The tragedy of the Italia. Lond. 1928.

Greely, A. W., Major General. The Polar Regions in the twentieth century. Lond. 1928.

Wilkins, G. H. Flying the arctic. N. York & Lond. 1928.

Birket-Smith, K. The Caribou Eskimoes. Material and social life

and their cultural Position. I. Descriptiv Part. II. Analytic Part. Cph. 1929.

Herbert, A. & Shikari, A. Two Dianas in Alaska. Lond. & N. York. 1929.

Mathiasen, T. Eskimoerne. I Nutid og Fremtid. Kbh. 1929.

Nobile, U. Med Italia från Rom til Nordpolen. Sthm. 1929.

Rasmussen, K. Intellectual Culture of the Iglulik Eskimoes. Report of the Fifth Thule Expedition. 1921—24. Vol. VII[1] Cph. 1929.

— Du Greenland au Pacifique. Cph. (1929).

Thule-Expeditionen Vol. V[1-2]. Kbh. 1929.

Filchner, W. In China, auf Asiens Hochsteppen, im ewigen Eis. Freiburg im Bresgau 1930.

Sydpolarlandene.

Ponting, H. G. The Greath White South. Lond. 1921.

Joyce, E. M. The South Polar Trail. The Log of E. M. Joyce. Lond. 1929.

Hakluyt Society.

Spanish Documents concerning English voyages to the Carribean 1527—1568. Second Series LXII. Lond. 1928.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

England.

Admiralitetet har i Januar udsendt den aarlige Oversigt over Hovedflaaderne pr. 1. Dec. 1929, og da det maa formenes, at Oversigten kan danne et værdifuldt Supplement til Forstaaelsen af Diskussionerne paa London-Konferencen skal derfor de 3 Hovedskemaer anføres.

1. Færdigbygget Materiel.

	Englsnd	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet-Union *h*	Tyskland	Bemærkninger
Slagskibe	16	18	6	9	4	4	7	
Slagkrydsere....	4	-	4	-	-	-	-	*a.* Incl. 1 Krydser under Omkunstruktion til Hangar-Skib og 1 »Sea-plane Carrier« som ikke betragtes som Del af Slagflaaden.
Krydsere	54	14	37	17	13	4	7	
Minekrydsere ...	1	-	3	-	-	-	-	
Kystforsvarsskibe	3	1	-	-	-	-	-	
Hangarskibe	8 *a*	3	5	1	1	-	-	*b.* Incl. 14 apteret som Mstrg. og 25 benyttet af Coast Guard.
Flotilleledere ...	16	-	-	9	20	-	-	
Jagere	134	309 *b*	106	58	63	32	13 *c*	*c.* 4 af disse er Mineskibe.
Topedobaade....	-	-	-	7	40	6	16	*d.* 6 af disse er kombinerede Minelæggere og Minestrygere.
U-Baade	53	122	64	52	43	15	-	
Sloops.....	31	-	-	8	22 *e*	4	-	*e.* I Tyskland betegnet som store Torpedobaade.
C. M. B.....	6	-	3	3	69	25	-	
Kanonbaade	-	11	4	45	7	2	3	*h.* se Skema 2.
Flodkanonbaade .	18	10	9	11	2	6	-	
Minestrygere	33	42	12	26	44 *d*	20	27	

2. Materiel under Bygning.

	England	U. S. A.	Japan	Frankrig	Italien	Sovjet-Union [h]	Tyskland	Bemærkninger
Slagskibe	-	-	-	-	-	1	1	
Slagkrydsere	-	-	-	-	-	-	-	
Krydsere	8[i]	18	4	4	10	2[g]	2	
Minekrydsere	-	-	1	1	-	-	-	
Kystforsvarsskibe	-	-	-	-	-	Officielle Meddelelser haves ikke.	-	
Hangarskibe	-	1	1	1[f]	-		-	
Flotilleledere	3[k]	-	-	16	3		-	
Jagere	26[l]	-	13	6	8		-	
Topedobaade	-	-	-	-	-		-	
U-Baade	16[m]	5	7	47	14		-	
Sloops	11[n]	-	-	4	-		-	
C. M. B.	-	-	-	7	4		-	
Kanonbaade	-	-	-	-	-		-	
Flodkanonbaade	1	-	1	-	-		-	
Minestrygere	-	-	-	-	-		-	

f. Transportskib for Luftmateriel.

g. Af pre-Rev. Program. Arbejdet dels stoppet dels under meget langsom Fremgang.

h Detailler om den russiske Flaade meget usikre.

i. Incl. 2 endnu ikke paabegyndt, og 2 ikke bevilget.

k. Incl. 1 ikke bevilget.

l. Incl. 8 ikke bevilget.

m. Incl. 6 ikke bevilget.

n. Incl. 4 ikke bevilget.

3. Projekteret.

	England	U. S. A. 1950/51	Japan 1951/52	Frankrig 1950	Italien 1928/29	Sovjet-Union	Tyskland 1928
Slagskibe	-	-	-	-	-	-	-
Slagkrydsere	-	-	-	-	-	-	-
Krydsere	-	5	-	1	-	Officielle Meddelelser haves ikke.	-
Minekrydsere	-	-	1	1	-		-
Kystforsvarsskibe	-	-	-	-	-		-
Hangarskibe	-	-	-	-	-		-
Flotilleledere	-	-	-	6	-		-
Jagere	-	12	-	-	-		-
Topedobaade	-	-	-	-	-		-
U-Baade	4	1	-	7	-		-
Sloops	-	-	-	2	-		-
C. M. B.	-	-	-	-	-		-
Kanonbaade	-	-	-	-	-		-
Flodkanonbaade	-	-	-	-	-		-
Minestrygere	-	-	-	-	-		-

Byggeprogrammet for 1929/30 omfattede ialt:

3 Krydsere (heraf 1 med 20,3 cm. K).
1 Flotilleleder.
8 Jagere.
6 U-Baade.
1 Net-Udlægger.
6 Sloops.

Af disse Skibe skulde 2 Krydsere, 2 U-Baade, 1 Net-Udlægger og 2 Sloops bygges paa Royal Dockyards, og Resten paa civile Værfter.

Af Hensyn til Flaade-Konferencen blev der imidlertid givet Ordre til at stryge Bygningen af

2 Krydsere (heraf 1 med 20.3 cm. K).
4 Jagere.
1 Net-Udlægger.
2 Sloops.
3 U-Baade.

Bestemmelse om at paabegynde Bygningen af de 3 U-Baade bliver først taget efter Flaade-Konferencens Afslutning.

The Times 31/1 30

10 000 ts Krydseren »*Devonshire*« er i Januar afsejlet til Middelhavet, efter at den i Devonport har været underkastet en gennemgribende Reparation som Følge af Explosionen ved Skiathos d. 20/7 29, hvor 17 Officerer og Menige blev dræbt.

The Times 24/1 30.

De 2 nye Sloops »*Folkestone*« og »*Scarborough*« skal bemandes med Mandskab fra »*Dunoon*« og »*Dundalk*« fra 1. Minestryger Flot. og midlertidig indgaa i denne for at afholde Minestrygningsøvelser.

Nav. & Mil. Rec. 26/2 30.

De 4 nye Sloops af Flower-Klassen skal erstatte følgende Skibe: »*Folkestone*« (Portsmouth) — proj. afleveret i Juni Maaned — skal erstatte »*Crocus*« (Portsmouth), »*Scarborough*« (Chatham) — proj. afleveret i Juli Maaned — skal erstatte »*Wistaria*« (Portsmouth), »*Hastings*« (Devonport) — proj. afleveret i August Maaned — skal erstatte »*Cyclamen*« (Chatham) som skal afløse »*Wallflower*« (Chatham) ved Afrika-Stationen, der derefter stryges af Flaadelisten, og endelig skal »*Penzance*« — proj. afleveret i August Maaned — afløse »*Lupin*«, som skal erstatte »*Clematis*« i Rødehavet, der derefter stryges af Flaadelisten.

Nav. & Mil. Rec. Jan.

»*Folkestone*« — den første af de 4 Sloops paa 1928-Programmet — er sat i Vandet (12/2). Den er paa 1040 ts. Fart 16—16,5 Knob Maskinkraft 2000 Hk. Skibet forsynes med gearede Turbiner og benytter kun Oljefyring. Armeringen bestaar af 2 × 12 cm. K. samt nogle mindre ALK.

The Times 12/2.

De første 4 U-Baade af »*Odin*«-Klassen ventes at blive færdige i Slutningen af Marts. Baadene har i Portsmouth maatte gennemgaa forskellige Forandringer efter Afleverings-Proverne. De 2 andre af denne Klasse — »*Olympus*« og »*Orpheus*« — ventes at kunne afleveres i Slutningen af Marts og Juni.

Den nye U-Baad »*Poseidon*« (Depl. 1600/2075 ts. Arm. 4 × 10,2 cm. K. 8 × 53,3 Torp. Rør) er overtaget d. 20/2 og knyttet til U-Baadsdepotet »*Dolphin*« i Portsmouth. Dette er den anden af de 6 U-Baade af 1927 Programmet — den første var »*Perseus*« —. Naar alle 6 Baade er afleveret, er det Hensigten, at de skal knyttes til Kina-Stationen.

The Times.

Den nye Jager »*Anthony*« af A-Klassen — bygget i Greenock — har afsluttet de officielle Prøver og har d. 19/2 hejst Kommando. Den knyttes til 3. Jager Flotille i Stedet for »*Wanderer*«. A-Klassen hører til 1927-Programmet og er paa 1330 ts. 3 af disse Jagere »*Acasta*«, »*Active*« og »*Anthony*« er nu færdige, og de resterende 5 ventes afleverede i Løbet af 1930 — den sidste i August. Ved Fartprøverne opnaaedes en Udholdenhedsfart i 6 Timer paa 36.301 Knob, svarende til 34 000 HK.

Krydseren »*Glorious*« (1916—23 200 ts) er nu ombygget til Hangarskib og er fra Slutningen af Marts underlagt Atlanterhavs Flaaden. I Løbet af Sommeren vil den blive overflyttet til Middelhavseskadren.

The Times.

Admiral of the Fleet Sir Charles E. Madden afløses fra 1. Juli af Admiral Sir Frederick L. Field som »*Chief of Naval Staff*«, endvidere er Admiral Sir Roger J. B. Keys udnævnt til Admiral of the Fleet fra d. 8. Maj og afløser Admiral of the Fleet Sir Sommerset A. Gough-Calthorpe.

Middelhavseskadren under Kommando af Admiral Sir Frederich Field og Atlanterhavs Flaaden under Kommando af Viceadmiral Sir Ernle Chatfield afholder fra d. 10.—11. og 15.—18. Marts de aarlige strategiske og taktiske Øvelser i Middelhavet i Farvandet Vest for Italien. Efter Øvelserne vil Middelhavseskadren aflægge Besøg i italienske Havne.

Budgettet for 1930 er d. 6/3 forelagt Underhuset of First Lord of the Admiralty A. V. Alexander.

Budgettet viser en Nedgang paa £ 4,126,000 fra 1929 Budgettet og er ialt paa £ 51,739,000 mod £ 55,865,000 i 1929. Denne Formindskelse skyldes hovedsagelig de Reduktioner, som er paafort 1928 og 1929 Programmerne, og som ialt omfatter 5 Skibe af 1928 Programmet nemlig:

2 10 000 ts Krydsere (heraf 1 med 20,3 cm. K).
2 U-Baade.
1 U-Baads-Depotskib.

samt 12 Skibe af 1929 Programmet nemlig:

2 10 000 ts Krydsere (heraf 1 med 20,3 cm. K).
4 Jagere.
3 U-Baade.
2 Sloops.
1 Net-Udlægger.

Endvidere er Bestemmelsen om Bygning af de sidste 3 U-Baade paa 1929 Programmet udskudt til efter Flaade-Konferencen.

Hvis de to Nybygningsprogrammer var fort igennem som oprindelig bestemt, vilde de omfatte et Beløb paa ca. £ 10,000,000, hvorimod man nu kan nedsætte Nybygningskontoen til £ 5,603,481.

Med Hensyn til fremtidige Nybygninger har Regeringen besluttet at afvente Resultatet af Flaade-Konferencen, inden der tages nogen endelig Bestemmelse.

Foruden Indskrænkningerne paa Nybygningskontoen fremviser Budgettet en meget betydelig Reduktion af Personel, idet den engelske Flaade i 1929 omfattede 99,800 Officerer og Mænd, hvorimod det nye Budget kun omfatter 97,050. Man imødeser yderligere Reduktion til 94000 omkring 1. April 1931.

Af Budgettets forskellige Punkter skal enkelte nærmere omtales.

Flaadens Fordeling. I Løbet af 1929 er 4 Skibe af »*Queen Elizabeth*«-Klassen overført fra Middelhavet til »*Home Waters*«, og Middelhavseskadren vil i 1930 komme til at bestaa af 1 Skib af »*Queen Elizabeth*«-Klassen og 5 Skibe af »*Royal Sovereign*«-Klassen. Atlanterhavsflaaden vil bestaa af 2 Skibe af »*Nelson*«-Klassen, og 2 Skibe af »*Queen Elizabeth*«-Klassen samt 3 Slagkrydsere.

2 Skibe af »*Iron Duke*«-Klassen — »*Emperor of India*« og »*Malborough*« — er af Besparelseshensyn formeret i en Øvelseseskadre for sig selv og stationeret ved Portland.

Krydsere. I Løbet af 1930 vil 10 000 ts Krydserne »*Norfolk*«, »Dorsetshire« og »*York*« indgaa i 2. Krydsereskadre i Atlanterhavsflaaden.

Jagere. Den første fuldstændige Jagerflotille bygget efter

Krigen vil blive formeret med Flotilleledere *»Codrington«* og 8 Jagere af *»Acasta«*-Klassen og skal stationeres i Middelhavet, naar samtlige Skibe er overtaget fra Værfterne.

Singapore Basis. Budgettet viser et Beløb paa ca. £ 1000000 til dette Basis, idet man trods Flaade-Konferencen og tidligere Beslutninger har ment det mest økonomisk at holde de kontraktmæssige Arbejder i Gang. En Bestemmelse om dette Basis Fremtid vil ikke blive taget, uden at der først havde været en Konference med de oversøiske Regeringer.

Endelig omtales det, at der udføres meget energiske Forsøg paa at fremstille et brugbart Bjærgningssystem til Befrielse af Besætningen i sunkne U-Baade, og det omtales, at man har fundet Midler til at gøre det muligt for Dykkere at naa betydelig større Dybder end tidligere.

Frankrig.

Det nye Kadetskib *»Jeanne d'Arc«* er d. 14/2 sat i Vandet i St. Nazaire. Skibet er paa 6600 ts Depl. Lgd. 160 m. Brd. 17.7 m. Dybg. 5.7 m. Max. Fart 26 Knob svarende til en Maskinkraft paa 32,500 Hk. Armeringen skal bestaa af 8 × 15,5 cm. K. og 4 × 75 m/m ALK. samt 2 × 550 m/m Triple Torp. Ror. Endvidere forsynes Krydseren med 2 Katapulter til Luftfartøjer.

Der skal ialt være Plads til 156 Kadetter, 12 Officerer, 20 Skole-Officerer — Instructeurs — og en Besætning paa 400 Mand.

Den nye Flotilleleder *»Bison«* har under Fartprøverne ved Lorient holdt en Udholdenhedsfart i 8 Timer paa 36,5 Knob, svarende til 65000 Hk. og en Max. Fart paa 40,7 Knob, hvorved Hastighedsrekorden paa 40,11 Knob — som var naaet af Flotilleledere *»Verdun«* — blev slaaet.

Flotilleledere *»Valmy«*, som afsejlede fra Lorient d. 22/1 for at representere den franske Flaade ved Festlighederne ved Ismailia i Egypten i Anledning af Suezkanalens Forsvar 1914/18, naaede op paa en Max. Fart paa 39,85 Knob.

Flotilleledere *»Vauban«* (Depl. 2700 ts) er sat i Vandet d. 2/2 i Dunkerque.

Marineministeriet har givet Ordre til at paabegynde Bygningen af 6 Jagere af 1929 Programmet. De skal bygges i Nantes og armeres i Lorient. De forventes at være færdigbygget i Slutningen af 1932.

Jagerne *»Aigle«*, *»Vautour«*, *»Albatros«*, *»Gerfault«*, *»Milau«* og *»Epervier«* af December 1927 Loven er ved at være færdige og skal ligeledes armeres i Lorient.

Minekrydseren »*Pluton*« paabegynder, under Kommando af Cap. de Vaiss. Puech, Prøverne d. 15. Maj.

Paa Værftet i Mourillon (Toulon) er U-Baaden »*Nautilus*« sat i Vandet.

U-Baaden, der er en Mine-U-Baad, hører til samme Klasse som »*Saphir*« og »*Turquoise*«. Depl. 760/925 ts. Fart 12/9 Knob. 2 Motorer 1.300 Hk. og Arm. 6 × 550 m/m Torp. Rør. Besætning 3 Officerer og 40 Mand. (»*Saphir*« og »*Turquoise*« har hver 32 Miner).

De Erfaringer maa indtil nu har erholdt ved 10 000 ts Krydser-Klassen vil blive overført paa den under Bygning værende nye 10 000 ts Krydser »*Dupleix*«. Der vil saaledes blive installeret en mindre Ildlederstation i Mærset og lettere Master. Masterne i »*Duquesne*« og »*Colbert*«-Klassen har vist sig at være unødvendigt svære.

En Del af det nyeste Flaademateriel vil blive udstationeret til følgende Pladser: Dakar, Diego-Suarez, Saigun, Novimea, Forte-de-France og Beyrouth, der skal indrettes til Marinestationer med Dakar som Hovedstation.

Paa hver Station skal der være en 10 eller 8000 ts Krydser, 2 eller flere 2700 ts Flotilleledere og 1500 ts U-Baade samt Luftfartøjer.

Til Forbindelse mellem Stationerne etableres en Eskadre bestaaende af »*Duquesne*«, »*Tourville*« og »*Suffren*«.

Nav. & Mil. Rec. Jan.

U-Baadene »*Redoutable*« og »*Vengeur*« (Depl. 1560/2080 ts) er afsejlet paa det første Øvelsestogt fra Cherbourg til Antillerne, hvor de skal stode til Krydseren »*Primauguet*«.

I Tiden fra d. 12.—20. Maj afholdes ved Brest et Minestrygningskursus ved »la commission permanente des dragages«. Til at gennemgaa dette Kursus er bestemt 10 Officerer af Reserven.

Le Yacht. 15/5.

Personelafdelingen — la direction du personnel — i det franske Marineministerium er blevet reorganiseret. I Fremtiden skal denne Afdeling være organiseret paa følgende Maade.

Et Sekretariat (P. M. O.) og en »section d'études générales« (P. M. S. E.).

Et Kontor for Officerer (P. M. 1).

Et Kontor for Underbefalingsmænd (P. M. 2).

Et Kontor for de forskellige Korps (P. M. 3).

Et Kontor for Værnepligtige og Reserver (P. M. 4).

Chefen for Personelafdelingen — benævnes »directeur« — skal være Admiral med en Officer af Stabsklassen som Stabschef, under hvem Sekretariatet skal sortere.

Chefen — le directeur — assisteres og erstattes under Rejser og Orlov af en »sous-directeur«, under hvem »la section d'études générales« er henlagt. Le Temps d. 29/1.

Grækenland.

De 2 nye U-Baade »*Nereus*« og »*Triton*« — som er bygget i Brest —, har nu afsluttet Modtagelsesproverne. Ved en Højtidelighed overtog den græske Chef for Modtagelseskommissionen Delagrammatika Baadene, som d. 15/3 afsejler til Grækenland.

Baadene er paa 780/960 ts. Fart 14/9,5 Knob. Arm. 1×10,2 cm. K. 8×53cm. Torp. Rør.

Le Temps d. 2/3.

I Begyndelsen af December 1929 afleveredes paa den græske Flyveplads ved Tatoi 6 Hawker »*Horsley*«-Torpedoluftfartøjer til den græske Flaadeledelse. Die Luftwacht. Febr.

Holland.

Der er bevilget 125000 Gylden til Paabegyndelse af en Krydser paa 5250 ts Depl. Fart 32 Knob. Arm. 6 × 15 cm K.

Byggetiden er sat til 4 Aar og Prisen beregnet til 12,5 Mill. Gylden. Krydseren er bestemt til Stationen i Østindien.

Desforuden er der foreslaaet bevilget 15 000 Gylden til Beskyttelse af Oljecentrene Tarakau og Balikpopam. Sourabaya skal indrettes til Flaadestation. Le Temps.

Det hollandske Luftbudget for 1930 er ialt paa 3624960 Gylden, fordelt paa

Hæren	— 1016 760	Gylden.
Flaaden	— 413 500	—
Civil	— 2194 700	—

Italien.

Af de 12 Flotilleledere af »*Nivaldi*«-Klassen er nu de 2 sidste sat i Vandet »*Nicoloso-da-Recco*« og »*Antonio Pigafetta*« henholdsvis i Ancône og Fiume.

De er paa 2110 ts. Depl. Arm. 6 × 12 cm K. 6,4 Torp.-Rør. Farten er beregnet til 38 Knob.

I Triest er d. 20/2 U-Baaden »*Squalo*« sat i Vandet. Baaden er den første af 4 U-Baade af »*Delfino*«-Klassen, som er paabegyndt

i 1928. Depl. 875/1090 ts. Lgd. 68 8. 2 Dieselmotorer med tilsammen 3000 Hk. Fart. 17/9 Knob. Arm. 1 × 10 cm K. og 8 × 550 m/m Torp. Rør.

U-Baaden »*Tito-Speri*« har afsluttet Dykkeprøverne og har under disse opholdt sig 1 Time paa 105 m. Dybde.

Den nye, store U-Baad »*Balilla*« (1400 ts) skal sammen med U-Baadene »*Tito-Speri*« og »*Vettor Pesani*« foretage et længere Øvelsestogt til Atlanterhavet for at prøve forskellige Nyinstallationer.

Mar. Rundschau. Marts.

Japan.

Ved Udgangen af 1929 blev Jageren »*Asagiri*« sat i Vandet. Jageren hører til de 12 Baade af »*Amagiri*«-Klassen og er paa 1850 ts Depl. Fart 34 Knob, Arm. 6 × 12 cm K. 9 × 53,3 cm Torp. Rør.

Samtidig er Kanonbaaden »*Tutami*« sat i Vandet. Kanonbaaden er bestemt til kinesiske Farvande og er paa 190 ts Depl. 16 Knob og armeret med 1 lille Kanon.

Mar. Rundschau. Marts.

Letland.

Krigsministeriets Eskadrestab har fremsat Forslag til Bygning af en 3. U-Baad for Kystforsvaret. Den nye U-Baad skal være af lille Type med 2 (?) Torpedorør og anden til Kystforsvar egnet lettere Udrustning.

Balt. Presse. $^{18}/_{2}$.

Norge.

Den nye U-Baad *B 5* har i disse Maaneder fortsat de fastsatte Afleveringsprøver, som alle er forløbet fuldt tilfredsstillende. Som Afslutning paa Prøverne er Baaden d. $^{12}/_{2}$ afsejlet til et ca. 14 Dages Togt, hvoraf de 8 Dage skal tilbringes i Nordsøen. (B. 5: Depl. 420/545, Fart 14.5/10.5 Knob, Arm. 1 × 7.6 cm K. 4 Torp. Rør).

I Statsraadet d. $^{14}/_{3}$ er der fremsat Forslag om at bygge et nyt Mine- og Øvelsesskib for den norske Flaade.

Skibet er beregnet til at skulle have et Deplacement paa ca. 1600 ts. Længde 95 m, Bredde 10,7 m.

Armeringen skal bestaa af 12 cm K. som Hovedskyts, nogle lettere ALK samt et dobbelt Torp. Rør med 45 cm. Torpedoer. Skibet skal have en Minekapacitet paa 250 Miner.

Endvidere skal Skibet forsynes med moderne Ildlederapparater, de nyeste Hjælpemidler for Navigationen og store, kraftige Projektører; stort Fribord skal give Skibet gode sødygtige Egenskaber.

I Fredstid skal Skibet tjene til Øvelsesskib for Befalingsmandselever og foretage Repræsentationstogter til Udlandet som Afløser af »*Tordenskjold*«.

Byggesummen — incl. Artilleri og Torpedoer samt alt øvrigt Udstyr — anslaas til ca. 4 Mill. Kroner. Norsk Aftenposten 15/8.

Forsvarsbudgettet for 1930/31 er nu forelagt og viser i Forslaget et Budget for Marinen paa 12.052200 Kr. mod beviliget 12 013 664 Kr. i sidste Finansaar.

Til Nybygning er foreslaaet 1 983 000 kr., hvilket er noget mere end sidste Aar, og til Pension til Arbejdere er ligeledes foreslaaet et større Beløb end sidste Finansaar. Paa den anden Side er Udgifterne til Personel, Skoler, udkom. Mandskab m. m. blevet noget reduceret som Følge af Nyorganisationen af Befalingsmandsklassen.

Af Nybygningskontoen er beregnet 1 Mill. Kr. til det ny Ekspeditionsskib og 200 000 Kr. til Paabegyndelse af et nyt Mineskib. (Under Finanslovbehandlingen i Stortinget har der været Forslag om at erstatte Mineskibsprojektet med Bygning af en ny Statsisbryder).

Det nye Ekspeditionsskib paaregnes at blive færdigt til at paabegynde Prøverne i Midten af 1931.

I Planerne for Marinens Nyorganisation var forudsat, at der, naar man havde faaet færdigbygget et passende Antal U-Baade, skulde anlægges en U-Baadsstation ved Marinestationen i Bergen. Ved en nøjere Gennemgang af Planerne har det vist sig, at en saadan Station vil koste ca. 78100 kr. Da der imidlertid er nye Overvejelser oppe vedr. Marinens Organisation (Redaktør Rolf Thommesens 30 Mill. Forsvarsforslag), og da Marineministeriet ikke har kunnet finde Plads for et saadant Beløb i Budgetforslaget, har man ikke i Aar opført noget Beløb til den nye Station, idet man finder, at man foreløbig — som hidtil — maa basere sig paa Tejo U-Baadsstation og Marinens Hovedstation paa Karljohansvern.

Budgettet er med enkelte Besparelser vedtaget i Stortinget d. 24/8 og fordeler sig over følgende Hovedposter:

Marinens faste Personel	3 580 420	kr.
— Skoler	276 390	-
— vpl. Personel	314 000	-
Togter og Øvelser	926 500	-
Materiel (Vedligeholdelse, Nybygning)	4 129 000	-
Stationerne	954 790	-
Lægevæsen	150 000	-
Forsk. Formaal	779 800	-
Overgangsudgifter	844 000	-
Ialt...	11 954 900	kr.

Polen.

I Cherbourg arbejdes paa at faa afsluttet den ret betydelige Leverance af nye polske Skibe.

Jageren »*Wicher*« (1540 ts) har ved de indledende Fartprøver naaet 33.4 Knob — 0.4 Knob mere end beregnet.

Den første U-Baad »*Wilk*« (980/1250 ts) foretager ved le Havre de indledende Dykkeprøver, og den anden U-Baad — »*Rys*« — har ved Nantes paabegyndt de officielle Prøver. Den tredie U-Baad »*Zbik*« og Jageren »*Burza*« skal ved Værftet ved Caën paabegynde Prøverne i Marts.

Le Yacht. 8/2.

Spanien.

Paa Værftet i Cartagena er U-Baadene *C. 5* og *C. 6* (Depl. 915/1290 ts. Fart 16/8.5 Knob. Arm. 1 × 10.1 cm K. 6 × 45 cm. Torp. Rør.) samt Jageren »*Alcala Galiano*« sat i Vandet.

Krydseren »*Miguel-de-Servantes*« (8000 ts) har nu afsluttet de officielle Prøver. Der er ved Max. Fart naaet 35,20 Knob, svarende til 347.3 Omdrejninger pr. Min. og 81,130 HK. Udholdenshedsprøverne, som varede 48 Timer udfortes med 60 000 HK. i 12 Timer og 40 000 HK. i 12 Timer. Aktionsradius med 15 Knob er 5000 Sm.

Regeringen har af økonomiske Grunde standset Bygningen af de 2 10000 ts Krydsere som er paabegyndt paa Værftet i Ferrol.

le Temps. 20/2

Sverige.

D. 6. Marts er U-Baaden »*Ulven*« sat i Vandet paa Værftet i Karlskrona.

Bygningen paabegyndtes i 1928, og U-Baaden er den 10. Baad, der bygges i Karlskrona og den 3. af »*Draken*«-Typen. (Depl. 700/850 ts, Fart 15/9 Knob, Arm. 1 × 7.6 cm. K. 4 × 53.3 cm. Torp. Rør. Aktionsradius 10 Knob — 5600 Sm.).

En svensk Marinekommission har i Begyndelsen af Februar aflagt Besøg paa Flaadeværftet Wilhelmshaven. Kommissionen besaa bl. a. den nye Krydser »*Köln*« og Artilleriværkstederne.

Bremer Nachr. 2/2.

Tyskland.

Paa Grund af manglende Personel har man ikke kunnet holde større Minestrygerstyrker under konstant Kommando. Da imidlertid Uddannelsen i Minekastning og Minestrygning skønnes at være af væsentlig Betydning, har man besluttet at ombygge Agterapteringen paa de 4 Torpedobaade af 2. Halvflotille, saaledes at

disse Baade kan benyttes til Minestrygning og Minekastning. (2. Halvflot. bestaar af Baadene *T 151*, *T 156*, *T 157* og *T 158* af 1907 ombygget i 1928. Depl. 675 ts, Fart 30 Knob, Arm. 2 × 8.8 cm K., 2 × 50 cm Dæks-Torp. Rør).

Efter Omapteringen skal disse Baade indgaa som »schnelle Minensucher« (Dragueurs d'escadre, Fleet-sweepers) i Stedet for den nuværende Minesøgningshalvflotille, hvis Fart anses for utilstrækkelig til at følge Flaadens Enheder.

I Løbet af Sommeren skal de første Forsøg foretages.

Deutsche Tagez. 30/3.

Den nye tyske Skolekrydser »*Karlsruhe*« skal udstyres med Minesikringsapparater.

I Slutningen af Februar har Slagskibet »*Hannover*« hejst Kommando, og er atter indgaaet i Flaadens Linje efter en gennemgribende Modernisering. Der er saaledes bygget en ny Ildledermast, hvorimod den planlagte Ombygning af Skorstenene, fra 3 til 2, har maattet undlades af økonomiske Grunde. Moderniseringen har særlig omfattet Maskineriet og Armeringen, idet det oprindelige Mellemsvære Artilleri paa 17 cm. K. er blevet erstattet med moderne 15 cm. K.

Krydseren »*Köln*« har efter Prøvefarterne maatte dokkes for at gennemgaa visse Forandringer. Saaledes er Skruebladenes Stilling blevet ændret. Fra d. 4. Marts er Krydseren overgaaet til Østersøkommandoen for at komplettere Besætning. I Slutningen af April skal de afsluttende Prøvefarter foretages bl. a. paa den maalte Mil ved Pillau.

Til Erstatning af Artilleritenderen »*Drache*« (1908, Depl. 790 ts) har man paabegyndt Bygningen af en ny Tender »*Ersatz Drache*«. Skibet skal være paa ca. 2000 ts, Længde 106 m., og Byggesummen er projekteret til ca. 8—9 Mill. RM.

Endvidere har man paabegyndt de indledende Arbejder for Bygningen af 2 nye Fiskeriinspektionsskibe, bl. a. til Afløsning af den forhenværende M-Baad »*Zieten*«.

Togter. D. 2. April afsejler en større tysk Eskadre paa et Øvelsestogt til Middelhavet. I Togtet, som er det første af denne Art efter Krigen, deltager følgende Enheder: »*Schleswig-Holstein*«, Flaadeflagskib — Flaadechef Viceadmiral Oldekop-Slagskibene »*Schlesien*«, »*Hannover*« og »*Hessen*« — Eskadrechef Kontreadmiral Foerster-Krydseren »*Königsberg*«, Kontreadmiral Gladisch, samt 1. og 3. Torp.-Halvflotille. 2. og 4. Torp.-Halvflotille følger noget senere og afsejler først henh. d. 19. Maj og 2. Juni.

Betragtninger over Torpedobaades Anvendelse i Krig, med særligt Henblik paa danske Forhold.

Af Orlogskaptajn Augsburg.

Tilkendt Søløjtnantselskabets Sølvmedalje.

Forord.

Udarbejdelsen af efterfølgende Afhandling er foretaget med det dobbelte Formaal for Øje:
dels at besvare det af Søløjtnantselskabet stillede Prisspørgsmaal for 1928: »En Studie, efter frit Valg over et Emne, som kan have Betydning og Interesse for Marinen«,
dels at tilvejebringe en Haandbog, som kan danne Grundlaget for den unge Søofficers Uddannelse i — og Forstaaelse af Torpedobaadens Anvendelse i Krig og under truende Forhold.

Dette sidstnævnte Formaals Opfyldelse har medført den adskillige Steder anvendte peremptoriske Form.

Maatte disse to Formaal være løst paa en tilfredsstillende Maade!

København i December 1928.

Forfatteren.

I. Indledning.

Fremkomsten af Whiteheads selvbevægende Torpedo er Oprindelsen til Nutidens Torpedobaad. I den fandt Torpedoen det nødvendige Middel for sin Anvendelse mod Fjenden, og Torpedobaaden er saaledes et af Krigsførelsens Midler.

Krigsførelsen er Kunsten at lede Stridskræfternes Anvendelse i Kamp. Den deles i Strategien og Taktiken.

Strategien er Læren om Brugen af Kampen til Opnaaelsen af Krigens Maal (Clausewitz). Den angiver Vejen, der fører til Maalet; den fastsætter hvor og hvornaar, der bør kæmpes (Moltke).

Taktiken er Læren om Brugen af Stridskræfterne i Kampen (Clausewitz). Den angiver, hvorledes der bør kæmpes (Moltke).

Man kan saaledes tale om en Torpedobaadsstrategi og en Torpedobaadstaktik.

Hvor den ene hører op og den anden begynder, d. v. s. hvor Skillelinien kan sættes, vil ikke kunne afgøres, eftersom Taktiken staar i en saadan Relation til Strategien, at denne vedblivende virker, efter at Taktiken er begyndt; derimod vil Tidspunktet for Taktikens Paabegyndelse i al Almindelighed kunne sættes til det Øjeblik, Modstanderne kommer i Kontakt med hinanden.

II. Torpedobaadsstrategien.

a. Teoretiske Betragtninger.

1. Styrkeforholdet.

Styrkeforholdet mellem de respektive Modstanderes Stridskræfter er i det store og hele bestemmende for Krigens Førelse, det afgør, om den skal være offensiv eller defensiv. Men er saaledes Styrkeforholdet det bestemmende for Strategien i al Almindelighed, er det dog ikke afgørende for Torpedobaadsstrategien i Særdeleshed, fordi Torpedobaadens Hovedvaaben: »Torpedoen« udelukkende kan bringes til Anvendelse ved Angreb, d. v. s. en offensiv Handling. Derfor, hvad enten Strategien i al Almindelighed er offensiv eller defensiv, kan Torpedobaadsstrategien kun være offensiv.

»Grib først til Defensiven, naar det er umuligt at gøre andet. Dersom man er reduceret til denne beklagelige Tilstand, maa det være for at vinde Tid, afvente Forstærkninger, organisere Tropperne, slutte Alliancer

eller fjerne Fjenden fra hans Operationsbasis, men en senere Overgang til Offensiven maa være det stadige Maal for ens Handlinger«. (Napoleon).

2. Operationsmaalet.

Krigen er en Magtshandling for at paatvinge Modstanderen sin Vilje (Clausewitz). Krigens Maal er altsaa at gøre Modstanderen viljeløs, og indirekte kan dette opnaas ved at tilintetgøre Modstanderens Stridskræfter. Søstrategien i al Almindelighed maa derfor gaa ud paa at nedkæmpe den fjendtlige Flaade. Denne er altsaa Operationsmaalet.

Da imidlertid Modstandere som Regel ikke er jævnbyrdige, vil formentlig den svagere Part kunne se sin Fordel i at udskyde den endelige, den taktiske, Afgørelse, »Slaget«, til et senere Tidspunkt, og indtil da benytte sig af den strategiske Defensiv, gaaende ud paa gennem en Udligningskamp at tilføje Modstanderen saadanne Tab, at Styrkeforskellen derved udlignes eller maaske endog ændres til egen Fordel, inden den endelige Afgørelse søges. Søstrategien gaar i saa Tilfælde kun ud paa at svække Modstanderens Stridskræfter og dette opnaas da formentlig bedst ved at formindske Antallet af Modstanderens store Artilleriskibe, eftersom denne Skibskategori i Følge sine Egenskaber som »Rygrad« i en Flaade er af størst Betydning for dens Kampkraft og dermed dens Vilje til Handling. De store Artilleriskibe er altsaa Operationsmaalet.

At opnaa en Formindskelse i Antallet af Modstanderens store Artilleriskibe ved at sætte egne tilsvarende Enheder ind maa formentlig anses for urigtigt af den svagere Part, fordi denne derved løber den store Risiko, at Styrkeforholdet yderligere forværres. Logisk set maa derfor Fremgangsmaaden være at anvende saadanne Enheder, hvis Indsats er af relativ ringe Værdi, men som ved sine Vaaben er i Stand til at opnaa en stor Ge-

vinst. Disse Vaaben er Torpedoen og Minen, og Enhederne er Torpedobaaden, Undervandsbaaden og Torpedoplanet.

Modstanderens store Artilleriskibe er saaledes Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal, med mindre Strategien i al Almindelighed gaar ud paa at modsætte sig Landgangsforetagender, da i saa Tilfælde Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal først og fremmest er Modstanderens Transportskibe og dernæst hans store Artilleriskibe.

3. Vejen til Operationsmaalet.

Efter saaledes gennem teoretiske Betragtninger at have fastslaaet, at Operationsmaalet for Torpedobaadsstrategien maa være Modstanderens store Artilleriskibe, vil det dernæst være nødvendigt at anstille tilsvarende Betragtninger over, hvilke Veje Torpedobaadsstrategien skal følge, for at Torpedobaadene skal kunne naa frem til deres Operationsmaal, og Fremgangsmaaden maa da formentlig først være at anstille Betragtninger over Modstanderens sandsynligste Strategi i al Almindelighed med deraf følgende Operationsmaal og Operationsveje.

Et Middel til at forberede sig i saa Henseende har man i strategiske Sø-Krigsspil, der er udarbejdet paa Grundlag af Kendskabet til vedkommende Modstanders Fredsstrategi og de gennem Tidsskrifter og Aviser foreliggende Meddelelser om dennes Materiel og større samlede Øvelser, idet man ved at lade den ene af de deltagende Parter repræsentere vedkommende Modstander formentlig vil kunne fremtvinge saadanne Situationer, at det vil være muligt deraf at udlede Modstanderens sandsynlige Operationsmaal og Operationsveje.

For en hurtigvirkende Torpedobaadsstrategi umiddelbart efter Krigsudbruddet vil det imidlertid være nødvendigt allerede i Fredstid at være i Besiddelse af

et velorganiseret Efterretningsvæsen, saaledes at Torpedobaadsstrategien kan dirigeres i den rigtige Retning.

En i Tide etableret fremskudt strategisk Rekognoscering med Undervandsbaade og Luftfartøjer vil iøvrigt være i høj Grad medvirkende til den heldige Løsning af dette vigtige Spørgsmaal, og da i Særdeleshed med Luftfartøjer, eftersom disse har de bedste Chancer for uset at kunne opnaa Kontakt med Operationsmaalet og indrapportere dettes seneste Bevægelser.

Paa den anden Side maa det forventes, at Modstanderen søger at modsætte sig en saadan fremskudt strategisk Rekognoscering, at han endvidere selv etablerer en tilsvarende — af den svagere Modstanders Baser og vigtigste Farvandsafsnit for derigennem at gøre det muligt at hindre den eventuelt planlagte Torpedobaadsstrategi eller for i al Fald rettidig at kunne skaffe sig Underretning om dens Paabegyndelse, samt endelig, at han søger at unddrage Operationsmaalet d. v. s. sin egen Hovedstyrke, de store Artilleriskibe, for Torpedobaadsoffensiven ved at lade Hovedstyrken forblive i en godt beskyttet Basis, eller — saafremt Farvandets militærgeografiske Forhold tillader det — lade den staa til Søs og holde gaaende i en saadan Afstand fra Modstanderens Baser, at den til enhver Tid vil være i Stand til at tvinge dennes Hovedstyrke eller Dele deraf til Slag, for det Tilfælde, at Modstanderen skulde vove sig tilstrækkeligt langt ud til Søs, og iøvrigt søge at tilsløre egen Hovedstyrkes Bevægelser ved Hjælp af talrigt lettere Søkrigsmateriel.

Som det fremgaar af det ovenfor udviklede, er der saaledes al mulig Grund til at forvente, at der vil blive meget betydelige Vanskeligheder at overvinde for den Fremgangsmaade, Torpedobaadsstrategien skal betjene sig af, for at Torpedobaadene skal kunne naa frem til Modstanderens store Artilleriskibe, opnaa et godt Resultat og vende tilbage til egen Basis.

Overvindelsen af disse Vanskeligheder bestaar i at borteliminere Afstanden mellem Operationsmaalet og Operationsmidlet ligesom ogsaa af Hindringerne og Modstanden, dette kan møde under Udførelsen af Operationen.

For at borteliminere Afstanden mellem Modstanderens store Artilleriskibe og Torpedobaadene, maa disse være i Besiddelse af saadanne Egenskaber, at de af Hensyn til Modstanderens strategiske Rekognoscering, særligt Luftrekognosceringen, er i Stand til:

1. i Løbet af de mørke Timer at naa ud paa den fornødne Afstand, angribe Modstanderens Hovedstyrke (om nødvendigt finde den forinden) og tiltræde Retræten, og

2. i Løbet af de derefter følgende lyse Timer at naa tilbage til en saadan Afstand fra egen Optagerstyrke, eventuelt Hovedstyrke, at denne i Tide vil kunne naa at optage dem og bringe dem og sig selv i Sikkerhed tilbage til egen Basis inden Mørkets Frembrud.

Torpedobaadene maa derfor være i Stand til at kunne udvikle høj Fart og vedblivende kunne holde den.

Men medens Varigheden af dette Tidsrum tidligere kunde sættes til $1^1/_2$ Døgn, 2 Nætter og 1 Dag, maa den nu af Hensyn til Modstanderens Lufteklærering sættes til 1 Døgn, 1 Nat og 1 Dag, hvilket med andre Ord vil sige, at Udholdenhedsfarten maa være betydeligt højere.

For at borteliminere Hindringerne og Modstanden, som Torpedobaadene kan møde under Udførelsen af Operationen, maa disse desuden være i Besiddelse af saadanne Egenskaber, at de af Hensyn til Opnaaelsen af Operationens Hovedformaal er i Stand til:

1. at undgaa Hindringerne og
2. at overvinde Modstanden.

Torpedobaadene maa derfor være i Besiddelse af

størst mulig Usynlighed, stor Sødygtighed, kraftig Torpedoarmering og stor Minekapacitet.

Teoretiske Betragtninger over Torpedobaadsstrategiens Operationsmiddel, Torpedobaaden, fører derfor til Fremsættelsen af forskellige Fordringer til Konstruktøren, for at Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal: »Nedkæmpelsen af Modstanderens store Artilleriskibe«, kan opnaas.

Disse Fordringer er:

1. Høj Udholdenhedsfart i Forbindelse med stor Aktionsradius,
2. Stærk Torpedoarmering,
3. Stor Minekapacitet,
4. Stor Sødygtighed,
5. God Manøvreevne,
6. Ringe Synlighed og
7. Beskyttelse af Torpedobaadens vitale Dele.

At opfylde alle disse Fordringer til deres yderste Konsekvenser vil imidlertid ikke være muligt, eftersom adskillige af dem er i Modstrid med hinanden, og de vil derfor kun kunne løses ad Kompromis'ets Vej. Hertil kommer desuden, at andre ikke uvæsentlige Forhold i Praksis stiller absolut uafviselige Krav om, at der i Torpedobaadens Armering tillige skal indgaa Artilleri.

Overvindelsen af de med Vejen til Operationsmaalet forbundne Vanskeligheder er saaledes i første Række et Materielspørgsmaal, og derfor bør det her slaas fast een Gang for alle:

Torpedobaadsstrategiens Udformning i Praksis begynder allerede paa Konstruktionsbordet under Hensyntagen til de til Forsvaret bevilgede Midler.

Tilvejebringelsen af Torpedobaadsmateriellet er imidlertid kun een af de Faktorer, der betinger Overvindelsen

af de med Vejen til Operationsmaalet forbundne Vanskeligheder.

De andre Faktorer er Skabelsen af det til Torpedobaadsmateriellet nødvendige Personel, uddannet gennem intensive Øvelser til Forstaaelsen af Torpedobaadsmateriellets rette Anvendelse og Betjening under alle Forhold i de for Torpedobaadsstrategien mest sandsynlige og fordelagtige Farvandsafsnit, samt endelig Oprettelsen af Torpedobaadsstationer paa de for Torpedobaadsstrategiens Gennemførelse bedst beliggende Punkter med dertil hørende Forraad og Materiel.

Skabelsen af Personellet og Materiellet er Torpedobaadstrategiens Krigsforberedelse, og Krigsforberedelsens Udviklingstrin angiver Graden af Torpedobaadsstrategiens Krigsberedskab. Jo større dette Krigsberedskab er, desto bedre er Betingelserne for en hurtig Gennemførelse af Torpedobaadsstrategien og dermed ogsaa Størrelsen af Overraskelsesmomentet. Jo større Overraskelsesmomentet er, desto stærkere er Svækkelsen af Modstanderens Moral og hermed ogsaa af hans Handlekraft og dette: »At gøre Modstanderen viljeløs« er jo netop, som tidligere anført, Krigens Maal.

4. Operationsplanen.

Den videre Udformning af Torpedobaadsstrategiens teoretiske Betragtninger indgaar som et integrerende Led i den samlede Operationsplan for Krigsførelsen til Søs. Operationsplanen er saaledes Overgangsleddet mellem Torpedobaadsstrategiens teoretiske Betragtninger og dens praktiske Udførelse.

b. Praktiske Erfaringer.

Efter saaledes i det ovenstaaende at have fremsat teoretiske Betragtninger over, hvorledes Torpedobaadsstrategien bør føres, vil det formentlig være paa sin Plads at undersøge, om disse Betragtninger bekræftes af

Erfaringen, naar Torpedobaadsstrategien føres ud i det praktiske Liv, og det vil derfor være af Betydning at undersøge, om de teoretiske Betragtninger er i Overensstemmelse med de foreliggende Resultater med Hensyn til Torpedobaadsstrategien i de to vigtigste Krige, hvor dette Fartøjsmateriel har været anvendt, nemlig Russer—Japanerkrigen og Verdenskrigen.

ad. Russer—Japanerkrigen.

1. Styrkeforholdet.

Ihvorvel Japanerne ved Krigsudbruddet maatte anses for at være den overlegne Modstander paa Krigsskuepladsen, saa var dog denne Overlegenhed kun ringe og endda kun af midlertidig Karakter, idet Russerne ved Afsendelse af yderligere Flaademateriel vilde være i Stand til at ændre dette Forhold til deres Side. (2. Stillehavseskadre var allerede undervejs og var, da Krigen brød ud, naaet til Port Said.)

2. Den japanske Flaades Operationsplan.

Udover følgende Udtalelse: »Da Sammenstødet med Rusland blev anset for uundgaaeligt, blev blandt de talrige Operationsplaner og Udkast ogsaa Spærringen af Ryojun*) taget under Overvejelse«, foreligger der ingensomhelst Oplysninger fra den japanske Admiralstab angaaende en Operationsplan i dennes egentlige Forstand.

Tænker vi os imidlertid en Operationsplan udarbejdet under Hensyntagen til den foreliggende Situation — den ringe Overlegenhed paa Krigsskuepladsen og Muligheden for at miste denne ved Ankomsten af Flaadeforstærkninger til Modstanderen — maatte Operationsplanen gaa ud paa, ikke at udsætte Flaaden for uerstattelige Tab paa store Artilleriskibe, eftersom det var

*) Port Arthur (Forf.)

af disses Bevarelse, at Hærens Overførelse og Forbindelseslinierne med Hjemlandet og dermed ogsaa den sejrrige Udgang af Krigen afhang, men ved Indsats af mindre værdifuldt Materiel — Torpedobaadsmateriel — at opnaa en yderligere Overlegenhed med Hensyn til de store Artilleriskibe. Dette fremgaar da ogsaa til al Tydelighed af den kejserlige Ordre til Fjendtlighedernes Aabning, idet denne netop i første Række tager Sigte paa Torpedobaadsstrategien i følgende Ord:

»Flaaden skal straks afgaa til det gule Hav og angribe og tilintetgøre de i Ryojun og Jinsen*) liggende fjendtlige Flaadeafdelinger . . . . .

1., 2. og 3. Skibsdivision og samtlige Jagerdivisioner**) gaar straks frem mod Ryojun. Beskyttet af Nattens Mørke angriber Jagerdivisionerne de fjendtlige Skibe og den paafølgende Morgen gentages Angrebet af Skibsdivisionerne.***)

Af Operationens resultatrige Gennemførelse afhænger vort Folks Ve og Vel. Enhver har derfor at gøre sit bedste for at medvirke til, at Operationen skal lykkes . . . . .«

Som det fremgaar heraf, var Torpedobaadsstrategien udpræget offensiv.

ad. Operationsmaalet.

Som det fremgaar af den ovenfor anførte kejserlige Ordre, var Modstanderens store Artilleriskibe saaledes Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal.

*) Chemulpo (Forf.)

**) Betegnelsen »Jager« svarer ikke til Nutidens Opfattelse af dette Begreb, idet den japanske Jager i Deplacement meget nær var af samme Størrelse som vore Torpedobaade af Dragen-Typen, uden dog derfor at være i Besiddelse af den tilsvarende stærke Torpedoarmering.

***) Udhævet af Forf.

ad. Vejen til Operationsmaalet.

Eftersom Rusland sad inde med det Land, som Japan ønskede, maatte den japanske Flaades Strategi i al Almindelighed gaa ud paa en snarlig Erhvervelse af Herredømmet paa Søen for at muliggøre Overførelsen af de for Landets Erobring nødvendige Hærstyrker samt Sikringen af disse Hærstyrkers Forbindelse med Hjemlandet.

Af de nu foreliggende Oplysninger fremgaar det:

1. At Japanerne ansaa en hurtigvirkende Torpedobaadsstrategi for det bedste Middel til at opnaa dette Søherredømme,
2. At de endvidere til Fremme af dette Formaal havde organiseret et udmærket virkende Efterretningsvæsen, hvorved de havde skaffet sig et indgaaende Kendskab til Modstanderen, deriblandt ogsaa til Materiellets og Personellets Kampdygtighed og Organisation,
3. At de havde indrettet en fuldstændig strategisk Rekognoscering ved Hjælp af Spioner i udgaaende Dampere fra Port Arthur (den sidste Meddelelse om den russiske Flaades Ankerplads modtoges saaledes 24 Timer før Angrebet sattes ind og var da kun 24 Timer gammel. Radiotelegrafien var paa det daværende Tidspunkt kun lidet udviklet og Luftfartøjseklærering ukendt), og endelig
4. At de havde gjort Jagernes Officerer og Besætninger nøje fortrolige med Besejlingsforholdene i de Farvande, hvor Angrebet skulde finde Sted, dels ved en hyppig Besejling af Modstanderens Flaadebasis Port Arthur (Jagerne havde saaledes været her mindst 20 Gange i Løbet af den sidste Vinter), dels ved at foretage Nat-Rekognosceringsøvelser i de omliggende Farvande (sidste Gang til Elliots Øerne*) ca. 14 Dage før Angrebet fandt Sted).

*) En ONO for Port Arthur beliggende Øgruppe, hvortil Afstanden ad Søvejen fra Port Arthur er ca. 60 Sml.

Kommer hertil et fortrinligt og næsten ensartet Jagermateriel og et i høj Grad udviklet Krigsberedskab, maa alle de Faktorer, som betinger en hurtig Gennemførelse af Torpedobaadsstrategien og dermed ogsaa Overraskelsesmomentets Størrelse, synes at have været til Stede.

At Krigens Maal: »At gøre Modstanderen viljeløs« udeblev, kan derfor ikke lægges Torpedobaadsstrategien til Last. Dette skyldes ene og alene den Omstændighed, at Kravene til Torpedobaadsstrategiens Fortsættelse, Torpedobaadstaktiken, ikke var blevet opfyldt.

---

2 Maaneder senere paabegyndtes offensiv Mineudlægning fra Jagerne, efter at 6 af disse var blevet indrettet hertil i Sasebo. Resultatet af den første Mineudlægning var Slagskibet Petropawlowsk's Undergang og Admiral Makaroff's Død. Med denne Mands Død brød den russiske Flaades Moral sammen.

Det er dog værd at bemærke, at dette, Krigens Maal, ikke blev opnaaet ved Hjælp af Torpedobaadsstrategiens Hovedvaaben: »Torpedoen«.

Vender vi os dernæst til Modparten — Russerne — da var Forholdene følgende:

3. Den russiske Flaades Operationsplan.

Den Opgave, der i Viceadmiral Alexejeff's*) Operationsplan af August 1901 var tildelt Flaaden, bestod i at tilkæmpe sig Herredømmet i det gule Hav, og for at gennemføre denne Opgave skulde Flaaden deles i to Afdelinger.

*) Daværende Eskadrechef; fra 12. August 1903 Admiral og Statholder i Kwantungdistriktet og Generalgouvernementet Amur.

Første Afdeling eller Hovedstyrken, der fik Port Arthur til Basis, skulde afvise den fjendtlige Flaades Indtrængen i det gule Hav, med andre Ord forhindre en japansk Udskibning paa Vestkysten af Korea.

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

Ved Eskadrens Forstærkning den 30. April 1903 og den 1. Januar 1904 blev Operationsplanen taget op til fornyet Behandling for at underkastes Revision, men Operationsplanen forblev i begge Tilfælde uforandret, indtil Eskadren modtog yderligere Forstærkning.

Hvorledes Første Afdeling skulde løse sin Del af Opgaven fremgaar saaledes ikke af Operationsplanen, men henset til, at Afstanden fra Port Arthur til Indgangen af det gule Hav er ca. 450 Sømil, kunde Opgaven: »At afvise den fjendtlige Flaades Indtrængen i det gule Hav« kun løses ved, at Port Arthureskadren tog Offensiven og gik mod den japanske Flaade i Koreastrædet. Herimod taler imidlertid Styrkeforholdet og eftersom Operationsplanen fortsætter i samme Sætning: »Med andre Ord forhindre en japansk Udskibning paa Vestkysten af Korea«, synes Meningen at have været den, at Port Arthureskadren skulde have optraadt efter »fleet in being«-Princippet, d. v. s. i den strategiske Defensiv. Herpaa tyder da ogsaa det af Kontreadmiral Witthøft, Chefen for Statholderens Marinestab, i Slutningen af September 1903 afgivne Svar til General Plug, Interimschefen for Statholderens Arméstab, foranlediget ved dennes to Spørgsmaal af følgende Indhold:

»1. Kan vi anse os for sikrede mod en fjendtlig

Landgang ved Yinkou i det mindste i Løbet af den første Maaned, efter at Mobilisering er beordret?

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

hvorpaa Kontreadmiralen svarede:

»Saalænge vor Flaade ikke er tilintetgjort, vil begge Operationer, en japansk Landgang saavel paa Koreabugtens Kyster som ogsaa ved Yinkou, være utænkelige,«

samt tilføjede:

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

Tænker vi os imidlertid en nærmere Udformning af Port Arthureskadrens Operationsplan under Hensyntagen til den foreliggende Opgave — at give den russiske Hær Tid til at mobilisere og fuldende sin Opmarch — maatte Operationsplanen gaa ud paa stadig at forurolige Modstanderen ved fra Eskadrens Operationsbasis Port Arthur, der flankerer Adgangene til Yinkoubugten og Koreabugten, at foretage offensive Fremstød uden dog at udsætte Eskadren for uerstattelige Tab paa store Artilleriskibe for ved denne sin Virksomhed at hindre Modstanderen i at opnaa et tilstrækkeligt sikkert Herredømme paa Søen til uden at løbe uforholdsmæssig stor Risiko at kunne paabegynde en Landsætning af Tropper i de ovennævnte Bugter, og kun sætte Eskadren ind for et afgørende Slag, naar Modstanderen rettede Angreb mod Territoriet ved at foretage ovenomtalte Landsætning af Tropper.

Som det saaledes fremgaar af det ovenfor udviklede, maatte Operationsmaalet for den russiske Søstrategi i al

Almindelighed være de japanske Transportskibe, medens det for Torpedobaadsstrategien i Særdeleshed stadig maatte være Modstanderens (Blokadeflaadens) store Artilleriskibe og desuden hans Transportskibe.

Torpedobaadsstrategiens Anvendelse til Hindring af en Landgang var imidlertid ikke mulig, før de af Japanerne benyttede Udskibningssteder var skudt saa langt vestpaa, at de laa indenfor det russiske Torpedobaadsmateriels Aktionsomraade.

Dette fremgaar da ogsaa af den Forholdsordre, Statholderen udstedte den 4. Maj 1904 til Interimschefen for Port Arthureskadren, Kontreadmiral Witthøft, hans tidligere Stabschef, da han selv fik telegrafisk Ordre fra Kejseren om at begive sig til Mukden.

Det hedder saaledes:

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

Hertil kommer desuden følgende telegrafiske Ordre den 6. Maj 1904 fra Statholderen under Opholdet i Wafangou paa Vejen til Mukden:

»Torpedobaadsangreb mod de fjendtlige Transportskibe er særdeles passende og meget vigtigt for Fæst-

ningens Forsvar. De fjendtlige Transportskibe befinder sig alle indenfor vore Torpedobaades Aktionsomraade («Russkaja Starina« 1907)*).

Som det fremgaar heraf var Torpedobaadsstrategien offensiv, omend kun i ringe Grad som Følge af de Forbehold, der blev taget med Hensyn til Torpedobaadsmateriellets Anvendelse.

ad. Operationsmaalet.

Som det fremgaar af den ovenfor anførte Forholdsordre var Modstanderens (Blokadeflaadens) store Artilleriskibe og Transportskibe saaledes Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal.

ad. Vejen til Operationsmaalet.

Som Følge af at Ruslands Politik i det fjerne Østen (dets Holdning i det manschurske Spørgsmaal) før eller senere maatte føre til en Konflikt med Japan, og i Betragtning af at denne Konflikt kun kunde finde sin endelige Afgørelse ved en Kamp til Lands, da Rusland sad inde med det Land, Japan ønskede, samt endelig fordi denne Kamp kun kunde hidføre et for Rusland sejrrigt Resultat, saafremt den russiske Hær fik Tid til sin Mobilisering og Opmarch, maatte den russiske Flaades Fredsstrategi gaa ud paa med alle til Raadighed staaende Midler at dygtiggøre sig til den Opgave at forhindre eller i al Fald saa længe som muligt forhale de

*) Den telegrafiske Indberetning til Kejseren omhandlende den ovenomtalte Forholdsordre samt den hertil knyttede telegrafiske Ordre gav Admiralen (Statholderen) imidlertid følgende Ordlyd, som ikke kan siges at være ganske i Overensstemmelse med de givne Ordrer:

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

japanske Troppeoverførelser, saaledes som det ogsaa indirekte var angivet i Operationsplanen.

Af de nu foreliggende Oplysninger fremgaar det imidlertid:

1. At Eskadren kun havde holdt meget faa og lidet krigsmæssige Øvelser, saavel skibsvis som samlet i taktiske Enheder,

2. At Størstedelen af Eskadren af pekuniære Grunde havde ligget oplagt i den saakaldte »Armerede Reserve«-Tilstand lige siden Slutningen af Oktober Maaned, og, med særlig Henblik paa Torpedobaadsstrategien,

3. At Torpedobaadsmateriellet manglede Befalingsmandspersonel,

4. At der fandt en stadig Ændring Sted i Besættelsen af Chefsposterne, og

5. At det russiske Torpedobaads-(Jager-*)materiel var meget uensartet, bygget, som det var, efter engelske, franske, tyske og russiske Tegninger.

Endvidere fremgaar det af de foreliggende Oplysninger:

6. At der selv efter Krigsudbruddet stadig fandt Ændringer Sted i Besættelsen af Chefsposterne i Torpedobaadene,

7. At der vel blev foretaget Dag-Rekognosceringer med Torpedobaade, ledsagede af Krydsere, indtil 60 Sml. fra Port Arthur, men uden at observere noget til Fjenden, et tilstrækkeligt talende Bevis for, at Torpedobaadene ikke var naaet til Grænsen for deres egen Bevægelsesfrihed, og at der saaledes ikke blev gjort Forsøg paa Torpedobaadsangreb,

8. At det søgaaende Torpedobaadsmateriel blev slidt op til meningsløs Patrouilletjeneste om Natten udfor Port Arthur i Stedet for at anvende det i Overensstemmelse med dets Formaal, og endelig,

*) Jvfr. Fodnoten Pag. 206, da denne ogsaa er gældende for de russiske Jagere.

9. At saavel Stabschefen (den senere Interimschef) som begge Førerne af Torpedobaadsdelingerne savnede den rette Forstaaelse af Torpedobaadsstrategien.

Sidstnævnte Forhold kom tydeligt frem, da Admiral Witthøft Dagen efter Modtagelsen af Admiral Alexejeff's ovenomtalte telegrafiske Ordre angaaende Torpedobaadsangreb paa de japanske Transportskibe ved Pitzewo samlede Flagofficererne, Skibscheferne og de to Torpedobaadsdelingsførere til Raadslagning om Bord paa Flagskibet Sewastopol for at drøfte Mulighederne for at udføre saadanne Torpedobaadsangreb om Natten.

Resultatet af Raadslagningen blev nemlig, at Admiralen, i Stedet for at beordre Angrebet udført, opgav dette foranlediget ved følgende Udtalelse af Delingsførerne:

»Natten er nu ca. 8½ Time lang, Maanen i sidste Kvarter, Pitzewo ca. 90 Sml.*) herfra. Ligger Transportskibene der, vil der utvivlsomt ogsaa findes en dobbelt eller 3-dobbelt Sikring af Krydsere og Jagere. Selv om Baadene skulde komme til Angreb, saa staar de paa Tilbagevejen ved Daggry endnu paa Højde med Dalny og vil alle være fortabte, dersom kampkraftige Skibe ikke gaar ud for at optage dem. Men sandsynligvis sender Japanerne deres Transportskibe til Søs om Natten. I saa Tilfælde vil kun et Angreb fra den koreanske Kyst kunne have Udsigt til et Resultat. Et saadant Angreb kan kun de Baade, der hører til 1. Deling, udføre, da de alene har Kul til mere end 2 Dage. Man risikerer derved at miste alle Baadene, dersom man ikke lader dem ledsage af Krydsere.«

Da ovennævnte Situation afgiver et talende Eksempel paa, hvorledes Torpedobaadsstrategi ikke bør være, vil det formentlig være rigtigt nærmere at belyse denne:

*) Afstanden er ikke rigtig, idet Pitzewo kun ligger 65 Sml. fra Port Arthur.

Den 4. Maj 1904 afgav Føreren af en sibirisk Skyttedeling følgende telegrafiske Meldinger fra Pitzewo:

Kl. 5^{10} Em. »7 Transportskibe og 2 Torpedobaade ligger Vest for Øen Tschantschantau*); 6 store Krigsskibe nærmer sig udefra.«

Kl. 7^{30} Em. »Transportskibene og Krigsskibene ligger endnu paa samme Sted. 4 store Krigsskibe ligger stille Østen for Øen Hassandao*).«

Det var saaledes allerede om Aftenen den 4. Maj fuldstændig klart, at Japanerne traf Forberedelser til at foretage Landsætning af Tropper paa Liaotung-Halvøen og at denne Landsætning vilde finde Sted i Løbet af kort Tid i Nærheden af Pitzewo. Til Trods herfor blev der fra russisk Side ikke truffet nogensomhelst Forholdsregler for at modsætte sig et saadant Forsøg, ja end ikke for at undersøge Meldingernes Rigtighed og skaffe yderligere Underretninger.

Den 5. Maj Kl. 5 Fm. begyndte Landsætningen af Marinelandgangskorpset Syd for Taschahoflodens Munding**), og umiddelbart herefter modtog man i Port Arthur fra ovenomtalte Fører følgende telegrafiske Melding:

»Kl. 5^{10} Fm. 7 japanske Transportskibe befandt sig Kl. 4^{50} Fm. ved Øen Tsiaotschansandao mellem Lapui og Pitzewo. Et Kompagni af 4. Østsibiriske Skytteregiment er ankommet hertil. Skibene har aabnet Ilden. Jeg gaar frem i Retningen af Skydningen.«

$2^1/_2$ Time senere afsendte samme Fører en ny Melding af følgende Indhold:

»Kl. 7^{30} Fm. En Bataillon er allerede udskibet; 39 Transportskibe under Dækning af 3 Krigsskibe observeres.«

Som Følge af at Telegrafstationen i Pitzewo i Mellemtiden var blevet forladt, modtoges denne Melding imidlertid først Kl. 8 Em. i Port Arthur.

*) Smaa Øer, som ligger udfor Pitzewo.

**) ca. 58 Sml. fra Port Arthur.

I Løbet af Dagen var imidlertid blevet landsat 9500 Mand til Trods for meget vanskelige Landsætningsforhold, og det ovenomtalte Kompagni var blevet slaaet tilbage ind i Landet og trængt Nord paa.

Landsætningen fortsattes om Natten, men maatte den følgende Dag, den 6. Maj, afbrydes paa Grund af høj Sø. Henad Aften forbedredes dog Forholdene, hvorfor Landsætningen atter blev genoptaget og fortsat hele Natten.

Samme Dag ankom yderligere 11 Transportskibe; den 7. Maj 19 Transportskibe og den 9. Maj atter 19 Transportskibe, sidstnævnte Afdeling endog uden Ledsagelse af Krigsskibe. Saaledes laa nu ialt 88 Transportskibe til Ankers i Yentau Bugten, hvis Midte kun er 50 Sml. fjernet fra Port Arthur.

Den 10. Maj var allerede 35 Transportskibe udlosset, og den 13. Maj var Udskibningen afsluttet.

Til Sikringen af Landsætningen havde den japanske Flaade Natten mellem den 2. og 3. Maj foretaget et nyt — det 3. — Spærringsforsøg af Port Arthur, som imidlertid mislykkedes, idet der stadig var 2 Kanaler aabne, som tillod Passage af alle russiske Skibe; men da ingen af disse forsøgte at løbe ud, troede Japanerne, at Forsøget denne Gang var lykkedes og lod som Følge heraf kun svage Styrker forblive udfor Port Arthur, hvis Bevogtning om Dagen udførtes af 6 Krydsere udenfor Skudvidde af Fæstningen og om Natten af Jagere og Torpedobaade.

Til Imødegaaelse af Landgangen raadede Russerne paa det paagældende Tidspunkt over 3 Slagskibe, 1 Panserkrydser, 4 beskyttede Krydsere og nogle og tyve Jagere og Torpedobaade.

Det var saaledes ikke nogen ringe Styrke, der stod til Raadighed for et natligt Angreb paa en til Ankers liggende Transportflaade, der bestod af et saa stort Antal Enheder og i Følge Sagens Natur kun kunde være meget ringe beskyttet.

Saaledes som den foreliggende Situation var, burde den have været udnyttet til det yderste. Den nødvendige Forudsætning for Krigens sejrrige Udgang — Port Arthureskadrens Forhindring eller i det mindste Forhaling af en japansk Landgang i Nærheden af den russiske Hær inden Fuldførelsen af dennes Opmarch — var det saaledes ved et enestaaende Tilfælde blevet muligt at opfylde. Trods de lidte Tab tilbød der sig uanede Muligheder for Port Arthureskadren til at vende Krigslykken ved en enkel og simpel Operation — et natligt Angreb af Krydsere, Jagere og Torpedobaade paa en nærmest ubeskyttet opankret Transportflaade med paafølgende Optagelse om Morgenen af Slagskibene. Port Arthureskadren behøvede kun at gribe til, og en Sejr af vidtrækkende Følger vilde være Resultatet. Thi rent bortset fra Tilintetgørelsen af de ombordværende Tropper og deres Materiel samt de allerede landsatte Troppers Svæven i Luften som Følge af deres manglende Tros, vilde Sænkningen af et saa stort Antal Transportskibe, som der her kunde være Tale om, have betydet et uerstatteligt Tab for Japanerne i den videre Krigsførelse.

Derfor er den af de to Delingsførere afgivne Erklæring ganske uforstaaelig.

Netop dette enestaaende Tilfælde fordrede en hensynsløs Indsats af samtlige Jagere og Torpedobaade, da der som Følge af det store Resultat, der afgjort maatte forventes ved en saadan Indsats, absolut ikke var Grund til at tage Hensyn til Mulighederne for en sikker Retræte til Port Arthur.

Og selv om man endda havde indskrænket sig til kun at lade Jagerne og Torpedobaadene foretage Angrebet for at holde det øvrige Skibsmateriel intakt til 2. Stillehavseskadres Ankomst, saa havde der dog altid, som Følge af at Lufteklærering var ukendt paa det daværende Tidspunkt, været Mulighed for, at i al Fald Jagerne kunde været staaet til Søs efter Angrebet og for-

blevet der Dagen over for den følgende Nat at vende tilbage til Port Arthur.

Den 17. Maj fortsattes Udskibningen af Resten af II. Armé fra andre 70 Transportskibe, efter at disse var ankommet fra Japan. Udskibningen blev af og til afbrudt af daarligt Vejr, men den 31. Maj var dog alle Tropper hørende til II. Armé landsat, og der manglede nu kun Landsætningen af Trosset, Proviant- og Ammunitionskolonnerne samt Feltlazarettet, som først den 30. Maj ankom fra Japan i yderligere 59 Dampere og var landsat den 14. Juni.

Men Port Arthureskadren foretog sig intetsomhelst i hele dette Tidsrum fra 4. Maj til 14. Juni for at modsætte sig Landgangen; med en Gudhengivenhed, som var en bedre Sag værdig, afventede den Modstanderens videre Handlinger.

ad. Verdenskrigen.

(Kun med Henblik paa Tyskland—England).

1. Styrkeforholdet.

For Udviklingen af Styrkeforholdet mellem Tyskland og England har følgende Betragtninger gjort sig gældende for de to Lande siden Afslutningen af Russer—Japanerkrigen.

For Tysklands Vedkommende har den afgørende Maalestok for Styrkeforholdet vedblivende været den til Flaadeloven af 1900 knyttede Begrundelse: »Tyskland maa besidde en saa stærk Slagflaade, at en Krig, selv for den stærkeste Modstander paa Søen, er forbundet med en saadan Fare, at hans egen Magtstilling bliver truet.«

For Englands Vedkommende har derimod den afgørende Maalestok for Styrkeforholdet gentagne Gange været underkastet Ændringer.

Saaledes var Styrkeforholdet umiddelbart efter Rus-

ser—Japanerkrigen baseret paa den saakaldte »Two power standard«, d. v. s. at Englands Flaade skulde være 10 % stærkere end de to stærkeste Flaader tilsammen. Tysklands maalbevidste Flaadeforøgelse fremkaldte imidlertid en kraftigere engelsk Flaadepolitik, som fra Aaret 1909 kan siges at have taget udelukkende Sigte paa Tyskland, og derved skabtes den nye Maalestok for Styrkeforholdet, nemlig »The two keels to one standard«, d. v. s. at for hvert Skib, som Tyskland satte paa Stablen, skulde England lægge Kølen til mindst to ligesaa stærke Skibe.

Denne Maalestok for Styrkeforholdet blev dog i Længden England for kostbar, hvorfor Fordringerne for Slagskibenes Vedkommende ændredes til: »The standard of 60 % superiority in Dreadnought-ships as against the next strongest naval power.«

Ved Krigsudbruddet var Forholdet imidlertid det, at England holdt saavel »The two power standard« som »The standard of 60 % superiority« over den tyske Flaade baade med Hensyn til Skibsantal, samlet Tonnage og Bredsidevægt, et Forhold, som paa Grund af Englands betydeligt større Byggemuligheder yderligere vilde blive forøget, jo mere Krigen trak i Langdrag.

I Forbindelse hermed kan det dog ikke lades ude af Betragtning, at det tyske Flaademateriel var det engelske Flaademateriel mere end jævnbyrdig paa afgørende Punkter, som f. Eks. selve Skibsskrogets Modstandsdygtighed, dets Evne til at holde sig flydende til Trods for Torpedotræffere, Artilleriets Virkning og Panserets Modstandsevne mod Gennembrydning.

2. Hochseeflottes Operationsdirektiv.

»Hans Majestæt Kejseren har for Krigsførelsen i Nordsøen befalet:

1. Operationsmaalet skal være at skade den engelske Flaade ved offensive Fremstød mod Bevogtnings-

eller Blokadestridskræfterne i den tyske Bugt*) ligesom ved en indtil den engelske Kyst ført hensynsløs Mine- og om muligt Undervandsbaadsoffensiv.

2. Efter at der ved denne Krigsførelse er tilvejebragt en Udligning af Styrkeforholdet, skal det efter Klargøring og Sammendragning af alle Styrker forsøges at bringe vor Flaade til Kamp under gunstige Omstændigheder. Frembyder der sig allerede tidligere gunstig Lejlighed for Kamp, skal den udnyttes.

3. Handelskrigen vil være at føre i Overensstemmelse med Priseforordningen. Chefen for Hochsee-Stridskræfterne bestemmer, i hvilket Omfang den vil være at føre i de hjemlige Farvande.

De til Handelskrigen i de udenrigske Farvande bestemte Skibe vil være at udsende saa tidligt som muligt.«

Som det saaledes fremgaar af Operationsdirektivet, var det en nødvendig Forudsætning for at kunne opnaa en Udligning af Styrkeforholdet, at Modstanderen gav sig Blottelser ved at etablere en mere eller mindre snæver Bevogtning eller Blokade af den tyske Bugt. Operationsdirektivet var saaledes bygget paa den for den tyske Flaade ønskeligste og fordelagtigste Situation, og regnede absolut ikke med den Mulighed, at den engelske Flaade vilde udnytte sit eget Lands flankerede Stilling til Udgangene fra Nordsøen og dermed ogsaa fra den tyske Bugt til som Grundlag for sin Krigsførelse at vælge Fjern-Blokaden for derigennem at undgaa de Farer, som Valget af Nær-Blokaden maatte antages at ville medføre som Følge af en fra tysk Side udstrakt Anvendelse af Torpedobaade, Undervandsbaade og Miner.

*) I Følge den af Reich-Marine-Amt udgivne Haandbog for Sejlads paa Nordsøen betegner Udtrykket »Den tyske Bugt« den Del af Nordsøen, som mod Vest begrænses af Øen Texel's Meridian og mod Nord af Breddeparallelen for Horns Rev.

At der maatte regnes med den Mulighed, var man da ogsaa kort før Krigsudbruddet blevet klar over i den tyske Admiralstab, saaledes som det nu fremgaar af de foreliggende Oplysninger, og derfor er det saa meget mere mærkeligt, at det af Chefen for Admiralstaben affattede Operationsdirektiv absolut ikke tog Hensyn til denne Mulighed.

Saaledes som en Tofrontkrig nødvendigvis maatte forme sig, hvor England stod i Modstandernes Række, maatte det være den tyske Flaades Opgave først og fremmest at dække den tyske Nordsøkyst og Østersøkyst for at sikre Hærens Flanker mod Angreb fra Søen og hindre en Landsætning af Tropper i Ryggen paa denne.

Saa længe Holland forblev neutral, kunde, takket være de militærgeografiske Forhold i Forbindelse med Kejser Wilhelm Kanalen, denne Opgave løses ved at holde Hochseeflotte intakt i dens Basis, d. v. s. ved at indtage den strategiske Defensiv. Men ved en saadan passiv Optræden kunde Overførelsen af den engelske »Expeditionary Force« til Støtte for den franske Front derimod hverken forhindres eller forhales, ligesaa lidt som Tilførselslinierne til denne kunde overskæres, hvilket maatte anses for at være af overordentlig stor Betydning, eftersom Krigsførelsen til Lands maatte gaa ud paa, og ogsaa gik ud paa, at fremtvinge en hurtig Afgørelse netop paa denne Front for derpaa at kunne vende sig med desto større Kraft Østpaa mod Russerne.

En hurtig Afgørelse paa den franske Front kunde først og fremmest opnaas ved et intimt Samarbejde mellem Hæren og Flaaden, et Samarbejde, som for Flaadens Vedkommende absolut maatte betyde en udpræget aktiv Optræden, fuldkommen parallelløbende med Hærens Fremrykning og gaaende ud paa ved offensive Fremstød af Hochseeflotte eller Dele af denne at skabe en saadan

Usikkerhed hos Modstanderen, at denne derved blev foranlediget til at indstille eller forhale sine Troppeoverførelser.

Men et saadant Samarbejde manglede. Der havde ingen forudgaaende Forhandlinger fundet Sted mellem de to Værn, hvorpaa et saadant Samarbejde kunde opbygges, og den Henvendelse til Generalstaben, som Chefen for Admiralstaben foretog i Begyndelsen af Krigen som et Forsøg paa Etablering af et Samarbejde netop med Henblik paa en Standsning eller en Forsinkelse af de engelske Troppetransporter, blev af Chefen for Generalstaben personligt besvaret med, at Marinen ikke i den Anledning skulde lade sig forhindre i sine planlagte Operationer, et Standpunkt, som formentlig kun kan skyldes det første gunstige Forløb af Operationerne paa Vestfronten.

Som det imidlertid fremgaar af Operationsdirektivet, var Tilintetgørelsen af den engelske Flaade saa at sige det eneste Operationsmaal for Strategien i al Almindelighed, antagelig ud fra den iøvrigt, som Historien paaviser, fejlagtige Betragtning, at den engelske Flaade først maatte erhverve sig Herredømmet paa Søen, og til den Hensigt foretage et stort anlagt offensivt Fremstød mod Hochseeflotte i den tyske Bugt, inden Troppetransporten kunde paabegyndes. Kun saaledes lader det sig forklare, at Afbrydelsen eller Forhalingen af Troppeoverførelsen fra England til Frankrig ikke var angivet som det andet af Operationsdirektivets Hovedmaal.

At det i Virkeligheden har været en saadan Betragtning, der har gjort sig gældende, synes at fremgaa af følgende om Formiddagen den 8. August 1914 fra Kejseren, d. v. s. fra Chefen for Admiralstaben, indløbne telegrafiske Anvisning til Chefen for Hochseeflotte:

»Overførelsen af det engelske Expeditionskorps er i Gang, sandsynligvis til Zeebrügge, Ostende, Dünkirchen

og Calais. Som Dækning mod Nordsøen er der skudt Stridskræfter frem mellem den hollandsk-belgiske Kyst og den engelske Kyst. I. Flaade befinder sig i Nordsøen, antagelig klar til at gribe ind. Dækningsstyrkerne frembyder et godt Angrebsmaal for lette Stridskræfter og Miner. Hans Majestæt henstiller at foretage Fremstød med Torpedobaade og Miner og i Særdeleshed med Undervandsbaade. Udførelsen foretages under Hensyntagen til Udsigterne for et godt Resultat alt efter Vejrforholdene og de særlige Omstændigheder. Grundtrækkene i Operationsdirektivet skal ogsaa forblive bestemmende for dette Foretagende.«

Som yderligere Bevis tjener følgende Bemærkning i Chefen for Admiralstabens Dagbog: »8/8 Kl. 8 Fm. Flaaden modtager Meddelelse fra mig om, at Skibene i II og III Flaade, som dækker de engelske Troppeoverførelser mod Nord, er et godt Maal for lette Stridskræfter.«

Som det fremgaar heraf, var Torpedobaadsstrategien offensiv omend kun i ringe Grad som Følge af de Forbehold, der blev taget med Hensyn til Torpedobaadsmateriellets Anvendelse, saaledes som det senere hen skal paavises.

ad Operationsmaalet.

Som det fremgaar af den ovenfor anførte Forholdsordre var Modstanderens Artilleriskibe, men ikke Transportskibe, saaledes Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal.

ad Vejen til Operationsmaalet.

Som Følge af den af England i 1904 indledede og gennem de paafølgende Aar fortsatte Indkredsningspolitik overfor Tyskland maatte det have staaet klart for den tyske Hær- og Flaadeledelse, at denne Indkredsningspolitik før eller senere maatte finde sin Udløsning i en Krig, hvori England ikke kunde forblive staaende

som Tilskuer, men tværtimod maatte blive Hovedmodstanderen, for at ikke Tyskland skulde opnaa Stillingen som den førende Stormagt paa Kontinentet.

Belært af Ruslands uheldige Krigsførelse i Russer-Japanerkrigen som Følge af en fejlagtig Opfattelse af Krigens Førelse til Søs og i Særdeleshed paa Grund af manglende Samarbejde mellem Hær og Flaade, burde den tyske Hær- og Flaadeledelse have haft Forstaaelsen af, at den første Betingelse for at kunne gaa sejrrigt ud af en Kamp mod en Overmagt af saa uhyre Dimensioner, som denne Indkredsningspolitik varslede, maatte være en Fredsstrategi, som med alle til Raadighed staaende Midler tog Sigte paa det mest intime Samarbejde mellem Hær og Flaade, et Samarbejde, som for Flaadens Vedkommende maatte betyde Udviklingen af et Flaademateriel, hvormed det vilde være muligt at foretage offensive Fremstød mod og ind i Kanalen, for derigennem at forhindre eller forhale de engelske Troppeoverførelser og derved lette Hærens Opgave i Overensstemmelse med General Schlieffens Plan, at opnaa en hurtig Afgørelse paa Vestfronten, for derefter med desto større Kraft at kaste sig over Russerne.

Men var Krigens hurtige Afslutning landmilitært set saaledes en bydende Nødvendighed, for at Modstanderen ikke skulde kunne udnytte sine rige Reserver af Personel og Materiel, var den det ikke mindre sømilitært set, for at Modstanderen ikke skulde kunne udnytte Virkningen af en Blokade i hele dens Udstrækning, og logisk set burde derfor de nævnte Forhold have ført til et intimt Samarbejde mellem Hærens og Flaadens Ledelse, et Samarbejde, som burde have resulteret i en for Hær og Flaade fælles Operationsplan.

Af de nu foreliggende Oplysninger fremgaar det imidlertid:

1. At der overhovedet ikke har fundet nogensomhelst Forhandling Sted mellem de to Værns Ledelse

med et saadant Samarbejde for Øje, og at der som Følge heraf heller ikke forelaa Aftaler om fælles Optræden end sige nogen for Hær og Flaade fælles Operationsplan,

2. At den tyske Admiralstab i Overensstemmelse med Teorien om Krigens Førelse havde anset Tilintetgørelsen af Modstanderens Søstridskræfter i Slaget som saa at sige det eneste Operationsmaal, d. v. s. det eneste Middel til at gøre Modstanderen viljeløs,

3. At den tyske Admiralstab ud fra samme Teori, ligeledes i Overensstemmelse med Teorien om Krigens Førelse, havde anset Troppeoverførelser for udelukket, saa længe de hertil nødvendige Søtransportveje befandt sig indenfor Aktionsomraadet af en, Modstanderen tilhørende, endnu ubesejret Flaade (fleet in beeing) og som Følge heraf havde dannet sig den Forestilling, at den engelske Flaade vilde etablere en kraftig Nærblokade af Helgolandsbugten,

4. At endvidere det tyske Søkrigsmateriel for alle Typers Vedkommende var bygget og udrustet i Overensstemmelse med denne Opfattelse, d. v. s. specielt med Kampen i Helgolandsbugten og de nærliggende Dele af Nordsøen for Øje, og at derfor det af den tyske Torpedobaadsstrategi gennem Aartier udviklede ideelle Torpedobaadsmateriel med Angreb paa Modstanderens Hovedstyrke (større Artilleriskibe) som Hovedformaal ikke var i Stand til at optræde paa større Afstande udenfor de ovennævnte Farvande, dels paa Grund af Aktionsradiens ringe Størrelse*) som Følge af dens Fast-

*) I Følge »Der Krig zur See«, kunde et Flaadefremstød kun strække sig over et Tidsrum paa 2 Dage og 2 Nætter paa Grund af Torpedobaadenes ringe Brændselsbeholdning, som med en Marchfart paa 15 Knob og et Fradrag paa 30 % for et eventuelt Slag kun tillod et Fremstød paa 250 Sml., hvilket med andre Ord vil sige, at Torpedobaadene saaledes kun havde en Aktionsradius paa 750 Sml. med en Fart af 15 Knob, en iøvrigt mærkelig Udtalelse,

sættelse med Optræden i disse Farvande for Øje, dels paa Grund af den svage Artilleriarmering, der ikke tillod en selvstændig Optræden om Dagen af Hensyn til Modstanderens kraftigt artilleriarmerede Jagermateriel, et Forhold, der ved Operationer paa større Afstande derfor fordrede Understøttelse af Artilleriskibe.

Endvidere fremgaar det af de foreliggende Oplysninger:

4. At der i Tidsrummet umiddelbart før Krigsudbruddet og de nærmest derefter følgende 3 Uger paa Grundlag af den i Operationsdirektivet forudsatte Krigsførelse ikke blev foretaget andre Dagrekognosceringer end de, som udførtes af Luftskibet L. 3 og de 6 paa Helgoland stationerede Flyvebaade, d. v. s. for Flyvebaadenes Vedkommende i Reglen ikke mere end 30 Sml. og aldrig over 70 Sml. fra Helgoland, medens det for Luftskibets Vedkommende i Begyndelsen kun drejede sig om Øvelsesfarter langs den tyske Kyst og først den 11. August saa langt Nordpaa som over Vyl Fyrskib, (iøvrigt den eneste Dag i August Maaned, paa hvilken Luftskibet blev observeret paa disse Kanter), et tilstrækkeligt talende Bevis paa manglende Forstaaelse hos Flaadeledelsen af Eklæreringstjenestens Betydning for Krigsførelsen i Almindelighed og Torpedobaadsstrategien i Særdeleshed,

5. At der vel blev foretaget enkelte Natrekognosceringer i Sektoren fra Nord til Vest med Torpedobaade ledsaget af Krydsere indtil 100—150 Sml. fra Helgoland, men som Regel med utilstrækkelige Styrker i Forhold til det Areal, der skulde afsøges, og antagelig og-

---

eftersom Taschenbuch der Kriegsflotten f. Eks 1914 opgiver Aktionsradien for 1902/03-Baadene til 1400 Sml. med en Fart af 15 Knob, og med en Kulbeholdning paa kun 135 ts., medens alle derefter byggede Baade havde en Kulbeholdning paa 150—191 ts. Iøvrigt var der intet til Hinder for at medføre store Kvanta Extrabrændsel paa Dækket og derigennem forøge Aktionsradien.

saa derfor uden Resultat, ja undertiden, som f. Eks. Natten mellem den 15.—16. August, da Rekognosceringsstyrken endelig bestod af en passende Styrke (2 Krydsere og 3 Torpedobaadsflotiller), fik Rekognosceringen endda ikke den Udstrækning, som oprindelig planlagt, af Frygt for at Styrken skulde blive afskaaret af Modstanderen i Løbet af Natten,

6. At det søgaaende Torpedobaadsmateriel, i Stedet for at anvende det i Overensstemmelse med dets Formaal, og hvortil det mere end nogen anden Marines Torpedobaadsmateriel var uddannet, blev slidt op i en anstrengende Patrouilletjeneste, saavel Dag som Nat, til Sikring af den inderste Del af den tyske Bugt mod Undervandsbaade og Mineskibe (om Dagen 4 Krydsere og 2 Torpedobaadsflotiller og om Natten 5 Krydsere og 3 Torpedobaadsflotiller), saaledes at Flotillerne gennemsnitlig i August Maaned kun fik 12 Dage i Havn til Kedelrensning, Brændselsfyldning og Udhviling af Mandskabet, og endelig

7. At der formentlig ikke har været den rette Forstaaelse:

a. af Strategien i al Almindelighed (jvfr. saaledes Understøttelsen af Torpedobaadspatrouillelinierne i den tyske Bugt med de svageste Krydsere og uden det nødvendige Rygstød om Dagen af Slagkrydsere og Slagskibe, samt Afsendelsen af Undervandsbaadene N. W. — i til Afsøgning paa et stort Areal for Angreb paa Grand Fleet (I. Flaade) i Stedet for Sydpaa mod Kanalen og ind i denne til Vejledning for Torpedobaadsfremstød samt for Angreb paa Transportskibene og disses Dækningsstyrker),

b. af Torpedobaadsstrategien i Særdeleshed (jvfr. saaledes de altfor korte og med utilstrækkelige Styrker foretagne Torpedobaadsfremstød om Natten), samt

c. af de i Operationsdirektivet fastsatte Grænser for Hochseeflottes Anvendelse (jvfr. saaledes den fuldstæn-

dige Opmagasinering af alle moderne Slagskibe og Slagkrydsere i Wilhelmshafen, hvorfra de var ude af Stand til at løbe ud ca. 2 Timer paa begge Sider af Lavvande og dermed fuldstændig afskaaret fra at efterkomme den bærende Tanke i Operationsdirektivet: at udkæmpe et Slag i den tyske Bugt, for det Tilfælde at Modstanderen skulde foretage et Fremstød ind i denne.)

Sidstnævnte Forhold kom tydeligt frem, da Flaadeledelsen (Admiral v. Ingenohl) modtog den tidligere omtalte telegrafiske Anvisning til at rette et Fremstød med lette Stridskræfter mod Dækningsstyrkerne mellem den hollandsk-belgiske Kyst og den engelske Kyst for de engelske Troppeoverførelser over Kanalen.

Da denne Situation afgiver et talende Eksempel paa, hvorledes Strategi i al Almindelighed og Torpedobaadsstrategi i Særdeleshed ikke bør være, vil det formentlig være rigtigt nærmere at belyse denne.

I Følge de nu foreliggende Oplysninger foregik Overførelsen af Expeditionary Force i Tidsrummet fra den 9. til 22. August, og de i den Anledning foretagne sømilitære Dispositioner var følgende:

Den nordlige Indgang til Kanalen bevogtedes af Krydsereskadrer og Jagerflotillerne fra Harwich og Themsen. Selve Doverstrædet blev bevogtet af engelske og franske Jagere samt 12 Undervandsbaade. Bag ved disse holdt Kanalflaadens 19 Slagskibe gaaende i den vestlige Del af Kanalen i en saadan Afstand fra Doverstyrken, som den Øverstkommanderende ansaa for passende, og endelig blev den vestlige Indgang bevogtet af franske og engelske Krydsere.

Selve Grand Fleet holdt gaaende i Farvandet omkring Orkneyøerne indtil den 12. August, da den fik Ordre til at gaa ind i Nordsøen og indtage en Position i Overensstemmelse med det for Troppeoverførelserne tilstillede Direktiv.

Forudsætningerne for dette Direktiv var et tysk

Forsøg paa at forhale eller afbryde Troppeoverførelserne ved at foretage et Fremstød ind i Kanalen enten med hele Hochseeflotte eller ogsaa kun med en hurtiggaaende Del af denne, i sidste Tilfælde i Forbindelse med en Diversion mod Englands Østkyst for Landsætning af Tropper og paa Afstand understøttet af den resterende Del af Hochseeflotte, og den Anvisning, Direktivet angav for Grand Fleet, var:

I intet af de to nævnte Tilfælde at forhindre en saadan Operation, men at operere med Hochseflotte som Maal og til den Ende at forsøge at omgaa den fra Nord eller Nordost og afskære den fra dens Basis. For at den omgaaende Bevægelse skulde lykkes, maatte det dog anses for ønskeligt ikke at komme sønden for 57° N. Br. (Horns Rev's Breddeparallel), før sikker Efterretning forelaa om en af de ovenomtalte Operationers Udførelse, for at ikke det Tilfælde skulde indtræffe, at Hochseeflotte endnu befandt sig i Helgolandsbugten, naar Grand Fleet stødte frem Sydpaa.

I Dagene den 15., 16. og 17. August, paa hvilke de største Troppeoverførelser fandt Sted, foretog Grand Fleet med samtlige Eskadrer et Fremstød Sydpaa næsten helt ned til Horns Rev's Breddeparallel, hvilken Slagkrydserne naaede, medens en anden Krydsereskadre med 2 Jagerflotiller fra Harwich blokerede den tyske Bugt Vestfra, samtidigt med at 4 Undervandsbaade parvis var posteret udfor Jade og Ems for at indberette, naar Hochseflotte stod til Søs.

Saaledes var i disse 3 Dage de i Operationsdirektivet for Hochseeflotte fastsatte Betingelser for Udkæmpning af et Slag med eet bragt til Veje, idet der var etableret en mere eller mindre snæver Blokade af den tyske Bugt, samtidigt med at der var foretaget en temporær Udligning af Styrkeforholdet som Følge af Grand Fleet's isolerede Position.

Men denne, saaledes tilbudte, enestaaende gunstige,

strategiske Situation, hvis Realitet Flaadeledelsen ganske vist var uvidende om som Følge af mangelfuld Eklærering, men hvis Sandsynlighed dog var antydet i Operationsanvisningen, blev ikke udnyttet af Flaadeledelsen, hverken til et Fremstød mod Kanalen eller til et Slag med Grand Fleet.

Ihvorvel Transportskibene maatte anses for at være Torpedobaadsstrategiens egentlige Operationsmaal, naar det som i denne Situation drejede sig om et Fremstød med Torpedobaade mod Kanalen, var Transportskibene dog ikke angivet som Maalet i Operationsanvisningen, antagelig fordi Overfarten over Kanalen tog saa ringe Tid, at en Alarmering fra den østlige Patrouillekæde vilde være i Stand til at bringe Transportskibene i Sikherhed i Kanalhavnene, inden Torpedobaadene kunde naa frem til Angreb paa dem.

Sandsynligheden for, at en saadan Alarmering vilde finde Sted ved Torpedobaadenes Passage af Patrouillekæderne, var nemlig efter Flaadeledelsens Skøn ikke ringe som Følge af de korte maaneklare Nætter (Fuldmaane 2 Dage før Operationsanvisningens Modtagelse) i Forbindelse med de sandsynligvis stærkt besatte Patrouillelinier.

Rent bortset fra, at det ikke kunde anses for sandsynligt, at Patrouillelinierne som Følge af Farvandets Bredde vilde være saa stærkt besat som af Flaadeledelsen antaget, saaledes at Fremstødet straks var blevet røbet ved Passagen af de østlige Patrouillelinier, saa vilde dog den blotte Tilsynekomst af Torpedobaade i Patrouillelinierne psykologisk set have paavirket Troppeoverførelserne i en ikke ringe Grad samt tvunget Grand Fleet ud af dens kun tilsyneladende Passivitet. Naar derfor den officielle tyske Beretning om Krigsførelsen til Søs (Der Krieg zur See) udtaler, at det som Følge af de fremskudte Patrouillelinier af stærke Jagerstyrker næppe var muligt at foretage et Torpedobaadsfremstød mod

Dækningsstyrkerne uden Understøttelse af Hochseeflotte, men at en saadan Indsats udtrykkelig var afslaaet ved Slutningssætningen i Operationsanvisningen (se Pag. 214), da synes dette ikke at være rigtigt. Operationsdirektivet udtaler udtrykkeligt: »Frembyder der sig allerede tidligere gunstig Lejlighed for Kamp, skal den udnyttes«, og et Torpedobaadsfremstød mod Kanalen, paa Afstand understøttet af Hochseeflotte, vilde netop som Følge af Modstanderens Nervøsitet paa Grund af Landkrigens Gang have lokket Grand Fleet ud af dens Passivitet og ført til et afgørende Slag mellem Flaaderne Østen for Linien Texel-Horns Rev, altsaa netop i den tyske Bugt og saaledes indenfor en heldig Afstand af den tyske Flaadebasis.

I Dagene umiddelbart efter Modtagelsen af Operationsanvisningen blev det da ogsaa alvorligt overvejet af Flaadeledelsen, om Situationen ikke frembød en maaske aldrig senere hen i Krigen tilbagevendende gunstig Lejlighed til at foretage et Fremstød med alle Hochseeflottes Stridskræfter, heri indbefattet 6 Torpedobaadsflotiller, for at tvinge Grand Fleet (I. Flaade) til Kamp. Overvejelserne førte imidlertid til, at der til Slut blev taget Afstand fra et saadant Fremstød som Følge af mange og vigtige Grunde, af hvilke de vigtigste var de usikre Efterretninger om Modstanderen og hans Hensigter, Torpedobaadenes begrænsede Brændselsbeholdning med Henblik paa det eventuelle Slag (jvfr. Fodnoten Pag. 219) samt mulige Havarier under Marchen foraarsaget af Modstanderens U-Baade.

Men ovenanførte Grunde for ikke at foretage et Fremstød med Hochseeflotte i Forbindelse med følgende tidligere anførte Udtalelse i den officielle tyske Beretning om Krigsførelsen til Søs (Der Krieg zur See):

»For Operationer over til den engelske Kyst og op i den nordlige Del af Nordsøen var Torpedobaadenes forholdsvis ringe Aktionsradius en meget betænkelig

Ulempe. Herved blev ikke alene Muligheden for at foretage langtrækkende Torpedobaadsfremstød, som strakte sig over flere Dage, betydeligt indskrænket, men yderligere kunde Torpedobaadenes Uundværlighed som Undervandsbaadssikring for Slagskibene under March virke ugunstigt for hele Flaadens Anvendelsesomraade«,

kunde synes at tyde paa, at det søgaaende Torpedobaadsmateriels Anvendelse til Natangreb paa Modstanderens store Artilleriskibe ikke mere var det eneste Formaal, men at dette var udvidet til ogsaa at omfatte Anvendelse som Undervandsbaadssikring for egne Artilleriskibe under March samt Anvendelse som taktisk Angrebs- og Dækningsvaaben til Forsvar for egne Artilleriskibe under Dagkamp med Modstanderens tilsvarende Skibe, og at disse to sidste Anvendelsesmuligheder ansaas for de vigtigste.

Hvorledes Flaadeledelsen iøvrigt disponerede ved denne Lejlighed ligesom ogsaa ved den endnu gunstigere tilsvarende Lejlighed i September Maaned samme Aar (1914) for at løse den Opgave, som Operationsanvisningen gik ud paa, ligger udenfor denne Afhandlings Omraade at undersøge, det vil i denne Forbindelse være tilstrækkeligt at anføre, at Flaadeledelsen overhovedet ikke forsøgte at løse den stillede Opgave ved Hjælp af det gennem Aartier saa glimrende udviklede Torpedobaadsmateriel med Modstanderens store Artilleriskibe som Hovedmaal og eneste Operationsmaal for Øje, det være sig ved Hjælp af Torpedoen eller Minen.

Den defensive Handling, Sikringen af egne store Artilleriskibe mod Modstanderens Undervandsbaade og store Artilleriskibe, havde fortrængt den offensive Handling, Natangrebet paa Modstanderens store Artilleriskibe, Grundlaget for al Torpedobaadsstrategi.

Paa det mest afgørende Tidspunkt i hele Krigen,

i dennes første Maaneder, var Torpedobaadsstrategien sat ud af Spillet.

Vender vi os dernæst til Modparten — Englænderne — da var Forholdene følgende:

3. Den engelske Flaades Operationsplan.

Medens der ingen Oplysninger foreligger om en Operationsplan for den engelske Krigsførelse til Søs, er som strategiske Opgaver for den engelske Flaade i de hjemlige Farvande »Grand Fleet« af dennes Chef, Admiral Jellicoe, opstillet følgende 4 Krigsmaal:

»1. At sikre den engelske Skibsfart uhindret Brug af Havet, da dette er af vital Interesse for en Ønation, i Særdeleshed naar denne Nation ikke er i Stand til selv at frembringe de nødvendige Fødemidler,

2. I Tilfælde af Krig at udøve et stadigt økonomisk Pres paa Modstanderen ved at hindre ham Adgangen til Havet og derved tvinge ham til Fred,

3. Ligeledes i Tilfælde af Krig, at dække Troppeoverførelser, assistere enhver Hærafdeling, sendt ad Søvejen, og beskytte dens Forbindelseslinier og Forsyninger, samt

4. At forhindre fjendtlige Styrker i at foretage Invasion i Landet og i de oversøiske Besiddelser.«

Disse Krigsmaal naas hurtigst og sikrest ved at tilintetgøre de fjendtlige Stridskræfter, og dette var derfor den engelske Flaades Hovedopgave.

Nu har Historien imidlertid altid vist, at det er en meget vanskelig Sag for en Sømagt at paatvinge en svagere, sømititær Modstander sin Vilje, fordi denne holder sin Hovedstyrke, Slagflaaden, dækket mod Angreb i befæstede Krigshavne, hvorved den unddrager sig Kampen og derved bliver en stadig Trusel mod den stærkere

Sømagts Forbindelseslinier til Søs, med andre Ord, hindrer denne i at opnaa det absolutte Herredømme paa Søen.

For at øve Kontrol med Modstanderens Søstridskræfter tvinges derfor den stærkere Sømagt til at etablere Krigsblokade, saaledes at Fjenden, saasnart han forsøger at løbe ud, kan tvinges til Kamp, før han er i Stand til at opnaa en eller anden Fordel.

Men medens den engelske Flaade under tidligere Krige, i Særdeleshed Napoleonskrigene, udførte denne Krigsblokade ved at stationere store Flaadestyrker udfor de blokerede Krigshavne, saa lod denne Fremgangsmaade sig ikke anvende i denne Krig som Følge af Fremkomsten af de tre nye Vaaben, Minen og i Særdeleshed Undervandsbaaden og Torpedobaaden. Thi intet Skib kan til Stadighed opholde sig udfor en blokeret Krigshavn uden at være sikker paa at blive et Offer for en Torpedo i Løbet af kortere eller længere Tid.

Denne Kendsgerning var den engelske Flaadeledelse da ogsaa blevet klar over før Krigen, og den havde derfor besluttet sig til en Observationsblokade, d. v. s., at der udfor den fjendtlige Krigshavn kun stationeres en lille Styrke (Undervandsbaade), som ikke skal indlade sig i Kamp med den udbrydende Flaade, men kun forsøge at holde Føling med den og pr. Radio underrette egen Styrkechef om dens Bevægelser m. m. (De engelske Undervandsbaade, der var stationerede i Helgolandsbugten, siges saaledes at have haft Ordre til ikke at angribe den tyske Flaade for Udgaaende).

»En Betragtning af alle de forhaandenværende Omstændigheder havde ført til, at Admiralitetet havde valgt Scapa Flow paa Orkneyøerne som Hovedbasis for Flaaden, og i Tilfælde af Krig mod Tyskland havde Admiralitetet for de hjemlige Farvandes Vedkommende bestemt sig for en Strategi, der var baseret paa den Tanke, at Grand Fleet skulde kontrollere Nordsøen, og Kanal-

flaaden skulde bevogte den engelske Kanal, og saaledes i Forening holde den fjendtlige Hovedstyrke i Skak.

For at bringe denne Hensigt til Udførelse, skulde Grand Fleet, eftersom Omstændighederne tillod det, indtage en saadan strategisk Stilling i Nordsøen, at den kunde støtte Krydsereskadrerne, som skulde foretage Krydstogter (sweeps) mod Syd for at lede efter de fjendtlige Skibe, og den skulde være saaledes placeret, at den kunde tvinge Hochseeflotte til Kamp, saafremt denne kom ud.«

Ovennævnte strategiske Betragtninger laa til Grund for de Forholdsordrer, Admiralitetet tilstillede den Øverstkommanderende for Grand Fleet, og da denne efter Admiralitetets Ordre stod til Søs om Aftenen den 4. August 1914, var det med den Hensigt at udføre ovennævnte Program. Kanalflaaden under Kommando af Viceadmiral Sir Cecil Burney samledes i Kanalen i Overensstemmelse med de for Strategien i Almindelighed givne Dispositioner.

Paa Grundlag af den gennem Aarhundreder gjorte Erfaring, at den underlegne Modstander holder sin Hovedstyrke, de store Artilleriskibe, dækket mod Angreb i befæstede Krigshavne og saaledes paa Forhaand umuliggør en Torpedobaadsstrategi for Modstanderen, fordi Operationsmaalet, de store Artilleriskibe, vil være udenfor Torpedobaadsstrategiens Rækkevidde, havde England erstattet Torpedobaadsstrategien med en Torpedobaadsødelægger(Jager-)strategi, hvis Hovedformaal, som Navnet antyder, var Nedkæmpelsen af Modstanderens Torpedobaade inden Angrebet paa egen Hovedstyrke, de store Artilleriskibe.

Saa længe Torpedobaadsstrategien kun virkede i Overensstemmelse med sit oprindelige Formaal: Natangrebet paa Modstanderens store Artilleriskibe, var Torpedobaadsødelæggerstrategien saaledes defensiv, og Hovedvægten blev derfor lagt paa Artilleriet. Men fra det

Øjeblik, da Torpedobaaden, oprindelig udelukkende beregnet til Optræden om Natten, af Taktiken ogsaa blev bragt til Anvendelse om Dagen under Kamp mellem Hovedstyrkerne, maatte logisk set det samme ogsaa finde Sted for Torpedobaadsødelæggeren.

Ret naturligt havde man da forsøgt at bibringe Torpedobaadsødelæggeren saadanne Egenskaber, at den foruden sit oprindelige Hovedformaal: »At ødelægge Torpedobaaden inden Angrebet« ogsaa kunde være i Stand til at føre Angrebet videre, forbi Torpedobaaden ind paa Modstanderens Hovedstyrke, de store Artilleriskibe, og Kravet til Armeringen maatte da være en Bibeholdelse af den forholdsvis stærke Artilleriarmering og en Forøgelse af Torpedoarmeringen; og dermed var Torpedobaadsødelæggerstrategien blevet saavel defensiv som offensiv.

Resultatet af de to Armeringsprincipper, det tyske — med Hovedvægten paa Torpedoarmeringen og det engelske — med Hovedvægten paa Artilleriarmeringen, skulde snart vise sig. Overalt, hvor Torpedobaaden ved selvstændig Optræden stødte sammen med Torpedobaadsødelæggeren om Dagen (i de lyse Timer), bukkede den under i Kampen med denne. Følgen heraf var for Torpedobaadens Vedkommende først en Forøgelse af Kanonens Løblængde og dernæst af dens Kaliber.

Konklusion.

Den foretagne Undersøgelse af de foreliggende praktiske Resultater med Hensyn til Torpedobaadsstrategien i de to vigtigste Krige, hvor dette Fartøjsmateriel har været anvendt, bekræfter de teoretiske Betragtninger:

1. At Torpedobaadsstrategien kun kan være offensiv, og

2. At Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal i Kampen om Herredømmet paa Søen er Modstanderens store Artilleriskibe.

Men dernæst fremgaar det af den foretagne Undersøgelse:

3. At Torpedobaadsstrategiens Operationsmaal i Tilfælde af kombinerede Ekspeditioner fra Modstanderens Side først og fremmest er dennes Transportskibe og dernæst hans store Artilleriskibe.

Endvidere fremgaar det af den foretagne Undersøgelse:

At Torpedobaaden, af Hensyn til den af Modstanderen etablerede Observationsblokade med Undervandsbaade og Luftfartøjer, for Opretholdelsen af Overraskelsesmomentet i Angrebet maa være i Besiddelse af en saa stor Udholdenhedsfart, at denne i Forbindelse med Aktionsradien tillader Torpedobaaden i Løbet af de mørke Timer at naa frem til Operationsmaalet, angribe dette og derpaa om muligt gennemløbe en saa stor Del af Tilbagevejen, at den i de derefter følgende lyse Timer kan naa rettidigt indenfor Skudvidde af egne Artilleriskibe;

Men at Torpedobaaden, saafremt disse Betingelser ikke er til Stede som Følge af for stor Afstand til Operationsmaalet og for ringe Udholdenhedsfart i Forbindelse med for lille Aktionsradius, da — med Tilsidesættelse af Overraskelsesmomentet i Angrebet — maa tiltræde Udmarchen i de lyse Timer, hvilket kun vil være muligt, saafremt den hjælpes frem af Artilleri, d. v. s. at Torpedobaaden, saafremt egne Artilleriskibe af Hensyn til Undervandsbaadsfaren og manglende Fart ikke kan anvendes hertil i de lyse Timer, gives en saadan Artilleriarmering, at denne sætter Torpedobaaden i Stand til at undgaa at blive tilintetgjort af Modstanderens Torpedobaadsødelægger i de lyse Timer.

Samt endelig,

At Afværgelsen eller Udførelsen af kombinerede

Ekspeditioner kræver det mest intime Samarbejde mellem Hær- og Flaadeledelse allerede i Fredens Dage.

---

c. En Østersøkonflikt under de nuværende militær-politiske Forhold.

1.....

.....

III. Torpedobaadstaktiken.

a. Indledning.

Kræfternes Koncentration mod det afgørende Punkt, dette er det fundamentale Princip i al Søkrigsførelse. Det er uafhængigt af Tiderne og upaavirkeligt af Ændringer i Materiellet; det er kun Maaden, hvorpaa det skal gøres, der er underkastet Forandringer.

Maaden benævnes »Taktiken«. Den deles i »Formal Taktik« og »Anvendt Taktik«.

Formal Taktik omfatter de Regler, der fastsætter Flaadens Inddeling (Formering) og Enhedernes Stilling til hinanden under forskellige Forhold (Formationer, Ordner) med det Formaal at kunne holde et nærmere fastsat Antal Enheder under een og samme Leder og derigennem gøre det muligt at lade Enhederne ved Udførelse af Bevægelser efter samme Regler og paa hurtigste Maade indtage saadanne Stillinger i Forhold til hinanden, at de under de givne Omstændigheder med størst mulig Fordel kan bringe deres Vaaben til Anvendelse.

Anvendt Taktik er Formal-Taktikens Fortsættelse og angiver saaledes de Principper, der bør følges for under forskellige Forhold at opnaa størst mulig Koncentration af egne Kræfter mod det afgørende Punkt,

d. v. s. mod den Del af Modstanderen, der er saaledes situeret, at dens Forsvarskraft har mindst Mulighed for at virke, samtidig med at den ingen Understøttelse kan faa.

b. Formal Taktiken.

Taktisk Inddeling, Organisation, Ledelse og Formationer.

1. Teoretiske Betragtninger.

Da, som ovenfor anført, Anvendt Taktik er Formal Taktikens Fortsættelse, følger ret naturligt heraf, at de af Formal Taktiken fastsatte Marchformationer samt Enhedernes taktiske Inddeling og Organisation maa være af en saadan Beskaffenhed:

at Marchformationerne tillader en hurtig Overgang til Angrebsformationerne,

at saavel Marchformationerne som Angrebsformationerne muliggør en hurtig og for Modstanderen skjult (usynlig) Signalafgivelse fra Lederen og en samtidig Signalmodtagelse fra alle Enhederne, samt endelig,

at den taktiske Inddeling og Organisation tillader Letbevægelighed indenfor Formationerne og en simpel Ledelse.

Opfyldelsen af ovennævnte Fordringer under Hensyntagen til den Værdi, man tillægger de forskellige Faktorer, samt Opfyldelsen af Kravene, man stiller til Angrebskraftens Størrelse, betinger den numeriske Størrelse af den taktiske Angrebsstyrke: Flotillen, og dermed ogsaa Antallet af den mindste taktiske Angrebsenhed: Gruppen eller Divisionen, hvilket Antal af Hensyn til Førelsen af det ideelle Angreb paa en Modstander under Gang (Samtidigt Angreb forfra paa begge Sider af Modstanderen for at hindre denne i ved Afdrej at unddrage sig Angrebet) ikke maa være mindre end 2 og af Hensyn til den bedste Ledelse af Flotillen heller ikke maa overstige dette Tal.

Ihvorvel Antallet af Enheder i den mindste taktiske Angrebsenhed saaledes er varierende, ligger det dog indenfor visse Grænser, hvis maximale Størrelse angives af Formationens Letbevægelighed og hvis minimale Størrelse betinges af dens Angrebskraft.

Men henset til den overordentlige Betydning, Opfyldelsen af Kravene om stor Letbevægelighed (Formationsændringer, Fartforandringer og Manøvrering) og god Ledelse (Signalering uset af Modstanderen og uhindret af Røgen) er for Formationerne, bør formentlig Kravene om Angrebskraftens Størrelse, d. v. s. Antallet af Enhederne i den mindste taktiske Angrebsenhed, komme i anden Række, saa meget mere som den enkelte Enheds Angrebskraft kan gøres stor ved Anbringelsen af mange og letbevægelige Torpedoapparater med store Skydevinkler.

Antallet af Enhederne i den mindste taktiske Angrebsenhed: Gruppen eller Divisionen, bør derfor sættes til 3, idet dette Antal, formeret i en Kileorden som Marchformation og, af Grunde som senere paavist, i en Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue som Angrebsformation*), byder de bedste Betingelser for en samtidig Opfyldelse af de stillede Fordringer og Krav saavel til Formationerne som til Angrebskraften.

Antallet af Enhederne i den taktiske Angrebsstyrke: Flotillen bør derfor sættes til 6, da denne, som tidligere omtalt bør bestaa af 2 taktiske Angrebsenheder: Grupper eller Divisioner, formeret i en Kølvandsorden, Gruppe-(Divisions-)Kileorden som Marchformation og, under Hensyn til den foreliggende Situations Krav om Angrebets Førelse, i Kølvandsorden, Gruppe-(Divisions-)Frontorden med stærkt tilbagetrukket Fløj, eller Frontorden, Gruppe-(Divisions-)Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue som Angrebsformation.

*) Angrebet mod Maal under Gang maa anses for Normen medens Angrebet mod Maal til Ankers vil være Undtagelsen.

Hvad dernæst Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke: Flotillen angaar, da bør denne organiseres paa en saadan Maade, at den er uafhængig af den taktiske Angrebsenhed: Gruppen eller Divisionen, m. a. O., at hver af disse ledes af sin særlige Underleder: Gruppe-(Divisions-)Chefen.

Den samlede Ledelse af Flotillen bør derfor foregaa gennem en særlig Leder: Flotillechefen, som udøver den samlede Ledelse af Enhederne i den taktiske Angrebsstyrke gennem Gruppecheferne og kun gennem disse.

2. Praktiske Erfaringer.

Efter saaledes i det ovenstaaende at have fremsat teoretiske Betragtninger over Formal Taktiken, vil det formentlig være paa sin Plads at undersøge, om disse Betragtninger nu ogsaa vil kunne holde Stik, naar Formal Taktiken føres ud i det praktiske Liv, og Fremgangsmaaden maa da formentlig være at undersøge, om de teoretiske Betragtninger er i Overensstemmelse med de foreliggende praktiske Resultater med Hensyn til Formal Taktiken i de to vigtigste Krige, hvor Torpedobaadsmateriellet har været anvendt, nemlig Russer-Japanerkrigen og Verdenskrigen.

ad. Russer-Japanerkrigen.

a. Japanske Torpedobaadsmateriel.

1. Taktisk Inddeling og Organisation.

Den taktiske Angrebsenhed var Roden, som bestod af 2 Enheder.

Den taktiske Angrebsstyrke var Divisionen, som bestod af 2 Roder.

Anm. Ved enkelte Lejligheder, som f. Eks. Torpedobaadsangrebet mod Port Arthureskadren ved Krigsudbruddet, bestod den angribende Styrke af flere Divi-

sioner, uden at denne dog derfor kan anses for en taktisk Angrebsstyrke i dette Ords egentlige Betydning.

2. Ledelse.

Ledelsen af den taktiske Angrebsenhed udøvedes af Rodechefen.

Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke udøvedes af Divisionschefen, som ikke var Rodechef.

Anm. Ved enkelte Lejligheder, som f. Eks. Torpedobaadsangrebet mod Port Arthureskadren ved Krigsudbruddet, førtes den angribende Styrke af den ældste Divisionschef, men denne Førelse var kun at betragte som en navigatorisk Foranstaltning, som ophørte i passende Afstand fra Operationsmaalet.

Iøvrigt var den taktiske Ledelse yderst mangelfuld, da Enhederne i den taktiske Angrebsstyrke som Regel gik rodevis og meget ofte enkeltvis i Angreb.

3. Formationer.

March- og Angrebsformationen for den taktiske Angrebsenhed var Kølvandsorden.

Marchformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Kølvandsorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Kølvandsorden, men blev meget sjældent benyttet, da den taktiske Angrebsstyrke til Tider opløstes med Vilje, men som oftest paa Grund af mangelfuld Øvelse faldt fra hinanden, naar Angrebet skulde sættes ind.

b. Russiske Torpedobaadsmateriel.

1. Taktisk Inddeling og Organisation.

Den taktiske Angrebsenhed var Gruppen, som bestod af 2 Roder à 2 Enheder.

Den taktiske Angrebsstyrke var Delingen, som bestod af 2 eller flere Grupper.

Anm. Iøvrigt var den taktiske Inddeling og Organisation meget løs og bestod egentlig kun af Navn.

2. Ledelse.

Ledelsen af den taktiske Angrebsenhed udøvedes af Gruppeføreren, som samtidig var Fartøjschef.

Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke udøvedes af Delingsføreren, som ikke var Fartøjchef.

Anm. Iøvrigt var den taktiske Ledelse yderst ringe som Følge af Mangel paa Øvelse og indskrænkede sig nærmest til kun at omfatte Navigering.

3. Formationer.

March- og Angrebsformationen for den taktiske Angrebsenhed var Kølvandsorden.

March- og Angrebsformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Kølvandsorden.

Anm. Ingen af Angrebsformationerne blev benyttet, da Enhederne overhovedet aldrig forsøgte et Torpedoangreb.

ad. Verdenskrigen.

a. Tyske Torpedobaadsmateriel.

1. Taktisk Inddeling og Organisation.

Den taktiske Angrebsenhed var Halvflotillen, som bestod af 5 Enheder.

Den taktiske Angrebsstyrke var Flotillen, som bestod af 2 Halvflotiller og en Flotillebaad.

Anm. Under Rekognoscering opløstes som ofte Flotillen i Roder, saaledes at der dannedes 4 Roder à 2 — og 1 Rode à 3 Enheder.

2. Ledelse.

Ledelsen af den taktiske Angrebsenhed udøvedes af Halvflotillechefen, som ikke var Fartøjschef, idet

denne Post, i den Baad han var om Bord i, besattes med en af de yngste Chefer i Halvflotillen.

Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke udøvedes af Flotillechefen, som ikke var Fartøjschef, idet denne Post, i den Baad han var om Bord i, besattes af Flagløjtnanten hos Flotillechefen.

Ledelsen af flere taktiske Angrebsstyrker udøvedes af Flotilleføreren, som ikke var Skibschef.

Anm. Flotilleføreren udøvede Kommandoen fra en let Krydser.

3. Formationer.

Marchformationen for den taktiske Angrebsenhed var Kileorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsenhed var Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue.

Anm. March- og Angrebsformationen for Roden var Kølvandsorden.

Marchformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Samlet-Kileorden eller Kølvandsorden, Halvflotille-Kileorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsstyrke var, afhængig af den foreliggende Situation, Kølvandsorden, Halvflotille-Frontorden med stærkt tilbagetrukket Fløj eller Frontorden, Halvflotille-Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue.

Det tyske Torpedobaadsmateriels taktiske Inddeling, Organisation, Ledelse og Formationer maa saaledes synes at have været vel afpasset i enhver Henseende og opretholdes da ogsaa stadigvæk, ihvorvel Ledelsen pr. Signal vanskeliggøres meget som Følge af det store Antal Enheder.

b. Engelske Torpedobaads-(Jager-)materiel.

1. Taktisk Inddeling og Organisation.

Som bekendt bestod inden Krigen den engelske Jagerflotille af 20 Jagere med en let Krydser som Flotillefartøj, men de store Krav, der ret hurtigt efter Krigens Begyndelse stilledes til dette Vaaben (Jageren), bevirkede, dels at dette Antal Jagere som Norm for Flotillen ikke kunde opretholdes, dels at et stort Antal Jagere maatte sættes under Bygning. I August Maaned 1915 var man imidlertid kommet saa langt med Bygningen af Jagerne, at adskillige af dem var blevet færdige, og det blev da bestemt, at Grand Fleet skulde have 6 Jagerflotiller, en for hver af de fem Slagskibseskadrer og en for Slagkrydserflaaden, ialt 100 Jagere.

Imidlertid havde Grand Fleet paa dette Tidspunkt kun 65 Jagere ialt, og da dette Tal foreløbigt ikke kunde forøges, fordi de første Nybygninger skulde anvendes til Erstatning af ældre Jagere, blandt andet i 1. og 4. Flotille, kunde saaledes denne Plan ikke straks bringes til Udførelse.

Som Kommandofartøj for Flotillen anvendtes lette Krydsere, men da der i Begyndelsen af 1916 fra alle Flaadeførere lød Krav om mere Krydsermateriel, blev det besluttet at foretage en yderligere Reorganisation af Jagerflotillerne, og ved en Konference i Admiralitetet den 17. Januar 1916 blev det da bestemt at frigøre Flotillekrydserne ved at organisere Jagerne i 4 Flotiller i Stedet for 6, nemlig 3 Flotiller à 24 Jagere til Slagskibsflaaden og 1 Flotille paa 28 Jagere til Slagkrydserflaaden. Hver Flotille skulde have 2 Flotillejagere (flotilla-leader), en for Flotillechefen og en for den ældste Jagerchef (Føreren af 2. Halvflotille), og endvidere skulde alle fire Flotiller for at sikre en fælles Optræden samles under Ledelse af den ældste Flotillechef, der med Be-

tegnelsen »Commodore F«, skulde føre Kommandoen fra en let Krydser i Stedet for en Flotillejager.

Den 18. Marts 1916 fremsatte imidlertid Admiral Jellicoe den Anskuelse, at 16—18 Jagere var det højeste Antal, en Flotillechef kunde føre effektivt, og en Flotillejager var derfor nødvendig for hver 8—10 Jagere (en til hver Halvflotille). Admiralen foreslog derfor en Tilbagevenden til 5 Flotiller, hvoraf 4 Flotiller, som skulde tildeles Slagskibsflaaden, hver skulde bestaa af 16 Jagere samt to i Reserve, medens den 5. Flotille, som skulde tildeles Slagkrydserflaaden, skulde bestaa af 28 Jagere. Endvidere skulde, indtil det fornødne Antal Flotillejagere var færdigbygget, hver af Slagskibsflaadens 4 Flotiller have enten en let Krydser og en Flotillejager eller ogsaa to Flotillejagere, og Slagkrydserflaadens Flotille have en let Krydser og to Flotillejagere.

Som det fremgaar heraf, laa Jagerflotillerne stadig under Omorganisation, men skematisk set kan dog følgende opstilles:

Den mindre taktiske Angrebsenhed var Divisionen, som bestod af 4 Enheder.

Den større taktiske Angrebsenhed var Halvflotillen, som bestod af 2 Divisioner samt en Flotillejager.

Den taktiske Angrebsstyrke var Flotillen, som bestod af 4 Divisioner med 2 Flotillejagere eller en let Krydser og 1 Flotillejager.

2. Ledelse.

Ledelsen af den mindre taktiske Angrebsenhed udøvedes af Divisionschefen, som samtidig var Fartøjschef.

Ledelsen af den større taktiske Angrebsenhed udøvedes af Halvflotillechefen, som samtidig var Fartøjschef.

Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke udøvedes af Flotillechefen, som samtidig var Skibschef eller Fartøjschef.

Ledelsen af flere taktiske Angrebsstyrker udøvedes af Flotilleføreren, som samtidig var Flotillechef og Skibschef.

Ihvorvel den af Admiral Jellicoe foreslaaede og af Admiralitetet tiltraadte Reorganisation af Jagerflotillerne rent taktisk set betød en ikke uvæsentlig Forbedring, fordi den nedsatte det for en Flotille normerede Antal Jagere, saa klæbede der dog stadig den Mangel ved den, at Flotillen, selv efter at Krydserne var blevet afløst af Flotillejagere, dog vedvarende led af den Mangel, at Princippet »Enhedstypen«, som er af vital Betydning for Flotillens Hovedformaal — Torpedoangrebet og i Særdeleshed om Natten —, ikke blev gennemført, idet Flotillens Enheder stadig vilde være af to Typer, Flotillejageren og den almindelige Jager.

Sikkert havde det været det bedste med det samme at bryde med det meningsløse Flotillekrydsersystem ved at skille Krydserne ud fra Flotillerne, fordi disse var uden Kontakt med deres Flotillechefer fra det Øjeblik Angrebet begyndte, og i Virkeligheden maatte foretage dette uden deres Ledelse. Dette viste da ogsaa til al Tydelighed Jagerangrebet i Nordsøslaget om Eftermiddagen paa 1. Eklæreringsgruppe under dennes sydgaaende Kamp med Slagkrydserflaaden, hvor Flotillechef 13 (Champion) beordrede sin Flotille i Angreb uden selv at gaa med, ja end ikke understøttede dette Angreb med Flotillekrydserens Artilleri, til Trods for at der var al mulig Grund dertil, eftersom det samtidigt udførte tyske Torpedobaadsangreb blev hjulpet frem af Flotilleføreren i Krydseren Regensburg.

Hvad endelig den samlede Ledelse af Flotillerne under en Flotilleføre angaar, saa var denne Ordning en Efterligning, men kun en daarlig Efterligning, af den tyske Flotilleorganisation. I Følge sidstnævnte Organisation førte Flotilleføreren Kommandoen fra en let Krydser uden at være Chef for denne, for, som Følge af det

bedre Overblik denne Ordning tillod, mere frit at kunne dirigere Flotillerne frem til Angreb. Han var saaledes stillet fuldstændig uafhængigt af Flotillerne, der hver havde deres egen Flotillechef, som vel at mærke heller ikke var Fartøjschef. I Følge den engelske Organisation var Flotilleføreren derimod tillige Flotillechef for en af Flotillerne samt Chef for Flotillefartøjet (Krydser) og ret naturligt maatte derfor disse tre Kommandoers Sammenslutning til een virke hæmmende for Gennemførelsen af de Fordele, som Oprettelsen af Flotilleførerposten tilsigtede, nemlig den samlede Ledelse af Flotillerne.

3. Formationer.

March- og Angrebsformationen for den mindre taktiske Angrebsenhed var Kølvandsorden.

Marchformationen for den større taktiske Enhed var Kølvandsorden eller Frontorden, Division-Kølvandsorden.

Angrebsformationen for den større taktiske Enhed var Kølvandsorden.

Marchformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Kølvandsorden eller Frontorden, Halvflotille-Kølvandsorden, (Kolonneorden) eller Kølvandsorden, Halvflotillerne i Kolonneorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsstyrke var Kølvandsorden.

Henset til Manøvreringen samt henset til de Ulemper, Ledelsen pr. Signal indenfor Flotillen lider under paa Grund af at Signalerne hyppigt skjules af Røg eller mellemliggende Enheder, kan ingen af Marchformationerne siges at være vel egnede, og dette gælder da i særlig Grad Formationen: Kølvandsorden, Halvflotillerne i Kolonneorden, fordi den først og fremmest ikke tillader en hurtig Overgang til Angrebsformationen: Kølvandsorden.

Da imidlertid Kileformationen, som baade frembyder

gode Manøvreforhold og Signalbetingelser og samtidig tillader en hurtig Overgang til Angrebsformationen, ikke anvendtes i den engelske Flaade, synes den bedst egnede Marchformation at have været Kolonneorden, men med rigelig Afstand mellem Kolonnerne, fordi Flotillen da allerede var rangeret i en Angrebsformation, som muliggjorde Passageangreb fra begge Sider og saaledes var i Stand til at imødegaa Operationsmaalets sandsynlige Parade: »I Angrebsøjeblikket at foretage en samtidig Afdrejning med Skibene »Alle paa een Gang«, saafremt Angrebet kun førtes ind fra den ene Side.«

Det engelske Torpedobaads-(Jager-)Materiels taktiske Inddeling, Organisation, Ledelse og Formationer maa formentlig saaledes synes kun i ringe Grad at tilfredsstille de i teoretiske Betragtninger fremsatte Fordringer. Saavidt vides er der da ogsaa nu paabegyndt en Omorganisation vedrørende alle disse Forhold, idet saaledes Antallet af Enheder i Divisionen er nedsat til 3.

Konklusion.

Som Konklusion af de ovenfor anførte teoretiske Betragtninger og praktiske Erfaringer kan formentlig følgende fremsættes vedrørende Torpedomateriellets taktiske Inddeling, Organisation, Ledelse og Formationer, med særligt Henblik paa

c. Det danske Torpedobaadsmateriel.

1. Taktisk Inddeling og Organisation.

Den taktiske Angrebsenhed bør være en Gruppe eller Division, som bestaar af 3 Enheder;

Den taktiske Angrebsstyrke bør være en Flotille, som bestaar af 2 Grupper eller Divisioner;

Anm. Under Rekognoscering bør saavidt muligt

Flotillens Enheder holdes sammen i Grupper (Divisioner); i alle Tilfælde bør den rekognoscerende taktiske Enhed ikke bestaa af mindre end 2 Enheder, d. v. s., at Flotillen opløses i 3 Roder à 2 Enheder.

2. Ledelse.

Ledelsen af den taktiske Angrebsenhed bør udøves af Gruppe-(Divisions-)Chefen, som samtidig er Fartøjschef.

Ledelsen af den taktiske Angrebsstyrke bør udøves af Flotillechefen, som ikke maa være Gruppe-(Divisions-) Chef, idet denne Post bør besættes af den næstældste Fartøjschef indenfor Flotillen.

Ledelsen af flere taktiske Angrebsstyrker bør udøves af en Flotilleführer, som hverken maa være Flotillechef eller Skibschef.

3. Formationer.

Marchformationen for den taktiske Angrebsenhed bør være: Kileorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsenhed bør være: Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue.

Marchformationen for den taktiske Angrebsstyrke bør være: Kølvandsorden, Gruppe-(Division-)Kileorden.

Angrebsformationen for den taktiske Angrebsstyrke bør, afpasset efter den foreliggende Situation, være: Kølvandsorden, Gruppe-(Division-)Frontorden med stærkt tilbagetrukket Fløj, eller Frontorden, Gruppe-(Division-) Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue.

c. Rekognosceringen.

Paa Søen gives der kun een Mulighed for at sejre og det er Angrebet, men for at angribe er det nødvendigt at kende Operationsmaalets Plads,

Kurs og Fart. Det er allerede tidligere omtalt, at en fremskudt strategisk Rekognoscering med Undervandsbaade og Luftfartøjer i høj Grad vil kunne medvirke til den heldige Løsning af dette vigtige Spørgsmaal. Paa den anden Side vil Modstanderen sikkert forsøge at modsætte sig en saadan Rekognoscering og iøvrigt søge at tilsløre egen Hovedstyrkes Opholdssted eller Bevægelser ved Hjælp af talrigt lettere Søkrigsmateriel, og saafremt dette lykkes, vil det ikke være muligt at faa Føling med Operationsmaalet inden Mørkets Frembrud og opretholde denne Føling, hvilket er Hovedbetingelsen for at dirigere Angrebet i den rigtige Retning. Det eneste Middel, der foruden Luftfartøjer da staar tilbage for Angriberen til at finde Operationsmaalet med, er at lade Torpedobaadene selv finde dette ved at foretage en Afsøgning af det Farvandsafsnit, hvori Modstanderen formodes at opholde sig. En saadan Afsøgning kaldes en Rekognoscering, og Planen, hvorefter den foretages, benævnes Rekognosceringsplanen.

1. Rekognosceringsplanen.

Affattelsen af Rekognosceringsplanen er afhængig af forskellige Faktorer, som, alt efter det Hensyn, man er tvunget til at tage til dem, eller den Vægt, man er i Stand til at tillægge dem, er bestemmende for Effektiviteten, hvormed Rekognosceringen kan foretages.

De vigtigste af disse Faktorer er:

1. Udstrækningen af Farvandsafsnittet, der skal afsøges,
2. Antallet af Enheder, der kan deltage,
3. Synsvidden,
4. Antallet af mørke Timer,
5. De deltagende Enheders Marchfart, og endelig
6. Betingelserne for en rettidig Samling af det størst mulige Antal Enheder til Angreb, inden det bliver lyst, for det Tilfælde at Operationsmaalet opdages.

At opstille en almengyldig Formel for Affattelsen af en Rekognosceringsplan gældende for alle Forhold, vil selvsagt være ugørligt; det vil kun være muligt at angive visse Hovedlinier og Regler, som kan udledes af praktiske Erfaringer, og hvortil der derfor saa vidt muligt bør tages Hensyn ved enhver Affattelse af Rekognosceringsplaner med Henblik paa:

Rekognosceringsstyrken,
Rekognosceringsruterne,
Rekognosceringsfarten,
Rekognosceringsefterretningstjenesten og
Rekognosceringsordren.

ad. Rekognosceringsstyrken.

Rekognosceringsstyrkens Udskilning i Rekognosceringsenheder bør først finde Sted, naar det er paakrævet af Hensyn til Rekognosceringen, for saa længe som muligt at beholde den taktiske Angrebsstyrke samlet under Flotillechefens direkte Ledelse.

Hvad dernæst angaar Rekognosceringsenhedernes Størrelse, da bør denne saa vidt muligt ikke gøres mindre end den taktiske Angrebsenhed: Gruppen, og i alle Tilfælde bør den absolut ikke bestaa af færre Antal Enheder end 2, saaledes at der til enhver Tid er Mulighed for at foretage et Angreb med dog nogen Styrke straks ved Observeringen af Operationsmaalet, ligesom der ogsaa ved eventuelt Møde med Modstanderens lettere Stridskræfter, som iøvrigt saa vidt muligt bør undgaas, vil være Mulighed for, at i al Fald den ene af Enhederne kan slippe bort og saaledes stadig udfylde den Opgave, der paahviler Rekognosceringsenheden, og uden hvis Løsning Rekognosceringen som Helhed risikerer at blive omsonst.

ad. Rekognosceringsruterne.

Rekognosceringsruterne for de respektive Rekognosceringsenheder bør lægges saaledes, at disse med den herskende Synsvidde enten stadig har hinanden i Sigte, for derigennem at undgaa, at en Naborekognosceringsenhed skal blive antaget for fjendtlige Fartøjer, ved at den atter kommer i Sigte efter at have været ude af Sigte i nogen Tid, eller stadig er hinanden ude af Sigte, for derigennem at skaffe Vished for, at alle Fartøjer, der kommer i Sigte, er fjendtlige.

Som anført er det saaledes Synsvidden, der i første Række er afgørende for Afstanden mellem Rekognosceringsruterne, et Forhold, som i mørke Vinternætter ofte vil resultere i, at Rekognosceringen vil blive mindre effektiv paa Grund af Mangel paa tilstrækkeligt Antal Rekognosceringeenheder, men at afhjælpe denne Mangel ved at nedsætte Antallet af Enheder i Rekognosceringsenheder til 1, maa anses for ganske forkasteligt undtagen i det specielle Tilfælde, at Rekognosceringen har Karakter af et »Sweep« ned gennem et Farvand for at rense dette for Undervandsbaade, der er dykket ud for at lade op eller for at ligge paa Patrouille.

Foruden af Synsvidden vil imidlertid Afstanden mellem Rekognosceringsruterne ogsaa være afhængig af, om der er Sø af Betydning, og for kulfyrende Torpedobaade desuden af Vindens Retning og Styrke, thi jo voldsommere en Torpedobaads Bevægelser er, jo stærkere dens Kommandobro oversprøjtes med Vand og jo mere Vinden driver Røgen i den Retning, der skal observeres, desto daarligere bliver Mulighederne for at holde ordentligt Udkig, og dette er ensbetydende med, at Synsvidden gaar ned. Kommer hertil Regn eller Sne, særligt lige fra Fremmarchretningen, vil Rekognosceringens Effektivitet meget hurtig blive minimal.

To Veje staar aabne for at afhjælpe disse Ulemper;

den ene er at give Rekognosceringsruterne en saadan Retning, at der fremkommer færrest Paavirkninger af Ulemperne, men da dette som oftest vil være ugørligt, staar kun den anden Vej aaben, nemlig at gaa ned med Farten.

Endelig kan Farvandets særlige Beskaffenhed, Maanens Stilling, og højt Land til Baggrund for Operationsmaalet influere stærkt paa Synsvidden og dermed ogsaa paa Rekognosceringsruternes Retning og indbyrdes Afstand.

Naar Rekognosceringsruterne er nedlagt i Kortet, bør der med visse Mellemrum lægges nummererede Snit tværs paa Rekognosceringsretningen, og Distancen mellem disse Snit (»Standlinier«) skal da af Rekognosceringsenhederne gennemløbes paa i Forvejen fastsatte, nøjagtigt lige lange Tidsforløb. Disse Tidsforløb afpasses efter Flotillebaadens Fart, dels for derigennem at sikre Rekognosceringens Effektivitet, dels for at enhver Enhed i Rekognosceringsstyrken til enhver Tid kan være klar over de andre Rekognosceringsenheders Plads for derigennem at lette Samlingen af Flotillen, saafremt Operationsmaalet skulde blive observeret, og endelig for det Tilfælde at en af Rekognosceringsenhederne skulde blive tvunget ud af sin Rute for at undgaa at blive opdaget af Modstanderens lettere Søkrigsmateriel. I sidstnævnte Tilfælde maa da vedkommende Rekognosceringsenhed i Tide give sig til Kende for Naborekognosceringsenheden for at undgaa, at denne ogsaa drejer ud af sin Kurs.

ad. Rekognosceringsfarten.

Som allerede tidligere anført vil Rekognosceringsfarten være underkastet Paavirkninger afhængige af de foreliggende Omstændigheder og Forhold. Nogle af disse, som f. Eks. Vind, Vejr og Sø samt Farvandets geografiske

Beskaffenhed, vil paa Grund af de af dem foraarsagede Ulemper kunne bevirke en Nedsættelse af Rekognosceringsfarten; andre derimod, som f. Eks. Rekognosceringsfeltets Udstrækning og Antallet af mørke Timer særligt i den lyse Aarstid, vil gaa til den modsatte Side og kræve en Forøgelse; men der er dog altid en Maximal-Grænse, der ikke kan overskrides, og det er den, der sættes af Fordringen om en god Udkigstjeneste, som, selv om alle de foreliggende Omstændigheder og Forhold er gode, ikke kan opfyldes, saafremt Rekognosceringsfarten sættes højere end ca. 15 Knob.

Til Trods for denne Fordring om ikke at overskride en Fart af ca. 15 Knob under den udgaaende Del af Rekognosceringen, vil dog Brændselsforbruget blive stort, fordi der samtidigt maa stilles den Fordring at kunne udvikle høj Fart øjeblikkeligt og holde den i længere Tid for at kunne undgaa Faren for Opdagelse eller Tilintetgørelse ved et tilfældigt Møde med Modstanderens lettere Stridskræfter, en Fare, som Rekognosceringsenheder iøvrigt ofte vil være udsat for, særligt i de lyse Nætter. Kommer hertil endvidere Fordringen om at løbe høj Fart under hele den hjemgaaende Del af Rekognosceringen af Hensyn til Ønsket om at kunne naa tilbage til egen Basis, saa vidt muligt, inden det bliver lyst eller i al Fald i Tide indenfor Rækkevidde af egen Optagerstyrkes Artilleri, bør en omhyggelig Beregning af Brændselsforbruget foretages for at sikre Tilstedeværelsen af det nødvendige Kvantum Brændsel inden Rekognosceringens Paabegyndelse og for eventuelt at supplere op med Ekstrabrændsel paa Dækket.

Som det fremgaar af det ovenfor udviklede, vil der i den mørke Aarstid med 8—14 Timers lange Nætter være størst Mulighed for at foretage Rekognosceringer af stor Udstrækning, eftersom der da er betydeligt længere Tid til Raadighed end i den lyse Aarstid

med dens korte Nætter af kun 4—6 Timers Varighed; men paa den anden Side vil Synsvidden om Natten i den mørke Aarstid være betydeligt mindre, ja undertiden meget mindre end om Natten i den lyse Aarstid.

Rekognosceringsruterne med paaskrevet Rekognosceringsenheder og Kurser samt de nummererede Standlinier med de til de mellemliggende Distancer svarende Farter og Tidsrum bør nedlægges i hvert af Rekognosceringsstyrkens Kort over det paagældende Farvandsafsnit, ligesom ogsaa Genpart sendes til Staben, saa vidt muligt i god Tid inden Rekognosceringens Paabegyndelse.

ad. Rekognosceringsefterretningstjenesten.

Ligesom den første Betingelse for en heldig Krigsførelse er hurtige og nøjagtige Efterretninger om Fjenden, saaledes er ogsaa den første Betingelse for et heldigt Nat-Torpedobaadsangreb, at de gennem Rekognosceringen tilvejebragte Oplysninger om Operationsmaalets Plads, Kurs og Fart kan bringes til hele Rekognosceringsstyrkens Kendskab paa en hurtig Maade, saaledes at Flotillechefen (Flotilleføreren) straks kan træffe sine Dispositioner og samle Rekognosceringsstyrken til Angreb. Da Midlet hertil først og fremmest er Radiotelegrafen, bør alle Enheder i Rekognosceringsstyrken have Radiostationen aaben for Lytning for at optage og dechiffrere alle Telegrammer, der udveksles indenfor Rekognosceringsstyrken samt til og fra denne, for derigennem stadig at være paa Højde med Situationen og saaledes lette Flotillechefen (Flotilleføreren) den samlede Ledelse af Rekognosceringsstyrken. For yderligere at forøge Hurtigheden af Efterretningernes Gen-

nemførelse og samtidigt dermed gøre det vanskeligt for Fjenden at afbryde Radieringen eller udtage Pejling til den telegraferende Station, vil det være hensigtsmæssigt inden Rekognosceringens Paabegyndelse at aftale visse enkle, forkortede Koder, der kan antages at blive Brug for, og benytte disse i Forbindelse med Radiokortet.

En Afskrift af Listen over de vedtagne forkortede Koder bør tilstilles samtlige Enheder i Rekognosceringsstyrken og Staben af Flotillechefen (Flotilleføreren), saa vidt muligt i god Tid inden Rekognosceringens Paabegyndelse.

ad. Rekognosceringsordren.

Paa Grundlag af det af den Kommanderende givne Direktiv for Operationen udarbejder Flotillechefen (Flotilleføreren) en Rekognosceringsordre, som ved et Chefsmøde gennemgaas med samtlige Chefer i Rekognosceringsstyrken, saaledes at alle disse er fuldtud indforstaaet med den forestaaende Operation i alle dens Detailler.

Ved Udarbejdelsen af en saadan Rekognosceringsringsordre bør følges en bestemt skematisk Form, for derigennem at opnaa den Fordel, at den, der udsteder Ordren, undgaar at glemme noget, og de, der modtager Ordren, let og hurtigt vil være i Stand til at finde det, de har Brug for i det givne Øjeblik.

Det bør nøje holdes for Øje, at Ordren er klart og tydeligt affattet, saaledes at der ingensomhelst Tvivl kan opstaa hos Modtageren vedrørende Operationens Udførelse.

Følgende Norm bør anvendes for Udfærdigelsen af Rekognosceringsordren:

Flotillechefen (Flotilleføreren) *Fortroligt.*
Sted.....Dato.....
Antal Bilag.
jvfr. Søkort Nr.

Operationsordre Nr.
(kort Angivelse af Indhold)

Ordren er udleveret.... Antal Expl.....Dato....Kl.....
a. Staben.....
b. Flotillechefen (Flotilleføreren)
c. } De forskellige Enheder i
d. } Rekognosceringsstyrken.
o. s. v.

Ialt:

I. Situationen.

Herunder anføres:

a. Meddelelse om Fjendens Styrke og formodede Placering, samt endvidere saadanne Oplysninger, som skønnes at være af Betydning for Operationens Udførelse. Det angives udtrykkeligt, hvorvidt Oplysningerne er »paalidelig«, »mindre paalidelig« eller »upaalidelig«.

b. Meddelelse om egen Styrke og dennes Placering, herunder ogsaa Oplysninger om udlagte Minespærringer og om allerede detacherede Enheder, som f. Eks. Undervandsbaade og disses Operationsfelter, dog kun for saa vidt saadanne Meddelelser og Oplysninger har Interesse for Operationens Udførelse.

II. Operationsmaalet.

Herunder anføres:

c. Hensigten med Operationen med nøjagtig Angivelse af, hvad der er Hovedmaal og hvad der er Bimaal.

III. Operationsudførelsen.

Herunder anføres:

d. Oversigt over hvilket Materiel, der skal deltage og dettes taktiske Inddeling.

e. Bestemmelse for Kommandoforhold, hvis der kan være Tvivl om disse.

f. Forberedelser, som skal træffes inden Operationens Paabegyndelse, som f. Eks. Aflevering af fortrolige Sager, som er Operationen uvedkommende, Ombordtagning af Ekstrabrændsel, Miner etc.

g. Bestemmelser for Operationens Gennemførelse, angivet for de enkelte taktiske Enheder (Formation, Afgangstid, Rute, Fart, Retræte).

h. Bestemmelser for Optræden ved Sammenstød med Fjenden.

i. Bestemmelser for Optræden ved Møde med Neutrale.

k. Forholdsregler i Tilfælde af Tykning, daarligt Vejr eller Havari.

l. Bestemmelser for Anvendelse af Radio og Signalmidler (herunder Bølgelængder, Kodebog Nr. og Kendetegn).

m. Opgivelse af Samlingsstedet.

Underskrift.

2. Rekognosceringsudførelsen.

For Rekognosceringsudførelsen bør følgende Foranstaltninger træffes med Hensyn til:

Fortrolige Sager,
Krigsberedskabet,
a. Materiellet,
b. Besætningen,
Meddelelse om Rekognosceringen til egne detacherede Enheder,
Marchformationen,
Navigeringen,
Radieringen,

Signaleringen,
Møde med Modstanderens lettere Stridskræfter,
Havarier og
Observering af Operationsmaalet.

ad. Fortrolige Sager.

Inden Afgang fra Basis bør efterlades alle saadanne fortrolige Sager, som det kan forudses, at der ikke vil blive Anvendelse for og derfor er Operationen uvedkommende, for derigennem at bevare disse Sagers Hemmeligholdelse for Fjenden for det Tilfælde, at Torpedobaaden skulde falde i Fjendehaand, f. Eks. ved Entring.

ad. Krigsberedskabet.

Ved Afgang fra Basis bør Rekognosceringsstyrken have gjort «Klart Skib», hvorved forstaas Iværksættelse af følgende Foranstaltninger for:

a. Materiellet:*)

2. . . . . .

. . . . . .

b. Besætningen.

Alle Mand paa Post efter Klart-Skibsrullen. Dæksbesætningen (iført blaat Tøj) bør inddeles i to Tørne, hvoraf den ene kan slange paa selve Klartskibsposten eller opholde sig under Bakken. Kokken bør dog saavidt muligt holdes udenfor Tørnen for i Løbet af de mørke Timer at kunne tilberede Kaffe eller Kakao til Besætningen og derved forøge dennes Ydeevne.

Ved Passage af minefarligt Farvand bør ingen undtagen Maskin- og Fyrpladsvagten opholde sig om Læ,

*) I det efterfølgende er Vejledningen udarbejdet med Torpedobaadene af Dragen-Typen for Øje. De øvrige Torpedobaade følger Vejledningen i den Udstrækning, Forholdene tillader det.

eftersom Krigserfaringerne udviser, at det store Tab af Menneskeliv ved Mineeksplosioner som Regel kan føres tilbage til den Omstændighed, at Besætningen ikke hurtigt nok kan komme op paa Dækket fra de Rum, der løber fulde af Vand.

Saafremt der i Generalrullen ikke er taget tilstrækkeligt Hensyn til en ligelig Fordeling af Dæksbesætningens forskellige Kategorier over hele Dækket, bør de dertil krævede Ændringer foretages.

Det iagttages først og fremmest, at Næstkommanderende har Klartskibspost agter og ikke paa Kommandobroen for at følge det hævdvundne Princip, at Chef og Næstkommanderende ikke maa opholde sig paa samme Sted under Kamp, i Særdeleshed da Verdenskrigens Erfaringer udviser, at »Kommandobroen for« er det første Sted paa Torpedobaaden, der træffes af Fjendens Artilleriild.

ad. Meddelelse om Rekognosceringen til egne detacherede Enheder.

Inden Rekognosceringsstyrkens Afgang bør der (af den Kommanderende) drages Omsorg for, at en rettidig Meddelelse om Rekognosceringsstyrkens Passage tilgaar egne detacherede Enheder (Bevogtningsfartøjer og Undervandsbaade) i de Farvande, Rekognosceringsstyrken vil passere under Udførelsen af Operationen for at undgaa Forvekslinger med fjendtlige Fartøjer, hvorved kan afstedkommes Angreb paa Rekognosceringsstyrken eller falske Efterretninger om fjendtlige Rekognosceringer eller Mineudlægninger.

Under Rekognosceringsudførelsen bør iøvrigt følgende iagttages:

ad. Marchformationen.

Da Marchformationen baade skal frembyde gode Manøvreforhold og gode Signalbetingelser og samtidig tillade en hurtig Overgang til Angrebsformationen, bør Marchformationen for Rekognosceringsstyrken under samlet March være en Kølvandsorden, Gruppe-Kileorden, herfra dog undtaget det Tilfælde, at Rekognosceringsstyrken føres frem af et Artilleriskib, da Rekognosceringsstyrken bør marchere agten for dette paa begge Laaringer i en Frontorden, Gruppe-Kileorden (2 eller flere Flotiller i Flotille-Kolonneorden, Gruppe-Kileorden).

Marchformationen for Rekognosceringsstyrken udskilt i Rekognosceringsenheder bør være Kileorden, saafremt Rekognosceringsenheden bestaar af 3 Enheder, og Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue, saafremt Rekognosceringsenheden bestaar af kun 2 Enheder.

Inden Passage af minefarligt Farvand bør i Overensstemmelse med Krigserfaringerne Marchformationen ændres til Kølvandsorden med omhyggelig Følgen efter i Formandens Kølvand og med en Baadafstand paa 300 m for at formindske Minefaren under Passagen.

Iøvrigt bør enhver Enhed i Rekognosceringsstyrken føre omhyggeligt Regnskab med Naboenhedernes Plads for derigennem at sikre sig imod den saavel i Russer-Japanerkrigen som i Verdenskrigen anvendte Fremgangsmaade, at Modstanderens forsprængte eller underlegne Enheder midlertidigt slutter op agten for Formationen for at undgaa Opdagelse og Nedkæmpning, og senere hen sakker agterud, naar Lejlighed dertil gives.

ad. Navigeringen.

Under Rekognosceringen bør saavidt muligt følges det Princip, at Navigeringen og den dermed forbundne

Observering i Kortet besørges af en og samme Søofficer og kun af denne, for derigennem at sikre Kontinuiteten og for at det øvrige paa Broen værende Personel, først og fremmest Chefen, ikke skal faa Synsevnen temporært svækket af Paavirkningerne af Belysningen i Kortkassen, og Udkigstjenestens Effektivitet derved blive nedsat.

Under Navigeringen bør Flotillechefen (Flotilleføreren) have Opmærksomheden henvendt paa, om Rekognosceringsfarten stadig svarer til de foreliggende Observationsforhold, for at Synsvidden ikke skal gaa ned under den, som var Forudsætningen ved Rekognosceringens Planlæggelse.

3.....

.....

ad. Radieringen.

Under Udførelsen af Rekognosceringen bør R. T.-Stationerne være aabne for Lytning, men ikke for Afsendelse, idet der saa vidt muligt bør iagttages Radiotavshed, for at Radioens Anvendelse ikke skal røbe Operationens Udførelse og saaledes berøve denne det overraskende Moment eller give Modstanderen Lejlighed til gennem Radiopejlinger at skaffe sig Underretning om de i Operationen deltagende Enheders Positioner og saaledes gøre det muligt at træffe Modforholdsregler. Dog bør Iagttagelsen af Radiotavshed ikke resultere i, at vigtige Efterretninger forholdes Rekognosceringsstyrken, da det jo netop er Formaalet med Rekognosceringen at fremskaffe saadanne Oplysninger, at Angrebet paa Operationsmaalet kan foretages.

Under Rekognosceringen bør saavidt muligt følges det Princip, at Efterretningstjenesten og den dermed forbundne Chifrering og Dechifrering besørges af en og samme Søofficer for derigennem at sikre Kontinuiteten.

Denne Søofficer bør under Rekognosceringen tage Plads paa Radiostationen for samtidig at føre Tilsyn med Overholdelsen af Radiotavsheden.

Er Antallet af ombordværende Søofficerer kun 3, overtager Næstkommanderende denne Tjeneste i Forbindelse med Tilsynet paa Dækket, idet det dog erindres, at dennes Post under Kamp er paa Dækket agter.

Enhver Opkaldning bør forblive ubesvaret og saafremt det ikke udtrykkeligt kræves i Telegrammet, bør Kvittering ikke finde Sted.

ad. Signaleringen.

Om Natten, hvor Mørket indskrænker Synsvidden, og Hensigten med Flotillechefens Manøvrer saaledes ikke, som i mange Tilfælde om Dagen, kan opfattes af Flotillens Enheder uden Udveksling af Signaler mellem disse, ligesom Flotillechefen heller ikke som om Dagen vil være i Stand til i god Tid forinden at kunne træffe sine Dispositioner, men som oftest maa gøre det umiddelbart forinden, ja undertiden endog efter at Angrebet er sat ind, kræver Føringen af en Flotille et dygtigt Signalpersonel, et enkelt Signalsystem og gode Signalmidler for hurtigt og, saa vidt muligt, skjult for Fjenden at kunne samle Flotillens mange Led til eet Legeme, behersket af een Vilje, nemlig Flotillechefens.

Af de til Raadighed staaende Signalmidler er »den 3-farvede elektriske Lanterne« og »Sektorlampen« de eneste Signalmidler, som tillader en for Fjenden skjult Signalering. Henset til det bevægelige Underlag en Torpedobaad er som Følge af Paavirkninger, dels af Roret, dels af Søen, maa det imidlertid anses for uheldigt at anvende »den 3-farvede elektriske Lanterne«, fordi den med sit stærkt udviklede Skærmsystem og sin langsomme Afsendermekanisme i høj Grad væn-

skeliggør og til Tider umuliggør al Signalering. Da den saaledes ikke er i Stand til at opfylde den ene af Fordringerne til et Signalmiddel, at Signalafsendelsen skal kunne foregaa hurtigt, bør kun »Sektorlampen« anvendes, fordi den paa Grund af sit Anbringelsessted, sit Skærmsystem, sin hurtige Afsendermekanisme og sin foranderlige Lysstyrke maa anses for særdeles egnet til at opfylde begge de stillede Fordringer om en hurtig og en, saa vidt gørligt, for Fjenden skjult Signalering.

Idet det erindres, at Visning af Lys i en hvilkensomhelst Retning, dog særligt i Rekognosceringsretningen, kan føre til Flotillens Opdagelse og dermed til dens Tilintetgørelse af Modstanderens lettere Stridskræfter eller til selve Angrebets Opgivelse, bør der udvises den største Forsigtighed ved Anvendelsen af Signalmidlerne.

I al Almindelighed bør derfor »Sektorlampen« kun anvendes, naar et Signal skal afgives hurtigt til flere Enheder, som f. Eks. fra Flotillechefen til Flotillen under samlet March, og kun, naar Signalsektoren ikke viser i Rekognosceringsretningen.

Al anden Signalering indenfor Flotillen under samlet March bør foregaa med den elektriske Lommelampe fra Enhed til Enhed.

For saa meget som mulig at undgaa Visning af Lys, først og fremmest i Rekognosceringsretningen, bør ethvert Signal gives uden Opmærksomhedssignal, hvilket da er Tegn til, at Signalet ikke besvares, og for at undgaa Misforstaaelser, bør ethvert Signal gives gentagne Gange. I intet Tilfælde bør Besvarelse finde Sted.

Iøvrigt bør under alle Forhold, hvor det lader sig gøre, Prajning ved Raaber anvendes for at spare Tid og for at muliggøre en ordret Ordreovergivelse. Enhver paa

denne Maade modtaget Ordre bør gentages af Modtageren og øjeblikkeligt nedskrives.

Paa Grund af de i Verdenskrigen foreliggende Erfaringer advares den, der som den første har givet Natkendetegnets 1. Del, mod at lade sig forlede til at røbe 2. Del ved at den, med hvem der signaleres, besvarer 1. Del med 1. Del.

ad. Møde med Modstanderens lettere Søstridskræfter.

Eftersom Formaalet med Rekognosceringen er at opsøge Modstanderens store Artilleriskibe eller Transportskibe for at rette et saa vidt muligt overraskende Torpedoangreb mod disse, bør teoretisk set inden dettes Udførelse tilfældige Angrebschancer mod Modstanderens lettere Søstridskræfter kun udnyttes af Rekognosceringsstyrken eller Rekognosceringsenheden, saafremt den skønner sig opdaget eller anser uobserveret Forbipassage for usandsynlig, for ikke ved et saadant Angreb at aabne Muligheden for en rettidig Avertering af Operationsmaalet og saaledes berøve Torpedoangrebet paa dette det Overraskelsesmoment, som netop er af saa stor moralsk Betydning, og da i Særdeleshed for Torpedoangrebet paa en Transportflaade.

Imidlertid vil Sandsynligheden for en uobserveret Passage af Rekognosceringsstyrken eller Rekognosceringsenheden forbi Modstanderens lettere Søstridskræfter blive mindre og mindre jo nærmere disse befinder sig Operationsmaalet, og til sidst vil Situationen som oftest forme sig saaledes, at uobserveret Forbipassage maa anses for usandsynlig, og i saa Fald bør tilfældige Angrebschancer paa Modstanderens lettere Søstridskræfter straks udnyttes, da man ellers senere hen alligevel bliver nødt til at foretage Angrebet mod det

samme Maal med betydeligt daarligere Chancer for dets Gennemførelse.

Princippet bør derfor være saavidt muligt at undgaa Modstanderens lettere Søstridskræfter og ikke udnytte tilfældige Angrebschancer paa disse, med mindre en uobserveret Forbipassage skønnes for usandsynlig. Dog maa der ikke sættes flere Enheder ind i et saadant Angreb end foreneligt med Opnaaelsen af Rekognosceringens Formaal: Torpedoangrebet paa Operationsmaalet.

Ved uventet og uundgaaeligt Møde med overlegne Styrker af Modstanderens lettere Søstridskræfter bør iøvrigt erindres den ofte med Held i Russer-Japanerkrigen og i Verdenskrigen fulgte Fremgangsmaade, at slutte sig til disse og midlertidigt tage Post agter i Formationen for senere hen at sakke agter ud, naar passende Lejlighed tilbyder sig, og saafremt Natkendetegnet forlanges, da at udvekle dette paa den Maade, der ovenfor (Pag. 260) er advaret imod.

Som Erfaringerne fra Verdenskrigen udviser, vil undertiden Udveksling af Natkendetegn paa denne Maade kunne benyttes til dels at naa ind i træfsikker Torpedoskudafstand, dels til at kunne udfinde Modstanderens anden Del af Natkendetegnet.

Modstanderens saaledes opsnappede Natkendetegn vil uopholdeligt være at bringe til hele Rekognosceringsstyrkens Kendskab.

ad. Havarier.

Ved indtræffende Havarier, der nedsætter Rekognosceringseffektiviteten, bør Indberetning til Flotillechefen (Flotilleføreren) kun foretages, saafremt hele Rekognosceringsenheden falder ud.

En Enhed, der ikke kan følge med paa Grund af indtruffet Haveri, bør overlades til sig selv og vende

tilbage til Basis. Er Havariet foraarsaget ved Paasejling af en Mine, og Havaristen er synkefærdig, bør i Følge Krigserfaringerne kun een Enhed løbe langs Siden til Ombordtagning af Besætningen, for ikke at udsætte mere Materiel og Personel end højst nødvendigt for det Faremoment, der altid vil foreligge ved Manøvrering i Minefelter.

ad. Observering af Operationsmaalet.

4. . . . . .

. . . . . .

---

d. Patrouillering.

Som det formentlig vil fremgaa af det tidligere anførte, vil de militærgeografiske Forhold i Farvandet, hvor Rekognosceringen skal foretages, være af overordentlig Betydning for denne, først og fremmest fordi de vil influere stærkt paa selve Affattelsen af Rekognosceringsplanen.

Denne de militærgeografiske Forholds Indflydelse paa Rekognosceringen vil i et Farvand med snævre Passager være af en saa gennemgribende Karakter, naar Modstanderen er under Gang i eller mod et saadant Farvand, at Rekognosceringen fuldstændig vil kunne bortfalde og indskrænkes til kun at omfatte Etableringen af en Bevogtning i en dertil egnet Passage i det paagældende Farvandsafsnit, og Formaalet er da at foretage en saadan Bevogtning af den paagældende Passage, at Sandsynligheden for en uobserveret Forbipassage af Modstanderen bliver saa lille som mulig. En saadan Bevogtning kaldes en Patrouillering, og Linien, hvori denne Patrouillering foregaar, benævnes Patrouillelinien.

Til Etablering af en saadan Patrouillelinie vil følgende 3 Former for Patrouillering kunne finde Sted:

1. Den stilleliggende Patrouillering, hvorved for-

staas, at hvert Patrouillefartøj forbliver liggende paa sin bestemte Patrouilleplads,

2. Den afbrudte Patrouillering, hvorved forstaas, at Patrouillefartøjerne bevæger sig med samme Bevægelsesretning og samme Fart i hver sin fladtrykte Elipse med den samme Distance af Patrouillelinien som Storakse, og

3. Den fortløbende Patrouillering, hvorved forstaas, at Patrouillefartøjerne bevæger sig efter hinanden med samme indbyrdes Afstand i en stærkt fladtrykt Elipse med Patrouillelinien som Storakse.

Dersom alle Forhold iøvrigt var lige, vilde Valget af Patrouilleringsformen kun være afhængig af Bredden af den paagældende Farvandspassage, Patrouillefartøjernes Antal og Forskellen mellem disse og Modstanderens Fart.

Imidlertid bør den stilleliggende Patrouillering absolut foretrækkes, fordi der ved de to gaaende Patrouilleringer klæber følgende betydelige Mangler:

1. At Patrouillefartøjerne saa godt som hele Tiden vender Bredsiden til Modstanderen og saaledes rummer Mulighed for, at Operationsmaalet observerer Patrouillefartøjerne, før disse observerer Operationsmaalet,

2. At Navigeringen kræver stor Agtpaagivenhed for ikke at foraarsage Kollisioner og som Følge deraf virker svækkende paa Observeringen i Retning af Operationsmaalet,

3. At begge de gaaende Patrouilleringer, som Krigserfaringerne udviser, for de deltagende Patrouillefartøjer indbyrdes rummer betydelige Farer for Forvekslinger med Modstanderens lettere Søstridskræfter og da i Særdeleshed den afbrudte Patrouillering, fordi Patrouillefartøjerne let kommer ind i hinandens Patrouilleringsfelt, og endelig, men ikke mindst

4. At det ikke vil være muligt at undgaa de Paavirkninger, som Patrouillefartøjets, af Søen foraarsagede,

Bevægelser udøver paa Betingelserne for en god Observering (bl. a. vanskelig Benyttelse af Kikkert) og dermed paa Effektiviteten af Bevogtningstjenesten.

For at forøge Effektiviteten ved den stilleliggende Patrouillering saa meget som muligt, bør Ankring, ligegyldigt under hvilken Form, ikke finde Sted, men Patrouillefartøjet bør holde langsomt gaaende paa Stedet op mod Søen for til enhver Tid at være klar til at manøvrere.

Hvad iøvrigt angaar Besættelsen af Patrouillelinien, bør denne principielt set ikke foretages af Enheder hørende til den taktiske Angrebsstyrke (Flotillen), men saa vidt muligt af Luftfartøjer eller af Fartøjer af ringe Kampværdi eller af uddykkede Undervandsbaade, saafremt Vejrforholdene tillader en Anvendelse af denne Kategori Fartøjer.

For Meddelelse af Observeringen af Modstanderen fra Patrouilleliniens Overfladefartøjer til Angrebsstyrken bør, saafremt Forholdene tillader det, kun anvendes de i E. S.-Bogen for saadanne Forhold fastsatte Signaler. For saa vidt muligt at undgaa Visning af Lys, først og fremmest i Retningen hvorfra Modstanderen forventes at komme til Syne, bør et Signal gives uden Opmærksomhedssignal, hvilket da er Tegn til, at Signalet ikke besvares, og for at undgaa Misforstaaelser bør det gives gentagne Gange. I intet Tilfælde bør Besvarelse finde Sted.

e. Betragtninger over Torpedoens Træffebetingelser, Virkemaade og Anvendelsesmuligheder samt Torpedoapparatets og Sigteapparatets Anvendelse og Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken.

Inden Behandlingen af »Torpedoangrebet« finder Sted, vil det imidlertid være nødvendigt at fremsætte nogle Betragtninger angaaende Torpedoens Træffebetingelser, Virkemaade og Anvendelsesmuligheder samt Tor-

pedoapparatets og Sigteapparatets Anvendelse, ligesom det ogsaa vil være paakrævet kort at berøre den Taktik, som Operationsmaalet: »Modstanderens store Artilleriskibe« sandsynligvis vil betjene sig af, og som i det efterfølgende vil blive betegnet som Anti-Torpedobaadsangrebstaktik.

ad. Torpedoens Træffebetingelser.

I Tidsrummet fra Aftrækket paavirkes til Torpedoen har udløbet sin Distance eller truffet Maalet, vil den være underkastet forskellige Paavirkninger, som alle vil have til Følge, at Torpedoen paaføres Afvigelser saavel i det lodrette som i det vandrette Plan.

Men medens Paavirkningen i det lodrette Plan som Regel kun finder Sted i Begyndelsen af Torpedoens Bane og kun bevirker, at Torpedoen her foretager store Dybdesvingninger omkring sin Dybdeindstilling, som Følge af at Hastigheden her er underkastet store og pludselige Forandringer, og derfor af Hensyn til Torpedoens Træffebetingelser, Virkemaade og Anvendelsesmuligheder kræver, at der ikke skydes paa mindre Dybde end 8 m ligesom ogsaa at der ikke skydes paa mindre Afstand end 100 m, finder Paavirkningen i det vandrette Plan Sted i hele Torpedoens Bane og paafører Torpedoen en Afvigelse til Siden, bort fra den Linie, hvori den sættes i Bevægelse.

Disse Paavirkninger skyldes:

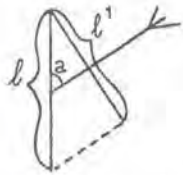
Forsinkelsen i Aftrækket og

Sidestyrerens ufuldkomne Evne til at fastholde sin Begyndelseshastighed.

Paa Grundlag af praktiske Erfaringer og teoretiske Betragtninger lader det sig imidlertid gøre at opstille en Tabel over Maximumsværdien af Afvigelsen i Siden for det normale Torpedoskud paa de forskellige Skudafstande og denne Afvigelse er »Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse.«

Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse:

Skud-afstand	Side-afvigelse	Skud-afstand	Side-afvigelse
200 m	± 3,0 m	3000 m	± 39,0 m
400 -	- 5,5 -	3500 -	- 45,5 -
600 -	- 8,0 -	4000 -	- 52,0 -
800 -	- 10,5 -	4500 -	- 58,5 -
1000 -	- 13,0 -	5000 -	- 65,0 -
1200 -	- 15,5 -	5500 -	- 71,5 -
1400 -	- 18,0 -	6000 -	- 78,0 -
1600 -	- 20,5 -	6500 -	- 84,5 -
1800 -	- 23,0 -	7000 -	- 91,0 -
2000 -	- 26,0 -	7500 -	- 97,5 -
2500 -	- 32,5 -	8000 -	- 104,0 -



Som det fremgaar af ovenstaaende er Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse c. 1,3 % af Skudafstanden.

Endvidere fremgaar det af ovenstaaende, at Maalet alene af Hensyn til Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse skal have en Udstrækning, der mindst er det dobbelte af denne Størrelse, for at en Normaltorpedo, affyret mod Maalets Midte, skal være en Træffer.

Er ∠ a Vinklen mellem Maalets Diametralplan og Torpedobanen og

l Maalets Længde,

$$\text{er } \sin a = \frac{l'}{l}$$

Er Maalets Længde kendt og indsættes for l' den dobbelte Værdi af Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse (se ovenfor) svarende til de forskellige Skudafstande, finder man de til disse Skudafstande svarende Minimalgrænser for Vinklen mellem Maalets Diametralplan og Torpedobanen, d. v. s. den mindste tilladelige Anslagsvinkel, hvorunder paa en given Afstand enhver korrekt sigtet Normaltorpedo vil træffe.

Til Belysning af Træffebetingelserne anføres følgende Data for nedennævnte Skibe:

	Længde	Længden set 45° ind	x)	Længden set 30° ind	x)	Bredde	x)
Orlogsskibet							
Niels Juel	90 m	63	2400 m	45	1700 m	16 m	600 m
Luftdepotskibet							
Glorious	240 -	170	6500 -	120	4600 -	25 -	950 -
Krydseren							
York	175 -	123	4700 -	87	3300 -	17 -	650 -
Panserkrydseren							
Preussen	-		-		-	-	-
Slagskibet							
Schlesien	126 -	89	3400 -	63	2400 -	22 -	800 -
Krydseren							
Køln	169 -	119	4500 -	84	3200 -	15 -	550 -
Slagskibet							
Marat	181 -	128	4900 -	90	3400 -	26 -	1000 -
Krydseren							
Profintern	158 -	111	4200 -	79	3000 -	15 -	550 -

x) Skudafstanden svarende til Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse.

Anm. Som det fremgaar heraf er der ved Skydning 4 Streger ind paa Slagskibet Schlesien samme Udsigt til Træfning, som naar der skydes tværs ind paa Orlogsskibet Niels Juel, forudsat begge Skibe løber samme Fart.

ad. Torpedoens Virkemaade.

Imidlertid er det ikke tilstrækkeligt, at Maalet træffes; Torpedoen skal ogsaa bringes til at detonere. For at dette skal kunne finde Sted, maa Torpedoen ikke træffe Skibssiden under en mindre Vinkel end 11° til 16°, da Stødhornene ellers ikke vil kunne paavirkes.

Da imidlertid Skibssiden ikke er formet efter en ret Linie, men efter en Kurve, vil som Følge heraf den

til en given Skudafstand svarende mindst tilladelige Anslagsvinkel af Hensyn til Torpedoens Bidevinkel være variabel, afhængig af Torpedoens Træffepunkt paa Skibssiden. Dette Forhold vil have til Følge, at den størst tilladelige Sideafvigelse for en given Skudafstand for at opnaa Træfning med en Normaltorpedo dog ikke tillader sikker Detonering af Torpedoen ved Træfning mod en Skibsside paa den Skudafstand, hvortil den størst tilladelige Sideafvigelse er udregnet, og derfor maa føres ind til en kortere Skudafstand, saafremt sikker Detonering af Torpedoen skal opnaas ved Træfning mod Skibssiden.

Efter Erfaringer fra Russer-Japanerkrigen (se Pag. 361) fraraades det ved Sikringsstyrkens Formering eller ved Mobilisering at ombytte ombordværende Torpedoer, der ved Skydning om Bord har vist sig i Orden, med nye Torpedoer fra Søminevæsenet.

---

ad. Torpedoens Anvendelsesmuligheder.

5. . . . . .

Da som tidligere udviklet Torpedobaadens Hovedanvendelse maa falde i de mørke Timer, maa det set fra Torpedobaadstaktikens Synspunkt formentlig synes mere logisk, saalænge det mindre Kaliber bibeholdes, at forøge Torpedofarten med Bibeholdelse af en kortere Rækkevidde, fordi høj Fart er af stor Betydning for Træffesikkerheden under Torpedoangreb i de mørke Timer med de uundgaaelige Fejlskøn med Hensyn til Modstanderens Kurs og Fart, eller hellere at konstruere Torpedoen saaledes, at den er i Stand til at kunne løbe saavel en stor Distance med forholdsvis ringe Fart i de lyse Timer som en kortere Distance med høj Fart i de mørke Timer.

At dømme efter de officielle engelske Beretninger om Jagerangrebene Natten efter Slaget i Nordsøen den 31/5 1916 benyttede den engelske Marine da ogsaa sidstnævnte Fremgangsmaade, men den kortere Distance (ca. 1500 m) viste sig at være »for kort«.

Da som tidligere anført Træffesandsynligheden selv for Normaltorpedoen kun er ringe, maa der formentlig være Anledning til at forøge Træfningsbetingelserne ved, i Lighed med hvad der finder Sted for Artilleriets Vedkommende med Hensyn til Projektiler, at foretage Udskydning af Torpedoer mod det samme Maal uden fast Indstilling af Dæksapparaterne. Særligt hvor der er Tale om et Maal af saa stor Udstrækning som f. Eks. en Eskadre paa 4 Skibe i Kølvandsorden (den sandsynligste Marchformation om Natten), vil Træfningsbetingelserne betydeligt forøges, fordi den samlede Maallængde i en saadan Marchformation udgør ca. 30 % af den samlede Formationslængde.

ad. Torpedoapparatets Anvendelse.

Til Udskydning af Torpedoer benyttes Torpedoapparater, opstillet i Forstævnen eller i Bredsiden; Stævnapparaterne fast indbyggede og parallele med Torpedobaadens Diametralplan, Bredsideapparaterne anbragt drejelige omkring Pivoter paa Dækket.

Men medens Bredsideapparaterne, til Trods for denne Bevægelighed, tidligere altid maatte benyttes i en i Forvejen valgt Skydestilling, betinget af Apparatets Skydefrihed (Skydevinkel), er Bredsideapparaterne nu konstrueret saaledes, at de kan benyttes i en hvilkensomhelst Skydestilling indenfor Apparatets Skydefrihed (Skydevinkel).

Torpedoens Udskydning kan foregaa ved Hjælp af Luft eller Krudt.

Imidlertid vil Luftudskydning altid være at benytte,

hvor det overhovedet er muligt, fordi der ved Krudtudskydning klæber følgende Mangler:

1. At den tilsmudser Udskydningsrøret,

2. At den ikke giver saa ensartede Udskydningshastigheder som Luftudskydningen,

3. At den anstrenger Torpedoerne mere, samt endelig men ikke mindst,

4. At den i de mørke Timer, saaledes som det fremgaar af Erfaringerne saavel fra Russer-Japanerkrigen som fra Verdenskrigen, i Affyringsøjeblikket giver et skarpt Blink, hvorved Torpedobaadens Tilstedeværelse røbes og saaledes giver Modstanderen Lejlighed til at tage Torpedobaaden under Beskydning, ligesom der ogsaa derved skabes Mulighed for at undgaa Torpedoen ved rettidig Drejning.

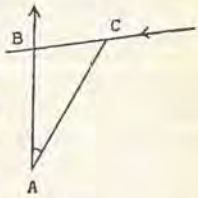
ad. Sigteapparatets Anvendelse.

Ligesom Kanonen er Torpedoapparatet forsynet med et Sigteapparat, men medens Afstanden til Maalet ved Artilleriskydning er en af de vigtigste Faktorer til Indstilling af Sigteapparatet, og Kanonen i Affyringsøjeblikket nærlig peger i den Retning, hvori Maalet befinder sig, er ved Torpedoskydning Afstanden til Maalet uden nogensomhelst Betydning for Sigteapparatets Indstilling, og Torpedoapparatet skal i Affyringsøjeblikket som Regel ikke pege paa Maalet, men langt foran for dette.

Angiver saaledes Siden AB et Stykke af Torpedoens Bane og Siden CB et Stykke af Maalets Bane, og tænker man sig, at Torpedoen og Maalet bevæger sig med saadanne Farter, at de henholdsvis gennemløber Siden AB og CB i samme Tidsrum, da maa de ved Udløbet af dette Tidsrum begge befinde sig i B. Omvendt maa, naar Maalet skal træffes af Torpedoen i B, denne udskydes fra A, naar Maalet befinder sig i C og $\angle$ BAC angiver saaledes den Vinkel (Højdevinkel), som Torpe-

doens Akse skal danne med Retningen til C i Udskydningsøjeblikket.

I al Almindelighed gaar det ved Torpedoudskydning saaledes ud paa at finde den Retning Torpedoapparatet skal have, for at Maalet, naar Torpedoen udskydes i denne Retning, skal befinde sig i Sigtelinien. Ved Skydning med Stævnapparaterne maa derfor Højdevinklen tages ved at manøvrere paa en saadan Maade med Torpedobaaden, at Sigtelinien peger paa Maalet, medens den ved Skydning med Dæksapparaterne tages ved at bakse med disse, indtil de danner den opgivne Højdevinkel med Sigtelinien til Maalet, hvilken sidste Fremgangsmaade giver langt større Frihed i Udnyttelsen af Dæksapparaterne, fordi disse ligesom en Kanon kan drejes selv i Skudøjeblikket.



Som det saaledes vil fremgaa af det ovenfor udviklede, ligesom ogsaa af Normaltorpedoens Træffebetingelser, er Sigtningens og Aftrækkets Udførelse ved Torpedoskydning mindst af ligesaa stor Betydning som ved Artilleriskydning, hvorfor Torpedoskytters Uddannelse i saa Henseende ligesom for Kanonskytters Vedkommende bør foretages ved Hjælp af et Dotterapparat anbragt paa et af Triplexapparaterne. I modsat Fald bliver Udførelsen af Sigtet og Aftrækket let behæftet med Fejl, som det vil være vanskeligt senere at fjerne, da det eneste nuværende Middel hertil, Torpedoskydning mod fast Maal i stor Stil, er en altfor langsom og kostbar (materielslidende) Fremgangsmaade.

Er Anvendelsen af Sigteapparatet saaledes en absolut Nødvendighed ved Torpedoskydning i de lyse Timer som Følge af de store Skudafstande, der her kan være Tale om, er det det endnu mere i de mørke Timer, hvor Modstanderens Kurs ofte vil være vanskelig at bedømme, ikke at tale om hans Fart, i Særdeleshed paa de større Afstande.

Da imidlertid denne sidste Faktor, Modstanderens Fart, som tidligere nævnt, er den vigtigste Faktor ved Sigteapparatets Indstilling, bør om Natten paasættes de særlige selvlysende Sigtemidler, som anbringes paa Kærven og Falken og hvoraf det paa Falken anbragte har tre Sigtekorn i en indbyrdes Afstand af 4 Knobinddelinger, for saaledes at gøre det muligt i sidste Øjeblik at forøge eller formindske Højdevinklen, for det Tilfælde at Modstanderens Fart paa nærmere Hold skulde vise sig at være forkert gisset; men det maa fastholdes som almindelig Regel, at ingen Ændring i den opgivne Højdevinkel maa foretages uden efter Ordre fra forreste Kommandobro, da det bedste Skøn over Modstanderens Kurs og Fart altid tages herfra. Dette fremgaar da ogsaa af Erfaringerne fra Jagerangrebene Natten efter Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916, hvor Torpedoskytten ved Dæksapparatet om Bord i Jageren Broke mente at observere, at Maalet gik paa »modgaaende Kurs« og i Overensstemmelse hermed derfor havde ændret Indstillingen paa Sigteapparatet, som stod paa »medgaaende Kurs« efter Opgivelse fra Broen, og saaledes ikke fik Torpedoen udskudt, da Ordren hertil modtoges fra Chefen.

Ihvorvel Affyring for alle Torpedoers Vedkommende kan foretages fra forreste Kommandobro, maa det dog anses for uheldigt udelukkende at basere Udskydningen af Torpedoerne herpaa, fordi, som det fremgaar af Erfaringerne fra Jagerangrebene Natten efter Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916, Modstanderen straks ved Beskydningens Paabegyndelse kan træffe Forskibet og Kommandobroen og saaledes umuliggøre enhver videre Ledelse herfra. Alene af denne Grund bør Næstkommanderende, i Overensstemmelse med Rullereglementets Forskrifter for Klart-Skibsudsættelsen i Orlogsskibene, ikke have Klart-Skibs-Post paa samme Sted som Chefen, men paa Torpedobroen agter for herfra at lede Dæksappa-

raternes Betjening, foretage Sigtningen efter Opgivelse fra forreste Kommandobro og iøvrigt føre Kommandoen paa Dækket agter.

Kun for det Tilfælde, at Torpedobaaden er kommet ind paa klos Hold (ca. 200 m) af Modstanderen, det være sig uobserveret af denne eller overraskende for begge Parter, vil Undladelse af at benytte Sigteapparatet ikke alene være rigtigt men absolut paakrævet.

ad. Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken.

Da, som tidligere udviklet, Torpedobaadens Hovedopgave er Nedkæmpelse af Modstanderens store Artilleriskibe og Transportskibe, og disse saaledes er Torpedobaadsangrebstaktikens Maal, maa det formentlig være berettiget først og fremmest at behandle Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken for disse to Skibskategoriers Vedkommende, ligesom det ogsaa maa anses for rigtigst at behandle Spørgsmaalet ud fra den Betragtning, at Maalet ikke er en enkelt Enhed, men bestaar af en Styrke, sammensat af flere Enheder.

1. Maalet under Gang.

Medens samtlige Slagskibseskadrer i »Hochseeflotte« under Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 saavel om Dagen som den paafølgende Nat var formeret i en »Samlet Kølvandsorden«, stillede Forholdene sig noget anderledes for den tilsvarende Skibskategori i »Grand Fleet«, hvor Slagskibseskadrerne i de lyse Timer var formeret i en »Samlet Kølvandsorden« af Hensyn til Artilleriets Anvendelse, medens de i de mørke Timer var formeret i en »Eskadrekolonneorden« paa 4 Kolonner med en Kolonneafstand paa 1 Sml., for at Skibene stadig skulde have hinanden i Sigte og saaledes undgaa Forvekslinger med fremmede Skibe. I Betragtning af Kolonneordenens vanskelige Haandtering særligt i de mørke Timer samt henset til, at kun Kolonneordenens

Stævnskyts og dens to udvendige Siders Skyts kan bringes til Anvendelse under Afværgelse af Torpedobaadsangreb, hvis Ansættelse ned mellem Kolonnerne allerede af den Grund maa anses for katastrofal for Skibene, taler Sandsynligheden for, at den Fremgangsmaade, som Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken først og fremmest vil betjene sig af, vil være at formere Hovedstyrken i en »Samlet Kølvandsorden« eller i flere mindre Afdelinger, ligeledes formeret i »Kølvandsorden« og marcherende agten for hinanden, for derved fuldt ud at udnytte Artilleriet samt for at forøge Manovredygtigheden og derigennem Muligheden for at unddrage sig Torpedobaadsangreb ved Manøvrer.

De til Flaadestyrken hørende Krydsere maa ligeledes forventes at være formeret i Afdelinger, som i aabent dansk Farvand i de lyse Timer vil være deployeret i Observationskæder til Sikring af Hovedstyrkens Tête og Flanker, medens de i de mørke Timer vil være samlet afdelingsvis og marchere i Kølvandsorden i sikker Signalafstand fra Hovedstyrkens Tête, Flanker og Queue til Avertering for Hovedstyrken om mulige Torpedobaadsangreb og til Sikring mod disse. I snævert dansk Farvand vil de saavel Dag som Nat antagelig være samlet afdelingsvis og marchere i Kølvandsorden i sikker Signalafstand foranfor og agtenfor Hovedstyrken, i de lyse Timer til Observering og Nedkæmpning af Undervandsbaade og i de mørke Timer til Avertering for Hovedstyrken om mulige Torpedobaadsangreb og til Sikring mod disse.

Endelig vil antagelig Jagerne saavel i aabent som i snævert dansk Farvand i de lyse Timer blive anvendt til Sikring af Skibene mod Angreb af Undervandsbaade og til disses Nedkæmpning, medens de i de mørke Timer, samlet flotillevis eller halvflotillevis, enten vil marchere foran for eller agten for egne Skibe udenfor Synsvidde af disse for at undgaa Faren

for, at de af en Fejltagelse skal angribe egne Skibe eller selv blive angrebet af disse eller ogsaa være detacheret til Rensning af det paagældende Farvandsafsnit for danske Torpedobaade og Undervandsbaade og til Angreb paa dansk Flaades Hovedstyrke.

Er Maalet en Transportflaade eller en Kombination af saavel Transportskibe som Artilleriskibe, vil i al Almindelighed dette, ikke mindst af Hensyn til Overraskelsesmomentet, der i væsentlig Grad betinger den heldige Gennemførelse af en Landgang, stadig bestræbe sig for at passere det formentlige danske Undervandsbaadsomraade i de mørke Timer. Selve Transportflaaden vil antagelig saavel i aabent som i snævert dansk Farvand være formeret i mindre Afdelinger paa 3 à 4 Transportskibe, hver Afdeling marcherende i Kølvandsorden efter en Krydser under dennes direkte Kommando og Beskyttelse, suppleret med Jagere og armerede Trawlere, og med betydelig Afstand mellem Afdelingerne. Foran for Transportflaaden maa med Sikkerhed forventes at marchere en hurtigere Avantgarde, bestaaende f. Eks. af en Krydser og en Flotille Jagere, med Cyklisttropper om Bord til en hurtig Sikring af det paatænkte Landgangssted, medens Flaadens Hovedstyrke i alle Tilfælde maa forventes at marchere som »Dækningsstyrke« mellem Transporten og dansk Flaades Hovedstyrke.

Udover hvad allerede er anført, vil Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken for Hovedstyrkens Vedkommende betjene sig af følgende Fremgangsmaade:

For Artilleritaktikens Vedkommende:

I de lyse Timer Anvendelsen af samtlige Kanoner, saavel let og mellemsvært som svært Skyts, for saa vidt de foreliggende Omstændigheder tillader det, men i de mørke Timer kun det lette og mellemsvære Skyts, idet det svære Skyts, paa Grund af dets i høj Grad generende

Indvirkning paa det øvrige Skyts Betjening og Ildledelse som Følge af den kraftige Mundingsflamme og den betydelige Røgudvikling ligesom ogsaa som Følge af Vanskeligheden ved at tage og holde Sigtet paa Grund af Angribernes store Vinkelhastighed, formentlig ikke vil blive benyttet undtagen for det Tilfælde, at en Angriber tilfældigvis kommer i umiddelbar Nærhed af Skudlinien.

En omhyggelig Organisation af Ildledelsen vil være foretaget, saaledes at det enkelte Skibs Skydning ikke generes, og saaledes at Artilleriet straks kan sættes ind, saasnart en Allarmering foretages.

Beskydningen vil formentlig i de lyse Timer blive foretaget som Salveskydning med det svære og mellemsvære Skyts, og som Bælteskydning, eventuelt Rækkeskydning, med det lette Skyts, medens den i de mørke Timer vil blive foretaget som Bælteskydning med det mellemsvære Skyts og som Rækkeskydning med det lette Skyts.

Ildens Aabning vil antagelig i de lyse Timer finde Sted med en Opsatshøjde svarende til en Afstand paa højst 9000 m for det svære og mellemsvære Skyts og højst 6000 m for det lette Skyts, medens den i de mørke Timer vil blive foretaget med en Opsatshøjde svarende til en Afstand, der er noget mindre end den, hvorpaa Angriberne forventes at blive observeret (se iøvrigt senere under Manøvretaktiken Pag. 277).

For Belysningstaktikens Vedkommende:

En udstrakt Anvendelse af Lysgranater og en omhyggelig Organisation af Projektørledelsen, men saa vidt muligt Undladelse af at benytte Projektører, og hvis dette finder Sted, da kun temporært og kun afdækket efter forinden at være rettet nøjagtigt paa Angriberen ved Hjælp af Lysgranater.

Iøvrigt vil Belysningstaktiken gaa ud paa saa vidt

muligt at holde Hovedstyrken blændet for ikke ved Projektørlyset at give Angriberen Lejlighed til at foretage Afstandsmaalinger og Kursbedømmelser.

Da en af Projektør belyst Angriber blændes af dennes Lys og hindres i at observere, hvad der ligger bag Lyskeglen, maa det forventes, at altid de nærmest Angriberen værende Projektører først tændes, medens de agten for marcherende Enheder enten deltager i Afværgelsen af Angrebet ved Benyttelsen af disse Projektører eller ogsaa forholder sig passive og ved Afdrej søger at unddrage sig Angrebet.

For Manøvretaktikens Vedkommende:

Formentlig en Skibsafstand paa 500 m mellem Enhederne for at have rigelig Plads til Manøvrering og iøvrigt Manøvrefrihed for den enkelte Enhed overfor Angriberne.

Disse Manøvrer vil i de lyse Timer antagelig blive foretaget som Tildrej, saafremt blot Torpedokølvandet observeres indenfor en Afstand af 1300 m og mellem 0—6 Streger fra for og de foreliggende Omstændigheder iøvrigt taler derfor, og ellers som Afdrej. I de mørke Timer vil derimod Tildrej som Regel ikke kunne anvendes, da der, som Følge af at et Torpedobaadsangreb saa godt som altid udføres af flere Enheder samtidigt, skabes forøgede Angrebsmuligheder derved, at Tildrej mod den enkelte Enhed ved Angreb forfra aabner Mulighed for de efterfølgende Enheder til at angribe paa den modsatte Side, saaledes at der foretages »Samtidigt Passageangreb fra begge Sider«, medens Tildrej ved Angreb agterfra (for at bringe mere Artilleri til at bære) aabner Mulighed for de efterfølgende Enheder til at komme hurtigere i Angreb og opnaa bedre Træfning derved, at Maalet frembyder en større Skive for Torpedoerne. Hertil kommer desuden, at Maalet ved Tildrej mod Angreb forfra formindsker Antallet af bærende

Kanoner, samt endelig ved Tildrej mod Angreb saavel forfra som agterfra formindsker den Tid, de angribende Enheder er under Beskydning.

For Maalets Manøvretaktik i de mørke Timer kan derfor følgende Hovedregel opstilles:

Torpedobaade eller Torpedo-affyring (Krudt) obs.:	Maalets Fart:	Maalets Manøvre udføres som:
udenfor 1400 m	10 Knob	Afdrej
indenfor 1400 m og agten for 6 Streger fra for	10 Knob	Afdrej
indenfor 1400 m og foran for 6 Streger fra for	10 Knob	Intet Drej
udenfor 1200 m	15 Knob	Afdrej
indenfor 1200 m og agten for 6 Streger fra for	15 Knob	Afdrej
indenfor 1200 m og agten for 6 Streger fra for	15 Knob	Intet Drej

Hvad Transportflaaden angaar vil Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken for den denne ledsagende Styrke, Sikringsstyrken, i det væsentlige følge den samme Fremgangsmaade som Hovedstyrken, idet dog antagelig Jagernes Manøvretaktik først og fremmest vil gaa ud paa at foretage Vædring; derimod vil Transportskibene ikke kunne forventes at være i Stand til at foretage sig nogetsomhelst udover et Drej eller en Fartændring for det enkelte Transportskibs Vedkommende.

2. Maalet til Ankers.

Hvad enten Maalet er Transportskibe eller Artilleriskibe eller en Kombination af begge disse Skibskategorier, vil Opankring af Maalet i danske Farvande efter al Sandsynlighed kun finde Sted, hvor det er en bydende Nødvendighed, og Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken vil da først og fremmest gaa ud paa at opankre Maalet paa saadanne Steder, hvor der paa Grund af Farvandets geografiske Beskaffenhed forefindes en beskyttet Ankerplads, og saafremt dette ikke vil være muligt som Følge af Operationens særlige Formaal (Landgang), da at skabe en saadan ved Hjælp af særligt Materiel.

Den Fremgangsmaade, som Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken først og fremmest maa formodes at betjene sig af, vil da være at opankre Hovedstyrken paa saa lægt Vand som muligt af Hensyn til Angreb af Torpedofartøjer og Torpedoplaner, for derved at tvinge Torpedoerne til at gaa i Bund eller i Tilfælde af Træfning at kunne grundsætte Skibet under de heldigste Omstændigheder for senere Bjærgning og, saafremt Forholdene tillader det, foretage en omfattende Udlægning af Netspærringer til Beskyttelse af den valgte Ankerplads med Hovedstyrken placeret indenfor disse Spærringer. Hvad Transportskibene angaar, da vil de antagelig straks blive sat paa Grund indenfor Hovedstyrken ved Ankomsten til Udskibningsstedet.

Hovedstyrkens Skibe vil blive opankret med stor Skibsafstand og antagelig med Spring paa Kæden eller med Varpanker ude, for at kunne bringe Maximum af Artilleri til at bære i den Retning, hvorfra Angreb kan forventes. En Organisation af Ildledelsen vil være foretaget, saaledes at det enkelte Skibs Skydning ikke ødelægges, og saaledes at Artilleriet straks kan sættes ind, saa snart en Allarmering foretages.

I de mørke Timer maa en effektiv Patrouillering

forventes etableret ved Netspærringerne til Bevogtning af disse og til Avertering om eventuelle Angribere samt til disses Belysning og Beskydning, og udenfor Netspærringerne vil eventuelt hurtiggaaende Krydsere holde gaaende i bestemte Baner som en yderligere Sikkerhed og for at følge med ind med Angriberne under Belysning og Beskydning af dem.

Yderligere vil Dannelsen af et kunstigt Taagedække af lys Farve i passende Afstand fra Hovedstyrkens Ankerplads ikke alene gøre det muligt at skjule denne eller virke desorienterende paa Angriberne, men ogsaa, saafremt de i de mørke Timer skulde bryde gennem Taagedækket, lette deres Nedkæmpning, fordi Taagesløret, belyst af Projektørerne og Lysgranaterne, lader Angriberne træde skarpt frem som Silhuetter og derved i høj Grad letter Observeringen og Beskydningen af dem.

Iøvrigt maa det forventes, at en Organisation af Projektørledelsen vil være foretaget, saaledes at Bevogtningsfartøjerne vil lægge faste Spærrekegler, medens Hovedstyrken vil betjene sig af Lysgranater, hvis Afskydning tidligst vil finde Sted ved Angribernes Passage af Bevogtningsfartøjernes Spærrekegler, og først efter Angribernes Passage gennem Taagebæltet kan Hovedstyrkens Projektører forventes at træde i Virksomhed.

f. Torpedoangrebet.

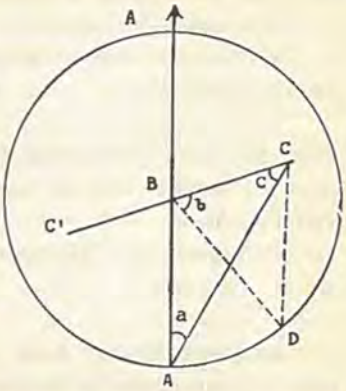
1. Teoretiske Betragtninger.

Angiver Linien AA' Torpedoens Bane og CC' Maalets Bane, og befinder Maalet sig i C i det Øjeblik, Torpedoen udskydes fra A, da maa Torpedoen for at ramme Maalet udskydes mod et Punkt B, der ligger saa langt foran for C, at CB bliver lig den Distance, Maalet har bevæget sig i samme Tid, Torpedoen har bevæget sig fra A til B.

Kaldes Torpedoens gennemløbne Vej til Maalet

(AB) d. v. s. Skudafstanden for s, Maalets Hastighed for v og Torpedoens Hastighed for V, har man saaledes: $\frac{s}{V} = \frac{CB}{v}$, eller $CB = \frac{v}{V} \cdot s$, hvilket saaledes er Betingelsen for, at Torpedoen skal ramme Maalet.

Trækkes DB = DC = s fremgaar det, at Afstanden til Maalet i Skudøjeblikket, Torpedoens Virkningsafstand, er større end Skudafstanden, saa længe Torpedoens Udskydningspunkt ligger foran for Linien DC.



En Torpedos Virkningsfelt svarende til en given Skudafstand, ligger saaledes i det Areal, der dannes mellem de to Cirkler, der med Torpedoens Minimumsvirkningsafstand og den givne Skudafstand som Radier beskrives omkring Torpedoens Træffepunkt (Maalet) til Centrum.

Den til en given Skudafstand saaledes beskrevne Cirkel benævnes »Angrebscirklen«.

Af den tidligere fundne Ligning $CB = \frac{v}{V} s$ fremgaar det, at den af Maalet gennemløbne Distance (CB) fra Torpedoens Udskydningsøjeblik til dens Træffetidspunkt er aftagende med aftagende v eller voksende V, og det vil endvidere ses, at for den samme Fartændring i v eller V er Indflydelsen størst, naar Ændringen foretages i Maalets Fart.

En Ændring i Maalets Fart ændrer derfor ogsaa Virkningsafstanden og er Maalets Fart Nul, d. v. s. at Maalet er stilleliggende, er Torpedoens Virkningsafstand lig Skudafstanden, ligesom Maximums- og Minimums-

grænsen for Torpedoens Virkningsafstand i saa Tilfælde er henholdsvis Torpedoens Indskydningsafstand og 100 m (se Pag. 265).

Den ovenfor omtalte Angrebscirkel, som svarer til enhver Skudafstand, gaar imidlertid ikke helt rundt Maalet paa alle Skudafstande, men bliver brudt foran for og agten for dette og er her erstattet med konkave Kurver.

Grunden hertil er:

Torpedoens Sideafvigelse og Anslagsvinklens nødvendige Størrelse.

Saaledes som Torpedoskydning mod et bevægeligt Maal foregaar, affyrer man i Virkeligheden sin Torpedo mod et blindt Maal af samme Udstrækning som det virkelige Maal.

Betragtes atter Trekanten ABC har man følgende:

$$\frac{\sin c}{V} = \frac{\sin a}{v}$$

Saafremt Maalets Kurs og Fart er rigtig gisset, er man i den fordelagtigste Angrebsstilling, naar, som tidligere omtalt Pag. 266, Maalet har sin største Udstrækning vinkelret paa Torpedoens Bane, d. v. s., naar $\angle b = 90°$. I saa Fald er $\angle a = 90° \div c$ og man har da

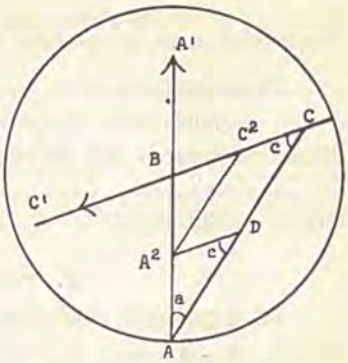
$$\frac{\sin c}{V} = \frac{\sin (90 - c)}{v} \text{ og } \operatorname{tg} c = \frac{V}{v}.$$

Den fordelagtigste Angrebsstilling med Hensyn til Maalstørrelsen bliver da med:

Maalets Fart Knob	en 26 Knobs Torpedo: Pejling forfra paa Maalet	en 30 Knobs Torpedo: Pejling forfra paa Maalet	en 38 Knobs Torpedo: Pejling forfra paa Maalet
0	90°	90°	90°
5	79°	81°	83°
10	69°	72°	75°
15	60°	63°	68°
20	52°	56°	62°
25	46°	50°	57°
30	41°	45°	52°

Med andre Ord mellem tværs og henholdsvis $4^1/_2$ Streg, 4 Streger og $3^1/_2$ Streg foran for tværs af Maalet.

Af det tidligere udviklede, sammenfattet under eet, fremgaar det da, at Torpedobaaden skal klos ind paa Maalet, dog ikke under 100 m, og med de Farter, som Maalet som Regel vil benytte i de danske Farvande, saa vidt muligt tværs eller indtil 2 Streger foran for tværs ind paa dette for at have størst Udsigt til at ramme.



»Klos ind paa Livet og sigt paa Midten« (v. Tirpitz).

Den hurtigste Maade at nærme sig Maalet paa, er naturligvis at holde dette i en konstant Pejling.

Angiver Linien AA' saaledes Torpedobaadens Kurs og Linien CC' Maalets Kurs, og antages de at holde hinanden i konstant Pejling, da vil de begge støde sammen i B. Vil f. Eks. Torpedobaaden efter et vist Tidsforløb befinde sig i A^2, vil Maalet befinde sig i C^2, og begge vil saaledes have nærmet sig Distancen AD til hinanden. Distancen AD er saaledes et Maal for Angrebets Hastighed, med andre Ord »Nærmningshastigheden«.

Nærmningshastighedens Størrelse er afhængig af $\angle$ c's Størrelse; den har sin største Værdi, naar $\angle$ c $= 0°$, d. v. s. naar Angrebet sættes ind forfra, og den har sin mindste Værdi, naar $\angle$ c $= 180°$, d. v. s. naar Angrebet sættes ind agter fra.

Da $\frac{AB}{V} = \frac{CB}{v}$, er $\frac{AA^2}{V} = \frac{A^2D}{v}$; endvidere er $\frac{AA^2}{\sin c}$ $= \frac{A^2D}{\sin a} = \frac{AD}{\sin (180 - (a + c))}$ og følgelig AD (Nærm-

ningshastigheden) $= \frac{V}{\sin a} \cdot \sin (180 - (a + c)) =$

$\frac{V}{\sin a} \cdot \sin (a + c) = \frac{v}{\sin c} \cdot \sin (a + c)$.

Er AB = AC er $AA^2 = AD$ og den konstante Pejlingsvinkel a er da bestemt ved $tg\ a = \frac{v}{2\ V}$.

Torpedobaaden er da, som tidligere paavist Pag. 282, i sin fordelagtigste Angrebsstilling med Hensyn til Maalstørrelsen; i saa Tilfælde er Angrebets Hastighed lig Torpedobaadens Hastighed og agterligere skal man derfor nødigt angribe.

2. Praksis.

»Den Admiral, som fører sin Flaade paa en saadan Maade, at han med stor Overlegenhed kan angribe en enkelt fjendtlig Afdeling, som ingen Understøttelse kan faa, han har allerede gjort det første Skridt til Sejr«. (Clerke of Eldin).

Hvorledes Maalet antagelig vil marchere eller være opankret og hvilke Forholdsregler, der vil være truffet til dets Sikring, er allerede omtalt under Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken, og der staar nu kun tilbage at angive den Taktik, Torpedobaadene bør følge for at føre Angrebet ind. At give detaillerede Regler herfor, for hvert enkelt Tilfælde, vil være upraktisk, for ikke at sige uoverkommeligt, eftersom Angrebstaktiken i høj Grad vil være afhængig af forskellige Forhold, først og fremmest af Farvandets geografiske Beskaffenhed, men dernæst ogsaa af de af Maalet trufne Sikringsforanstaltninger samt de herskende Belysnings- og Vejrforhold, og det vil derfor kun være muligt at angive Angrebstaktiken i Hovedtrækkene.

Hvis der ikke allerede foreligger paalidelige Oplysninger fremskaffet fra Land eller gennem Efterretninger

fra Luftfartøjer eller Undervandsbaade om Modstanderens Plads, Kurs, Fart og Formation eller om hans Ankerplads og de der trufne Forsvarsforanstaltninger, maa Torpedobaadene selv fremskaffe disse Oplysninger ved at foretage en Rekognoscering saaledes som omtalt Pag. 247 under Afsnittet »Rekognosceringen«.

Belysnings- og Vejrforholdene: Om alle andre Forhold er lige, bør følgende iagttages før et Torpedobaadsangreb sættes an:

1. I de lyse Timer, dog ikke i Tidsrummet umiddelbart efter Solnedgang og før Solopgang naar Himlen er lys, er det fordelagtigere at angribe med Solen i Ryggen end i Ansigtet;

2. I de mørke Timer er det fordelagtigere at angribe med Modstanderen mellem Maanen og sig selv end med sig selv mellem Maanen og Modstanderen;

3. Mørk Baggrund, enten af mørkt Land eller af mørk Himmel, er fordelagtigere at angribe med end med lys Baggrund;

4. I Tykning og Regn er det fordelagtigere at angribe med Vinden end mod Vinden; og endelig

5. Det heldigste Tidspunkt for Ansættelsen af et Torpedobaadsangreb er i Overgangen fra de mørke Timer til de lyse Timer, da Lysgranaters og Projektørers Lysstyrke nedsættes af det kommende Dagslys, og iøvrigt, naar Vagterne skifter.

a. Maalet under Gang.

Clerke of Eldin's klassiske Regel overført paa Nutidsforhold og med Hensyntagen til de særlige Fordringer, som Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken paalægger Angriberne (størst mulig Nærmningshastighed og mindst mulig Virkning og Skydefrihed for Modstanderens Artilleri) maa nødvendigvis føre til følgende Princip: Saa

hurtigt, saa overraskende*) og saa nær samtidigt som muligt, at foretage Angreb forfra og ud til begge Sider, og med Anvendelse af alle Torpedoer føre Angrebet til Bunds ind paa Modstanderens forreste Afdeling, men at det dog samtidigt holdes for Øje saa vidt muligt at foretage Angrebet paa et saadant Sted i Farvandet, hvor dettes geografiske Beskaffenhed frembyder de bedste Chancer for Angrebets heldige Gennemførelse, samtidig med at de foreliggende Belysnings- og Vejrforhold udnyttes i hele deres Udstrækning.

1. Angrebsretningen.

Ihvorvel det af de teoretiske Betragtninger fremgaar, at den fordelagtigste Angrebsstilling med Hensyn til Maalstørrelsen ved Skydning med en 38 Knobs Torpedo ligger mellem tværs og $3^1/_2$ Streg foran for tværs af Maalet, og at saaledes det 4 Stregers Angreb forfra maa anses for det fordelagtigste, saa kræver dog paa den anden Side de teoretiske Betragtninger med Hensyn til Maalets Anti-Torpedobaadsangrebstaktik og da først og fremmest Modstanderens Artillerivirkning, at Angrebet sættes ind forfra, altsaa som et Passageangreb. Det maa formentlig synes hævet over enhver Tvivl, at af de ovenfor anførte Konklusioner, maa den, der er Resultatet af Betragtninger over Modstanderens Anti-Torpedobaadsangrebstaktik, være den vigtigste, først og fremmest fordi Modstanderens Artillerivirkning forefter er mindst, idet denne under den største Del af Opløbet indskrænker sig til kun at omfatte den forreste Enheds Stævnild, og at derfor det ideelle Torpedobaadsangreb bør og skal udføres som et Passageangreb forfra — og endda, som ovenfor anført, saa vidt muligt samtidigt fra begge Sider.

*) Da Torpedobaadens egentlige Anvendelse falder i de mørke Timer, vil det logisk set være rigtigt at betragte Natangrebet som det almindelige Tilfælde.

Men ét er Teori, et andet er Praksis og navnlig naar det drejer sig om at foretage Angreb i de mørke Timer, hvor Maalet ofte opdages saa sent, at Angriberne for at udnytte Chancen maa gaa i Angreb over Hals og Hoved, blot der er den ringeste Mulighed for at opnaa Træfning med Torpedoer. Hertil kommer desuden, at Hovedstyrken, som tidligere anført under Afsnittet »Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken«, vil have truffet Sikringsforanstaltninger mod Torpedobaadsangreb ved Placering af en eller flere forangaaende Krydserafdelinger eller ved eventuelt at have sendt Jagerflotiller forud for Flaadestyrken til Rensning af Farvandet for Torpedobaade. Som allerede tidligere omtalt under Afsnittet »Rekognosceringen« bør det være Princippet saa vidt muligt at undgaa disse Hindringer for ikke at forspilde Overraskelsesmomentet, som er den første Betingelse for den heldige Gennemførelse af Angrebet paa det egentlige Maal, og ikke udnytte tilfældige Angrebschancer, med mindre en uobserveret Forbipassage skønnes for usandsynlig. I saa Fald bør saadanne Hindringer straks angribes; dog maa der ikke sættes flere Enheder ind i et saadant Angreb end foreneligt med den taktiske Angrebsstyrkes Formaal: Angrebet paa det egentlige Maal og dettes Nedkæmpning.

Af det ovenfor udviklede fremgaar altsaa, at Passageangrebet forfra og fra begge Sider principielt maa anses for den rette Form for Angreb i de mørke Timer, men at iøvrigt enhver Angrebsmulighed paa det egentlige Maal bør udnyttes, ligegyldig fra hvilken Retning Angrebet maa sættes ind, ja selv agter fra, naar blot der foreligger en Mulighed for at kunne opnaa Træfning med Torpedoer, og at derfor et Agterangreb paa en Transportflaade vil have gode Udsigter for en heldig Gennemførelse, dels fordi Dækningen agterefter sandsynligvis vil være svag, dels fordi Opmærk-

somheden og Agtpaagivenheden ret naturligt vil være koncentreret forefter.

Anderledes stiller Forholdet sig, naar det drejer sig om at foretage Angreb i de lyse Timer, hvor Angrebets Udførelse som Regel kun vil blive foretaget enten for at aflaste egen Hovedstyrke i en Artillerikamp med Modstanderens Artilleriskibe, det være sig paa medgaaende Kurs eller paa modgaaende Kurs, eller for at dække egen Hovedstyrkes Retræte. I begge Tilfælde maa Angrebet, som Følge af Modstanderens store Artillerivirkning allerede paa lang Afstand, føres ind fra en forlig Position, men medens denne Position af sig selv tilfalder Angriberne saavel under en Retrætekamp som under en Artillerikamp paa modgaaende Kurser, vil den under en Artillerikamp paa medgaaende Kurser kun kunne opnaas ved, at Angriberne forcerer frem foran for egen Hovedstyrke, og det desto mere, jo mere Modstanderens Artilleriskibe befinder sig foran for tværs af egen Hovedstyrke.

Imidlertid vil det som Regel være meget vanskeligt at udføre et Passageangreb forfra i dettes egentlige Betydning, særligt naar Artillerikampen mellem Modstanderen og egen Hovedstyrke føres paa medgaaende Kurser, fordi denne normalt vil blive udkæmpet paa store Afstande og fordi Modstanderen sikkert vil imødegaa Angrebet ved at foretage et Modangreb med Torpedobaadsødelæggere (Jagere), som ved Angreb i Flanken paa Torpedobaadene vil tvinge disse bort fra den forlige Position og derved vil give Angrebet en saadan Retning, at dette, saafremt det kan gennemføres, vil blive ført ind i en mere agterlig Pejling, men som da til Gengæld vil have til Resultat, at Stævntorpedoerne kan bringes til Anvendelse og Udskydningen af den første Torpedo saaledes blive foretaget paa et betydeligt tidligere Tidspunkt. Kun naar Modstanderen haves ret agter for egen Hovedstyrke vil der være en Mulighed for at foretage et

Passageangreb forfra i dettes egentlige Betydning, ja endda maaske fra begge Sider og saaledes hindre Modstanderen i at imødegaa Angrebet ved at foretage Afdrejning med Skibene »Alle paa een Gang«. I alle andre Tilfælde vil det kun være muligt at foretage Torpedoangreb fra een Side med Torpedobaade, medens Angrebet fra den anden Side maa foretages ved Samarbejde med Torpedoplaner, som da, foruden at de hindrer Maalet i at foretage Afdrejning, samtidig vil kunne bibringe Torpedoangrebet det Overraskelsesmoment, som er af saa afgørende Betydning for Angrebets heldige Gennemførelse.

Som det fremgaar af det ovenfor udviklede, maa det saaledes principielt fastholdes, at Passageangrebet forfra og fra begge Sider er og bliver den rette Form for det ideelle Torpedobaadsangreb, naar Maalet er under Gang; saa meget mere fordi Torpedobaade, havarerede under Opløbet til Angrebet, senere hen har Mulighed for at bringe deres Torpedoer til Anvendelse mod det samme — eller et andet — Maal, naar dette passerer (jvfr. saaledes Tilfældet i Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916, hvor det lykkedes hver af de engelske Jagere »Nomad« og »Nestor« efter henholdsvis at være havarerede under Jagerangrebet paa 1. Eklæreringsgruppe og 3. Slagskibseskadre, at affyre en Torpedo — dog uden Resultat — mod den tyske Slagskibsflaade, da denne stod Nord paa og greb ind i Slaget).

2. Angrebsformationerne.

Som tidligere anført er Angrebsformationerne for den taktiske Angrebsstyrke: Kølvandsorden, Gruppefrontorden med stærkt tilbagetrukket Fløj eller Frontorden, Gruppekølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue. Hvilken af de to Angrebsformationer, der bør anvendes, afhænger af den foreliggende Situation, men saafremt alle andre Forhold er lige, bør

Frontorden, Gruppekølvandsorden med Queuen udsvinget samme Vej som Maalets Kurs foretrækkes, fordi netop denne Formation muliggør Passageangreb fra begge Sider, hvorved Fordringerne om størst mulig Nærmningshastighed og mindst mulig Virkning og Skydefrihed for Modstanderens Artilleri tilfredsstilles, og samtidig er i Stand til at imødegaa Maalets sandsynlige Parade: »I Angrebsøjeblikket at foretage en samtidig Afdrejning med Skibene »Alle paa een Gang«, saafremt Angrebet kun føres ind fra den ene Side«.

Imidlertid vil denne ideelle Angrebsform, som tidligere anført meget ofte være vanskelig at gennemføre, i Særdeleshed i mørke Nætter, hvor Maalet ofte opdages saa sent, at Angrebet kun kan foretages mod Maalets ene Side. I saa Tilfælde maa Angriberen anvende den anden Angrebsformation for den taktiske Angrebsstyrke: Kølvandsorden, Gruppefrontorden med stærkt tilbagetrukket Fløj, det vil sige at den forreste Gruppe angriber Maalets næstforreste Enhed og den følgende Gruppe Maalets forreste Enhed. Da imidlertid denne Angrebsform ikke tilfredsstiller Fordringerne om størst mulig Nærmningshastighed og mindst mulig Virkning og Skydefrihed for Modstanderens Artilleri, idet den forreste Gruppe vil være udsat for Modstanderens samlede Artilleriild ligesom ogsaa denne Angrebsform heller ikke tillader Imødegaaelse af Maalets eventuelle Afdrejningsmanøvre, bør det saa vidt muligt tilstræbes at foretage Angrebet fra begge Sider, uanset om det vil kunne lykkes at foretage det samtidigt og som Passageangreb, naar blot Angrebet kan foretages gruppevis (den taktiske Angrebsenhed) med den dertil hørende Angrebsformation: Kølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue. Det bør dog tilstræbes, at den sidstangribende Gruppe er paa Skudafstand, naar Maalet har paabegyndt sit Afdrej for den førstangribende Gruppe, og i al Fald

senest i det Øjeblik, da denne er ved at afslutte sit Angreb.

Selv om det kun lykkes at naa i Angreb med en enkelt taktisk Angrebsenhed (Gruppen), bør denne dog deles, saa snart der foreligger en Mulighed for at angribe paa begge Sider forfra.

7. Skudafstanden.

Som tidligere udviklet er Torpedoskydning mod Maal under Gang underkastet Paavirkninger af forskellige Faktorer og Forhold, hvorover Angriberen ikke er Herre og hvoraf det som Regel vil være meget vanskeligt for ikke at sige ugørligt at foretage en nøjagtig Bestemmelse, og Træffebetingelserne og dermed ogsaa Sandsynligheden for Træfning vil derfor være stærkt varierende og ofte meget ringe. Da imidlertid en Del af disse Paavirkningers Indflydelse paa Træfningen, og af disse særligt Fejlskønnet med Hensyn til Maalets Kurs og Fart samt Afstanden til dette, er aftagende med Skudafstanden, og da endvidere Nøjagtigheden, hvormed Fastsættelsen af deres Størrelse kan foretages, er voksende med aftagende Skudafstand, gælder som almindelig Regel:

1. At Udskydningen af den første Torpedo foretages saa sent som de foreliggende Omstændigheder tillader, og

2. At iøvrigt en Angriber, som eventuelt standses i Opløbet paa Grund af Havari paa Styregrejer, Kedler, Maskiner eller Skrog, straks træffer Forholdsregler mod at komme i Vejen for de efterfølgende Angribere og derefter manøvrerer paa en saadan Maade, at samtlige Torpedoer kan bringes til Anvendelae.

a. Ved Angreb i de mørke Timer.

Skønt Modstanderens A. T.-Skyts er raserende i hele sin Banelængde paa en Afstand af ca. 1500—2000 m

overfor et Maal paa ca. 6 m Højde (Kommandobroen) vil dog:

1. Antallet af bærende A. T.-Skyts være mindst forefter i en Sektor, der ligger fra 0°—10° paa begge Sider af det førende Skibs Diametralplan, idet det i Praksis kun vil omfatte det førende Skibs bærende Kanoner,

2. Antallet af bærende A. T.-Skyts i den derefter følgende Sektor indtil 30° (Maalstørrelsen det halve af Maallængden) paa begge Sider af det førende Skibs Diametralplan vel være voksende, men som Følge af Marchformationen og en Skibsafstand paa 500 m vil det i Praksis kun omfatte de to forreste Skibes bærende Kanoner og endda kun det førendes indtil en Afstand af ca. 1000 m fra dette, og

3. Antallet af bærende A. T.-Skyts i den derefter følgende Sektor indtil 45° paa begge Sider af det førende Skibs Diametralplan (den fordelagtigste Angrebsstilling med Hensyn til Maalstørrelsen med en 30 Knobs Torpedo) vel være vokset betydeligt, men som Følge af Marchformationen og en Skibsafstand paa 500 m vil det i Praksis først omfatte de tre forreste Skibes bærende Kanoner paa en Afstand af ca. 1000 m fra det forreste Skib.

Konklusionen heraf vil da være:

1. At et Passageangreb forfra har de bedste Betingelser for en heldig Gennemførelse, til Trods for at Vinkelhastigheden under Opløbet kun er ringe og Modstanderens Artilleribeskydning derved er lettet, og selvom Udskydning af Stævntorpedoer er udelukket, og de som Regel bedst sigtede Skud saaledes gaar tabt; og

2. At et 3 à 4 Stregers Angreb forfra har gode Betingelser for en heldig Gennemførelse til Trods for det betydeligt større Antal bærende Kanoner, fordi det er muligt at udnytte Stævntorpedoerne til at foretage Udskydning af den første Torpedo med gode Træffe-

betingelser umiddelbart efter at Angrebet er opdaget og Modstanderens Artilleri har sat ind.

Udskydningen af den første Torpedo bør formentlig saaledes:

For Passageangreb forfra:

tidligst foretages paa ca. 1000 m, d. v. s. det Tidspunkt, da Angriberen drejer ud for at bringe Dæksapparaterne til at bære.

For 4 Stregers Angreb forfra:

tidligst foretages paa ca. 1500 m, d. v. s. umiddelbart efter at Modstanderens Artilleri er sat ind, men at det dog stadig holdes for Øje at vente saa længe som muligt med Udskydningen af den første Torpedo, som de foreliggende Omstændigheder tillader.

Udskydningen af den sidste Torpedo bør i alle Tilfælde først foretages paa ca. 300 m.

Anm. Er Maalet en Transportflaade, maa saa vidt gørligt Udskydningen af den første Torpedo først foretages paa sikker Skudafstand (ca. 300 m), saaledes at hvert Skud har de bedste Betingelser for at blive en Træffer.

b. Ved Angreb i de lyse Timer:

Da Afstanden, paa hvilken Modstanderens Artilleri kan forventes at blive sat ind mod Torpedoangreb i de lyse Timer, for det svære og mellemsvære Skyts Vedkommende vil ligge omkring 8000 m og for det lette Skyts Vedkommende omkring 5000 m, maa, naar Torpedoen har ringe Rækkevidde, Torpedobaadsangreb i de lyse Timer som Regel anses for udelukket, med mindre Angrebet foretages under saadanne Forhold, at Modstanderen ikke er i Stand til at udnytte sit Artilleris Rækkevidde, som Følge af at den normale Synsvidde er reduceret, det være sig ad naturlig Vej:

paa Grund af Taage, Dis eller Farvandets geografiske Forhold, eller ad kunstig Vej: som Følge af Udvikling af kunstig Røg eller Taage, eller endelig en Kombination af begge Dele.

Da imidlertid Torpedobaadsangreb i de lyse Timer paa enkelte Undtagelser nær kun kan forventes foretaget for at aflaste egen Hovedstyrke under dennes Artillerikamp med Modstanderens Artilleriskibe, fordi vore Torpedobaade i Følge hele deres Konstruktion og Armering kun er beregnet til Optræden om Natten, bør og skal et Torpedobaadsangreb i de lyse Timer, hvad enten den ene eller den anden Form for Dækning staar til Raadighed, hjælpes frem af Artilleriild, det være sig fra egen Hovedstyrke eller detacheret Artilleriskib*), saa meget mere som Modstanderen med Sikkerhed maa forventes at ville imødegaa et saadant Angreb ved at foretage et Modangreb med Torpedobaadsødelæggere (Jagere), og kun i det Tilfælde, hvor Torpedobaadsangrebet foretages for at dække egen Hovedstyrkes Retræte, vil en Undladelse af at støtte Angrebet med Artilleriild være berettiget, fordi den fornødne Understøttelse da indirekte maa forventes udført af eget Undervandsbaadsvaaben i Forbindelse med dettes Indvirkning paa Modstanderens Handlinger og fordi Torpedobaadene endvidere som Regel vil være i Stand til selv at lægge de Røg- eller Taagebanker, i Læ af hvilke Angrebet skal sættes ind.

Under Hensyntagen til de ovenfor fremsatte Betragtninger med Hensyn til Modstanderens Anti-Torpedo-

*) Jvfr. saaledes følgende Udtalelse af Chefen for 11. engelske Jagerflotille i dennes Rapport om Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 med Henblik paa Situationen ca. Kl. 21⁰⁰, da 4. lette Krydsereskadre blev beskudt af tyske Slagskibe: »Men eftersom Slagskibsflaaden (Grand Fleet) stadig ikke gav Ild, kunde Flotillen ikke gaa i Angreb, da det endnu ikke var mørkt nok til at angribe uden Understøttelse af Slagskibsflaadens Artilleri«.

baadsangrebstaktik bør Udskydningen af den første Torpedo (Stævntorpedo) formentlig foretages saa tidligt, som de foreliggende Omstændigheder berettiger, d. v. s. paa ca. 6000 m, men iøvrigt bør Udskydningen af de resterende Torpedoer foretages saa sent som mulig under Hensyn til, at Torpedobaadsangreb om Dagen som Regel kun vil blive foretaget for at aflaste egen Hovedstyrke, d. v. s. redde denne fra Tilintetgørelse, og Angrebet bør derfor føres saa tæt ind paa Modstanderen som det er muligt, uden Hensyn til om Baadene tilsættes.

c. Distanceindstillingen.

Som Følge af at den af Modstanderen anvendte Anti-Torpedobaadsangrebstaktik i de mørke Timer blandt andet kan forventes at gaa ud paa saa længe som muligt kun at foretage Belysning af Angriberne ved Hjælp af Lysgranater og undgaa Benyttelsen af Projektører, og hvis dette finder Sted, da kun temporært, vil Tidspunktet for Affyringen af de første Torpedoer ikke kunne baseres paa Afstandsmaaling,

6.....

.....

4. Retræten.

Omendskønt det ved Torpedobaadsangreb mod Maal under Gang maa anses for uforeneligt med Angrebstaktiken og som Følge heraf for forkasteligt at fastsætte bestemte Regler for Retræten, fordi saadanne nemt kan føre til, at Angrebet ikke føres til Bunds og alle Angrebsmuligheder udnyttes, er paa den anden Side Fastsættelsen af saadanne Regler paakrævet, dels for at undgaa Kollissioner mellem Angriberne, dels og ikke mindst af Hensyn til Udviklingen af kunstig Røg eller Taage til Dækning af egen Hovedstyrke eller eventuelt til Dækning af Angriberne selv.

Foretages Angreb fra begge Sider — det være sig Passageangreb eller 4-Stregers Angreb — bør Retræten foretages i modsat Retning af Maalets Kurs, og Retrætelinien lægges ca. 10 Streger ud fra det angrebne Skibs Kurs, for at Angriberne ikke skal udsættes for Artilleriilden fra Modstanderens efterfølgende Skibe.

Foretages Angreb kun fra een Side, forholdes som ovenfor undtagen for det Tilfælde, at Angrebet foretages i de mørke Timer og Angrebet først opdages saa sent af Maalet, at dette ikke vil have tilstrækkelig Tid til at imødegaa Angrebet med Afdrejning. I saa Tilfælde vil det som Regel være rigtigst at udføre Retræten som Gennembrudsmanøvre, idet der ved denne Fremgangsmaade opnaas den store Fordel, at Angriberne bliver tvunget til at føre Angrebet ind til Bunds, saaledes at den sidste Torpedo bliver udskudt paa sikker Skudafstand, samtidig med at der aabner sig Mulighed for, at Modstanderens Artilleribeskydning bliver mindre nøjagtig som Følge af, at Artilleriafværgelsen af Torpedobaadsangrebet nu maa sættes ind paa begge Sider, ligesom ogsaa fordi mange af Kanonerne ikke vil kunne bringes til Anvendelse paa Grund af manglende Depression samt Muligheden for at skyde paa egne Skibe.

Men uanset hvilken Fremgangsmaade, der end vælges for Retræten, maa den enkelte Angriber ikke i den Grad føle sig bundet af de for Retræten fastsatte Bestemmelser, at Hensynet hertil sættes over Angrebets Gennemførelse og herved virker hæmmende paa Hensigten med Angrebet, som er den fuldstændige Tilintetgørelse af Maalet; thi hvad enten det drejer sig om Angreb i de mørke Timer eller i de lyse Timer bør alle Torpedoer udskydes, saafremt der i det paagældende Angreb frembyder sig den fornødne Betingelse for god Træfning.

»Intet vil være mere blottet for Logik end at tiltræde Retræten uden at have opbrugt alle Torpe-

doer, naar dette kunde være gjort med god Chance» (Wenck).

Som det fremgaar af det ovenfor udviklede, vil et Torpedobaadsangreb mod Maal under Gang være en Operation, hvis heldige Gennemførelse i mange Tilfælde vil være forbundet med betydelige Vanskeligheder, navnlig i de lyse Timer, fordi det danske Torpedobaadsmateriel i Følge hele sin Konstruktion og Armering kun er beregnet til Optræden om Natten, og det vil derfor ofte være paakrævet at hjælpe den taktiske Angrebsstyrke til Søs eller søge Angrebet ført igennem med Understøttelse af andet Søkrigsmateriel, det være sig ved Hjælp af Artilleriskibe, Luftfartøjer eller kunstig Røg eller Taage, ligesom det ogsaa ofte vil være nødvendigt at tilsløre Retræten efter Angrebet ved Anvendelse af det sidstnævnte Dækningsmiddel.

7. . . . . .

. . . . . .

Hvad den taktiske Angrebsstyrkes eget Artilleri under disse Forhold angaar, da gælder som almindelig Regel, at dette i de lyse Timer sættes ind mod angribende Torpedobaadsødelæggere (Jagere), medens det i de mørke Timer ikke bør benyttes, saa længe en Anvendelse af Torpedoer er mulig; men iøvrigt skal der dette Spørgsmaal vedrørende henvises til Afsnittet: »Torpedobaades Optræden overfor Torpedobaadsødelæggere (Jagere)« Pag. 379.

Som almindelig Hovedregel gælder iøvrigt, at der til Imødegaaelse af saadanne Jagerangreb ikke detacheres flere Enheder end foreneligt med Formaalet med Torpedobaadsangrebet, som er Nedkæmpelsen af Hovedmaalet, det være sig Modstanderens Artilleriskibe eller Transportskibe.

Hvad angaar Udlægningen af et kunstigt Røg- eller Taageskjul bør dette til Dækning af Torpedobaadenes Angreb kun finde Sted i de lyse Timer og Udlæg-

ningen bør saavidt muligt foretages af Luftfartøjer og helst af disse selv og ikke fra nedkastede Bøjer, medens det til Dækning af Torpedobaadenes Retræte efter Angrebet, saavel i de mørke Timer som i de lyse Timer, ligesom ogsaa til Dækning af egen Hovedstyrkes Retræte som Regel vil være tilstrækkeligt at foretage Udlægningen fra Torpedobaadene selv. Saavel i de lyse Timer som i de mørke Timer bør det tilstræbes at afpasse Dækningen efter de herskende Belysningsforhold, d. v. s. at der anvendes Taage, eventuelt ogsaa Røg, i de lyse Timer og kun Røg i de mørke Timer; men iøvrigt skal der dette Spørgsmaal vedrørende henvises til Afsnittet: »Torpedobaades Anvendelse af kunstig Røg eller Taage« Pag. 394.

Som det fremgaar af det tidligere udviklede, vil Torpedobaadenes Hovedoptræden falde i de mørke Timer, hvor Formaalet for deres Anvendelse er Nedkæmpelsen af Modstanderens Artilleriskibe og Transportskibe. Imidlertid vil Ophold under Gang af disse Skibe, og da særligt Kombinationen af begge disse Skibskategorier, i danske Farvande som Regel kun finde Sted i de mørke Timer, fordi Transportflaaden vil bestræbe sig for at passere det formentlige Undervandsbaadsomraade paa dette Tidspunkt, og fordi den af Hensyn til Overraskelsesmomentet, der i væsentlig Grad betinger den heldige Gennemførelse af ethvert Landgangsforetagende, vil bestræbe sig for at indtræffe udfor Landgangsstedet, naar det begyndende Dagslys tillader at skelne de forskellige Mærker i Land, saa at Transportskibenes Navigering til Grundsætningsstedet kan foregaa med Nøjagtighed; og som tidligere anført er Tidspunktet for Angrebets heldige Gennemførelse det Øjeblik, da det begyndende Dagslys gør Anvendelsen af Lysgranater og Projektører illusorisk, og iøvrigt, naar Vagterne skifter.

5. Krigserfaringerne.

Efter saaledes i det ovenstaaende at have fremsat Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er under Gang, vil det formentlig være paa sin Plads at undersøge, om disse Betragtninger nu ogsaa er i Overensstemmelse med de foreliggende Erfaringer fra de to vigtigste Krige, hvor dette Fartøjsmateriel har været anvendt, nemlig Russer-Japanerkrigen og Verdenskrigen.

ad. Russer-Japanerkrigen.

Medens Russerne overhovedet ikke foretog Torpedobaadsangreb mod Maal under Gang, blev der af Japanerne foretaget adskillige, dels mod Styrker, dels mod enkelte Skibe. De vigtigste af disse Angreb er:

Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904,

Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 10. og 11. August 1904, og

Angrebene paa den 2. russiske Stillehavseskadre den 27. Maj om Dagen, og Natten mellem den 27. og 28. Maj 1905.

---

a. Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904.

Den foreliggende Situation var følgende:

Paa russisk Side.

Port Arthureskadren bestaaende af:

Slagskibene Zessarewitsch
— Retwisan
— Pobjeda
— Pereswjet

Slagskibene Poltawa
— Sewastopol
Panserkrydseren Bajan
Krydserne Pallada
— Askold
— Diana
— Nowik

under Retræte mod Port Arthur paa vestlig Kurs. Slagskibenes Formation, som oprindelig var Kølvandsorden med Krydserne marcherende om Styrbord til Beskyttelse mod Angreb af de japanske Jagere og Torpedobaade, som var ved at forcere op for at gaa i Angreb, var imidlertid ved Mørkets Frembrud delvis opløst som Følge af at Eskadrechefen, Kontreadmiral Witthoft, pludseligt havde sat Farten op fra 10 til 14 Knob, saaledes at Pallada, der ikke var forberedt paa en saadan Fartforøgelse, og Slagskibene Sewastopol og Poltawa, der begge havde cylindriske Kedler, meget hurtigt faldt agter ud.

Paa japansk Side:

Slagskibene og Krydserne for sydgaaende bort fra Kampladsen, Jagerne og Torpedobaadene følgende efter Modstanderen i Færd med at forcere frem om Styrbord for at gaa i Angreb.

Belysningsforholdene: Maaneskin.

Ca. Kl. 21^{40}, da det forreste af de russiske Skibe endnu var 4 til 5 Sømil fra Indløbet til Port Arthur, faldt det første Angreb, som sattes ind forfra om Styrbord paa de agterste russiske Skibe. Saavel dette Angreb som de efterfølgende førtes ind uden Resultat, og da dette kun kan tilskrives den Taktik, der anvendtes under Angrebene, vil det formentlig være paa sin Plads

at anføre disse som et talende Eksempel paa, hvorledes Torpedobaadsangrebstaktiken ikke bør være, naar Maalet er under Gang.

Det første Angreb foretoges af 14. Torpedobaadsdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Chidori	152 Tons	29 Knob
Hayabusa	—	—
Manazuru	—	—
Kasasagi	—	—

Chidori angreb et Skib af Poltawa-Typen, mod hvilket den afskød en Torpedo.

Samtlige russiske Skibe tændte nu Projektørerne og aabnede Ilden, hvorpaa Chidori, gaaende fuld Kraft frem, tiltraadte Retræten. Under denne blev den angrebet af en russisk Jager, som afskød en Torpedo, der ramte Chidori i Stævnen, saaledes at det forreste Rum løb fuld af Vand.

Kasasagi angreb et Skib af Diana-Typen, der gik som næstsidste Skib i Linien, og drejede derpaa af. Baaden blev kun ramt af et 37 mm Projektil i Stævnen.

Hayabusa afskød en Torpedo mod et Skib med 3 Skorstene og tiltraadte derpaa Retræten for senere hen at foretage et nyt Angreb.

Manazuru var sammen med de øvrige Baade fulgt med Chidori, men da den frygtede for at blive forhindret af disse i at komme i Skud, havde den Kl. 21^{20}, d. v. s. godt et Kvarter før Førerbaaden affyrede sit Torpedoskud, sat Farten op, havde skilt sig ud fra Divisionen og var forceret frem. Efter Chidori's Angreb var den derpaa drejet Bagbord over og havde angrebet et Skib med 2 Skorstene, mod hvilket den affyrede en Torpedo og derpaa havde den tiltraadt Retræten skydende med Kanonerne.

Det næste Angreb foretoges af 5. Jagerdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Kagero	247 Tons	30 Knob
Shiranuhi	—	—
Yugiri	—	—
Murakumo	—	—

som vilde benytte den hos Russerne indtrufne Uorden til at foretage et Angreb.

Kl. 21^{40} gik denne Division i Angreb.

Kagero angreb et Skib af Poltawa-Typen.

Yugiri angreb et Skib af Pobjeda-Typen og et af Retwisan-Typen, medens Murakumo angreb et Skib af Pobjeda-Typen og et af Pereswjet-Typen.

Shiranuhi lykkedes det ikke at komme i Skud og Kl. 22^{30} skilte den sig derfor ud fra sin Division for at foretage et andet Angreb.

Da ingen af de udskudte Torpedoer ramte Maalet, og da der ved dettes Artilleribeskydning ialt kun opnaaedes een, for øvrigt ganske uvæsentlig, Træffer med et 37 mm Projektil paa de 8 Angribere, er dette alene et tilstrækkelig talende Bevis for, at Angrebene ikke har været ført til Bunds ind paa effektiv Skudafstand, rent bortset fra de øvrige begaaede Fejl med Hensyn til Angrebenes Førelse.

b. Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 10. og 11. August 1904.

Den foreliggende Situation var følgende:

Paa russisk Side:

Port Arthureskadren bestaaende af:

De samme Skibe som Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904 og ligeledes som den Gang under Retræte mod Port Arthur, men paa nordlig Kurs, nærmest uden

Føring og uden nogensomhelst Formation, i vild Forvirring mellem hinanden og stærkt beskadiget efter Dagkampen, hvilket havde til Følge, at Skibene gennemgaaende kun kunde løbe ringe Fart og ikke havde en eneste brugbar Projektør. Slagskibene Retwisan, Pobjeda og Pereswjet synes dog at være fulgtes ad i en nogenlunde Kølvandsorden.

(I Løbet af Natten ændrede flere af Skibene Kurs og løb ind i neutrale Havne).

Paa japansk Side:

Slagskibene og Krydserne trukket bort fra Kampladsen, Jagerne og Torpedobaadene i Færd med at opsøge og angribe de russiske Skibe.

Belysningsforholdene: mørk Nat.

Da de i denne Nat foretagne Torpedobaadsangreb i det store og hele lignede de ovenfor omtalte Torpedobaadsangreb Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904, vil det formentlig være tilstrækkeligt kun at omtale de to første, saa meget mere som disse er endnu tydeligere Eksempler paa, hvorledes Torpedobaadsangrebstaktiken ikke bør være, naar Maalet er under Gang.

Det første Angreb foretoges af 1. Jagerdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Asagio	341 Tons	31 Knob
Kasumi	363 —	—
Shirakumo	341 —	—

Da Befalingen til at gaa i Angreb Kl. 20^{00} blev givet til Torpedobaadsstridskræfterne, gik 1. Jagerdivision først frem paa vestlig Kurs »og opløste sig baadvis for at gaa i Angreb«. (Japanske Admiralstabsværk).

Asagio observerede Kl. 21^{40} et Skib med 3 Skorstene og afskød en Torpedo mod dette.

Kasumi bemærkede 3 Skibe paa modgaaende Kurs paa sin Styrbords Side, gik i Angreb paa det midterste, drejede af og fulgte efter dem. Efter at den derpaa havde angrebet endnu et Skib, traf den sammen med Asagio. Ved videre Søgning observerede Kasumi endnu et Skib paa vestlig Kurs, men tabte senere Følingen med det, hvorefter den fortsatte i NV-lig Retning for atter at opnaa Føling. Senere hen traf den atter sammen med Asagio, hvorpaa begge Jagere gik til Dalny.

Shirakumo observerede Kl. 21^{47} et Skib af Pobjeda-Typen og angreb dette; kom senere hen endnu et Skib paa Skud, stod derpaa NO i, og inden Daggry befandt den sig i Nærheden af Port Arthur, hvor den observerede Slagskibet Retwisan og Hjælpekrydseren Mongolia, men den kunde ikke mere foretage Angreb.

Det næste Angreb foretoges af 2. Jagerdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Ikazuki	305 Tons	31 Knob
Inazuma	—	—
Oboro	—	—
Akebono	—	—

som oprindelig havde haft til Hensigt at slutte sig til 1. Jagerdivision, men som Følge af Søgangen og det indtrædende Mørke havde maattet opgive denne Tanke.

Da Divisionen vidste, at Modstanderen var paa Retræte mod Port Arthur, begyndte den fra Kl. 22^{30} at søge efter denne, og efter omtrent en Times Forløb observeredes 3 russiske Skibe i Mørket forude.

Ikazuki gik paa modsat Kurs af Skibene, afskød Kl. 23^{42} en Torpedo mod et af disse og drejede derpaa af til nordlig Kurs.

Inazuma angreb det andet Skib og Oboro det tredie.

Akebono naaede ikke at komme i Angreb.

Ved Daggry forenede Jagerne sig atter og stod frem mod Port Arthur paa Rekognoscering.

Af de ialt deltagende 5 Jager- og 8 Torpedobaadsdivisioner paa tilsammen 51 Baade lykkedes det kun at opnaa Træfning paa Slagskibet Poltawa med een Torpedo, som forøvrigt ikke blev bragt til Detonation, det være sig enten paa Grund af for lille Anslagsvinkel eller fordi Sikkerhedspinden ikke var fjernet.

Paa russisk Side tilskriver man de daarlige Angrebsresultater de hyppige Kursændringer, som Skibene foretog for at imødegaa Angrebene samt den Omstændighed, at Skibene holdtes mørke som Følge af den totale Mangel paa brugbare Projektører.

Imidlertid maa det dog kaldes et yderst magert Resultat af alle disse Angreb, foretaget som de var mod Skibe, der var stærkt havarerede efter Dagkampen og i høj Grad reduceret saavel i Fart som i Artilleriforsvar og med mere eller mindre demoraliserede Besætninger, iøvrigt Forhold som i Forbindelse med de Angriberne tilføjede Havarier (1 Jager og 2 Torpedobaade) samt et Personeltab paa 10 Døde og 9 Saarede synes at være et tilstrækkelig talende Bevis for, at Angrebene ikke har været ført til Bunds ind paa effektiv Skudafstand, rent bortset fra de øvrige begaaede Fejl med Hensyn til Angrebenes Førelse, da i modsat Fald Resultatet af Angrebene maatte have været Port Arthureskadrens fuldstændige Tilintetgørelse.

c. Angrebene paa den russiske Stillehavseskadre om Dagen den 27. Maj 1905.

Den foreliggende Situation var følgende:

2. Kampafsnit var endt.

Paa russisk Side:

Slagskibet Suwaroff (Flagskib) skaaret ud af Linien paa Grund af Havari og stærkt brændende. Eskadre-

chefen, Admiral Rojestwensky, stærkt saaret og ude af Stand til at bevæge sig uden Hjælp.

Slagskibet Ossljabja sunket.

De øvrige Slagskibe, hvoraf flere var stærkt medtaget af Artillerikampen, formeret i en Kølvandsorden, men med uregelmæssige Skibsafstande og i en ændret Rangering, under midlertidig Retræte paa sydlig Kurs.

Eskadrens øvrige Enheder afpassende deres Bevægelser efter Slagskibene.

Paa japansk Side:

Panserkrydseren Asama skaaret ud af Linien paa Grund af Havari.

De øvrige Slagskibe og Panserkrydsere, formeret i Eskadrer, paa divergerende Kurser omringende Modstanderen, ligesom alle de øvrige af Flaadens Enheder.

Vejrforholdene: Stærkt diset; høj Sø fra VSV.

Kl. 14^{30} havde samtlige Jager- og Torpedobaadsdivisioner modtaget Ordre fra Flaadechefen, Admiral Togo, til at holde sig udenfor Skudvidde af Modstanderen og iøvrigt handle efter eget Skøn.

Ca. Kl. 15^{00} havde 5. Jagerdivision sammen med 2. japanske Division (Panserkrydserne) paa en Afstand af ca. 2000 m passeret Slagskibet Suwaroff, som allerede paa dette Tidspunkt var skaaret ud af Linien, og Chefen for 5. Jagerdivision havde da paa eget Initiativ foretaget Angreb paa Skibet. Angrebet, som efter japansk Opgivelse blev foretaget mod Suwaroff's Bagbords Side paa medgaaende Kurs, altsaa som Passageangreb agterfra, og hvorunder Torpedoer blev udskudt paa en Afstand af 400—800 m, omtales ikke fra russisk Side, et formentlig tilstrækkelig talende Bevis for, at de japanske Torpedobaadschefer ikke forstod at bedømme Afstanden rigtig.

Kl. 16^{35} gav Admiral Togo samtlige Jagerdivisioner

Ordre til at gaa i Angreb, men Ordren blev kun modtaget af 2 af 5 Jagerdivisioner, som endda fik den overbragt af Avisoen Chihaya.

Det første Angreb foretoges af 4. Jagerdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Asagiri	361 Tons	31 Knob
Murasame	—	—
Asagio	341 Tons	—
Shirakumo	—	—

som gik frem mod den i Flammer indhyllede Suwaroff, der, marcherende alene, dog endnu med en Fart af godt 10 Knob, men kun med een brugbar 75 mm Kanon agter, drejede bort fra Angriberne og derved tvang disse til gentagne Gange at ændre Kurs for at kunne angribe forfra.

Ca. Kl. 17^{05} var endelig Asagiri, Murasame og Asagio kommet ind paa en Afstand af godt 600 m, hvorpaa de gik paa parallel Kurs og forsøgte at afskyde deres Torpedoer i en løbende Fægtning. Asagiri og Murasame passerede derpaa endnu en Gang Suwaroff paa modgaaende Kurs i en Afstand af 300 m og afskød yderligere Torpedoer.

Shirakumo var ligeledes naaet tæt ind paa Suwaroff, men anseende denne for fuldstændig nedkæmpet, afskød den ingen yderligere Torpedoer.

I Følge Opgivelse fra russisk Side har ingen af Torpedoerne truffet.

Alle 4 Jagere begav sig derefter udenfor Skudvidde af de russiske Slagskibe, som var kommet til under Angrebet og havde beskudt dem.

Det andet Angreb, som foretoges af 3. Jagerdivision og som ligeledes var rettet mod Suwaroff, blev opgivet som Følge af kraftig Beskydning fra andre russiske Skibe.

Det tredie og sidste Angreb, ligeledes rettet mod Suwaroff, foretoges af 11. Torpedobaadsdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Nr. 72	89 Tons	23,5 Knob
- 73	—	—
- 74	—	—
- 75	—	—

paa Ordre fra Chefen for 3. japanske Eskadre.

Divisionen gik foran om Suwaroff og ca. Kl. 19^{20}, d. v. s. lige som Solen gik ned, nærmede den sig paa en Afstand af 300 m, hvorpaa alle 4 Baade udførte deres Torpedoangreb. I Følge lagttagelse, bekræftet fra russisk Side, skal 3 Torpedoer have truffet, og først nu kæntrede Suwaroff og gik ned.

Der vil ikke være nogensomhelst Anledning til nærmere at belyse disse Angreb, da de taler for sig selv.

d. Angrebene paa den 2. russiske Stillehavseskadre Natten mellem den 27. og 28. Maj 1905.

Den foreliggende Situation efter Solnedgang var følgende:

Paa russisk Side:

Samtlige Skibe med Undtagelse af 4 af de bedste Slagskibe, der var sunket, for sydgaaende i to uordentlige Kølvandsordener bort fra Kampladsen og de denne i Vest, Nord og Øst omringende japanske Torpedobaadsstridskræfter, for at hindre disse i at vedligeholde Følingen og derved unddrage sig Angrebene. Med det tiltagende Mørke ændredes Kursen lidt efter lidt gennem Vest til NNO. Kursændringen fulgtes dog ikke af Krydserne, idet disse med Undtagelse af Izumrud fortsatte sydpaa.

Paa japansk Side:

Slagskibene og Krydserne trukket bort fra Kampladsen, samtlige Jager- og Torpedobaadsdivisioner under Fremmarch for at vedligeholde Følingen med de russiske Skibe; 1. og 2. Jagerdivision samt 9. Torpedobaadsdivision fra Nord, 3., 4. og 5. Jagerdivision fra Øst, 1., 10., 15., 17., 18. og 20. Torpedobaadsdivision fra Vest, »sidstnævnte for at angribe sydfra i Ryggen« (Japanske Admiralstabsverk).

Vejrforholdene: Mørk Nat, aftagende V-lig Vind, men stadig høj Sø, saaledes at Angriberne slingrede 50°—60°, hvorfor nøjagtig Anvendelse af Kompas var udelukket, ligesom ogsaa Brugen af Kikkert hindredes meget paa Grund af Søsprøjt.

Imidlertid har, vel for en Del paa Grund af disse Vejrforhold, Vedligeholdelsen af Følingen med Modstanderen været meget mangelfuld, idet samtlige »Jager- og Torpedobaadsdivisioner, som gik frem fra Øst, Nord og Syd, netop (d. v. s. allerede 3 Kvarter efter Solnedgang (Forf.)) havde opgivet Haabet om, at det skulde lykkes at komme i Angreb, da pludseligt nogle af de fjendtlige Skibe afdækkede deres Projektører og derved forraadte deres Plads«. (Japanske Admiralstabsverk).

Da der endvidere ikke var foretaget en Samling af Torpedobaadsstridskræfterne i taktiske Angrebsstyrker, blev Angrebene foretaget divisionsvis og rodevis, ja undertiden endog tilsigtet enkeltvis, og til Trods for at Angrebene med Torpedobaadsstridskræfterne var blevet henlagt til dette Farvandsafsnit Maaneder før det fandt Sted, var der ikke planlagt nogensomhelst samlet taktisk Ledelse, hvilken Mangel da ogsaa til al Tydelighed viste sig ca. Kl. 21^{20}, da 10. Torpedobaadsdivision gik i Angreb. »Paa dette Tidspunkt var ogsaa de øvrige Jager- og Torpedobaadsdivisioners Fremstød paa deres højeste, og talrige Jagere og Baade trængte forfra og agterfra

ligesom ogsaa fra begge Sider ind paa de russiske Skibe, saaledes at der midt i dette fuldstændige Melée forelaa den størst mulige Fare for Sammenstød». (Japanske Admiralstabsverk).

Da de i denne Nat foretagne Torpedobaadsangreb i det store og hele lignede de tidligere omtalte Torpedobaadsangreb, vil det formentlig være tilstrækkeligt kun at omtale det andet Angreb, saa meget mere som dette er et typisk Eksempel paa Rigtigheden af den ovenfor fremsatte Kritik samt paa hvorledes Torpedobaadsangrebstaktiken ikke bør være, naar Maalet er under Gang.

Angrebet foretoges af 1. Jagerdivision, bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Harusame	375 Tons	29 Knob
Fubuki	380 —	— —
Ariake	— —	— —
Arare	— —	— —
Akazuki*)	240 —	27,5 —

»Divisionschefen lod 2. Rode (Ariake og Arare) og 3. Rode (Akazuki) operere selvstændigt, medens han selv med høj Fart løb forud med 1. Rode (Harusame og Fubuki)». (Japanske Admiralstabsverk). Ca. Kl. 20^{40}, umiddelbart før Angrebet med 1. Rode, stødte Harusame sammen med Yugori af 5. Jagerdivision og fik en Læk under Vandlinien paa 1 m's Længde og 90 cm's Bredde. Fubuki maatte samtidig vige ud for at undgaa Sammenstød med en Torpedobaad og tabte derved Følingen med sin Divisionschef. Begge Jagere søgte senere hver for sig efter Fjenden, men fandt ham ikke mere. Akazuki, der dannede den 3. Rode, stødte sammen med Torpedobaad Nr. 69 af 1. Torpedobaadsdivision og fik i Siden 2 Huller, hvorigennem der efterhaanden strømmede saa meget Vand ind, at begge de to agterste Rum løb fulde af Vand. Ogsaa denne Jager maatte

*) tidligere russisk Jager, beslaglagt i Chifu.

derfor opgive Angrebet og den følgende Morgen løb den ind i Takeshiki; kun Jagerne Ariake og Arare, der dannede den 2. Rode, kom ca. Kl. 21^{00} i Angreb paa en Afstand af 300—500 m, hvorpaa de begge gik til Øen Utzuryoto. Paa Arare blev 1 Mand haardt saaret under Angrebet.

»De 4 Baade af 5. Jagerdivision, der sammen med 3. Jagerdivision fra Øst fulgte efter Fjenden, kom alle efter Solnedgang bort fra hverandre og maatte udføre deres Angreb enkeltvis«, og 14., 16. og 19. Torpedobaadsdivision, der i Løbet af Dagen havde trukket sig tilbage til Miurabugten paa Grund af den herskende Søgang, men senere hen var vendt tilbage til Kampladsen, og ligesom den 20. Torpedobaadsdivision søgte de russiske Skibe i alle Retninger, kunde ikke mere finde disse, da de Kl. 22^{30} blændede samtlige Projektører«. (Japanske Admiralstabsverk).

I Betragtning af det talrige Torpedobaadsmateriel, der stod til Raadighed for Angriberne — 21 Jagere formeret i 5 Jagerdivisioner og 40 Torpedobaade formeret i 10 Torpedobaadsdivisioner —, bemandet med et gennem 15 Maaneders Krigsførelse trænet Personel, og henset til Tilstedeværelsen af de Faktorer, der i en overvejende Grad betinger en heldig Gennemførelse af et Torpedobaadsangreb — Mørk Nat, Føling med Maalet inden Mørkets Frembrud, Kendskab til dets sandsynlige Kurs (Kursen mod Wladiwostock) og omtrentlige Fart — såmt endelig, men ikke mindst, de russiske Besætningers Demoralisation og totale Mangel paa Kendskab til Torpedobaadsangrebs Udførelse, maa Resultatet af de foretagne Angreb anses for meget ringe, idet kun 4 Skibe, nemlig: Ssissoi Weliki, Wladimir Monomach, Nawarin og Nachimoff, blev truffet af Torpedoer.

Da imidlertid Angriberne, til Trods for at Angrebene i Følge Udtalelser fra begge Sider gennemgaaende

førtes ind paa kort Afstand, alligevel, bortset fra mindre Havarier, kun havde et Tab paa 3 Torpedobaade samt et forsvindende Tab paa Personel, maa Aarsagen til det ringe Resultat af Angrebene søges paa andre Omraader og formentlig da først og fremmest i svigtende Forstaaelse af Taktikens Krav og i mangelfuld Uddannelse i krigsmæssige Fredsøvelser, saaledes som det da ogsaa fremgaar af det ovenfor anførte Angreb af 1. Jagerdivision samt af de øvrige citerede Afsnit af det japanske Admiralstabsverk.

Konklusion.

Ihvorvel de fra Russer-Japanerkrigen foreliggende Erfaringer saaledes er negative med Hensyn til de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er under Gang, fordi der blev fulgt andre Fremgangsmaader end fremsat i disse Betragtninger, saa har Erfaringerne paa den anden Side ikke afkræftet dem, og de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er under Gang, maa derfor med Rette stadig kunne fastholdes som rigtige.

ad. Verdenskrigen.

(Kun med Henblik paa Tyskland-England).

De i denne Krig forefaldne Torpedobaadsangreb og Jagerangreb mod Maal under Gang er henset til Krigens Varighed kun et forsvindende Antal, og alle er de knyttet til Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 og den derefter følgende Nat. De vigtigste af disse Angreb er:

De samtidige tyske og engelske Angreb paa henholdsvis Slagkrydserflaaden og 1. Eklæreringsgruppe i Slagets første Fase,

Angrebet paa den engelske Slagskibsflaade i Slagets 4. Fase, samt

4. og 12. Jagerflotilles Angreb paa den tyske Slagskibsflaade den paafølgende Nat.

---

a. De samtidige tyske og engelske Angreb paa henholdsvis Slagkrydserflaaden og 1. Eklæreringsgruppe i Nordsøslagets 1. Fase den 31. Maj 1916.

Den foreliggende Situation ca. Kl. 16^{15} var følgende:

Paa engelsk Side:

Slagkrydseren Indefatigable sprunget i Luften.

De øvrige 5 Slagkrydsere, formeret i Kølvandsorden paa en SO-lig Kurs, stærkt konvergerende mod 1. Eklæreringsgruppes, og ligesom 5. Slagskibseskadre, der fulgte efter paa en SSO-lig Kurs ca. 17000 m agtenfor, i hæftig Artillerikamp med de tyske Slagkrydsere paa en Afstand af ca. 17000 m.

Den lette Krydser Champion (Flotillefartøj) med Jagerne Nestor, Nicator, Nomad, Narborough og Pelican forceret frem forud for Slagkrydserne, i nogen Afstand fulgt af Jagerne Obdurate, Nerissa og Termagant og endnu længere borte af Jagerne Petard og Turbulent samt Moorsom og Morris.

Paa tysk Side:

Slagkrydseren v. d. Tann med forreste og agterste Kanontaarn sat ud af Spillet og 600 Tons Vand i Agterskibet, men desuagtet følgende de øvrige Salgkrydsere paa S-lig Kurs i hæftig Artillerikamp med Slagkrydserflaaden og iøvrigt stærkt betrængt af 5. Slagskibseskadre.

9. Jagerflotille, bestaaende af Jagerne V. 28, V. 27, V. 26, S. 36, S. 51, S. 52, V. 30, S. 34, S. 33, V. 29 og S. 35 paa deres beordrede Kampplads forud for Slagkrydserne og i kort Afstand fulgt af den lille Krydser Regensburg (Flotilleførerskib) med G. 101, G. 102, G. 103 og G. 104 af 2. Torpedobaadsflotille.

Vejrforholdene: Solen i Vest — Let vestlig Brise — Ingen Sø — Sigtbarheden god mod Vest, mindre god mod Øst.

I Følge de Instrukser, som Chefen for Grand Fleet, Admiral Jellicoe, havde givet Jagerne angaaende deres Optræden under en Dagkamp mellem de to Slagflaader, skelnedes der 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; men var Sigtbarheden derimod daarlig, skulde Jagerne straks 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 denne, samtidigt var i den bedste Position til at hindre et heldigt Resultat af lignende Angreb paa den engelske Slagflaade, og det var saaledes i fuld Overensstemmelse med disse Instrukser, at Jagerne af sig selv forcerede frem forud for Slagkrydserne, ligesom ogsaa, at de forreste Jagere Kl. 16^{15} fra deres Position ca. 14000 m SV for 1. Eklæreringsgruppe paa Flotillechefens eget Initiativ blev beordret i Angreb. Iøvrigt havde Chefen for Slagkrydserflaaden, Viceadmiral Beatty, allerede Kl. 14^{09}, kun nogle faa Minutter efter Indefatigable's Undergang, beordret Flotillechefen at foretage et saadant Angreb for Aflastning af sine stærkt betrængte Slagkrydsere, men paa Grund af Hovedradiostationens Ødelæggelse om Bord i Flagskibet maatte Ordren gives med Flagsignal til Slagskibet Princess Royal og derfra videre pr. Radio til Flotillekrydseren Champion, et iøvrigt tilstrækkelig talende Bevis for, at man ikke skal reducere sin Rejsning i en saadan Grad, at man derved afskærer sig fra at anvende Flag som Ordreoverføringsmiddel, saa meget mere da der ikke i dette Slag foreligger et eneste Bevis for, at nedskudt Rejsning har hæmmet et Skibs Bevægelser og Manøvrer.

Erkendende Slagkrydsernes betrængte Stilling og observerende de engelske Jagere gaaende frem i Angreb førte Chefen for 9. Torpedobaadsflotille sine Baade ved gruppevis Drejninger Styrbord over nærmere ind mod den engelske Slaglinie og ca. Kl. 16^{20}, umiddelbart før Flotilleføreren om Bord i Krydseren Regensburg gav 9. Torpedobaadsflotille Ordre til Angreb, gik dennes Chef af sig selv frem i Angreb tværs ind mod Midten af de engelske Slagkrydseres Kølvandslinie, og medens nu begge Modstanderes Mellemartilleri satte ind til Afværgelse af Torpedobaadsangrebet, stødte deres Torpedofartøjer sammen i Mellemrummet mellem Slaglinierne, hvor det mellem Jagerne og Torpedobaadene kom til fortløbende Enkeltkampe, som førtes paa ganske korte Afstande saavel med Artilleri som med Torpedoer.

Angrebsstyrken var følgende:

Paa engelsk Side:

Klasse	Navn	Deplacement	Armering Artilleri	Armering Torpedo	Fart
Let Krydser	Champion	3800 Tons	2-15 cm L/50 8-10 cm L/50	1-53 cm Dobbelt-app. i hver Side	29,5 K.
Jager	Moresby	900 Tons	3-10 cm L/50	1-53 cm Dobbelt-app. i hver Side	34 K.
—	Nerissa				
—	Nestor				
—	Nomad				
—	Nicator				
—	Obdurate				
—	Narborough				
—	Pelican				
—	Moorsom				
—	Morris				
—	Turbulent	1100 Tons	5-10 cm L/50	1-53 cm Dobbelt-app. i hver Side	32 K.
—	Termagant				

Paa tysk Side:

Klasse	Navn	Deplacement	Armering Artilleri	Armering Torpedo	Fart
Lille Krydser	Regensburg	4800 Tons	7-15 cm L/45	1-50 cm Torapp. i hver Side	27,5 K.
Torpedobaad	V. 28	800 Tons	3-88 cm L/40	3-50 cm Torapp. i hver Side	34 K.
—	V. 27				
—	V. 25				
—	S. 36				
—	S. 51				
—	S. 52				
—	V. 30				
—	S. 34				
—	S. 33				
—	V. 29				
—	S. 35				
—	G. 101	1200 Tons	4-10 cm L/40	3-50 cm Torapp. i hver Side	34 K.
—	G. 102				
—	G. 103				
—	G. 104				

Det var to diametralt modsatte Principper i Torpedofartøjsarmeringen, 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 Modstanderens Hovedstyrke, og det sekundære hans Forpoststyrke, var fortrinligt for et Angreb i de mørke Timer, men maatte i en Kamp i de lyse Timer komme til kort overfor det engelske Armeringsprincip, hvis Hovedformaal var Nedkæmpelsen af Modstanderens Torpedovaaben inden Angrebet paa egen Hovedstyrke.

Eftersom 1. Eklæreringsgruppe marcherede ca. 3 Streger agten for tværs af Slagkrydserflaaden, og det

engelske Torpedoangreb var sat an ca. 10 Minutter før det tyske — maatte nødvendigvis de engelske Jagere komme i Flanken paa 9. Torpedobaadsflotille, hvis forskellige Grupper da ogsaa næppe var kommet fri af egen Styrkes Slaglinie, før Flankeangrebet fandt Sted, og for at dække 9. Torpedobaadsflotille i deres Angreb og paafølgende Retræte gik da Flotilleføreren frem i SV-lig Retning med Krydseren Regensburg, fulgt af de 4 G-Baade.

De engelske Jagere brød imidlertid igennem dette Modangreb og angreb 9. Torpedobaadsflotille, som delvis maatte opgive sit Angreb, idet det kun blev ført ind paa en Afstand af 7000—8000 m af Slagkrydserflaaden, mod hvis 2., 3. og 4. Skib der ialt blev udskudt 10 Torpedoer, men det havde dog det tilsigtede Resultat, at den engelske Beskydning af de tyske Slagkrydsere blev forstyrret for en kortere Tid, ligesom det ogsaa tvang saavel Slagkrydserflaadens som Slagskibseskadrens Skibe til enkeltvis at foretage Afdrejning for Torpedoerne.

De tyske Torpedobaade, af hvilke V. 29 var blevet truffet af en Torpedo fra Petard, men som det alligevel, i Færd med at synke, var lykkedes at afskyde 4 af de ovenfor anførte Torpedoer, maatte imidlertid under deres Retræte endnu en Gang gennembryde de engelske Jagergrupper under hæftig Artillerikamp med disse, og herunder blev V. 27 truffet af 2 Granater i Maskinen, hvorved Damprørledningerne blev skudt over. Da Baaden blev liggende ude af Stand til at bevæge sig, gik V. 26 langs Siden og bjærgede Besætningen, hvorpaa den sænkede V. 27 ved Artilleribeskydning og derpaa sammen med S. 35 bjærgede Besætningen fra V. 29.

Paa den anden Side var imidlertid de engelske Jagere som Følge af det første Sammenstød med de tyske Torpedobaade blevet forsinket i deres Fremmarch og mistede derved den udmærkede Stilling, de havde

for at føre et Torpedoangreb ind paa 1. Eklæreringsgruppe, ligesom ogsaa Nomad var blevet beskadiget af Artilleriild fra S. 51 og derefter blevet ramt af en Torpedo fra S. 52, saaledes at den blev liggende ubevægelig mellem begge Kamplinierne; men en Del af Jagerne naaede dog ind paa Torpedoskudafstand af 1. Eklæreringsgruppe.

Nestor og Nicator førte Angrebet ind mod Lützow, mod hvilket Skib de hver paa en Afstand af 5500—4600 m affyrede to Torpedoer, men hvoraf Nicators ene Torpedo allerede under Udskydningen brækkede midt over.

Petard, Turbulent, Nerissa og Termagant affyrede hver 2—3 Torpedoer paa en Afstand af 6400 m og drejede derpaa af.

De resterende 5 Jagere, Narborough, Obdurate, Pelican, Moorsom og Morris, lykkedes det ikke at naa ind paa Torpedoskudafstand, dels som Følge af Sammenstødet med 9. Torpedobaadsflotille, dels paa Grund af Beskydningen fra Slagkrydsernes og Regensburgs mellemsvære Artilleri og G-Baadenes Modangreb, dels og ikke mindst fordi 1. Eklæreringsgruppe foretog Afdrejning, hvorved de afskudte Torpedoer løb virkningløs forbi, herfra dog undtaget en af de sidst afskudte Torpedoer, der, som Følge af den senere af 1. Eklæreringsgruppe foretagne Svingning Nordpaa for Forfølgelse af Modstanderens Artilleriskibe, traf Slagkrydseren Seydlitz i Forskibet, hvorved Skibet foruden flere mindre Havarier ogsaa fik en mindre Slagside, uden at dog derfor dens Fart foreløbig maatte nedsættes.

Fortsættende Drejet efter Angrebet paa 1. Eklæreringsgruppe stod Jagerne Nestor og Nicator derpaa Sydpaa mod den sig hurtigt nærmende Hochseeflotte, og bæftigt beskudt af Krydserne Regensburg og Rostock samt af det mellemsvære Artilleri i Linieskibene af 3. Slagskibseskadre affyrede de hver en Torpedo paa

henholdsvis 3200 og 2700 m mod det første og andet Slagskib. Umiddelbart derefter drejede Nestor haardt Styrbord over, truffet i forreste Kedelrum og blev liggende ubevægelig, medens Nicator, med Nød og næppe undgaaende en Kollission med den, tiltraadte Retræten Vestpaa for at slutte sig til de øvrige Jagere.

b. **Angrebet paa den engelske Slagskibsflaade i Nordsøslagets 4. Fase den 31. Maj 1916.**

Den foreliggende Situation var følgende:

Paa tysk Side:

Slagkrydseren Lützow, Flagskib for 1. Eklæreringsgruppe, stærkt brændende og havareret skaaret ud af Linien.

De øvrige tyske Slagskibe og Slagkrydsere for SV-gaaende dækket mod Artilleribeskydning fra de engelske Slagskibe og Slagkrydsere af det af tyske Torpedobaadsflotiller dannede Taageslør og Røgdække.

Paa engelsk Side:

Slagkrydserne Queen Mary, Indefatigable og Invincible sunket.

Slagskibet Warspite skaaret ud af Linien paa Grund af Havari.

Grand Fleets øvrige Slagskibe og Slagkrydsere fortsættende Omklamringen af Hochseeflotte Norden og Østen om denne.

Vejrforholdene: Solen i NV-lig Retning — Let SV-lig Brise — Søen urolig som Følge af de mange hurtiggaaende Skibes Bevægelser — Sigtbarheden god mod Vest, men meget ringe mod Øst, som Følge af de forbidrivende lette Taagebanker i Forbindelse med Røgen fra Kanonerne og Skibenes Skorstene.

Efter at den tyske Slagflaade havde ligget Vestover i omtrent 1 Kvarter, blev den Kl. 18^{55} 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 1. Eklæreringsgruppe og 5. tyske Slagskibsdivision, der ligesom i Slagets 3. Fase 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 Chefen for Hochseeflotte, Viceadmiral v. Scheer's faste Beslutning at rette et Fremstød mod Midten af den engelske Slaglinie for at frigøre sig for den inden Mørkets Frembrud, og samtidigt med at han beordrede 1. Eklæreringsgruppe og alle Torpedobaade til hensynsløst at gaa frem i Angrebet paa den engelske Slaglinie, kastede han Kl. 19^{17} for 3. Gang ved »Samtidig Drejning enkeltvis« til Styrbord den tyske Slagskibslinie rundt paa modsat (vestlig) Kurs.

Hjulpne frem af 1. Eklæreringsgruppe aabnede de paa dennes Styrbord Side marcherende 4 Baade af 6. Torpedobaadsflotille (G. 41, V. 44, G. 86 og G. 87) og 9 Baade af 9. Torpedobaadsflotille*) (V. 28, V. 26, S. 36, S. 51, S. 52, V. 30, S. 34, S. 33 og S. 35) Angrebet Kl. 19^{16}, 8 Minutter efter fulgt af 4 Baade af 3. Torpedobaadsflotille (S. 53, G. 88, V. 71 og V. 73) fra Slagskibsflaadens Styrbords Side.

Ført frem indtil paa Højde med den førende Slagkrydser (Derfflinger) af den lille Krydser Regensburg, som dernæst drejede af for at bringe 2. Torpedobaadsflotille frem, og trækkende den engelske Slaglinies Ild paa sig og saaledes aflastende egne Slagkrydsere noget, gik 1. Echelon Torpedobaade, Baadene af 6. og 9. Torpedobaadsflotille, gennem det tætte Røgdække, som

*) Denne Flotille havde allerede anvendt en Del af sine Torpedoer under Torpedobaadsangrebet i Slagets 1. Fase.

imidlertid var blevet lagt af Slagkrydseren Lützow og de hos denne værende 4 Torpedobaade, og paa en Afstand af ca. 6000—7000 m af den engelske Slaglinie, afskød de hver fra 1—3 Torpedoer (Hovedparten dog 3), hvorpaa de forfulgt af Modstanderens Krydsere og Jagere drejede af, under Retræten læggende et tæt Slør af kunstig Røg og Taage for at unddrage sig Slagskibenes Beskydning. Til Trods herfor blev dog S. 35 ramt af en svær Granat midtskibs, brækkede midt over og sank, medens S. 51, som Følge af en Træffer, fik en Kedel og den forreste Rormaskine sat ud af Virksomhed, ligesom ogsaa V. 28 fik en stor Læk i Forskibet, der reducerede dens Fart til 18 Knob.

Som Følge af at den tyske Slaglinie netop var ved at blive kastet rundt paa vestlig Kurs, maatte 2. Echelon Torpedobaade, Baadene af 3. Torpedobaadsflotille, bryde gennem Slaglinien mellem 5. Slagskibsdivisions 2. og 3. Skib, hvorpaa de, dækket af de fra Angrebet tilbagevendende Torpedobaades Røg- og Taageslør, løb indtil Slørets Nordgrænse for derpaa at gaa i Angreb i østlig og sydøstlig Retning; men kommen fri af dette blev de imødegaaet af 4. lette Krydsereskadre samt 4. og 11. Jagerflotille og dels som Følge heraf, dels som Følge af den engelske Slagflaades Afdrejninger for 1. Echelons Angreb, lykkedes det ikke 2. Echelon at komme i Angreb paa den engelske Slaglinie, men ligesom 1. Echelon lagde da ogsaa 2. Echelon under Retræten et Slør af kunstig Røg og Taage til Dækning af 1. Eklæreringsgruppe og søgte tilbage til egen Slagflaade.

Til Trods for at ingen af de mange udskudte Torpedoer naaede deres Maal, havde dog Angrebet den tilsigtede Virkning. Den engelske Slagskibsflaades 2 Gange foretagne Afdrejninger og de enkelte Skibes Manøvrer for at undgaa Torpedoer bragte den engelske Slaglinie fuldstændig i Uorden, og dels som Følge af at Afstanden aabnedes mellem de to Slagflaader, dels paa Grund af

det med Dygtighed lagte kunstige Røg- og Taageslør, tabte først Slagskibsflaaden og senere ogsaa Slagkrydserflaaden foreløbig Følingen med Hochseeflotte.

Føling opnaaedes atter senere for en kort Tid, som Følge af at Slagflaaderne ændrede Kurs mod hinanden, og det kom ca. Kl. 20^{22} atter til en kortvarig Artillerikamp, som imidlertid begge Parter unddrog sig ved Afdrejning, og med Artillerikampens Afslutning ca. Kl. 20^{30} maa Dagkampen betragtes som afsluttet.

c. 4. og 12. Jagerflotilles Angreb paa den tyske Slagskibsflaade Natten efter Nordsøslaget den 31. Maj 1916.

Den foreliggende Situation ca. Kl. 23^{00} var følgende:

Paa tysk Side:

Slagkrydseren Lützow, stærkt havareret og synkefærdig, marcherende alene.

Slagkrydserne Moltke og Seydlitz, sidstnævnte ligeledes stærkt havareret, tabt Følingen saavel med Hochseeflotte som med hinanden paa Grund af Manøvrer for at undgaa Sammenstød med egne smaa Krydsere, og nu marcherende henholdsvis om Bagbord og Styrbord forud for Hochseeflotte.

Hochseeflottes øvrige Slagskibe og Slagkrydsere, hvoraf flere med betydelige Havarier efter Dagkampen, formeret i een lang Kølvandslinie med 1. Slagskibseskadre førende og med Kurs mod Horns Rev, SSO $^1/_4$ O, Fart 16 Knob.

De smaa Krydsere og Torpedobaadene, formeret i større eller mindre Afdelinger, fordelt i Sektorer udenom Hochseeflotte for Eklærering, herfra dog undtaget 2. Torpedobaadsflotille, som Kl. 20^{15} var blevet sat an til Angreb østefter paa den engelske Slagflaade, men hidtil forgæves havde søgt denne.

Paa engelsk Side:

Slagkrydserflaaden formeret i Kølvandslinie paa Flaadekursen S. t. O. 1/4 O og marcherende SV for Slagskibsflaaden ude af Sigte fra denne.

Slagskibsflaaden formeret i Eskadrekolonneorden, 1. Kolonne om Styrbord, med en Kolonneafstand paa 1 Sml. og med Jagerne af 4., 13., 9., 10. og 12. Jagerflotille, formeret i 5 Kolonner, marcherende 5 Sml. agten for Slagskibsflaaden.

Som Følge af at Slagskibet Marlborough var ude af Stand til at holde den beordrede Fart 17 Knob paa Grund af den under Dagkampen modtagne Torpedotræffer, kunde imidlertid den af dette Skib førte Division ikke holde sin Plads i den beordrede Marchformation, men sakkede mere og mere agter ud, og da 13., 9., 10. og 12. Jagerflotille tog den beordrede Afstand paa 5 Sml. til Marlboroughdivisionen i Stedet for til den samlede Slagskibsflaade, ændredes saaledes Retningen af Jagerflotillens Front mere og mere Nord i.

De lette Krydsere og Panserkrydserne med Undtagelse af Black Prince, der havde mistet Følingen og marcherede alene, formeret i Eskadrer og marcherende indenfor Synsvidde af Slagkrydserne eller Slagskibene.

11. Jagerflotille — med Flotilleføreren i den lette Krydser Castor — fejet bort af de tyske Krydsere Hamburg og Elbing fra Posten paa yderste højre Fløj af Flotilleformationen agten for Slagskibsflaaden og nu, efter at være flygtet Nord paa i nogen Tid, marcherende SV-over uden nogensomhelst Føling med de andre Jagerflotiller.

De resterende Jagere hos Slagkrydserflaaden.

Vejrforholdene:

Sol ned: Kl. 20^{07}.
Sol op: Kl. 03^{04}.

Tusmørke: 64 Minutter.
Maane: Nymaane.
Natten: Afvekslende lys og mørk, undertiden let diset.
Synsvidde: 2—6 Sml., undertiden mere.
Vind: SV — 1.
Sø: SV — 1.

I. 4. Jagerflotilles Angreb.

4. Jagerflotille bestaaende af:

Klasse	Navn	Deplacement	Armering Artilleri	Armering Torpedo	Fart
Flotillejager	Tipperary	1700 Tons	3-10 cm L/50 i hver Side	2-53 Enkltapp. i hver Side	32 K.
—	Broke				
Jager	Spitfire	1000 Tons	3-10 cm L/50	2-53 Enkltapp. midtskibs	30 -
—	Sparrowhawk				30,5 -
—	Garland				31 -
—	Contest				31 -
—	Achates				32 -
—	Ambuscade				30,5 -
—	Ardent				30,5 -
—	Fortune				30,5 -
—	Porpoise				30 -
—	Unity				30 -

Formationen var samlet Kølvandsorden og alle Jagere havde deres fulde Torpedobeholdning.

Taktisk Inddeling.

1. Halvflotille.

Tipperary (tillige Flotillefartøj).

1. Division: Spitfire, Sparrowhawk, Garland, Contest.
2. Division: Shark, Acasta, Ophelia, Christopher.

2. Halvflotille:

Broke.

1. Division: Achates, Ambuscade, Ardent, Fortune, Porpoise, Unity.

2. Division: Owl, Midge, Hardy, Mischief.

Anm. Da imidlertid Shark var sunket i Løbet af Dagkampen og Acasta havareret, medens Resten af 1. Halvflotilles 2. Division marcherede hos Slagkrydserflaaden, og 2. Halvflotilles 2. Division marcherede hos 2. Krydsereskadre, havde Flotillen kun den ovenfor anførte Angrebsstyrke.

Lige siden Flotillen ca. Kl. 22^{00} havde indtaget den beordrede Plads 5 Sml. agten for Slagskibsflaaden, havde den idelig været udsat for Angreb i Queuen af tyske Torpedobaade, og dels som Følge heraf, dels som Følge af de indenfor Flotillen udvekslede Lyssignaler, der var synlige i ret store Sektorer og som det fremgaar af et Signal ca. Kl. 22^{30} fra Contest til Tipperary i al Fald aflæselige i ca. 7 Sml. Afstand, da det blev observeret af Slagskibet Canada, maa hele Flotillens Position, Kurs og Fart ret hurtigt have været nøje kendt af Modstanderen.

Ca. Kl. 23^{10} observerede Spitfire, Sparrowhawk og Garland Skibe paa Styrbords Laaring overhalende Flotillen og tilsyneladende styrende en Kurs, der konvergerede lidt mod Flotillens Kurs, men udover at det nærmeste Skib havde 3 Skorstene, kunde de ikke ses tydeligt, eftersom Natten, skønt lys, var diset. Skibene blev straks af Garland pr. Radio meldt til Flotillechefen (Tipperary), som imidlertid ansaa dem for egne og derfor sendte tilbage pr. Radio: »11. Jagerflotille er paa vor Styrbords Side«. Antagelig paa samme Tid, Kl. 23^{22}, observerede Unity 2 fjendtlige Torpedobaade tværs om Styrbord, hvorfor den pr. Radio gav Fortune Ordre til

at slukke Agterlanternen og umiddelbart derefter aabnede den Ilden paa Torpedobaadene, som drejede bort.

Da det førende af Skibene, Westphalen af 2. Slagskibsdivision, var kommet foran for tværs af Tipperary i ca. SV t. V. gav det Natkendetegn ved at tænde og slukke et System af grønne Lys, og umiddelbart derefter afskød det en Lysgranat, afdækkede Projektørerne, rettet ind paa Tipperary, og aabnede Ilden paa denne. Kl. var da antagelig 23[25].

Det vil nu være nødvendigt at følge hver Jager for sig.

Tipperary: Da Lysgranaten blev afskudt, afdækkede Tipperary sin Bagbords Projektør og lyste paa det førende Skib, som umiddelbart efter aabnede Ilden og med første Salve ramte Tipperary i Forskibet og satte dette i Brand. Tipperary aabnede nu Ilden med Agterkanonerne og affyrede begge sine Styrbords Torpedoer mod Westphalen, der, drejende 8 Streger af til Styrbord, paa en Afstand af 1800—1400 m afgav 92 15 cm og 45 88 mm Granater, efterhaanden sekunderet af Slagskibene Nassau og Rheinland samt de smaa Krydsere Rostock, Elbing og Hamburg, som ogsaa tog de efterfølgende Jagere under Beskydning, medens den lille Krydser Stuttgart kun udførte Belysningstjeneste og iøvrigt foretog Nedslagningsobservationer i Siden for Slagskibene. Stadig faldt Salve paa Salve i Forskibet paa Tipperary, en Granat ramte et Damprør og Tipperary indhylledes i Ild, Røg og Damp. Da Beskydningen havde varet i ca. 5 Minutter, holdt den inde, og Tipperary laa nu med Stævnen Nord i, uden Damp og stærkt brændende i Forskibet og paa Kommandobroen. Fjenden var ikke mere at se; største Delen af Besætningen, deriblandt Chefen, var dræbt, og paa Bakken eksploderede den ene Kasse Granater efter den anden.

Den eneste tilbageværende Søofficer, en Sekond-

løjtnant, lod de fortrolige Sager kaste over Bord, og for at hindre yderligere Eksplosioner blev de to Bagbords Torpedoer skudt ud. Ved 2-Tiden om Morgenen den 1/6 sank Tipperary.

Spitfire: Da Tipperary aabnede Ilden, afskød Spitfire sin agterste Torpedo mod det andet Skib som var en Krydser med 4 Skorstene (Rostock). Affyrende en anden Torpedo mod samme Maal nogle faa Sekunder efter den første og aabnende Ilden paa Fjenden for at aflede dennes Opmærksomhed fra Tipperary stod Spitfire Sydpaa forbi denne og drejede derpaa Bagbord over og Østpaa for at indsætte Reservetorpedoen. For ikke at udsætte sig for Beskydning fra 13. Flotille, tændte Spitfire Kamp- og Skibslanternerne for nogle Sekunder og drejede derpaa Sydi til sin gamle Kurs. Haabende saaledes at have givet tilstrækkelig Tid til at gøre Torpedoen klar til Skud, drejede Spitfire nu til NV-lig Kurs for at angribe et fjendtligt Skib, som holdt en Projektørkegle rettet paa Tipperary. Da Ordren blev givet til at afskyde Torpedoen, viste det sig imidlertid, at denne endnu ikke var kommet ind i Torpedoapparatet, fordi dettes Besætning var saaret og Torpedodaviden havareret, og indskrænkende sig til at affyre nogle Salver mod Projektøren, som ogsaa slukkedes, nærmede Spitfire sig til Tipperary, men blev øjeblikkelig observeret af 2 fjendtlige Slagskibe tæt ved, styrende SO-lig Kurs (misv.). Det nærmeste og sydligste af dem ændrede øjensynligt Kurs for at vædre, hvorfor Spitfire lagde Roret haardt Bagbord, og tørnende med sin Bagbords Bov mod Nassau's Bagbords Bov frembragte Spitfire et 3,5 m bredt Hul i Nassau's Forskib, som Følge af hvilket Slagskibet ikke kunde gaa mere end 15 Knob før det var tætnet, og slirede derpaa ned langs dettes Bagbords Side medtagende 6 Meter af den øverste Pladerang fra Bakken. Spitfire blev ramt af 2 28 cm Granater, der,

som Følge af at Nassau ved Sammenstødet fik en Krængning paa 5°—10° til Styrbord i Skudøjeblikket, bevirkede, at den ene kun gik gennem Kommandobroens Styrbords Broklæde, medens den anden passerede gengem Skorsten Nr. 2 fra Forkant om Bagbord til Agterkant om Styrbord og strejfede Kedeltoppen; men ingen af Granaterne eksploderede. Ved Sammenstødet, som fandt Sted ca. Kl. 23^{30}, blev endvidere et stort Stykke af Bagbords Skibsside revet af Bakken, og forreste Skorsten, forreste Mast og Projektørplatformen revet ned, ligesom ogsaa Kommandobroen, hvorfor man maatte overgaa til Styring fra agterste Bro.

Som Følge af Havariets Omfang ansaa Chefen Spitfire for ukampdygtig; de fortrolige Sager blev derfor kastet over Bord og Kursen sat mod Tyne, hvortil Spitfire ankom ved Middagstid den 2. Juni.

Sparrowhawk: Da Tipperary aabnede Ilden, beordrede Chefen for Sparrowhawk Torpedoerne affyrede mod det tredie Skib i Linien, men det lykkedes kun at afskyde den ene paa en gisset Afstand af under 900 m, og kort efter observeredes en Eksplosion. Sparrowhawk drejede derpaa til Bagbord ud af Linien og tog Post agten for Broke. Ca. 10 Minutter efter, ca. Kl. 23^{35}, blev Broke beskudt fra Styrbords Bov, hvorfor den noget efter drejede Bagbord over, og Sparrowhawk drejede da ligeledes til Bagbord for ikke at dreje i dens Kølvand. Fjenden indstillede derpaa Skydningen. Som Følge af at Roret havde forkilet sig »haardt ovre« om Bord i Broke, fortsatte denne imidlertid Drejningen og ramte Sparrowhawk lige foran for Kommandobroen, skærende sin Stævn halvvejs ind i denne og naglende begge Jagerne sammen, og kort derefter blev Sparrowhawk ogsaa ramt af Contest, som skar 1,5 m af dens Agterende og bøjede Rorfladen stærkt til Bagbord.

Efter at være kommen fri forsøgte Sparrowhawk at

komme Vestover ved Hjælp af Skruerne, men det gik kun langsomt, hvorfor den ved Fire-Tiden om Morgenen den 1. Juni blev taget paa Slæb af Flotillejageren Marksman, efter at Besætningen var taget om Bord i denne. Som Følge af manglende Stævn og bøjet Ror gjorde Sparrowhawk imidlertid for megen Modstand mod Slæbning, Trossen sprang og efter Ordre fra Chefen for 1. Slagskibseskadre Kl. 08^{45} blev den derpaa sænket ved Artilleriild.

Garland: Garland aabnede Ilden samtidig med Tipperary, passerede Østen om denne, da den blev havareret, og efter dernæst at være kommet i en fordelagtig Position, drejede den Bagbord over og afskød en Torpedo mod en Krydser med 3 Skorstene, udfor hvis Stormast en Eksplosion kort efter mentes observeret. Umiddelbart derefter var det, at Broke og Sparrowhawk tørnede sammen. Det lykkedes Garland at gaa klar ved at dreje til Styrbord og fortsættende Drejet til Nord, stod den derpaa videre til Tipperary for at assistere; men sættende Farten ned agten for den ca. Kl. 23^{40}, passerede samtidigt to fjendtlige Skibe tæt forbi Tipperary og aabnede Ilden paa dem begge, og Garland blev derfor tvunget til at forlade Tipperary og flygte Østpaa. Senere drejede den Sydi, og Kl. 23^{55} lykkedes det den at slutte sig til Achates, Ambuscade, Ardent, Fortune og Porpoise.

Contest: Contest fulgte efter Garland i dennes Kølvand Østen om Tipperary, og efter ligeledes at være kommen i en fordelagtig Position, drejede den Bagbord over og afskød en Torpedo mod en Krydser med 3 Skorstene, paa hvis Side en Eksplosion mentes observeret. Medens Garland drejede til Styrbord, fortsatte Contest sit Drej til Bagbord med det ovenanførte Resultat. Efter at være kommen fri, tabte Contest Følingen med den

øvrige Del af Flotillen. Kl. 00^{30} $^1/_6$ afsendte den følgende Telegram til Achates: »Har mistet 1. Division, kan kun gaa 20 Knob. Udbeder mig Forholdsordrer« (Udfærdigelsesklokkeslet 00^{16}). Senere hen lykkedes det den at slutte sig til Garland.

Broke: Da Projektørerne rettedes mod Tipperary og Ilden aabnedes mod denne, forblev Broke upaaagtet af Fjenden, og den drejede derfor til Bagbord og affyrede Styrbords agterste Torpedo (Baksningsvinkel 90°) mod den agterste Krydser. Fortsættende Drejet til SO t. O. $^1/_4$ O. forcerede Broke frem forbi Tipperary, Sparrowhawk, Garland og Contest og drejede derpaa tilbage til sin oprindelige Kurs S. t. O. $^1/_4$ O. Noget efter, ca. Kl. 23^{35}, observeredes 2 Streger foran for tværs om Styrbord af Broke et stort Skib, som havde 2 Skorstene og 2 Kraner og som styrede omtrent S. t. V. Chefen gav Ordre til at give Natkendetegnet, men i samme Øjeblik viste Skibet, som var Westphalen, et System af grønne Lys, afdækkede Projektørerne og aabnede Ilden assisteret af Rheinland og Rostock paa en Afstand af 1400 m. Westphalen afgav alene 13 15 cm og 13 88 mm Granater. Chefen for Broke gav straks Ordre til at affyre den anden (og sidste) Styrbords Torpedo, gik »Fuld Kraft frem« paa begge Skruer, aabnede Ilden med Kanonerne, og efter at have givet en passende Tid til Affyringen af Torpedoen, gav han Ordre til at lægge Roret haardt Styrbord. Sigteren havde imidlertid ikke faaet taget sit Sigte, blandt andet fordi han mente at observere, at Maalet gik paa »modgaaende Kurs« og i Overensstemmelse hermed havde ændret Indstillingen af Sigteapparatet, som stod paa »medgaaende Kurs« efter Opgivelse fra Broen, og Torpedoen (Baksningsvinkel 80°) blev derfor ikke skudt ud; men dette var Chefen uvidende om paa det paagældende Tidspunkt.

Umiddelbart efter Drejningen til Bagbord observerede Chefen Sparrowhawk paa sin Bagbords Side og

gav derfor Ordren »Haardt Bagbord«. Da imidlertid Rorgængeren ikke svarede, gik Navigationsofficeren ned til Broen under neden, hvor han fandt alle Mand dræbte og Roret forkilet »Haardt Styrbord«. Chefen gav da Ordre til »Fuld Kraft bak«, men som Følge af Beskydningen kunde den Bagbords Telegraf kun bevæges lidt og den Styrbords slet ikke, og Broke ramte Sparrowhawk som ovenfor meddelt; Kl. var da ca. 23^{40}. Som Følge af Beskadigelse paa forreste Fyrplads og stærk Udstrømning af Damp varede det en betydelig Tid, inden Forbindelse opnaaedes med Maskinen, og først da ældste Maskinist kom paa Dækket og modtog Ordren, lykkedes det at faa Maskinen stoppet. Efter at der var skiftet om til Styring »Agter«, bakkede Broke sig fri af Sparrowhawk og satte Kursen Vestpaa, men kunde kun gøre ringe Fart, som Følge af at 3 Kedler var faldet fra.

Ca. Kl. 01^{15} $^1/_6$ nærmede 2 Torpedobaade — G. 88 og S. 53 — sig til Broke, og den forreste kaldte op med et Signal, som syntes at begynde med Bogstavet K. Broke gav da Natkendetegnet, hvorpaa den forreste Jager afdækkede en Projektør og i ca. 450 m Afstand paa Bagbords Laaring aabnede Ilden paa Broke, som drejede fra, svarende med agterste Bagbords Kanon, den eneste Kanon, der kunde anvendes paa det paagældende Tidspunkt.

Efter at have affyret en Torpedo med høj Dybdeindstilling, som imidlertid gik under Broke, samt ca. 6 Artillerisalver, som ramte Broke midtskibs, drejede Torpedobaadene af for at assistere den lille Krydser Elbing, der var synkefærdig, medens Broke fortsatte Vestpaa og ankom til Tyne den 3. Juni Kl. 17^{00}.

Achates: Da Broke drejede ud af Linien og forcerede frem for at overtage Føringen af Flotillen, sluttede Achates op efter Contest. Kort efter observeredes

Broke skærende ud til Bagbord og uden at være under Kontrol, og med Nød og næppe undgaaende Kollision med den, fortsatte Achates Sydi som Fører for Resten af Flotillen. Samtidigt gav Chefen Ordre til at afskyde Torpedoerne, saa snart der var Sigte, men da han noget efter fik det Indtryk, at egne Krydsere var i Kamp med Fjenden mellem denne og Flotillen, annullerede han Ordren af Frygt for, at egne Krydsere skulde komme i Skudlinien, drejede af til Bagbord og stod Østpaa.

Ambuscade: Ambuscade fulgte efter Achates, passerende Tipperary i ca. 1100 m's Afstand og, kort efter at Achates havde overtaget Føringen, afskød den begge sine Torpedoer mod Krydseren Rostock, der ramt af den ene netop var ved at bryde gennem Slagskibslinien mellem Westphalen og Nassau for ikke at maskere disses Ild. Torpedoen, et Overfladeskud, ramte Krydseren udfor 4. Fyrplads og foraarsagede ret hurtigt, at Krydseren blev ukampdygtig. Ambuscade drejede derpaa Bagbord over og stod Østpaa efter Achates.

Ardent, Fortune, Porpoise og Unity: Ardent, Fortune, Porpoise og Unity gik ikke i Angreb, men drejede Bagbord over til en SO-lig Kurs (misv.) og satte Farten op for at komme i en gunstig Position for et Torpedoangreb.

Under denne Manøvre tabte imidlertid Unity Følingen med de tre andre Jagere, og medens det lykkedes disse at slutte sig til Achates og Ambuscade, fortsatte Unity Østpaa, hvorved den fik Føling med andre engelske Jagere, som den sluttede sig til, dog paa det paagældende Tidspunkt uvidende om, at den havde skiftet Flotille og nu marcherede efter 9. og 10. Flotille.

Hermed sluttede den tyske Slagskibsflaades første Sammenstød med 4. Flotille. Klokken var da antagelig ca. 23^{50}.

Som samlet taktisk Enhed bestod saaledes 4. Jagerflotille nu kun af Achates, Ambuscade, Ardent, Fortune og Porpoise. Alle Jagerne var ubeskadigede og havde deres fulde Torpedobeholdning med Undtagelse af Ambuscade, der kun havde een Torpedo, Reservetorpedoen, tilbage.

Efter at være staaet Østover i nogen Tid, genoptog Achates med de efter denne følgende Jagere Flotillens tidligere Kurs S. t. O. $^1/_4$ O. og Fart 17 Knob. Kl. 23^{55} sluttede Garland sig til Flotillen og skar ind i Kølvandet paa Porpoise.

Den $^1/_6$ Kl. 00^{10} afsendte Achates følgende Radiotelegram til Flotilleføreren (Castor): »4. Flotilles 2. Division styrer stadig Syd (misv.). Er dette rigtigt?« (Udfærdigelsesklokkeslet 00^{07}).

Lige forinden Afsendelsen af dette Telegram observeredes agten for tværs om Styrbord 4 store Skibe, som nærmede sig paa en SO-lig Kurs (misv.). Det førende af Skibene, Westphalen, gav Natkendetegn ved at tænde og slukke forskellige Grupper af grønne og røde Lys og umiddelbart derefter, Kl. 00^{10}, afdækkede de Projektørerne og aabnede Ilden, først og fremmest paa Fortune og Porpoise.

Achates: Achates drejede af og flygtede Østpaa forfulgt, som den troede, af fjendtlige Krydsere og Kl. 00^{38} afsendte den følgende Telegram til Flotilleføreren (Castor): »Bliver jaget Østpaa« (Udfærdigelsesklokkeslet 00^{31}). Derefter paabegyndte den en Eftersøgning af Ambuscade til ca. Kl. 05^{00}, da den opsnappede et af Porpoise afsendt Telegram om Assistance og dermed overgik til Søgning efter denne, hvilken Søgning dog senere blev afbrudt som Følge af indtrædende Brændstofmangel, og Achates stod nu Vestpaa mod Rosyth, hvortil den ankom den 2. Juni Kl. 04^{00}.

Ambuscade: Ambuscade affyrede en Torpedo (den sidste) mod Skibe, som koncentrerede deres Ild paa

Ardent, og drejede derpaa Bagbord over og stod Østpaa efter Achates, unddragende sig Virkningen af den fjendtlige Ild ved Udsendelsen af stærk Røg i Forbindelse med Zigzagning. Det lykkedes imidlertid ikke Ambuscade at faa Føling med Achates, hvorfor den Kl. 01^{15} afsendte følgende Telegram til Flotilleføreren (Castor): »Opgiv Plads« (Udfærdigelsesklokkeslet 01^{00}).

Det fremgaar ikke af Signalfortegnelsen, naar den fik Svar eller om den i det Hele taget har faaet et Svar paa dette Telegram, men i al Fald lykkedes det Ambuscade at støde til Flotilleføreren ved Halvfem-Tiden om Morgenen.

Ardent: Observerende, at den fjendtlige Ild var rettet mod Fortune, og at denne straks blev ramt, drejede Ardent til Styrbord for at assistere og i en Afstand af ca. 1800 m tværs om Bagbord af det førende Skib, Westphalen, affyrede den en Torpedo. Det andet Skib i Linien, Rheinland, rettede nu sine Projektører paa Ardent og aabnede Ilden, hvorfor denne satte Farten op, drejede Bagbord over og stod Østpaa. Faa Minutter efter drejede den derpaa tilbage til Flotillens tidligere Kurs for at slutte sig til Ambuscade, og styrende efter, hvad den mente var dennes Røg, fandt den sig ca. Kl. 00^{20} pludseligt i Nærheden af 4 store Skibe, der styrede SO-Kurs (misv.) og løb høj Fart. »Da det var for sent at komme af Vejen« (Chefens Rapport), angreb Ardent med det samme og afskød en Torpedo mod det førende Skib, Westphalen, som øjeblikkeligt sammen med det efterfølgende Skib, Rheinland, afdækkede Projektørerne og paa en Afstand af 800 m aabnede en kraftig Ild. Efter at Beskydningen havde varet i ca. 5 Minutter med et Ammunitionsforbrug af 22 15 cm og 18 88 mm Granater, hørte den op, Projektørerne slukkedes, og Ardent var nu fuldstændig Vrag

og i Færd med at synke. De fortrolige Sager kastedes over Bord. Da imidlertid kort efter Ilden atter aabnedes paa Ardent af andre forbipasserende Skibe, sprang Besætningen over Bord paa Chefens Ordre, og umiddelbart derefter gik Ardent ned med Flaget vajende.

Fortune og Porpoise: Som tidligere anført aabnedes Ilden først og fremmest mod Fortune og Porpoise. Fortune blev straks ramt og blev liggende udsendende stærk Røg og Damp, hvorfor Porpoise drejede Bagbord over for at gaa fri af den. Under denne Drejning blev imidlertid Porpoise truffet af en 15 cm Granat, hvis Sprængstykker blandt andet ødelagde Rattet og Maskintelegrafen paa Kommandobroen samt ramte Reservetorpedoens Luftkedel, som eksploderede. Ved Eksplosionen blev Dækket slaaet ind og Hoveddamprøret sprængt. Til al Held for Porpoise var den imidlertid stoppet op med Fortune liggende mellem sig og Fjenden, der endnu i nogen Tid fortsatte Beskydningen uden dog yderligere at ramme Porpoise paa Grund af det af Fortune dannede Røg- og Dampdække. Efter at have skiftet om til Styring »agter« samt foretaget midlertidige Reparationer, stod Porpoise Nordpaa med langsom Fart (ca. 10 Knob). Ved 5-Tiden om Morgenen udbad den sig Assistance pr. Radio og Kl. 11^{00} lykkedes det Garland og Contest at finde den, hvorpaa disse ledsagede den til Tyne.

Fortune sank.

Garland: Da Ilden aabnedes paa Fortune og Porpoise, drejede Garland Bagbord over og affyrede sin forreste Torpedo paa det førende Skib. Garland blev derpaa jaget Nordost i og tabte derved Følingen med de af Achates førte Jagere, som den lige havde sluttet sig til. Senere drejede den tilbage til Flotillens oprindelige Kurs S. t. O. $^1/_4$ O. og Kl. 00^{42} afsendte den følgende

Radiotelegram til Flotilleføreren (Castor): »Min nuværende Kurs er S. (misv.). Hvad skal jeg styre?« (Udfærdigelsesklokkeslet 00^{30}), paa hvilken Foranledning denne afsendte følgende Telegram Kl. 00^{56} til Flotillecheferne for 4. og 12. Flotille samt 4. og 12. Flotilles Jagere: »Min Kurs og Fart er S. (misv.), 18 Knob« (Udfærdigelsesklokkeslet 00^{45}), en forøvrigt mærkelig Oplysning, eftersom Flotilleføreren i sin Egenskab af Flotillechef Kl. 00^{35} havde givet følgende Signal til 11. Flotille: »Farten bestemmes til 20 Knob« og Kl. 01^{00} gav: »Farten bestemmes til 25 Knob; begge med elektrisk Blinklanterne.

Senere traf Garland sammen med Contest og disse to observerede adskillige tyske Torpedobaade, som imidlertid alle fjernede sig for fuld Fart, saa snart de fik Øje paa dem.

Ca. Kl. 02^{25} observeredes 4 tyske Torpedobaade styrende SO-lig Kurs (misv.) med høj Fart, hvorfor Garland og Contest ændrede Kurs for at gaa foran dem og aabnede Ilden paa ca. 4600 m. De tyske Torpedobaade drejede til parallel Kurs og besvarede Ilden, men afbrød kort efter Kampen og drejede af.

Da der ikke mere syntes nogen Mulighed for at finde Resten af Flotillen, satte Garland og Contest Kursen mod Tyne, paa Vejen søgende efter Porpoise i Anledning af dennes telegrafiske Anmodning om Assistance, og efter at have sluttet sig til denne fortsatte de alle tre i Forening til Tyne.

Den tyske Slagskibsflaades andet Sammenstød med 4. Flotille ophørte ca. Kl. 00^{25}. Da dette var forbi, havde 4. Flotille ophørt at eksistere som taktisk Enhed.

Af Flotillens samlede Torpedobeholdning: 24 Torpedoer til Udskydning til begge Sider og 4 Torpedoer kun til Udskydning til een Side samt 10 Reservetorpedoer, ialt 38 Torpedoer, var saaledes kun 13 Torpe-

doer kommet til Anvendelse og med det Resultat, at Krydseren Rostock var blevet gjort manøvreudygtig og senere blev sænket af sin egen Besætning. Det skal dog tilføjes, at Jagerne med deres Artilleri foraarsagede adskillige Havarier paa Slagskibenes Projektører, ligesom de ogsaa dræbte og saarede ikke saa faa af det med Navigeringen, Artilleriet og Projektørbetjeningen beskæftigede ledende Personel og Betjeningsmandskab.

Resumé:

4. Flotille	1. Angreb			2. Angreb		
	Udskudte Torpedoer		Jageren	Udskudte Torpedoer		Jageren
	1.Afsn.	2.Afsn.		1.Afsn.	2.Afsn.	
1. Halvflotille:						
Tipperary	2		sank			
Spitfire	2		udgik			
Sparrowhawk .	1		sank			
Garland	1		uskadt	0		uskadt
Contest	1		udgik			
2. Halvflotille:						
Broke.....	1	0	udgik			
Achates	0	0	uskadt	0		uskadt
Ambuscade...	0	0	"	1		"
Ardent.....			"	1	1	sank
Fortune.....			"	0		"
Porpoise			"	0		udgik
Unity.....			"[1]			
Antal udskudte Torpedoer....	8	2		2	1	

Skønt Flotillechefen ingen Meddelelse fik fra Flotilleføreren (Castor) om, at 11. Flotille havde været angrebet af Krydsere, saa er der dog Grund til at antage, at denne Kamp ikke er forblevet upaaagtet af Flotille-

[1] Overgik til 9. og 10. Flotille.

chefen (Tipperary), eftersom den blev observeret af dennes Agtermand, Spitfire, ligesom ogsaa af Broke, hvor desuden Flotilleføreren (Castor)'s Telegram om Kampen til Admiral Jellicoe blev aflæst og derfor antageligt ogsaa er blevet det i Tipperary (2 Radiostationer). Men selvom Flotillechefen ikke havde observeret Kampen og ej heller havde Kendskab til den telegrafiske Melding derom, saa havde formentlig de idelige indberettede Angreb paa Formationens Queue været en Anledning for ham til at vende tilbage til Kolonneorden.

Naar imidlertid Flotillechefen stadig lod Flotillen forblive i Kølvandsorden, saa skyldtes det sikkert den Omstændighed, at han var uvidende om, at 11. Flotille ikke mere holdt den beordrede Post og derfor med Rette maatte gaa ud fra, at 4. Flotilles Styrbords Flanke stadig var dækket mod overraskende Angreb fra større Skibe. Herpaa tyder da ogsaa Flotillechefens Telegram: »11. Jagerflotille er paa vor Styrbord Side«, som Svar paa Garlands telegrafiske Indberetning om at have observeret Skibe paa Styrbords Laaring. Angrebet, som de forreste tyske Slagskibe og de paa deres Bagbords Side marcherende smaa Krydsere har haft god Tid til at forberede paa Flotillens Tête, dels gennem egne Jageres Meldinger, dels gennem Flotillens idelige Signalering med Blinklanterne fra Queue til Tête og omvendt, kom derfor ganske overraskende for hele Flotillen.

1. Angreb. For en aarvaagen og velorganiseret Flotille skulde der jo imidlertid kun behøves faa Sekunder til at komme sig af Overraskelsen og omvurdere Situationen. Den eneste Overlevende af Tipperary's Søofficerer, der havde Klartskibspost agter, anfører følgende: »Et Skib tværs om Styrbord affyrede en Kanon. Flere af Besætningen sagde, det var en Lysgranat og at vor Bagbords Projektør blev tændt. Ingen Ordrer blev givet agterud. Jeg troede, det var et at vore egne Skibe, der skød paa os af en Fejltagelse, men umiddelbart

efter affyrede Skibet en Salve, som ramte os i Forskibet.» Alene Visningen af det tyske Natkendetegn (et System af grønne Lys) burde formentlig have været Anledning nok for Flotillechefen til at give Ordre til at angribe, men at den derpaa affyrede Lysgranat, som ikke anvendtes i den engelske Marine, kun blev besvaret med at belyse Skibet med en Projektør, er uforstaaeligt.

Resultatet af Flotillens uheldige Formation viste sig nu, idet Broke efter Tipperarys Nedkæmpning maatte dreje 4 Streger ud til Bagbord af Linien og forcere ca. 1300 m frem for at overtage Føringen af den samlede Flotille og for at komme i en gunstig Position for et Torpedoangreb. Ved denne Manøvre faldt imidlertid 2. Halvflotille fra hinanden, idet dens 2 første Jagere sluttede op efter 1. Halvflotille og saaledes ikke fulgte deres Halvflotilleführer, medens de resterende fire vel fulgte dennes 4 Stregers Drej til Bagbord, men derpaa tabte Følingen med de tre andre, da disse drejede tilbage til den oprindelige Kurs.

Ihvorvel Torpedoangreb fra en saadan Retning (tildels agterfra) vel maa betragtes som ikke almindelige, saa synes den Omstændighed, at Flotillens Enheder tabte indbyrdes Føling ved de forholdsvis enkle Drejningsmanøvrer, at tyde paa en utilstrækkelig Indøvelse af Jagerne i Torpedoangreb om Natten, eftersom Manøvrerne blev udført upaaagtet af Fjenden, idet dennes Projektører ikke belyste Broke og efterfølgende Jagere i Angrebets første Afsnit, da Tipperary blev beskudt, og slukkedes umiddelbart efter dennes Nedkæmpning.

2. Halvflotilleführers resolutte Optræden ved at forcere frem for at overtage Føringen efter Tipperary og uden Standsning at fortsætte Angrebet vidner om en høj Grad af Koldblodighed, Frygtløshed og Mod.

Achate's Undladen af at udskyde Torpedoer, under Indtrykket af at egne Krydsere var mellem denne og

Fjenden, har givet Chefen Anledning til følgende Udtalelse i Rapporten: »Jeg henstiller ærbødigt, at der fremtidig i videste Omfang maa blive givet Jagerne Underretning om Fordelingen af egne Styrker som Følge af Vanskeligheden ved at afgøre Nationaliteten om Natten.« Henstillingen tager antagelig Sigte paa Flotilleføreren (Castor)'s Undladen af at meddele 4. Flotille om Krydserangrebet paa 11. Flotille, men synes i det foreliggende Tilfælde ikke at være berettiget, eftersom Kampen allerede havde varet i nogen Tid, og Achates's Agtermand opfattede Situationen fuldstændig rigtigt.

Antallet af udskudte Torpedoer var 10, men da Angrebet faldt i to tydeligt adskilte Afsnit, vil det formentlig ogsaa være rigtigst at betragte det saaledes, og Antallet af udskudte Torpedoer er da henholdsvis 8 og 2, hvilket giver en Træffeprocent paa henholdsvis 13 og 0.

2. Angreb. I Betragtning af at Chefen for Achates var Chef for 2. Halvflotilles 1. Division og saaledes maa anses for at have været fortrolig med Torpedoangreb om Natten, synes dennes Optræden ved Begyndelsen af 2. Angreb ret uforstaaelig. Flotillens næstsidste Jager var foran for tværs af det førende af de fjendtlige Skibe, hvis Afstand til den midterste (3.) Jager opgives til ca. 2000 m, Fartoverskuddet var ca. 100 % og kun Flotillens Queue blev beskudt. Flotillens Position maa saaledes betegnes som ret gunstig og der synes derfor at have været al mulig Grund for Divisionschefen til med de forreste Jagere at rette et Passageangreb forfra paa den modsatte Side i Stedet for at dreje af og flygte Østpaa, efter egen Rapport forfulgt af fjendtlige Krydsere, men hvis Nærværelse dog ikke fremgaar af Rapporterne fra de andre Jagere og da i Særdeleshed ikke fra Ambuscade, skønt denne sidste Jager af Achates opgives at være jaget af Krydsere sammen med den.

Iøvrigt minder dette Angreb stærkt om de japanske Torpedoangreb i Begyndelsen af den russisk-japanske

Krig ved manglende taktisk Forstaaelse og svigtende Evne til at bedømme Træfningsbetingelserne. Af de to eneste Jagere, som afskød Torpedoer, anfører saaledes Ambuscade: »Den tredie (eneste tilbageværende) Torpedo affyredes mod Skibe, hvis Artilleriild var koncentreret mod Ardent. Et rødt Glimt blev observeret paa Vandlinien mellem Projektørerne paa det midterste Skib og disse gik øjeblikkelig ud, hvilket kan tyde paa en Træffer«, og Ardent: » . . . . . affyrede en Torpedo mod det forreste fjendtlige Skib, som utvivlsomt blev ramt; en Eksplosion blev observeret, de forreste Projektører gik ud og Skibet drejede til Styrbord«; . . . . . men intet tysk Skib blev truffet i Følge tyske officielle Opgivelser.

Angrebets 2. Afsnit, som udførtes af Ardent alene, synes at have været ufrivilligt at dømme efter Chefens Udtalelse: »Det var altfor sent at komme af Vejen, saa jeg angreb . . . . .«

Antallet af udskudte Torpedoer i Angrebets to Afsnit var henholdsvis 2 og 1 og Træffeprocenten i begge Tilfælde 0.

Fra tysk Side udtales, at alle Angrebene udviste en meget ringe Indøvelse i at foretage Opløb til Angreb og i at vurdere den foreliggende Situation og de angrebne Skibes Modmanøvrer samt endvidere, at alle Angrebene udførtes enkeltvis og under selve Opløbet, og, saafremt dette ikke netop er i Overensstemmelse med den engelske Angrebstaktik at skyde i Opløbet, saa har Jagerne stedse foretaget Opløbet i altfor ringe Afstand, saaledes at der allerede inden Drejningen til Passageangrebet var rigelig Tid til at tage Sigte paa dem og skyde dem ned. Angrebene blev ganske vist udført med anerkendelsesværdig Elan, men med en Dristighed, der kun synes at skyldes Ukendskab til den rigtige Angrebsform og som derfor resulterede i det store Tab af Jagere. I intet Tilfælde kom Angrebet ind fra en forlig Position. Anslagsvinklen var for det meste meget spids og Di-

stanceindstillingen i de mørke Timer aabenbart altfor lille, sikkert ikke over 1500 m.

Hvad endelig Efterretningstjenesten angaar, saa forsagede den komplet. Ingen af 4. Flotilles Jagere sendte, ej heller gjorde Forsøg paa at sende, Melding til den Kommanderende om, at der havde været Kontakt med den tyske Slagskibsflaade, en Meddelelse, som maatte være af største Interesse for Admiral Jellicoe for Kampens Fornyelse ved Daggry.

2. 12. Jagerflotilles Angreb.

12. Jagerflotille bestaaende af:

Klasse	Navn	Deplacement	Armering Artilleri	Armering Torpedo	Fart
Flotillejager	Faulknor	1700 Tons	4-10 cm L/50	2-53 cm Enkeltapp. i hver Side	32 K.
—	Marksman	1600 Tons	4-10 cm L/50	1-53 cm Dobbeltapp. i hver Side	35 K.
Jager	Obedient	900 Tons	4-10 cm L/50	2-53 cm Dobbeltapp. midtskibs	34 K.
—	Mindful				
—	Marvel				
—	Onslaught				
—	Maenad				
—	Narwhal				
—	Nessus				
—	Noble				
—	Opal				
—	Nonsuch				
—	Menace				
—	Munster				
—	Mary Rose				

Formationen var Kølvandsorden, Halvflotillekolonneorden og alle Jagerne havde deres fulde Torpedobeholdning.

Taktisk Inddeling.

1. Halvflotille.

Faulknor (tillige Flotilleführer).

1. Division: Obedient, Mindful, Marvel, Onslaught.
2. Division: Maenad, Narwhal, Nessus, Noble.

2. Halvflotille.

Marksman.

1. Division: Opal, Nonsuch, Menace, Munster, Mary Rose.

Flotillen, som marcherede paa yderste venstre Fløj af den beordrede Natformation for Jagerflotillerne, havde gentagne Gange i Løbet af Natten observeret Kampe for om Styrbord. Kl. 23^{40} var Flotillen, som Følge af Chefen for 13. Jagerflotilles uforstaaelige Flugt Østefter med Krydseren Champion (Flotillefartøj) fulgt af de to nærmeste af egne Jagere, blevet tvunget til at dreje Bagbord over for at give dem Lejlighed til at passere foran om. Først ca. Kl. 24^{00} synes Champion, Obdurate og Moresby endelig at være passeret, men Flotillen laa da NO. t. N. og ca. 21,5 Sml. fra den beordrede Plads. Kl. 00^{16} $^1/_6$ laa Flotillen atter S. t. O. $^1/_4$ O, men umiddelbart derefter blev Flotillen angrebet af de smaa Krydsere Frankfurt og Elbing agter fra, jaget NO i og »spredt« (Faulknors Signaljournal) og først ca. Kl. 00^{30} var Flotillen atter samlet paa den beordrede Kurs, dog uden Nonsuch, der var blevet trængt bort fra de øvrige Jagere af de tyske Krydsere. Paa dette Tidspunkt var Flotillen imidlertid 25 Sml. fra sin beordrede Plads.

Kl. 01^{45}, da det første Lys af Morgendæmringen oplyste den mørke Horizont, observeredes for om Styrbord fremmede Skibe styrende SO-lig Kurs (misv.), og da de kort efter viste sig at være Skibe af Deutschland-Klassen, drejede Faulknor til parallel Kurs, satte Farten op til

25 Knob og gav 1. Division, som marcherede paa Styrbords Laaring, Ordre til at gaa i Angreb.

Angrebet, ført paa medgaaende Kurs, blev imidlertid observeret af Fjenden, som afparerede det ved samtidig Drejning »Alle paa een Gang« til Styrbord, hvorfor 1. Division ca. Kl. 01^{50} faldt tilbage paa Flotillejageren, som beordrede den til at tage Post agten for sig og derpaa, drejende Styrbord over for at angribe paa modsat Kurs, gav hele Flotillen Ordre til at følge med og angribe.

Kl. 01^{56} afsendte Faulknor følgende Telegram til Admiral Jellicoe: »Haster, Expres. Fjendens Slagskibe i Sigte. Min Plads 10 Sml.[1]) agten for 1. Slagskibseskadre.« (Udfærdigelsesklokkeslet 01^{52} og givet 2 Gange med fuld Energi).

Umiddelbart derefter, Kl. 02^{00} observeredes Fjenden igen, tydeligt bestaaende af 6 Skibe af Kaiser- og Deutschlandklassen, atter paa SO-lig Kurs (misv.), hvorpaa Faulknor gik i Angreb, kun fulgt af 1. Division og ca. 10 Minutter senere af Maenad og Narwhal af 2. Division.

Flotillens Angrebsbetingelser var overordentlig gode saavel med Hensyn til egen Position som til Belysningsforholdene, idet det nu var for lyst til at kunne benytte Projektørerne, medens det paa den anden Side var tilstrækkeligt mørkt og diset for Jagerne til at foretage et overraskende Angreb. Hertil kom desuden at de førende tyske Skibes Opmærksomhed var vendt Styrbord ud, hvor der netop udvekledes Natkendetegn med ankommende Baade af 9. og 5. Torbedobaadsflotille. Nogle af de agterste Slagskibe observerede ganske vist Jagerne, da de forcerede frem, men vilde ikke aabne Ilden, før det ved Udveksling af Natkendetegn var fastslaaet om det var egne eller fjendtlige Fartøjer, og først Kl. 02^{02} blev det tredie forreste Slagskib klar over, at det var

[1]) Afstanden var i Virkeligheden godt 28 Sml. (Forf.).

fjendtlige Jagere, idet disse nu observeredes paa modgaaende Kurs for fuld Fart 1 Streg foran for tværs om Bagbord i en Afstand af 1400—1600 m. Slagskibet drejede straks 6 Streger til Styrbord og aabnede Ilden, efterfulgt heri af de øvrige Slagskibe, som ogsaa drejede af.

Faulknor: Faulknor affyrede 2 Torpedoer fra de Bagbords Apparater paa ca. 2700 m, den første mod Skib Nr. 2, Kronprinz, den anden mod Skib Nr. 3, Grosser Kurfürst. Fortsættende NV i, beskød Faulknor de resterende 3 Slagskibe, men derefter blev den jaget Nord i af de efterfølgende Slagskibe af Deutschlandklassen, som gik frem agten for det 6. Slagskib, Hessen.

Kl. 02^{08} afsendte Faulknor følgende Telegram til den Kommanderende: »Haster. Jeg angriber« (Udfærdigelsesklokkeslet 02^{07}), og Kl. 02^{13} ligeledes til den Kommanderende: »Haster. Fjendens Kurs SSV. (misv.)« (Udfærdigelsesklokkeslet 02^{12}). Begge Telegrammer blev givet 2 Gange med fuld Energi.

Obedient: Obedient affyrede to Torpedoer, en mod Skib Nr. 3 og en mod Skib Nr. 5. Den blev beskudt, men uden Resultat, og stod efter Faulknor.

Mindful: Mindful, som ikke havde sin fulde Kedelkraft, brød ud af Divisionen for at gaa i Angreb, inden denne drejede 16 Streger til modsat Kurs, men dens Fart var for ringe, og Onslaught og senere Maenad kom i Vejen for den, og den blev begge Gange tvunget til at dreje af for ikke at blive vædret af dem og kom saaledes ikke i Angreb. Den sluttede sig senere til Opal.

Marvel: Marvel affyrede 4 Torpedoer, blev beskudt, men uden Resultat, og stod efter Faulknor.

Imidlertid havde Torpedoerne naaet den tyske Slag-

skibslinie, idet en løb tæt forbi Boven af Grosser Kurfürst, medens en anden detonerede i Kølvandet ca. 100 m agten for Slagskibet Kronprinz. Om Bord i Slagskibet Markgraf observeredes ligeledes to Torpedobaner, for hvilke Skibet drejede af, og hvoraf den ene passerede paa en Afstand af ca. 30 m, medens den anden gik under Skibet, uden at Torpedoen detonerede. Slagskibet Hessen lykkedes det ogsaa at dreje af for en Torpedo, medens Slagskibet Pommern derimod blev ramt af en eller to Torpedoer, som havde til Resultat, at et Ammunitionsmagasin eksploderede og Skibet brækkede midt over og sank.

Endnu medens det efterfølgende Slagskib Hannover var i Færd med at skære ud for Pommern, observeredes om Bagbord en Torpedo, som passerede tæt agten om. Hannover drejede for fuld Kraft til Styrbord, efterfulgt i denne Manøvre af Slagskibene Nassau, Schlesien og Schleswig-Holstein, som nu i Røgen og Disen observerede de svage Omrids af 3 Jagere, der straks blev taget under Beskydning, men hurtigt atter forsvandt. Umiddelbart derefter passerede to Torpedoer Slagskibet Nassau, den ene tæt foran om, den anden agten om Skibet, ligesom ogsaa Slagskibet Schlesien maatte dreje af for en Torpedo.

Disse Torpedoer hidrørte fra Jagerne Onslaught, Maenad og Narwhal.

Onslaught: Onslaught affyrede 4 Torpedoer og blev stærkt beskudt. En Granat, som sprang ved Anslag mod Kommandobroen, ødelagde denne komplet, satte Ild i Bestiklukafet og en Kasse Ammunition og dræbte og saarede alle paa Broen, saaledes at yngste Søofficer, en Sekondløjtnant, maatte overtage Kommandoen. Efter at have skiftet om til Styring »Agter« fulgte Onslaught efter Mindful og sluttede sig til Opal. Henholdsvis Kl. 02^{36} og Kl. 02^{45} afsendte Onslaught to Telegrammer

om det forefaldne til sin Flotillechef, men da der ved 3 Tiden endnu ingen Ordre var modtaget, afsendtes Kl. 03^{20} følgende Telegram til Flotilleføreren (Castor): »Alle Torpedoer afskudt. Næstkommanderende og Artilleriofficeren dræbte, Chefen haardt saaret. En Kanon ubrugelig. Anmoder om Tilladelse til at vende tilbage til Basis.« (Udfærdigelsesklokkeslet 03^{10}), hvorpaa der Kl. 04^{30} modtoges: »Bifaldes«.

Onslaught satte derpaa Kursen mod Rosyth, paa Vejen løbende indtil 30 Knob, og ankom samme Aften dertil.

Maenad: Da Maenad modtog Ordren til at gaa i Angreb, troede den, at dette skulde finde Sted paa medgaaende Kurs, og svingede derfor sine Apparater Styrbord ud. Noget efter drejede Faulknor 16 Streger til Styrbord og gik i Angreb, medens Maenad fortsatte for at faa Tid til at svinge Apparaterne ud til Bagbord, og saa snart et af disse var klar, drejede den af og afskød en Torpedo. Fortsættende Drejet til medgaaende Kurs, svingede Maenad atter Apparaterne Styrbord ud, skar ind paa Fjenden og affyrede 2 Torpedoer paa Afstande mellem 3700 og 4600 m. Fjenden drejede af, aabnede Ilden paa Maenad, som paa sin Side ogsaa drejede af og aabnede Ilden med Agterkanonen. Maenad, som ikke blev ramt, sluttede sig derpaa til Champion.

Narwhal: Narwhal fulgte efter Maenad og affyrede 2 Torpedoer i en Afstand af ca. 2700 m, den ene mod det tredie Skib og den anden mod det sidste Skib, hvorpaa den sluttede sig til Opal.

Nessus, Nobel, Marksman, Opal, Menace, Munster og Mary Rose: Der findes ingen Rapporter i »Battle of Jutland official despatches« fra ovennævnte Jagere, men følgende Semaforsignal den $^1/_6$ Kl. 11^{00} fra Flotille-

chef 12 (Faulknor) til Marksman: »Angreb De og 2. Division den fjendtlige Slagskibsflaade efter mig i Morges?« samt Marksman's Svar: »Mit Angreb blev ødelagt af 12. Flotille, som kom med midt i 2. Halvflotille. Ved at gaa af Vejen for dem mistede jeg Følingen med 2. Halvflotille, saa jeg ved ikke, om de angreb; Fjenden drejede derpaa øjensynligt bort«, synes at tyde paa, at alle ovennævnte Jagere ligesom Maenad har troet, at Angrebet skulde finde Sted paa medgaaende Kurs og derfor er gaaet i Angreb handlende i Overensstemmelse med denne Opfattelse. Under Udførelsen af dette Angreb har da 1. Halvflotille sat sit Angreb ind paa modgaaende Kurs, er kommet mellem Fjenden og ovennævnte Jagere og har derved tvunget dem til at opgive Angrebet og dreje af, og medens Marksman herunder har tabt Følingen med dem og er staaet SO i og har sluttet sig til Champion, Flotillefartøj for 13. Jagerflotille, har de andre, antagelig i den Tro at de blev jaget af tyske Skibe, tabt Følingen, og har senere sluttet sig til Mindful, Onslaught og Narwhal, idet Opal Kl. 03^{20} afsendte følgende Telegram til Flotillechefen (Faulknor): »Opal og 8 Jagere, Kurs S. (misv.), 16 Knob, 15 Sml. Vesten for Deres 02^{00} Plads« (Udfærdigelsesklokkeslet 03^{15}). Herpaa svarede Flotillechefen Kl. 03^{46}: »Har sluttet mig til Slagskibsflaaden, Kurs Nord, Fart 17 Knob, Ret Dem derefter.« (Udfærdigelsesklokkeslet 03^{30}).

Senere ændrede Faulknor Kursen SV i og fik Føling med Obedient og Marvel, med hvilke den senere Kl. 02^{20} drejede til S. t. O. $^1/_4$ O. for at holde Føling med Fjenden, og samtidigt, som tidligere berettet, forgæves forsøgende at samle Flotillen ad radiotelegrafisk Vej.

Kl. 02^{25} observerede Faulknor en Krydser styrende imod sig, hvorfor den ændrede Kurs Vestefter, men herved tabte den Krydseren af Syne, og den blev ikke senere observeret, til Trods for at Faulknor drejede tilbage til Syd. Derpaa sluttede Faulknor sig Kl. 03^{46} til

Slagskibsflaaden, hvortil den, som ovenfor anført, beordrede den øvrige Del af Flotillen.

Af en samlet Torpedobeholdning paa 56 Torpedoer til Udskydning til begge Sider og 4 Torpedoer til Udskydning kun til een Side, ialt 60 Torpedoer, var saaledes 14 Torpedoer kommet til Anvendelse, med det Resultat at Slagskibet Pommern blev sprængt i Luften.

Flotillens første Angreb, hvortil kun een Division blev beordret af Flotillechefen, er et typisk Eksempel paa en forfejlet Opfattelse af Torpedoangreb, idet disse ikke er forenelige med halve Foranstaltninger, men ubetinget fordrer hele Styrkens hensynsløse Indsættelse. Det fremgaar ikke af Rapporterne, om Valget af Angrebsretningen skyldes Flotillechefen eller Divisionschefen, men henset til, at kun een Division blev beordret til at gaa i Angreb samt i Betragtning af, at de fjendtlige Skibe sikkert vilde afværge dette ved samtidig Drejning »Alle paa een Gang« (hvad da ogsaa fandt Sted), først og fremmest fordi Natten allerede var saa langt fremskreden, at Belysningsforholdene gjorde Anvendelse af Projektører illusorisk, burde formentlig Divisionens Angreb være ført forfra som Passageangreb paa modgaaende Kurs om Styrbord, medens Flotillechefen med Resten af Flotillen forblev om Bagbord. Ved denne Foranstaltning vilde formentlig Skibene være blevet forhindrede i Afdrejning til nogen af Siderne, samtidig med at Følingen opretholdtes af Resten af Flotillen under Divisionens Forcering frem for at gaa i Angreb.

Divisionens mislykkede Angreb foranledigede da ogsaa Flotillechefen til at foretage et Angreb paa modgaaende Kurs med hele Styrken. Dog burde formentlig Angrebet med 1. Halvflotilles 1. Division være ført om Styrbord, hvorved da ogsaa Resten af Jagerne var kommet i Angreb, idet disse, som det synes paa Grund af

mangelfuld Ordre, troede, at Angrebet skulde udføres paa medgaaende Kurs og derfor, handlende i Overensstemmelse hermed, blev forhindret i Angrebet af 1. Division, som kom ned mellem dem og Fjenden.

Antal udskudte Torpedoer. 17.

Træfferprocent: 6; dog er der Mulighed for, at denne er større, eftersom flere Torpedoer kan have været Træffere.

Iøvrigt viste 12. Jagerflotilles Angreb, hvad ogsaa de øvrige Jagerflotiller kunde have naaet, saafremt de, lige saa dygtigt ført, ikke havde angrebet i Opløbet, men under Passage.

Skønt Efterretningstjenesten ogsaa i dette Tilfælde forsagede, saa kan Skylden herfor ikke tillægges Flotillechefen, som det da ogsaa fremgaar af Beretningen om Jagerkampene og maa derfor søges andetsteds; men selvom Efterretningstjenesten havde funktioneret tilfredsstillende, og Telegrammerne saaledes var gaaet igennem til den Kommanderende, saa havde Tiden nu været for fremskreden til, at Admiral Jellicoe kunde have truffet de fornødne Dispositioner til at genoptage Kampen ved Daggry, inden den tyske Slagskibsflaade havde lagt minespærret Farvand mellem sig selv og den engelske Slagskibsflaade.

Konklusion.

Naar det til Trods for de gunstige Betingelser for Torpedoangreb ikke lykkedes de engelske Jagerflotiller at sænke mere end eet Slagskib af den samlede tyske Slagskibsflaade, hvis Tilintetgørelse dog var Jagernes Hovedmaal, saa kan Aarsagen hertil formentlig tilskrives forskellige Omstændigheder, saaledes en uhensigtsmæssig Torpedoangrebstaktik og utilstrækkelig Uddannelse og Forberedelse paa anden Maade til Natkamp. Man

ser det af Admiral Jellicoe's Ordre for Natten: De engelske store Skibes Projektør- og A. T.-Materiel var ikke paa Højde med Fordringerne; Organisationen følgelig heller ikke. Imellem den engelske og tyske Opfattelse af Torpedobaadens Væsen var der og har altid været en Forskel, der blandt andet ytrede sig i den forskellige Betegnelse for een og samme Fartøjstype: »Torpedoboatdestroyer« og »Grosses Torpedoboot«.

To forskellige »Schools of thought« fik Historiens Dom for, hvem der var nærmest ved det rigtige, og det kan ikke nægtes, at den tyske Marines Personel, opøvet og forberedt paa alle en Natkamps Muligheder, beherskede sine Virkemidler med stor Sikkerhed, hvorimod den engelske Flaades Personel i denne Henseende stod tilbage og følgelig — sin høje Moral til Trods — ikke formaaede at forhindre, at den tyske Flaade vendte tilbage til sin Basis uden en Genoptagelse af Artillerikampen ved Daggry.

Set fra Torpedobaadstaktikens Synspunkt maa det derfor i høj Grad beklages, at 2. Torpedobaadsflotille, som Kl. 20^{15} var blevet sat an til Angreb Østefter paa den engelske Slagflaade, stødte agten om denne og saaledes ikke naaede at komme i Angreb.

Bedømt under eet samlet Hele bekræfter de fra Verdenskrigen foreliggende Erfaringer saaledes ikke fuldt ud de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er under Gang, fordi der i det store og hele blev fulgt en noget anden Fremgangsmaade end fremsat i disse Betragtninger. Paa den anden Side har dog Erfaringerne heller ikke afkræftet dem, men maa, naar kun Beretningen om 12. Jagerflotilles Angreb lægges til Grund for Bedømmelsen, langt snarere siges at være en Bekræftelse, og de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er under Gang, maa derfor med Rette siges at være rigtige.

b. Maalet til Ankers.

Clerke of Eldin's tidligere (Pag. 284) anførte klassiske Regel overført paa Nutidsforhold og med Hensyntagen til de særlige Fordringer, som Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken paalægger Angriberen (størst mulig Nærmningshastighed og mindst mulig Maalstørrelse for Modstanderens Artillerivirkning) maa nødvendigvis føre til følgende Princip: Saa hurtigt, saa overraskende*) og saa nær samtidigt som muligt at angribe med samtlige disponible Torpedobaade og med Anvendelse af alle Torpedoer føre Angrebet til Bunds ind paa den Del af Maalet, som ligger bedst for Angrebet, d. v. s. frembyder den størst mulige Maalflade og tillader den mindst mulige Artillerivirkning.

Da Hovedstyrken, som tidligere anført, vil ankre saa tæt ved Kysten, som dens Dybgaaende paa nogen Maade gør det muligt, bør Rekognosceringen af det paagældende Farvandsafsnit udføres ved at følge Kystlinien, saa nær Forholdene tillader, idet der derved frembyder sig størst Mulighed for at observere Maalet, samtidigt med at dette har vanskeligt ved at opdage Torpedobaadene med Landet som Baggrund.

Afhængig af Farvandets geografiske Beskaffenhed og de af Maalet foretagne Sikringsforanstaltninger og under Udnyttelse af de foreliggende Belysnings- og Vejrforhold føres Angrebet ind mod den Del af Maalet, der ligger bedst for Angrebets Gennemførelse, og alle Forhold udnyttes for at undgaa Forpostkrydserne og Patrouillefartøjerne og saaledes bibringe Angrebet det Overraskelsesmoment, som er den første Betingelse for Angrebets heldige Gennemførelse.

---

*) Da Torpedobaadens egentlige Anvendelse falder i de mørke Timer, vil det logisk set være rigtigt at betragte Natangrebet som det almindelige Tilfælde.

Undladelse af at foretage Angreb paa de ovennævnte to Fartøjskategorier maa imidlertid kun finde Sted, saafremt vægtige Grunde taler for, at Forbipassage kan foretages uobserveret. I modsat Fald maa det betragtes som en uafviselig Nødvendighed at søge disse to Fartøjskategorier nedkæmpet saa hurtigt som muligt, for at Angriberne ikke skal beskydes under Forbipassagen og efter denne afgive skarpt afgrænsede Maal for Hovedstyrkens Artilleri med Forpostkrydsernes og Patrouillefartøjernes Projektørkegler som Baggrund. Forpostkrydserne og Patrouillefartøjerne er derfor først og fremmest de forreste Angriberes Maal undervejs ind mod Hovedstyrken.

1. Angrebsformationen.

Medens Formationen for den taktiske Angrebsstyrke indtil Forbipassagen af Forpostkrydserne bør være en Frontorden, Gruppekølvandsorden med mere eller mindre udsvinget Queue for at kunne foretage Passageangreb paa begge Sider af Forpostkrydserne og derved skabe de bedste Betingelser for deres snarlige Nedkæmpning, bør Formationen efter Forbipassagen være en Kølvandsorden, Gruppefrontorden med 500—1000 m Afstand mellem Linierne for at formindske Virkningen af Beskydningen, eller helst en »Samlet Frontorden« for saa vidt muligt at tillade Angriberne at foretage et samtidigt Angreb paa Maalet, samtidig med at Virkningen af Hovedstyrkens eventuelle Beskydning og Belysning formindskes derved, at Angribernes Formation fremtvinger en Fordeling af Kanoner og eventuelle Projektører, ligesom ogsaa Ledelsen heraf gøres vanskeligere. Eventuelt bør Angrebsformationen i Begyndelsen have en svagt tilbagetrukket Fløj for at muliggøre en mindre Ændring i Angrebsretningen, saafremt en saadan skulde vise sig paakrævet.

2. Skudafstanden.

Afstanden, paa hvilken den første Torpedo bør udskydes mod Hovedstyrken, er først og fremmest afhængig af, hvorvidt Angrebet er opdaget eller ikke. Foretages Angrebet uobserveret, bør Udskydningen af den første Torpedo udsættes saa længe som muligt og i al Fald ikke foretages, før sikker Træfning kan forventes under Hensyntagen til Normaltorpedoens største uundgaaelige Sideafvigelse. Er Angrebet derimod observeret, bør Torpedoens Rækkevidde udnyttes til at udskyde en eller flere Torpedoer mod Hovedstyrken paa stor Afstand, men iøvrigt er Tidspunktet for Udskydningen af den første Torpedo afhængig af Patrouillekædens Plads og den Ildvirkning, Angriberne er udsat for fra Hovedstyrken. Som almindelig Regel kan fastsættes, at Udskydningen af Torpedoer mod Maalet først foretages efter Passage af Patrouillekæden og først naar Afstanden til Maalet er formindsket saa meget, at Hovedstyrkens Beskydning er saa velrettet, at Træfning kun synes et Spørgsmaal om Sekunder. Dette Tidspunkt indtræder tidligst, naar Hovedstyrkens A. T.-Skyts er raserende i hele sin Banelængde, d. v. s. paa en Afstand af ca. 1500—2000 m fra Hovedstyrken, og første Torpedo udskydes derfor, naar Nedslagene fra Maalets Artillerivirkning begynder at falde umiddelbart foran for Angriberne. Til Udskydning af de første Torpedoer bør Stævnapparaterne anvendes, fordi disse allerede peger i Skudretningen og det saaledes er muligt at tage og stadigt holde Sigtet i Angrebets Opløb med selve Torpedobaaden. Hvornaar de øvrige Torpedoer bør udskydes, afhænger af de foreliggende Omstændigheder, men da Hovedstyrken er stilleliggende og antagelig opankret med Varp ude eller med Spring paa Kæden for at faa saa meget som muligt af Artilleriet til at bære, vil det ikke være paakrævet at føre Angrebet ind paa saa klods Hold, som naar Maalet er under Gang, for at

opnaa sikker Træfning med den sidste Torpedo, og Skudafstanden for denne kan derfor sættes til ca. 500 m.

Bliver en Angriber standset i Opløbet paa Grund af Havari paa Styregrejer, Kedler, Maskiner eller Skrog, bør der straks træffes Forholdsregler imod, at de øvrige Angribere hæmmes i Gennemførelsen af Angrebet og iøvrigt bør det være Formaalet at manøvrere paa en saadan Maade, at Dæksapparaterne kan bringes til at bære paa Maalet, saaledes at de resterende Torpedoer kan bringes til Anvendelse.

Ligger Hovedstyrken til Ankers i Strømfarvand, hvilket kan tænkes selv paa beskyttede Ankerpladser, som f. Eks. i Agersøsund, vil det være paakrævet inden Angrebets Udførelse at være paa det rene med Strømmens Sætning og Fart. Da Strømmen som Regel vil være med- eller modgaaende Angrebsretningen, vil Hovedstyrken selv med Varp ude eller med Spring paa Kæden som Regel ikke frembyde nogen stor Maalflade, og ved Angreb i Strømfarvand maa der derfor tages al mulig Hensyn hertil ved at formindske Skudafstanden for at faa samme Træfningsbetingelser som i strømfrit Farvand.

3. Distanceindstillingen.

Da som tidligere anført den af Hovedstyrken anvendte Anti-Torpedobaadsangrebstaktik med Sikkerhed kan forventes blandt andet at gaa ud paa saa længe som muligt at holde Hovedstyrken mørk og foretage Beskydningen af Angriberne i Belysningen fra Patrouillefartøjernes Projektører og egne udskudte Lysgranater, vil Tidspunktet for Affyringen af i al Fald de første Torpedoer ikke kunne baseres paa Afstandsmaaling, og Distanceindstillingen for samtlige Torpedoer bør derfor foretages med en betydelig Margin udover den forventede Skudafstand og da særligt for Stævntorpedoernes Vedkommende.

4. Retræten.

Efter Angrebets Udførelse bør alle Angribere dreje til samme Side og Retrætelinien om muligt lægges i en anden Retning end Angrebslinien, saaledes at Vejen, ad hvilken Retræten skal foretages, foregaar i den modsatte Side af Farvandet, hvor Angrebet førtes ind, herfra dog undtaget det Tilfælde, da Hovedstyrken ligger opankret i et snævert Gennemsejlingsfarvand, som f. Eks. Agersøsund, da Angrebet om muligt udføres som Gennembrudsmanøvre og Retræten saaledes foretages i samme Retning som Angrebet. Men uanset hvilken Fremgangsmaade, der end vælges for Retræten, maa den enkelte Angriber ikke i den Grad føle sig bundet af de for Retræten fastsatte Bestemmelser, at Hensynet hertil sættes forud for Angrebets Gennemførelse og derved virker hæmmende paa Hensigten med Angrebet, som er den fuldstændige Tilintetgørelse af Maalet. »Intet vil være mere blottet for Logik end at tiltræde Retræten uden at have opbrugt alle Torpedoer, naar dette kunde være gjort med god Chance« (Wenck).

Iøvrigt vil Angreb paa et Maal til Ankers i danske Farvande være et Undtagelsestilfælde, hvad enten Maalet er Artilleriskibe eller Transportskibe eller en Kombination af begge disse Skibskategorier, fordi en Opankring i danske Farvande efter al Sandsynlighed kun vil finde Sted, hvor det er en bydende Nødvendighed. Bortset fra den særlige Form for Opankring, som en Grundstødning maa siges at være, kan en Opankring af Artilleriskibe alene derfor vanskeligt tænkes foretaget uden i Tilfælde af Havari, tilføjet i Løbet af de lyse Timer, det være sig ved Undervandsbaadsangreb eller Artillerikamp. Medens Torpedobaadsangreb mod saadanne Maal i de lyse Timer kun har Udsigt til at blive gennemført med Held, saafremt Vejrforholdene tillader at foretage dette under Dækning af kunstig Røg eller Taage, stiller Forholdene sig anderledes i de mørke

Timer, hvor Udsigterne for Angrebets heldige Gennemførelse er gunstige, i Særdeleshed da der ikke kan forventes at være foretaget Sikringsforanstaltninger mod Torpedobaadsangreb udover dem, som Maalet vil være i Stand til selv at udføre, og hvori Udlægning af Torpedonet ikke indgaar, da saadanne ikke mere hører med til et Artilleriskibs Udrustning.

Ligesom for Artilleriskibenes Vedkommende vil en Opankring af Transportskibene alene vanskeligt kunne tænkes foretaget undtagen i Tilfælde af Havari, tilføjet under Marchen i Løbet af de mørke Timer af Torpedobaade, uddykkede Undervandsbaade eller Artilleriskibe, og Opankringen vil som Regel have Karakter af en Grundsætning for at hindre Transportskibet i at synke. Da det ikke kan forventes, at Modstanderen vil have tilstrækkeligt med Artilleriskibsmateriel til at kunne afse en Enhed til Dækning af en saadan Havarist, vil Udsigterne for et Torpedobaadsangrebs heldige Gennemførelse mod et saadant Maal saavel i de lyse Timer som ogsaa i de mørke Timer være særdeles gunstige, selv om der skulde forefindes nogle Jagere til dens Beskyttelse.

Hvad endelig angaar det Tilfælde, at det opankrede Maal er en Kombination af saavel Artilleriskibe som Transportskibe, da maa dette ikke mindst af Hensyn til Overraskelsesmomentet, der i væsentlig Grad betinger den heldige Gennemførelse af en Landgang, forventes at indtræffe udfor Landgangsstedet paa det Tidspunkt, da det begyndende Dagslys tillader at skelne de forskellige Mærker i Land, saa at Transportskibenes Navigering til Grundsætningsstedet kan foregaa med Nøjagtighed. Da saavel Transportflaadens Sikringsstyrke som dens Dækningsstyrke maa forventes snarest at ville indtage de for Beskyttelsen af Landsætningen bestemte Pladser udenfor Transportskibene ligesom ogsaa en omfattende Udlægning af Netspærringer til Sikring af den

samledes Styrkes Ankerplads maa forventes snarest at blive iværksat, er der kun Udsigt for en nogenlunde heldig Gennemførelse af et Torpedobaadsangreb paa de grundsatte Transportskibe umiddelbart efter Paabegyndelsen af deres Grundsætning, paa det Tidspunkt, da Opmærksomheden og Interessen hovedsagelig er henvendt paa Indtagelsen af de beordrede Pladser samt rettet mod Landgangsstedet i spændt Forventning om hvilken Modstand, der her vil møde Ekspeditionen. Men efter dette Tidspunkt maa Torpedobaadsangreb, det være sig i de lyse Timer eller i de mørke Timer, anses for et uigennemførligt Foretagende.

5. Krigserfaringerne.

Efter saaledes i det ovenstaaende at have fremsat Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er til Ankers, vil det formentlig være paa sin Plads at undersøge om disse Betragtninger nu ogsaa er i Overensstemmelse med de foreliggende Erfaringer i de to vigtigste Krige, hvor dette Fartøjsmateriel har været anvendt, nemlig Russer-Japanerkrigen og Verdenskrigen.

ad. Russer-Japanerkrigen.

Medens Russerne overhovedet ikke foretog, ja end ikke forsøgte at foretage, Torpedobaadsangreb mod Maal til Ankers, blev der af Japanerne foretaget adskillige, dels mod Styrker, dels mod enkelt Skib, men kun om Natten. De vigtigste af disse Angreb er:

Angrebet paa Port Arthureskadren Natten mellem den 8. og 9. Februar 1904 og

Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904.

Da alle disse Angreb afgiver talende Eksempler paa, hvorledes Torpedobaadsangrebstaktiken ikke bør være, naar Maalet er til Ankers, vil det formentlig være rigtigt nærmere at belyse dem.

a. Angrebet paa Port Arthueskadren Natten mellem den 8. og 9. Februar 1904.

Den foreliggende Situation var følgende:

Den diplomatiske Forbindelse mellem Rusland og Japan afbrudt, men Krig ikke erklæret.

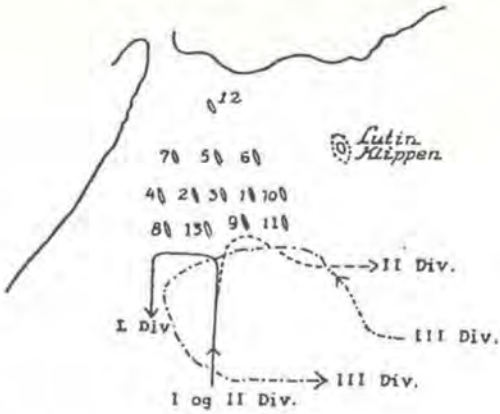
Paa russisk Side:

Port Arthureskadren bestaaende af:

Slagskibene	Zessarewitsch ..	(1)
—	Retwisan	(2)
—	Pobjeda	(3)
—	Pereswjet	(4)
—	Poltawa.....	(5)
—	Sewastopol.....	(6)
—	Petropowlowsk .	(7)
Panserkrydseren	Bajan	(8)
Krydserne	Pallada	(9)
—	Askold.....	(10)
—	Diana	(11)
—	Nowik	(12)
Hjælpekrydseren	Angora	(13)

til Ankers udenfor Indløbet til Port Arthur, som vist paa omstaaende Skitse, hvor de vedføjede Tal refererer til ovenstaaende Fortegnelse over Eskadrens forskellige Skibe.

Samtlige Skibe havde Ankerlanterne paa samt A. T.-Skytset klar til Skud med Vagt ved hver Kanon. Retwisan og Pallada havde Belysningstjeneste, d. v. s. de holdt Udkig og afsøgte Reden med Projektører. 2 Torpedobaade med blændede Lanterner, men ikke kampklar, patrouillerede indtil 20 Sml. fra Ankerpladsen, for, saafremt noget af Betydning observeredes, da ved Tilbagekomsten til Reden at melde dette til den ældste Flagmand.



truffet Skib.

Paa japansk Side:

Den mod Port Arthur opererende Flaadeafdeling under Gang ca. 50 Sml. fra Port Arthur paa en Jagerne i Forvejen bekendtgjort Kurs.

1. Jagerdivision bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Shirakumo	341 Tons	31 Knob
Asagio	—	—
Kasumi	363 Tons	—
Akazuki	—	—

2. Jagerdivision bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Ikazuki	305 Tons	31 Knob
Oboro	—	—
Inazuma	—	—

3. Jagerdivision bestaaende af:

Navn	Deplacement	Fart
Usugomo	274 Tons	30 Knob
Schinonome	—	—
Sasanami	305 Tons	31 Knob

under Fremmareh siden Kl. 18^{00} mod Port Arthur fra Round Island, ca. 45 Sml. SO for Port Arthur, for at angribe Port Arthureskadren, hvis Fortøjningsbøjer paa Yderreden var blevet indskaaret og nedlagt i et Kort af en japansk Generalstabsofficer.

Vejrforholdene under Angrebet: Maanen endnu ikke staaet op — Stille — let indgaaende Vande (begyndende Flod).

Jagerne, som umiddelbart inden Afgangen fra Sasebo havde ombyttet de ombordværende Torpedoer med nye Torpedoer fra Værftet og som alle havde Lodser, der var kendt med Indsejlingen til Port Arthur, var formeret i »Samlet Kølvandsorden« og marcherede med Agterlanterne paa.

Ca. Kl. 22^{30} fik Jagerne de belysningshavendes Skibes Projektørlys i Sigte og 20 Minutter efter observeredes pludseligt forude om Bagbord i kort Afstand 2 Lanterner, hvorfor Flotillen mindskede Fart. Efter kort Tids Forløb viste Lanternerne sig at hidrøre fra 2 russiske NO-gaaende Jagere, for hvilke Flotillen drejede af Styrbord over samtidig med at Agterlanternerne slukkedes for ikke at røbe Flotillen. Som Følge af denne Manøvre løb imidlertid Oboro af 2. Jagerdivision op i Divisionsjageren Ikazuki, hvorved den havarerede sin Stævn saa stærkt, at den var ude af Stand til at fortsætte, medens Divisionens sidste Jager, Inazuma, som Følge af Sammenstødet tabte Følingen med sin Divisionschef, og saaledes faldt 2. Jagerdivision fuldstændig fra hinanden. Da Sammenstødet endvidere havde til Følge, at den sidste Jagerdivision tabte Følingen med alle de forangaaende Jagere,

blev saaledes den taktiske Angrebsstyrke splittet i tre selvstændigt opererende Angrebsenheder.

1. Jagerdivision optog efter Afdrejningsmanøvren sin tidligere styrede Kurs, flk Kl. 23^{08} Fyrtaarnet ved Indløbet til Port Arthur i Sigte, og kort efter var den i Stand til at bestemme de fjendtlige Skibes Position. Da imidlertid disses Projektører stadig var i Virksomhed, sattes Farten ned til »langsomt«, hvorfor Divisionen først Kl. 00^{20} $^{9}/_{2}$ kom saa nær, at Omridsene af Skibene tydeligt kunde skelnes, og Flotillechefen gav nu Ordre til at angribe.

Shirakumo, Flotillebaaden, drejede til Bagbord og Kl. 00^{28} angreb den paa en Afstand af ca. 400 m først et Skib med 3 Skorstene og derpaa et Skib med 2 Skorstene, ialt med 2 Torpedoer, hvorpaa den for fuld Kraft stod Sydpaa.

Asagio fulgte efter Flotillebaaden og Kl. 00^{32} paa en Afstand af ca. 400 m angreb den først et Skib af Pereswjet-Typen og derpaa et af Retwisan-Typen, ialt med 2 Torpedoer, hvorpaa den stod SSO i.

Kasumi fulgte efter Asagio og Kl. 00^{33}, ligeledes paa en Afstand af ca. 400 m, angreb den et Skib med 2 Master og 3 Skorstene og derpaa et af Pallada-Typen, ialt med 2 Torpedoer, hvorpaa den ligeledes for fuld Kraft retirerede Sydpaa.

Imidlertid var Angrebet blevet erkendt i de russiske Skibe, af hvilke tre var blevet truffet af Torpedoer, og Artilleriet satte nu ind mod de efterfølgende Jagere.

Akazuki fulgte efter Asagio og Kl. 00^{38} angreb den et Skib af Retwisan-Typen og derpaa et Skib med 2 Master og 3 Skorstene, ialt med 2 Torpedoer, hvorpaa den stærkt beskudt retirerede Sydpaa.

Ikazuki, Divisionsbaaden for 2. Jagerdivision, fortsatte alene mod Port Arthur. Ca. Kl. 00^{05} $^{9}/_{2}$ flk den Havnefyret i Sigte og stod derpaa Nordi med mindsket Fart. Den blev gentagne Gange belyst af Projektører,

men ikke opdaget, og da den Kl. 00^{80} var kommet saa nær, at Omridsene af Skibene tydeligt kunde ses, satte den Farten op, og kommen ind paa kort Afstand drejede den haardt Styrbord over og afskød en Torpedo mod et Skib med 2 Master og 3 Skorstene, hvorpaa den for fuld Kraft retirerede Østpaa. Under Retræten blev den imidlertid belyst af Askold, som aabnede Ilden paa den dog uden at ramme.

3. Jagerdivision gik frem i NV-lig Retning, og observerende Projektørlyset fra de russiske Skibe blev den foreløbig liggende stoppet. Medens den laa saaledes, kom de resterende 2 Jagere af 2. Jagerdivision, Inazuma og den havarerede Oboro op, og da Divisionens 3. Jager, Sasanami, ca. Kl. 23^{00} havde tabt Følingen med sin Division, indgik Inazuma som 3. Jager i 3. Jagerdivision.

Denne fortsatte nu med langsom Fart mod de russiske Skibe, og i det Øjeblik disse begyndte at beskyde de tidligere omtalte Jagere, satte Divisionen Farten op for at udnytte den saaledes tilbudte gunstige Lejlighed til at sætte Angrebet uset ind.

Usugomo drejede ca. Kl. 00^{39} til Bagbord og angreb først et Skib af Diana-Typen og derpaa et Vesten for dette liggende Skib, ialt med 2 Torpedoer, og stod derpaa for fuld Kraft SO i.

Schinonome fulgte først efter Usugomo, men drejede derpaa Kl. 00^{42} til Styrbord og afskød to Torpedoer, hvorpaa den hæftig beskudt retirerede for fuld Kraft SO i.

Inazuma gik hæftigt beskudt frem i Mellemrummet mellem Formændene, drejede Kl. 00^{45} til Bagbord og angreb først et Skib af Diana-Typen og derpaa Retwisan, ialt med 2 Torpedoer, hvorpaa den ligeledes retirerede SO i.

Sasanami, der, som tidligere omtalt, havde mistet Følingen med sin Division, 3. Jagerdivision, ca. Kl. 23^{00}, havde noget senere observeret to hvide Lanterner, og i den Tro, at det var Formændene, var den da styret efter disse. Kommen nærmere opdagede den imidlertid, at

det var de to tidligere omtalte russiske Jagere, hvorfor den drejede af og fortsatte Søgningen efter sin Divisionschef. Efter nogen Tid forgæves at have søgt denne, gik den derpaa frem mod Port Arthur og ca. Kl. 01^{35}, da alle de russiske Skibes Projektører var løftet i Vejret, angreb den et Skib af Poltawa-Typen og tiltraadte derpaa Retræten.

Oboro, der som tidligere omtalt, havde havareret sin Stævn ca. Kl. 22^{50}, gik efter at have undersøgt Havariet, alene frem mod Port Arthur og Kl. 01^{45}, da alt syntes roligt i de russiske Skibe, gik den i Angreb paa et Skib med fire Skorstene, mod hvilket den afskød en Torpedo, hvorpaa den hæftigt beskudt retirerede SO i.

Inden Solnedgang den $^{9}/_{2}$ samledes Jagerne efterhaanden ved Sir James Hall-Øerne udfor Koreas NV-Kyst.

Resultatet af Angrebet er vel kendt; kun tre Skibe, Zessarewitsch, Retwisan og Pallada, træffes, men de sænkes ikke, de sættes kun midlertidig ud af Spillet, et i Sandhed yderst tarveligt Resultat af et Angreb med 17—18 Torpedoer paa en intetanende, fuldt belyst Eskadre, til Ankers i dybeste Fred paa en aaben Red og uden særlig trufne Sikringsforanstaltninger (Torpedonettene var saaledes ikke ude), Omstændigheder, hvorunder ikke et eneste af Maalets Skibe burde have undgaaet sin Tilintetgørelse, saafremt Angrebet var ført som Masseangreb og til Bunds. Men end ikke 1. Jagerdivision kan siges at være gaaet samlet i Angreb, idet der saaledes forløb 9 Minutter fra Afgivelsen af Divisionens første og sidste Skud, og den Omstændighed, at ikke en af de 6 sidst angribende Jagere blev ramt af de russiske Skibes Ild, er et tilstrækkeligt talende Bevis for, at Angrebene ikke har været ført ind paa effektiv Skudafstand.

Iøvrigt udviser alle Angreb formentlig Mangel paa krigsmæssig Indøvelse af det japanske Torpedobaadspersonel, idet alene den simple Afdrejning for de rus-

siske Jagere var tilstrækkeligt til, at ikke alene samtlige Jagerdivisioner mistede Følingen med hinanden, men at ogsaa Jagere i to af de tre Divisioner mistede Følingen med deres Divisionskammerater, efter at Agterlanternerne var slukket.

b. Angrebene paa Port Arthureskadren Natten mellem den 23. og 24. Juni 1904.

Angaaende den foreliggende Situation henvises til »Krigserfaringerne«, ad Russer-Japanerkrigen under Afsnittet »Torpedoangrebet, Maalet under Gang« Pag. 299.

Umiddelbart efter det sidst omtalte Angreb afgav Flagskibet — Zessarewitsch — det for den foreliggende Situation ganske planløse og lidet krigsmæssige Signal »Ankrer efter Chefens Skøn«. Straks derpaa, efter at Skibene var kommet til Ankers og paa et efterfølgende Signal havde sat Torpedonettene, genoptog Japanerne Torpedoangrebene, som fortsattes Natten igennem, fra ca. Kl. 01^{00} $^{24}/_{6}$ begunstiget af Belysningsforholdene, idet Maanen gik ned paa dette Tidspunkt.

Iøvrigt lignede Angrebene alle de tidligere omtalte Angreb, idet Divisionerne opløste sig, saaledes at Baadene gik rodevis eller enkeltvis i Angreb, ligesom ogsaa Angrebene ikke førtes ind paa effektiv Skudafstand, hvilket fremgaar af de meget faa Havarier, foraarsaget af de russiske Skibes Artilleriild, samt den Omstændighed, at Russerne den følgende Morgen fandt 12 Torpedoer, som var indstillet paa Maksimumsafstand og efter udløben Distance ikke havde Luft nok til at udløse Sænkeventilen. Ingen af Torpedoerne havde Netsakse paa.

Der vil derfor ikke være Anledning til at gaa yderligere ind paa disse Angreb.

Konklusion.

Som det fremgaar af det ovenstaaende er de fra Russer-Japanerkrigen foreliggende Erfaringer saaledes

negative med Hensyn til de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er til Ankers, fordi der blev fulgt andre Fremgangsmaader end fremsat i disse Betragtninger; men paa den anden Side kan Erfaringerne ikke siges at afkræfte dem, og da der endvidere under Verdenskrigen mellem England og Tyskland kun forefaldt eet Torpedobaadsangreb mod Maal til Ankers udført af den tyrkiske Torpedobaad Muavenet med delvis tysk Besætning mod Slagskibet Goliath til Ankers i Indløbet til Dardanellerne, et Angreb som i øvrigt kun lykkedes ved Hjælp af den tidligere omtalte Gentagelse af Afgiverens Natkendetegn, maa de fremsatte Betragtninger over Torpedobaadsangrebstaktiken, naar Maalet er til Ankers, derfor fremdeles med Rette kunne fastholdes som rigtige.

g. Mineangrebet.

Det er allerede tidligere under Torpedobaadsstrategien omtalt, at foruden Torpedoen er Minen et Vaaben, der blandt andet egner sig til Anvendelse fra Torpedobaade, og der staar nu tilbage nærmere at omtale den Fremgangsmaade, der bør følges, naar dette Vaaben skal bringes til Anvendelse; men forinden denne omtales, vil det imidlertid være paa sin Plads at fremsætte nogle Bemærkninger angaaende selve Vaabnet: Minen.

1. Betragtninger over Fordringerne til Minen og dens Anvendelsesmuligheder.

Ligesom ethvert andet Vaaben maa Minen opfylde visse Fordringer i teknisk og militær Henseende, for at den skal kunne virke tilfredsstillende. Disse Fordringer er:

i teknisk Henseende:

nøjagtig Dybdeindstilling,
paalidelig Tænding,

tilstrækkelig Sprængladning,
Anvendelighed paa alle de Vanddybder, der kan blive Tale om,
Holdbarhed og
paalidelig Forankring;

i militær Henseende:

rigtigt Udlægningssted,
rigtig Spærringsform,
rigtig Dybdeindstilling,
Kastning ubemærket af Fjenden og
fortsat Hemmeligholdelse for denne.

Bliver en eller flere af disse Fordringer ikke opfyldt, vil en Minespærrings Effektivitet blive svækket, og da der i de for vore Operationer mest sandsynlige Farvandsafsnit saa godt som altid foregaar Strømbevægelser, og da Minesystemer er ret stærkt paavirkeligt af Strøm, saaledes at Minen ikke altid stiller sig eller staar i den tilsigtede Dybde, vil det være nødvendigt at fremsætte nogle Oplysninger angaaende begge disse Forhold for derigennem at gøre det muligt at forøge en Minespærrings Effektivitet ved at afpasse dens Beliggenhed paa en saadan Maade med Farvandets militærgeografiske Forhold, at Formaalet med Mineudlægningen alligevel opfyldes.

Disse Oplysninger er følgende:

ad. Strømbevægelsen.

Farvandsafsnit	Strømhastighed (Sml.)		
	Middel	Hyppig	Maximal
Kattegat			
Schultz Grund		2—3	3,5
Øresund			
Lappegrund.....	1,4	2—3	4,0
Drogden	0,9	2 - 3	3,8
Store Bælt			
Sprogø		3	4,0

Strømmens Fart er iøvrigt indenfor det paagældende Farvandsafsnit afhængig af dettes Bredde og Dybde, idet den tiltager overalt hvor Farvandet indsnævres ligesom den ogsaa er større i det dybe Vand end paa det indenfor liggende lægere Vand. Tæt op til landløse Grunde og Rev kan den dog være betydeligt stærkere end længere ude i Farvandet.

Strømmens Retning er vestlig (østgaaende i Farvandet fra Sjællands Rev til Nakkehoved og nordlig (sydgaaende) eller sydlig (nordgaaende) i Gennemsejlingsfarvandene; den sydlige er dog langt den hyppigste, gennemsnitlig de 67 % om Aaret.

Meget hyppig vil der dog ved sydlig Strøm findes en modsat rettet Understrøm særligt i de dybe Render, men denne Understrøms Afstand fra Overfladen er meget varierende.

Medens Strømforholdene i Øresund og Lille Bælt er ret enkle og let at forudsige og Strømmens Retning, bortset fra Idvandet, er ens i hele Farvandets Bredde, er Strømforholdene meget indviklede i Store Bælt, hvor det er umuligt med Bestemthed at kunne forudsige, hvilken Retning Strømmen har eller vil faa, og hvor Strømmens Retning sjældent er ens i hele Farvandets Bredde.

ad. Minetypers Nedtrykning i m for Strøm.

8. . . . . .

. . . . . .

2. Operationsplanen.

Ved Affattelsen af Operationsplanen for en Mineudlægning bør det erindres, at Funktioneringstiden for den kastede Mine er meget lang, saaledes at det drejer sig om en Disponering paa lang Sigt, hvorfor en meget nøje Gennemtænkning af Konsekvenserne af Mineudlægningen bør foretages inden Udførelsen, for at den ikke

skal virke hæmmende eller til Skade for egne senere Operationer.

Affattelsen af Operationsplanen er iøvrigt afhængig af forskellige Faktorer, som, alt efter det Hensyn, man er tvunget til at tage til dem, eller den Vægt, man er i Stand til at tillægge dem, er medbestemmende for Minespærringens Effektivitet.

De vigtigste af disse Faktorer er:

1. Udstrækningen af Farvandet, der skal mineres,
2. Antallet af disponible Miner og dermed Minespærringens Form,
3. Antallet af Enheder, der kan deltage,
4. Antallet af mørke Timer,
5. De deltagende Enheders Marchfart, og endelig
6. Betingelserne for Udlægningsstyrkens rettidige, uobserverede Fjernelse fra det minerede Farvand, for at Operationen skal forblive ukendt for Modstanderen.

At opstille en almengyldig Formel for Affattelsen af en Operationsplan gældende for alle Forhold vil selvsagt være ugørligt, det vil kun være muligt at angive visse Hovedlinier og Regler, som kan udledes af praktiske Erfaringer, og hvortil der derfor saa vidt muligt bør tages Hensyn ved Affattelsen af Operationsplanen med Henblik paa:

Operationsstyrken,
Operationsruten,
Operationsfarten og
Operationsordren.

ad. Operationsstyrken.

Af Hensyn til den taktiske Ledelse bør Operationsstyrken ikke omfatte flere Enheder end den taktiske Angrebsstyrke, men til Gengæld maa disse vælges saaledes, at den samlede Minekapacitet er tilstrækkelig til Foretagendets Gennemførelse.

ad. Operationsruten.

Da Hemmeligholdelsen af Operationen er af afgørende Betydning for dennes heldige Gennemførelse, bør det omhyggeligt undgaas at Forberedelserne kommer til Modstanderens Kendskab, det være sig gennem Spionage eller Lufteklærering, og Ombordtagningen af Minerne bør derfor foregaa saa ubemærket som muligt, ligesom de ogsaa een Gang om Bord saa vidt gørligt bør skjules eller kamufleres. Da endvidere Overraskelsesmomentet er den første Betingelse for et heldigt Resultat af Mineudlægningen, bør en omhyggelig Lufteklærering af det paagældende Farvandsafsnit foretages saa sent som muligt for paa Grundlag af denne at kunne lægge Afgangstiden og Marchruten for Operationsstyrken saaledes, at Passagen af Modstanderens Eklæreringsstyrker ligesom ogsaa af neutrale og fjendtlige Staters Kyster og disses Skibe og Fiskefartøjer saa vidt muligt kan foregaa uobserveret.

Den bedste Fremgangsmaade at foretage en saa vidt mulig uobserveret Mineoperation paa, er naturligvis at henlægge dens Udførelse til de mørke Timer eller usigtbart Vejr, selvom to ikke uvæsentlige Grunde taler herimod.

Den ene af disse er, at Pladsbestemmelsen for Mineudlægningens Paabegyndelse ikke kan foretages af Udlægningsstyrken med samme Nøjagtighed i de mørke Timer som i de lyse Timer, et Forhold som er af allerstørste Betydning, i Særdeleshed naar Minespærringen som f. Eks. hos os undertiden skal foretages i snævre Farvande, hvor en stor Nøjagtighed er nødvendig for Minespærringens Udlægning for ikke at hindre egen Benyttelse af det samme Farvand. Som Eksempel paa et lignende Forhold, men i større Maalestok, skal saaledes anføres, at de tyske Miner, der blev udlagt i Verdenskrigens første Dage ved Libau, netop paa Grund af unøj-

agtig Pladsbestemmelse i høj Grad paavirkede alle de Beslutninger, som den Øverstkommanderende over Østersøstridskræfterne tog i den kort derefter følgende Tid. Det hedder saaledes udtrykkeligt: »Vor Usikkerhed med Hensyn til deres Placering var en Fordel for Russerne«. Denne Mangel med Hensyn til en nøjagtig Pladsbestemmelse af Begyndelsespunktet for Mineudlægningen vil imidlertid i mange Tilfælde kunne afhjælpes ved at placere en Undervandsbaad i Begyndelsespunktet til Vejledning for Udlægningsstyrken.

Den anden Grund, som taler imod en Udlægning i de mørke Timer, er den, at Miner, der ved et Uheld gaar i Overfladen under Udlægningen, ikke kan skydes ned og saaledes forraader Minespærringens Plads, hvorved den Fordel, at have udlagt Minerne uobserveret af Modstanderen, kun bliver tilsyneladende.

ad. Operationsfarten.

Ved Udarbejdelsen af Operationsplanen bør det iagttages, at Udlægningsstyrken ikke skal være nødsaget til at løbe meget høj Fart, da den i Følge Krigserfaringerne derved udsætter sig for at blive observeret af Modstanderen, i Særdeleshed fra Luften, dels paa Grund af Skorstensflammer og stærk Røgudvikling, dels paa Grund af den i Mørket stærkt lysende Bov- og Hækbølge.

ad. Operationsordren.

Paa Grundlag af det af den Kommanderende givne Direktiv og afhængig af om Mineudlægningen skal foretages i taktisk Samarbejde med egen Flaadestyrke eller som en selvstændig Operation, udarbejder Flotillechefen (Operationslederen) en Operationsordre, som ved et Chefsmøde gennemgaas med samtlige Chefer i Operationsstyrken, saaledes at alle disse er fuldt indforstaaet med den forestaaende Operation i alle dens Detailler.

Ved Udarbejdelsen af Operationsordren følges samme Fremgangsmaade som for Rekognosceringsordrens Vedkommende (se denne Pag. 251), men iøvrigt bør det af Operationsordren klart og tydeligt fremgaa, hvad der er Formaalet med Spærringen, saaledes at enhver af Cheferne kan handle i Overensstemmelse hermed for det Tilfælde at Udlægningsstyrken splittes, samt endvidere, hvor Spærringen er planlagt udlagt, og i Tilfælde af Møde med Modstanderen forinden, da hvor Minerne maa kastes armeret og hvor desarmeret, ligesom ogsaa Cheferne bør vide, hvilken Rute der vælges og hvorfor den vælges.

Endelig bør Cheferne ved taktisk Samarbejde med egen Flaadestyrkes Artilleriskibe under en eventuel Kamp med Modstanderens Artilleriskibe være fuldt ud fortrolig med den Kommanderendes Overvejelser og Hensigter for at kunne kaste Minerne i Overensstemmelse med disse.

3. Operationsudførelsen.

For Operationsudførelsen vil de for Rekognosceringsudførelsen anførte Foranstaltninger (se disse Pag. 253) være at iværksætte, dog med følgende Tilføjelser:

ad. Krigsberedskabet.

a. Materiellet.

Inden Afgang fra Basis placeres Minerne paa en saadan Maade, at Skydefriheden for Dæksapparaterne og eventuelt Kanonen agter indskrænkes saa lidt som muligt.

b. Besætningen.

For Kastningen af Minerne skal der foreligge en omhyggelig udarbejdet Rulle, hvortil det nødvendige Mandskab tages fra saadanne Klart-Skibsposter (særligt fra »Agter«), at Torpedobaadens Kampkraft af den Grund ikke nedsættes, saalænge Minerne er om Bord.

Ved Afgang fra Havn vil en sidste Indøvelse af dette

Mandskab være at foretage, og saa længe Minerne er om Bord, skal det til Kastning udsatte Mandskab opholde sig ved disse klar til øjeblikkelig Kastning samt for endvidere eventuelt at kunne desarmere Minerne.

ad. Kastningsformationen.

Overgangen fra Marchformationen til Kastningsformationen foretages saa sent som muligt.

Kastningsformationerne for den taktiske Angrebsstyrke er, afhængig af Minespærringens Form, Frontorden, Gruppekølvandsorden eller Kølvandsorden, Gruppekileorden eller »Samlet Kølvandsorden«, men hvor det overhovedet lader sig gøre, bør Frontorden, Gruppekølvandsorden foretrækkes, fordi denne Formation, særligt i de mørke Timer, frembyder de bedste Betingelser for den taktiske Ledelse umiddelbart før Udlægningens Paabegyndelse.

Hvor Forholdene tillader det og Omstændighederne iøvrigt taler derfor, bør der endvidere i Frontorden, Gruppekølvandsorden af Hensyn til Signaleringen, særligt i de mørke Timer, foretages en Forskydning af de to paralleltløbende Kølvandsordener i Forhold til hinanden, saaledes at Gruppebaaden i 2. Gruppe marcherer tværs af Baad Nr. 2 i 1. Gruppe.

Afstanden mellem Baadene er normalt 100 m, men bør af Hensyn til Afstanden mellem Minerne snarere holdes lidt mindre.

Iøvrigt bør det af Operationsordren tydeligt fremgaa, hvilken Kastningsformation, der skal anvendes, og hvilken Form den taktiske Minespærring skal have, ligesom ogsaa, hvorledes der skal forholdes, saafremt en anden end den forannævnte Situation foreligger, saaledes at enhver af Udlægningsstyrkens Chefer straks er fuldtud indforstaaet med Flotillechefens (Operationslederens) Hensigter paa Modtagelsen af et enkelt Signal, refererende til vedkommende Minespærrings Nummer paa de Pag. 376 anførte skematiske Oversigtstavler over taktiske Minespærringer.

ad. Kastningen.

Paabegyndelsen af Kastningen foretages med Afbenyttelsen af de herfor reglementerede Signaler i E.S.-Bogen, og for at tilkendegive Uddrejning af Formationen efter endt Kastning benyttes Dampfløjten eller, naar Omstændighederne tillader det, en almindelig Fløjte i Forbindelse med en Raaber, idet der for Uddrejning til Styrbord gives 1 Fløjt og for Uddrejning til Bagbord 2 Fløjt.

Det saaledes givne Fløjt er samtidig Avertissement for Minekastning til næste Baad.

For at undgaa at Mineudlægningen observeres af Modstanderen, bør Kastningen som Følge af Agterudlægningen saa vidt muligt foretages med Agterenden eller helst Stævnen i Retning mod Modstanderen, for at denne ikke skal blive opmærksom derpaa ved det af Minens Fald i Vandet foraarsagede Sprøjt, og foregaar Udlægningen i de lyse Timer, bør denne helst foretages skjult af egne Artilleriskibes Skrog eller under Dække af kunstig Taage- eller Røgudvikling.

Iøvrigt henvises til de Pag. 376 anførte Former paa taktiske Minespærringer.

ad. Navigeringen.

Da det i Følge Krigserfaringerne er af største Betydning for egen Flaadestyrkes senere Operationer, om en Mineudlægning foretages andre Steder end tilsigtet eller beordret, bør enhver af Udlægningsstyrkens Chefer være klar over sin Baads nøjagtige Plads paa et hvilketsomhelst Tidspunkt, saaledes at i Utide eller urigtig kastede Miner kan opgives med den pinligste Nøjagtighed. (Se iøvrigt under Radieringen).

ad. Radieringen.

Kastes Minerne andetsteds end beordret eller tilsigtet, bør dette, saafremt de kastes armeret, straks

indberettes til den Kommanderende, med mindre de foreliggende Omstændigheder taler imod Radiotelegrafens Benyttelse for ikke at røbe Udlægningsstyrken for Modstanderens Radiopejlstationer, det være sig i Land eller om Bord.

ad. Signaleringen.

Efter at Kastningsformationen er formeret, vil den paa Fortoppen anbragte Semaforlampe være at benytte med Anvendelse af saa ringe Lysstyrke som mulig til Ordregivning for Klargøring til Kastningen og dennes Iværksættelse.

ad. Observering af Operationsmaalet.

Modtager Udlægningsstyrken, gennem sin Lufteklærering eller gennem en Patrouillemelding eller ved egen Observering, Underretning om, at Modstanderens store Artilleriskibe eller Transportskibe er under Anmarch og der som Følge heraf ikke er tilstrækkelig Tid til at føre Minerne frem til det beordrede Udlægningssted og foretage Kastningen uset af Modstanderen, bør Udlægningsstyrken hurtigst muligt føres tilbage til en saadan Afstand fra denne, at Udlægningen kan være tilendebragt, inden den til Sigtbarheden svarende Observationsafstand er naaet af Modstanderen, med mindre der ikke forefindes andet Udlægningssted for Minerne, svarende til den med Udlægningen forbundne Hensigt, da i saa Fald Minerne kastes saa nær den beordrede Plads som muligt under Dækning af kunstig Røg- eller Taageudvikling.

For et eventuelt derefter følgende Torpedoangreb gælder som almindelig Regel, at Ansættelse af et saadant ikke finder Sted før Modstanderen passerer — eller har passeret — den udlagte Minespærring, for ikke at miste Enheder for at opnaa, hvad lige saa godt kunde være opnaaet foruden, rent bortset fra, at Tidspunktet

for Angrebets Ansættelse psykologisk set maa være, naar Minesprængningerne bringer Forvirring i Modstanderens Formationer og demoraliserer Besætningerne.

ad. Retræten.

Snarest mulig efter Udlægningen retirerer Udlægningsstyrkens Enheder om bag Minespærringen for atter at samles i en taktisk Angrebsstyrke.

De for denne Samling nødvendige Iværksættelsesordrer og Sikkerhedsforanstaltninger skal fremgaa af Operationsordren.

ad. Skematiske Oversigtstavler over taktiske Minespærringer.

9.....

.....

h. Torpedobaades Optræden overfor Modstanderens lettere Søstridskræfter.

Skønt Formaalet med Torpedobaadene er Angrebet paa Modstanderens store Artilleriskibe og Transportskibe, og Torpedobaadene derfor principielt set bør undgaa Modstanderens lettere Søstridskræfter, saa vil der dog ofte i Praksis, hvad Krigserfaringerne da ogsaa til al Tydelighed udviser, forekomme Tilfælde, hvor en saadan Undvigen ikke kan finde Sted, men hvor saaledes Torpedobaadene angribes af de lettere Søstridskræfter, og det vil derfor være nødvendigt nærmere at belyse, hvorledes Torpedobaadene skal optræde eller med andre Ord, hvilken Taktik Torpedobaadene skal følge for paa den heldigste Maade at unddrage sig Følgerne af saadanne Angreb.

I al Almindelighed vil den Taktik, der skal anvendes af Torpedobaadene (der gaaes ud fra det i hele Afhandlingen fastslaaede Princip, at Torpedobaadenes Antal ved ligegyldig hvilkensomhelst Optræden mindst er 2) være afhængig af:

1. Det fjendtlige Skibs Art, d. v. s. om det er en Krydser, en Torpedobaadsødelægger (Jager) eller en Undervandsbaad,

2. Den foreliggende Situation, d. v. s. hvor i Farvandet og hvorledes Mødet finder Sted,

3. De foreliggende Belysningsforhold, d. v. s. om det er lyst eller mørkt og om det er sigtbart eller usigtbart, samt endelig,

4. Torpedobaadenes Krigsberedskab, d. v. s. om de medfører Miner eller ikke, samt om de endnu har Torpedoer om Bord.

1. Modstanderen er en Krydser.

Saafremt Farvandets militærgeografiske Forhold er af en saadan Beskaffenhed, at Torpedobaadene under Udnyttelsen af disse og ved Udvikling af kunstig Røg eller Taage har rimelige Udsigter til at unddrage sig Krydseren og dens Artilleris ødelæggende Virkning, bør Flugten gribes, ligesom ogsaa i det Tilfælde, at Torpedobaadenes Antal er saa stort, at der ved at ofre en eller flere af disse paa en Kamp med Krydseren skabes en Mulighed for alligevel at kunne løse den stillede Opgave tilfredsstillende med de resterende Torpedobaade.

I alle andre Tilfælde gælder som almindelig Regel, at Forsøg paa i første Omgang at unddrage sig Angrebet ved Flugt maa anses for haabløst, og i saa Fald maa da forholdes som følger:

Medfører Torpedobaadene Miner og har de endnu Torpedoer om Bord, og de foreliggende Omstændigheder — Afstanden til Krydseren og Hensynet til egen Flaadestyrkes Optræden i det paagældende Farvand — tillader det, drejes straks for fuld Fart til medgaaende Kurs eller til den Kurs, der bedst egner sig for Udnyttelsen af Farvandets militærgeografiske Forhold, og under Udvikling af kunstig Røg eller Taage kastes Minerne armeret, idet Formen for Minespæringen afhænger af de forelig-

gende Omstændigheder, hvorpaa Torpedobaadene, udnyttende den udlagte Minespærring og det udviklede Røg- eller Taagedække, gaar i Angreb paa Krydseren, saa vidt muligt fra hver sin Side. Tillader derimod Omstændighederne ikke en saadan Fremgangsmaade, kaster Torpedobaadene straks Minerne desarmeret og gaar i Angreb paa Krydseren.

Iøvrigt forholdes som tidligere anført.

Medfører Torpedobaadene ingen Miner og har de ingen Torpedoer om Bord, d. v. s. at Torpedobaadene er paa Vej hjem efter udført Operation og at Mødet derfor som Regel finder Sted i de mørke Timer, men dog eventuelt paa saa sent et Tidspunkt af Natten, at det endnu er tilstrækkeligt mørkt til, at Fastholdelsen af Torpedobaadene i Kanonsigtet er vanskelig, samtidig med at det begyndende Dagslys gør Anvendelsen af Projektører og Lysgranater illusorisk, da bør Torpedobaadene, saafremt Afstanden til Krydseren er tilstrækkelig stor, bevæge denne til at foretage Afdrejning ved at markere Passageangreb forfra, alle paa samme Side, for derpaa at tiltræde Retræten dækkende sig ved Udvikling af kunstig Røg.

Er Torpedobaadene derimod inde paa saa ringe Afstand af Krydseren, at der ikke levnes Tid eller Rum til at markere Torpedoangreb, bør Torpedobaadene hurtigst muligt søge saa klods ind paa Livet af Krydseren forfra, at dennes Artilleri ikke kan gives tilstrækkelig Depression til at beskyde dem, for, saa vidt muligt holdende sig i denne døde Vinkel, at benytte deres Artilleri til at beskyde Krydseren langskibs og da i Særdeleshed dens Kommandobro, og derpaa, under den derved opstaaede sandsynlige Forvirring ved det ved Beskydningen foraarsagede Tab blandt det ledende Navigations- og Artilleripersonel, gribe Flugten ligeledes dækkende sig ved Udvikling af kunstig Røg (jvfr. iøvrigt Spitfire's Møde med Nassau Pag. 327).

2. Modstanderen er en eller flere Torpedobaadsødelæggere (Jagere).

a. Teoretiske Betragtninger.

Som Følge af Torpedobaadsødelæggeren (Jageren)'s ringe Dybgaaende vil Torpedobaadene kun undtagelsesvis have Udsigt til at unddrage sig et Jagerangreb ved Flugt under Udnyttelse af Farvandets militærgeografiske Forhold i Forbindelse med Udvikling af kunstig Røg eller Taage; i alle andre Tilfælde maa Forsøg paa Flugt anses for haabløst, med mindre Torpedobaadenes Antal i Forhold til Jagerantallet er saa stort, at der ved at ofre en eller flere af Torpedobaadene til en Kamp med Jagerne, derved skabes en Mulighed for alligevel at kunne løse den stillede Opgave tilfredsstillende med de resterende Torpedobaade.

Som almindelig Regel gælder derfor, at Torpedobaadene straks bør skride til Angreb, og da i Særdeleshed i de mørke Timer, hvor Jagerartilleriets betydelige Overlegenhed over Torpedobaadsartilleriet paa de store Afstande ikke kan udnyttes og saaledes heller ikke kan gøre sig gældende og derved giver Torpedobaadene de uberegnelige Muligheder for et sejrrigt Resultat, som enhver Natkamp altid byder den svagere Part overfor den stærkere.

At give detaillerede Regler for, hvorledes Kampen skal føres mellem disse to Fartøjskategorier, vil være upraktisk for ikke at sige ugørligt, fordi det »Tilfældige« spiller saa stærkt ind og da særligt under en Kamp i de mørke Timer. Det vil derfor kun være muligt at angive dem i Hovedtrækkene:

Medfører Torpedobaadene Miner og har de endnu Torpedoer om Bord, og de foreliggende Omstændigheder — Afstanden til Jagerne og Hensynet til egen Flaadestyrkes Optræden i det paagældende Farvand — tillader det, drejes straks for fuld Fart til medgaaende Kurs eller til den

Kurs, der bedst egner sig for Udnyttelsen af Farvandets militærgeografiske Forhold, med mindre den saaledes valgte Kurs i de mørke Timer kan føre til, at egne store Artilleriskibes Opholdssted røbes for Jagerne eller til, at Torpedobaadene kommer indenfor en saadan Afstand af egne Artilleriskibe, at de bliver observeret og som Følge af den Retning, de kommer fra, bliver taget for fjendtlige og beskudt, da i saa Fald en anden Kurs skal vælges. Under Udvikling af kunstig Røg- eller Taage kastes snarest Minerne armeret, idet Formen for Minespærringen afhænger af de foreliggende Omstændigheder. Udnyttende den udlagte Minespærring og det udviklede Røg- eller Taagedække gaar Torpedobaadene derpaa i Angreb paa Jagerne, førende dette ind paa klods Hold for derefter, i Tide drejende til saa vidt mulig medgaaende Kurs i en forlig Position, at fortsætte Kampen under Udnyttelse af de resterende Torpedoer og Artilleriet. Tidspunktet for sidstnævnte Benyttelse er for øvrigt afhængig af om Kampen finder Sted i de lyse eller i de mørke Timer, idet en for tidlig Anvendelse af Artilleriet i de mørke Timer kun kan føre til, at Torpedobaadens Tilstedeværelse og Plads røbes, samtidig med at det paa Kommandobroen og paa Dækket værende Personel, saavel i den skydende Baad som ogsaa i Nabobaaden, blændes af Mundingsflammen, hvilket da atter har til Følge, at Afstanden til Modstanderen samt dennes Kurs og Fart gisses forkert, saaledes at Torpedoerne bliver »Forbiere«. Som almindelig Regel gælder derfor, at Artilleriet først maa anvendes, naar Torpedoerne er udskudt; og Maalet for dets Beskydning, som paa klods Hold skal foretages som »fri Skydning«, er da for Kanonernes Vedkommende Vandlinien udfor Kommandobroen, Kedlerne og Maskinerne, medens det for Maskingeværernes Vedkommende først og fremmest er Kommandobroen og dernæst Skytsbesætningerne og de lysende Projektører. Samtidigt hermed søger egne Projektører med korte Belysnings-

perioder at blænde Modstanderens Navigationspersonel og Skytsbesætningerne, idet det dog erindres, at kun agterste Projektør er Kampprojektør og derfor kun maa anvendes til konstant Belysning af Maalet, saafremt dette er nødvendigt, for ikke med den forreste Projektør at blænde eget Navigationspersonel eller foranledige dette beskudt, som Følge af at Modstanderen tager den lysende Projektør til Maal. Tillader derimod de foreliggende Omstændigheder ikke, at Torpedobaadene kaster Minerne armeret, kastes de omgaaende desarmeret eventuelt paa medgaaende Kurs under Dækning af kunstig Røg eller Taage, hvorpaa Torpedobaadene gaar i Angreb i Overensstemmelse med det ovenfor udviklede.

Medfører Torpedobaadene ingen Miner og har de ingen Torpedoer om Bord, d. v. s. at Torpedobaadene er paa Vej hjem efter udført Operation, og at Mødet derfor som Regel finder Sted i de mørke Timer, men dog eventuelt paa saa tidligt et Tidspunkt af Morgenen, at det endnu er for mørkt, til at Fastholdelsen af Torpedobaadene i Kanonsigtet kan finde Sted, samtidig med at det begyndende Dagslys gør Anvendelsen af Projektører og Lysgranater illusorisk, da bør de nærmest Jagerne værende Torpedobaade gaa i Angreb paa disse under Anvendelse af Artilleriet og under Benyttelse af Projektørerne paa en saadan Maade, at de dels blænder Jagernes Navigationspersonel, dels hindrer dette i at observere, hvad der foregaar bag Lyskeglerne, for derved al give de resterende Torpedobaade Lejlighed til at undslippe under Udvikling af et kunstigt Røgdække. Kampen føres ind paa saa klods Hold som muligt, under Iagttagelse af hvad ovenfor allerede er udviklet og under nøje Agtpaagivenhed overfor Modstanderens Manøvrer, i Særdeleshed for at hindre denne i at udnytte sin store Overlegenhed i Besætningens Størrelse til at foretage Entring. Det vigtigste Vaaben under denne Nærkamp,

ligesom ogsaa under Forsøg paa Entring fra Modstanderens Side, er Maskingeværerne, hvormed det er muligt at feje Modstanderens Kommandobro og Dæk rent for Personel, ligesom ogsaa Torpedobaadens Dæk, saafremt det skulde lykkes Modstanderen at foretage Entring. Endelig for det Tilfælde, at der skulde vise sig en passende Lejlighed, vædres Modstanderen. »Naturligvis vil Torpedobaaden som Regel selv gaa med ned, men i saa Fald med den Trøst, at have taget en Fjende med sig.« (Wenck).

b. Krigserfaringerne.

Da Jageren er den Type af Modstanderens lettere Søstridskræfter, vore Torpedobaade mest sandsynlig møder under Udførelsen af deres selvstændige Operationer, vil det formentlig være paa sin Plads at undersøge, om de ovenfor fremsatte Betragtninger nu ogsaa er i Overensstemmelse med de foreliggende Krigserfaringer; men da de fra Russer-Japanerkrigen foreliggende Beretninger om saadanne Kampe er meget afvigende, vil kun de vigtigste under Verdenskrigen forefaldende Kampe mellem Jagere og Torpedobaade blive anført.

Udover hvad allerede er anført under Omtalen af Jager- og Torpedobaadsangrebene i Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 og den derefter følgende Nat (se Pag. 313 og 322) skal her anføres:

Den tyske 7. Torpedobaadshalvflotilles Kamp med den engelske 3. Jagerflotilles 1. Division den 17. Oktober 1914, og

Jagerne Broke og Swifts Kamp med 5 Baade af 3. tyske Torpedobaadsflotille Natten mellem den 20. og og 21. August 1917.

1. Den tyske 7. Torpedobaadshalvflotilles Kamp med den engelske 3. Jagerflotilles 1. Division den 17. Oktober 1914.

Den forliggende Situation ca. Kl. 15^{00} var følgende:

Paa tysk Side:

7. Torpedobaadshalvflotille bestaaende af S. 119 — S. 115 — S. 117 og S. 118 i Frontorden, Fart 17 Knob, paa sydlig Kurs ca. 15 Sml. SV for Haaks Fyrskib undervejs mod Kanalen for at spærre »The Downs« med Miner mod de engelske Monitorer til Aflastning af den tyske Hærs højre Flanke paa Flandernkysten, og saafremt det ikke lykkedes at naa saa langt frem, da at kaste Minerne i Thamesmundingen eller et andet Sted nær den engelske Kyst.

Paa engelsk Side:

3. Jagerflotilles 1. Division bestaaende af:

Den lille Krydser Undaunted (Flotillefartøj) med Jagerne Lance, Lennox, Legion og Loyal i Kølvandsorden paa vestlig Kurs undervejs fra den hollandske Kyst for at nedkæmpe den tyske Styrke, om hvis Forehavende Admiralitetet allerede den foregaaende Aften (den 16.) havde faaet sikker Underretning, ligesom ogsaa den tyske Styrkes Sammensætning, Position, Kurs og Fart var bleven indberettet den 17. Kl. 10^{00} af en i samme Andledning udfor Terschelling stationeret Undervandsbaad E. 8.

Vejrforholdene: Klart; Vind og Sø: NØ — 3.

De to Styrkers Armering var følgende:

3. Jagerflotilles 1. Division.

Klasse	Navn	Deplacement	Armering Artilleri	Armering Torpedo	Fart
Let Krydser	Undaunted	3400 Tons	2-15 cm L/50 6-10 cm L/50	1-53 cm Dobb.app. i hver Side	28 K.
Jager	Lance	1000 Tons	3-10 cm L/50	1-53 cm Dobb app. i hver Side	31 -
—	Lennox				
—	Legion				
—	Loyal				

7. Torpedobaadshalvflotille.

Torpedobaad	S. 119	420 Tons	3-50 mm L/30 (heraf 2 i Bredsiden) 2 Maskingeværer.	3-45 cm Enk. app. (alle midtskibs).	18 K.
—	S. 115				
—	S. 117				
—	S. 118				

NB. Hver Torpedobaad havde 12 Miner om Bord.

Ca. Kl. 15⁰⁰ observerede Torpedobaadene Røgskyer i Nord, hvorfor Kursen ændredes nogle Streger Sydi, og ca. et Kvarter derefter observeredes i SV yderligere 7—8 Røgskyer, som Torpedobaadene antog hidrørte fra den engelske Patrouillelinie, indtil de ved Nærmelse viste sig at stamme fra hollandske Dampere. Næppe var disse og nogle SV herfor værende hollandske Trawlere passeret, da 1 Krydser og 4 Jagere kom til Syne ud af Røgen fra Handelsskibene paa Torpedobaadenes Bagbords Side. Torpedobaadene drejede straks for fuld Kraft til modsat Kurs og skar i Overensstemmelse med den for Tilfældet givne Ordre vifteformig ud for at besværliggøre Forfølgelsen. Samtidig lod Halvflotillechefen føl-

gende Signal afgive med Projektør: »Kast Minerne desarmeret, klar til Angreb«. Endnu før alle Minerne var kastet over Bord, aabnede den engelske Krydser Ilden paa en Afstand af 8000 m, først og fremmest paa S. 118, der, som Følge af et umiddelbart forinden indtruffet Kondensatorhavari, ikke troede at kunne holde Farten ret længe og derfor nu drejede til modsat Kurs og gik i Angreb paa Krydseren, kort efter fulgt af de øvrige Baade, hvoraf endnu ingen var truffet, idet dette først fandt Sted paa en Afstand af ca. 3000 m. Ca. 10 Minutter efter sank S. 115 truffet af en Salve fra Krydseren og først derefter aabnede Jagerne Ilden, som Baadene imidlertid ikke kunde besvare, før Afstanden var reduceret til 2000 m. Kort efter opløste Kampen sig i mindre Enkeltkampe, idet 3 Jagere tog S. 118 og S. 119 under Beskydning, medens Krydseren og den 4. Jager beskød S. 117, som, truffet i agterste Fyrplads, faa Minutter efter gik ned. Umiddelbart derefter gik S. 119, stærkt beskudt af Jagerne, i Torpedoangreb paa Krydseren, mod hvilken den affyrede 3 Torpedoer, en paa 800 m og 2 paa 300 m, som alle passerede den haardt afdrejende Krydser paa en Afstand af 10—15 m. Imidlertid havde S. 119 mistet sin Antenne, hvorfor Halvflotillechefen ved Prajning beordrede S. 118 til for fuld Kraft at trække sig ud af Kampen for at gentage den endnu kun delvis afgivne Radiomelding til Flaadechefen angaaende Kampen. S. 118 drejede straks af, men blev kort efter indhentet og skudt ned af Krydseren og Jagerne, som derpaa vendte tilbage til S. 119 for ogsaa at sænke denne. S. 119 værgede sig fortvivlet mod Overmagten, saalænge der endnu var et Vaaben, der kunde anvendes, og da saaledes en Jager kom op i Ildlæ, gjorde en Torpedomatros med sit Maskingevær 11 Mand ukampdygtige om Bord paa denne. Samtidig afskød Torpedobaaden sin sidste Torpedo (Reservetorpedoen) mod Jageren, som lige naaede at undgaa den ved at give haardt Ror, hvor-

paa Halvflotillechefen lod Torpedobaaden, beskadiget af mere end 25 Træffere, sænke ved Hjælp af Sprængpatroner, anbragt i dette Øjemed.

Den paa engelsk Side anrettede Skade var kun ringe; en af Jagerne havde dog efter Udtalelse af en ombordværende tysk Fange faaet 5 Træffere i Forskibet, og deraf 2 i Vandlinien, men som Følge af det lille Kaliber uden Betydning.

Med Rette udtaler derfor »Der Krieg zur See«: »Angrebet havde næsten hidført et godt Resultat for selv disse forældede Torpedobaade; hvor meget bedre vilde Udsigterne ikke have været for hurtigere og med 88 mm Kanoner armerede Torpedobaade«.

2. Jagerne Broke og Swifts Kamp med 5 Baade af 3. Torpedobaadsflotille Natten mellem den 20. og 21. August 1917.

Den foreliggende Situation var følgende:

Paa tysk Side:

En Halvflotille af 3. Torpedobaadsflotille paa 5 Baade, hver paa 1 Deplacement af 950 Tons, en Fart af 32,5 Knob og med en Armering paa 2—50 cm Dobbeltapparater midtskibs og 1—50 cm Enkeltapparat i hver Side samt 3—10,5 cm L/40 i Diametralplanet, undervejs sammen med 2 andre Halvflotiller Vestpaa ind i Kanalen for at beskyde Dower og Calais og angribe eventuelle Bevogtningsfartøjer.

Paa engelsk Side:

Jagerne Broke og Swift, hver paa et Deplacement af 1700 Tons, en Fart af 32 Knob og med en Armering af 3—10 cm L/50 og 2—53 cm Enkeltapparater i hver Side, paa Patrouille i Nærheden af den vestlige Ende af Minespærringen ved Indløbet til Kanalen.

Vejrforholdene: Mørk Nat.

Observerende Kanonglimt stod Broke, fulgt af Swift, imod disse for fuld Kraft, dog uden at faa Øje paa Angriberne, hvorfor Jagerne vendte tilbage til den østlige Ende af deres Patrouillefelt for at hindre de fjendtlige Fartøjer i at angribe og ødelægge Skibsfarten i »The Downs«. Ca. 7 Sml. Øst for Dower observerede Jagerne pludselig 5 Torpedobaade, som var for Østgaaende i en Kølvandslinie og som straks aabnede Ilden. Jagerne svarede øjeblikkeligt, passerende ned langs Torpedobaadenes Kølvandslinie paa konvergerende Kurs med denne, hvorpaa Broke for at formindske Afstanden til Torpedobaadene drejede ud af Swifts Kølvand, affyrede en Torpedo mod den nærmeste Torpedobaad og derpaa styrede ret mod den for Vædring, samtidig med at Artilleriofficeren lod de forreste Kanoner aabne Ilden med »fri Skydning« som Følge af den korte Afstand.

Observerende Torpedoen træffe Torpedobaaden, G. 85, midtskibs, opgav Chefen for Broke sin Hensigt at vædre denne Baad, lagde Roret haardt over og ændrede Kurs mod den følgende Torpedobaad, G. 42, som Broke løb sin Stævn ind i tværs ud for agterste Skorsten. Fortsættende fremad med en Fart af 27 Knob trillede Broke G. 42 rundt, saaledes at dens Dæk laa ganske skraat og den ikke kunde bruge sin Armering. Samtidig aabnedes en kraftig Ild mod det paa Dækket værende Personel fra alt bærende Skyts og Haandvaaben, ligesom ogsaa de af Torpedobaadens Besætning, der forsøgte at redde sig over paa Jageren, blev skudt ned. De efterfølgende Torpedobaade forcerede frem henholdsvis foran om og agten om Broke, beskydende den i denne Stilling med deres Artilleri og foraarsagende mange Havarier, deriblandt en Eksplosion af en Kasse Patroner, hvis Krudt blev antændt og ved sin Oplysning af Broke's Dæk lod dettes Dækspersonel træde frem som tydelige Skiver for den fjendtlige Ild og derved foraarsagede et stort Personeltab.

Som Følge af den foraarsagede Skade paa Kedlerne var Broke kun i Stand til at gaa »Halv Kraft« og kunde derfor ikke assistere Swift i Forfølgelsen. G. 42 og G. 55 sank, medens de øvrige Torpedobaade undslap, dækket af Mørket.

Konklusion.

Som det fremgaar af det ovenstaaende, maa de fra Verdenskrigen foreliggende Erfaringer i det store og hele anses for en Bekræftelse paa de fremsatte Betragtninger, som derfor vel med Rette kan anses for rigtige.

3. Modstanderen er en Undervandsbaad.

Som Følge af Undervandsbaadens Dobbeltvæsen er Torpedobaadenes Optræden og de Vaaben, der kan anvendes, afhængig af, om Undervandsbaaden er neddykket eller uddykket, og medens en uddykket Undervandsbaad bekæmpes med Artilleri og Torpedoer ganske paa samme Maade som et Fartøj af ringere Kampværdi end Torpedobaadene, idet det dog erindres, at det først og fremmest gælder om at beskadige Undervandsbaadens Trykskrog, er Torpedobaadene kun i Stand til at bekæmpe en neddykket Undervandsbaad med Dybdebomber; i intet Tilfælde bør Vædring foretages som Følge af vore Torpedobaades svage Bundkonstruktion.

Inden de forskellige Fremgangsmaader for Bekæmpelse af den neddykkede Undervandsbaad fremsættes, vil det imidlertid være nødvendigt at anføre nogle orienterende Oplysninger om Undervandsbaaden og dens Modvaaben, Dybdebomben.

ad. Undervandsbaaden.

Marchfart (neddykket): 4 Knob.
Angrebsfart (neddykket): 6—8 Knob.
Maximumsfart (neddykket): 10 Knob.
Drejningsdiameter (neddykket): ca. 400 m.

Drejningstid for 180° (neddykket): $5^1/_2$ Minut (4 Knob), $2^1/_2$ Minut (10 Knob).
Dykkehastighed: ca. 0,7 m/sek.
Maximumsdykkedybde: ca. 75 m.
Observeringsdybde fra Luftfartøjer: ca. 15 m.

ad. Dybdebomben.

10.....

.....

Da Træffebetingelserne kun er ringe for den enkelte Dybdebombe som Følge af dennes ringe Hastighed og Virkningsradius i Forbindelse med Tidsforløbet, der medgaar, indtil Torpedobaadene naar frem til Begyndelsespunktet for Kastningen, samt Vanskeligheden ved dette Punkts nøiagtige Fastsættelse, vil en Forøgelse af Træffebetingelserne i høj Grad være paakrævet.

En Forøgelse af Træffebetingelserne kan imidlertid opnaas ad 3 Veje, nemlig:

1. Ved at kaste mange Dybdebomber,

2. Ved at bekaste et vist Areal, Kastefeltet, hvis Størrelse er afhængig af Observationsafstanden, af Undervandsbaadens Kurs og Fart samt af Torpedobaadenes Kastefart, og

3. Ved at vælge Kasteretningen saaledes, at Kastningen foregaar agter fra henover Undervandsbaaden i dennes Kursretning.

Anm. 1. Opnaaelse af Kasteretning parallelt med Undervandsbaadens Bevægelsesretning er vigtigere end hurtig Indtagelse af Begyndelsespunktet for Kastning.

Anm. 2. Maallængden er relativt størst, naar Kasteretningen er parallel med Undervandsbaadens Bevægelsesretning. Den aftager med voksende Vinkel mellem Kasteretningen og Undervandsbaadens Bevægelsesretning, og den er mindst, naar Vinklen er 90°.

Anm. 3. Er Kastefeltet stort som Følge af daarlig Observation og stor Observationsafstand, bør alle Dybde-

bomber ikke kastes i eet Kasteløb, men fordeles paa flere med passende Tidsinterval for eventuelt at kunne opnaa en Formindskelse af Kastefeltet.

Afhængig af Dybdebombens Synkehastighed samt af Undervandsbaadens Fart og dens Afstand fra Overfladen kastes Dybdebomberne frem foran for Undervandsbaaden i dennes Bevægelsesretning og i en saadan Afstand fra den, at Sprængcentret for Dybdebomberne saa vidt muligt kommer til at ligge i Undervandsbaadens Midte. Til denne Afstand, som kaldes Kastekorrektionen og som udtages af den Pag. 394 anførte Tabel A., skal adderes 45 m, som Følge af at Kastningen ikke foregaar fra Kommandobroen, men fra Torpedobaadens Agterende.

Da Torpedobaadene skal kunne ændre Kurs hurtigt, saafremt en Undervandsbaad observeres udenfor Kursretningen, maa:

Marchformationen for den taktiske Angrebsenhed, Gruppen, være en Kileorden, og for den mindste taktiske Rekognosceringsenhed en Kølvandsorden, medens

Kasteformationen i begge Tilfælde maa være en Frontorden med Fløjene ca. 1 Streg tilbagetrukket, og henset til at Torpedobaadene saa hurtigt som muligt skal kunne naa frem til Begyndelsespunktet for Kastningen af Bomberne, maa

Kastefarten være den højeste Fart, hvormed Torpedobaadene kan evolere sikkert.

Følgende Fremgangsmaader anvendes ved Bekastningen i nedenstaaende Tilfælde:

a. Periskop eller Tegn paa Vandoverfladen observeres uden Kursangivelse af Undervandsbaaden. (Flyvermelding).

Da Undervandsbaadens Pladsbestemmelse er unøjagtig, er Kastefeltet stort. Dybdebombens Tændmekanisme indstilles da til størst Sprængdybde, afhængig af

Dybden paa Stedet, idet en Sprængningsvirkning altid er større under end over en Undervandsbaad.

Kastningen paabegyndes, inden Undervandsbaadens formodede Plads er naaet, og den udføres under Passage af Kastefeltet med en vis Spredning i Formationen, med dennes Midte passerende henover Undervandsbaadens formodede Plads.

Anm. Udføres Kastningen kun af een Torpedobaad, bør Kastningen foregaa i et Ottetal, med dettes Kryds over Undervandsbaadens formodede Plads.

b. Undervandsbaaden observeres i nogen Tid at holde konstant Kurs eller at gaa i Angreb.

Kastefeltet bliver et Sektorudsnit med Observationspunktet som Vinkelspids, og Indstillingen af Dybdebombens Tændmekanisme er afhængig af de foreliggende Omstændigheder.

Kastningen udføres under Passage af Kastefeltet med en vis Spredning i Formationen, med dennes Midtpunkt passerende henover Undervandsbaaden saa vidt muligt agterfra og under Hensyntagen til Kastekorrektionen (Tabel A. Pag. 394) og den Nøjagtighed, hvormed Undervandsbaaden er observeret.

Anm. Udføres Kastningen kun af een Torpedobaad, bør Kastningen foregaa i en S-Sløjfe langs Undervandsbaadens gissede Kurs, idet første Bombe kastes i Kastefeltets Vinkelspids.

c. Periskop eller Tegn paa Vandoverfladen, som angiver Undervandsbaadens Kurs, observeres, idet det dog maa antages, at denne ændres kort efter Observationen (f. Eks. efter et Angreb).

Undervandsbaaden maa antages straks at forøge Farten, søge dybere ned og ændre Kurs for at undgaa Dybdebomberne og samtidig forøge Kastefeltets Størrelse.

Dybdebombens Tændmekanisme indstilles derfor til størst Sprængdybde, afhængig af Dybden paa Stedet.

Kastningen paabegyndes, inden Undervandsbaadens formodede Plads er naaet, og udføres som beskrevet under Tilfælde a.

Observeres Torpedobane, benyttes denne som Kasteretning, idet Kastning paabegyndes inden Banens Begyndelsespunkt er naaet og føres frem forbi dette.

d. Symmetriske Vandhvivler, hidrørende fra en Undervandsbaad i Periskopdybde, observeres.

Tvinges en Undervandsbaad til at søge dybere ned, vil den hyppigt under denne Manøvre ved Skruevandets Tryk fremkalde Hvirveldannelser paa Vandoverfladen.

Giver disse Hvirveldannelser ingen nøjagtig Bestemmelse af Undervandsbaadens Plads og Kurs forholdes som under Tilfælde a.

Kan Pladsen og Kursen derimod bestemmes derigennem, at en Undervandsbaad i Periskopdybde hyppigt frembringer en Bølge eller en Hvirveldannelse ca. 60—100 m agten for Taarnet, forholdes som følger:

Da Undervandsbaadens Pladsbestemmelse i Dybden er unøjagtig, indstilles Dybdebombernes Tændmekanisme til største og næststørste Sprængdybde, Vanddybden tillader.

Kastningen udføres i en Formation uden Spredning passerende agterfra henover Undervandsbaaden og benyttende den observerende Bølge- eller Hvirveldannelse som Kasteretning samt under Hensyntagen til Kastekorrektionen (Tabel A. Pag. 394), hvortil skal adderes 100 m for Bølge- eller Hvirvelkorrektion.

Anm. Udføres Kastningen kun af een Torpedobaad, foregaar Kastningen i et Ottetal foran for Undervandsbaaden i dennes Kursretning, idet første Bombe kastes i det beregnede Begyndelsespunkt for Kastningen.

e. Vedvarende opstigende Luftbobler, hidrørende fra en Undervandsbaad, observeres.

Observeres opstigende Luftbobler fra en Undervandsbaad, kan dennes formentlige Plads bestemmes under Hensyntagen til Luftboblernes Stigehastighed samt til den Afdrift, der paaføres disse som Følge af Strøm eller Undervandsbaadens egen Bevægelse. Denne Afdrift, som kaldes Luftboblekorrektionen, og som udtages af den Pag. 394 anførte Tabel B., angiver saaledes den Distance Torpedobaadene skal avancere frem foran for Luftboblernes Plads for at befinde sig lige over Undervandsbaadens Midte, idet der i Praksis regnes, at Luftboblerne kommer herfra. For at naa frem til Begyndelsespunktet for Kastningen maa yderligere til dette Tal adderes Kastekorrektionen (Tabel A. Pag. 394).

Kastningen udføres agterfra og foretages som angivet under Tilfælde d.

f. Vedvarende optrædende Oliepletter, hidrørende fra en Undervandsbaad, observeres.

Viser der sig Oliepletter paa Vandoverfladen, hvilket ofte er Tilfældet, efter at Undervandsbaaden har været udsat for Bekastning, kan Undervandsbaadens formentlige Plads bestemmes paa samme Maade som ved Luftbobler ved Hjælp af den Pag. 394 anførte Tabel B.

Kastningen udføres som anført under Tilfælde d.

g. Samtidig optrædende Luftbobler og Oliepletter, hidrørende fra en Undervandsbaad, observeres.

Da Afdriftsforholdet mellem Luftbobler og Oliebobler altid er det samme, vil en nøjagtig Fastsættelse af Undervandsbaadens Plads altid være mulig ved Observation af Boblerne, og befinder Torpedobaadene sig derfor i en Linie gennem Oliepletterne og Luftboblerne, skal de

avancere ca. $^2/_3$ af Afstanden mellem disse til den modsatte Side af Luftboblerne for at befinde sig midt over Undervandsbaaden.

Kastningen udføres under Hensyntagen til Kastekorrektionen (Tabel A. Pag. 394).

U-Baadens eller Strømmens Fart i Knob	Tabel A			Tabel B			
	Kastekorrektion Distance i m U-Baadens Afstand fra Overfladen			Luft (Olie-)Korrektion Distance i m U-Baadens Afstand fra Overfladen			
	10	20	30		10	20	30
0,5	3	5	8	Luft ...	6	11	17
				Olie ...	14	28	42
1,0	5	10	15	Luft ...	11	22	33
				Olie ...	28	56	84
1,5	8	15	23	Luft ...	17	33	50
				Olie ...	42	84	126
2,0	10	20	30	Luft ...	22	44	66
				Olie ...	56	112	168
2,5	13	25	38	Luft ...	28	55	83
				Olie ...	70	140	210
3,0	15	30	45	Luft ...	33	66	99
				Olie ...	84	168	252
4,0	20	40	60	Luft ...	44	88	132
				Olie ...	112	224	336
5,0	25	50	75	Luft ...	55	110	165
				Olie ...	140	280	420
6,0	30	60	90	Luft ...	66	132	198
				Olie ...	168	336	504
7,0	35	70	105	Luft ...	77	154	231
				Olie ...	196	392	588
8,0	40	80	120	Luft ...	88	176	264
				Olie ...	224	448	672
9,0	45	90	135	Luft ...	99	198	297
				Olie ...	252	504	756
	+ 45 m (Kastekonstanten).			Anm. Tabellen beregnet for Bobler af Størrelse som Mandariner. Er Boblerne som Appelsiner, divideres Tallene med 2, og er de som Meloner, divideres de med 4.			

Følgende almindelige Regler vil være at iagttage ved Kastning af Dybdebomber:

1. Kast aldrig Dybdebomben, hvor Undervandsbaaden lige har været,
2. Afvent aldrig Udregningerne efter Tabellerne, men søg hurtigst mulig til det formentlige Begyndelsespunkt for Kastningen,
3. Lad aldrig Undervandsbaaden komme indenfor Torpedobaadens Drejningscirkel, og
4. Opgiv aldrig Troen paa atter at faa Føling med en Undervandsbaad, naar Kontakt blot een Gang har været til Stede, men bliv paa Stedet og vent.

i. Torpedobaades Anvendelse af kunstig Røg eller Taage.

Med de tyske Torpedobaades Anvendelse af kunstig Røg og Taage i Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916 er der tilført Krigsførelsen til Søs et nyt Vaaben af stor taktisk Betydning først og fremmest for den svagere Modstander, idet der nu er skabt Muligheder for dennes Torpedobaade til:

1. At forøge deres Angrebskraft ved at føre dem dækket af et Røg- eller Taageslør i Angreb mod en enkelt Afdeling af Modstanderen, som ved det kunstige Dække er hindret i at faa Understøttelse af sin øvrige Styrke,
2. At hindre Modstanderen i at udnytte sit større Kaliber i en Artillerikamp derigennem, at Nedslagsobservationen vanskeliggøres ved Udlægning af et Røg- eller Taageslør uden at egen Ildledelse derved forringes, og
3. at dække egen Styrke, det være sig Torpedobaadene selv eller egen Hovedstyrke eller den samlede Flaadestyrke, mod Modstanderens Indsigt ved Dannelse af et Røg- eller Taageslør til Dækning af en taktisk Manøvre først og fremmest under Retræte.

De Midler, der staar til Raadighed for Torpedobaadene til Udlægning af et kunstigt Røg- eller Taagedække er Oliefyret eller Taageflasken og Taagebøjen; men selv om disse Midler forefindes i store Mængder, hvilket er den første Betingelse for Dannelsen af et Røg- eller Taageskjul, er Dannelsen og Anbringelsen af det kunstige Dække afhængig, ja betinget, af saa mange forskellige Faktorer som Vindretningen, Vindstyrken, Sigtbarheden, Luftens Fugtighedsgrad samt de respektive Styrkers Kurs og Fart, at det vil være vanskeligt for ikke at sige ugørligt at give detaillerede Regler for hvert enkelt Tilfælde. Det vil kun være muligt at angive dem i Hovedtrækkene og iøvrigt overlade det til rette Vedkommende at træffe Afgørelsen for den kunstige Røg eller Taages Anvendelse i hvert enkelt Tilfælde under Hensyntagen til den foreliggende Situation.

Forinden disse Hovedregler fremsættes, vil det imidlertid være nødvendigt at anføre nogle orienterende Bemærkninger med Hensyn til selve Dannelsen af det kunstige Røg- eller Taageskjul.

Da Udviklingen af den kunstige Røg eller Taage først og fremmest bør foretages under Hensyntagen til den heldigste Udnyttelse af Vindforholdene og dernæst paa en saadan Maade, at den er til mindst Gene for egne Enheders Optræden, maa enhver kommanderende danne sig et Skøn over Modstanderens apparente Vind, inden Udviklingen paabegyndes, fordi den udviklede Røg- eller Taagebankes Bevægelsesretning og Hastighed i Forhold til Modstanderen vil foregaa analog med den apparente Vinds Retning og Hastighed hos denne. Dannes derfor Røg- eller Taagesløret i Modstanderens apparente Vindretning, vil den fra Modstanderen holdes i konstant Pejling, og i saa Tilfælde vil alt, hvad der befinder sig bag Røg- eller Taagesløret, være dækket mod Observering fra Modstanderen undtagen fra dennes Luftfartøjer

i de lyse Timer. (Den fulde Udnyttelse at et Røg- eller Taageskjul fordrer derfor det absolutte Herredømme i Luften paa det paagældende Sted).

Udvikles derimod Røg- eller Taageskjulet foran for eller agten for Modstanderens apparente Vindretning, vil Resultatet blive, at Røg- eller Taagebanken trækker henholdsvis forefter eller agterefter med en Vinkelhastighed, hvis Størrelse er afhængig af Vinkelafstanden fra Modstanderens apparente Vindretning.

Som tidligere anført er de til Udlægning af et Røg- eller Taagedække staaende Midler Oliefyret eller Taageflasken og Taagebøjen, men eftersom man ved Anvendelsen af Taagebøjen er ganske anderledes frit stillet i sine Bevægelser, vil denne Form for Udlægning af Skjul være at foretrække, saafremt alle andre Forhold ellers er lige.

Som almindelig Regel gælder derfor, at Udlægningen af et Taageskjul indledes med Kastning af Taagebøjer, og i Læ af den herved udviklede Taage forstærkes Taageskjulet med Taage fra Taageflasker.

Da imidlertid Taageudviklingen fra en Taagebøje strækker sig over et vist Tidsrum og da Taagen endvidere breder sig med Vinden, maa Kastningen af Taagebøjer paabegyndes noget før det Sted, hvorfra en øjeblikkelig Taageudvikling vil medføre den ønskede Virkning, og for hurtigst muligt at finde det Sted, hvorfra Midten af den udviklede Taagebanke vil holde sig i Modstanderens apparente Vindretning, henvises til efterfølgende Tabel over Vindens Styrke og Hastighed samt de Pag. 401—403 anførte skematiske Oversigtstavler for den apparente Vindretning hos Modstanderen, naar dennes Fart er 15 eller 20 Knob og Vindens Styrke er 2, 4 eller 6; er Vindens Styrke mere end 6 vil som Regel Taageudvikling være omsomst, medmindre Luften er meget fugtig.

Tabel over Vindens Styrke og Hastighed.

Vindens Styrke Beaufort's Skala.	Vindens Hastighed m/sek.	Knob.
0	0—1	0—2
1	1—2	2—4
2	2—4	4—8
3	4—6	8—12
4	6—8	12—16
5	8—10	16—19
6	10—12	19—23
7	12—14	23—27

For Anvendelsen af kunstig Røg eller Taage gælder iøvrigt følgende Hovedregler:

1. Anvendelsen af kunstig Røg og Taage til Udlægning af en Dækning er afhængig af de foreliggende Belysningsforhold, og kunstig Taage maa derfor ikke anvendes i de mørke Timer, naar egne Enheder derved kan komme mellem denne og Modstanderen, da i saa Fald Taagen, belyst af Projektører og Lysgranater, lader de ovenomtalte Enheder træde skarpt frem som Silhouetter og derved i høj Grad letter Observeringen og Beskydningen af dem.

2. Inden Udviklingen af den kunstige Røg eller Taage paabegyndes, maa den, der skal forestaa Udviklingen være klar over, paa hvilket Sted eller i hvilken Retning i Forhold til Modstanderen den skal foretages for at opnaa den Virkning af Røg- eller Taagebanken, som bedst tilsvarer den Kommanderendes taktiske Hensigter, ligesom han ogsaa paa ethvert Tidspunkt under Kampen maa være klar til at foretage Udlægning af et Røg- eller Taageskjul uden Ordre, paa eget Initiativ, naar egen Hovedstyrkes Situation skønnes at være en saadan, at dette maa anses for paakrævet.

3. For den rette Udførelse af Dækningen maa den, der skal forestaa Udviklingen, forinden Kampens Paabegyndelse være sat nøje ind i den Kommanderendes taktiske Hensigter, ligesom han ogsaa, for det Tilfælde at Undervandsbaade deltager i Kampen, maa være inde i disses Positioner og taktiske Manøvrer for ikke ved sin Røg- eller Taageudvikling at foraarsage, at deres Angrebschancer forspildes.

4. Udviklingen af kunstig Røg eller Taage i de lyse Timer maa ikke foretages paa en saadan Maade, at den derved frembragte Banke kommer indenfor en Afstand af 2000 m af neddykkede Undervandsbaade paa den mod Modstanderen vendende Side for ikke at ødelægge Undervandsbaadenes Angrebsmuligheder, ligesom heller ikke indenfor samme Afstand af egne Artilleriskibe, naar Modstanderen raader over Jagere, for ikke at forøge disses Chancer for Torpedoangreb derved, at Angrebet foretages i Læ af den udviklede Røg eller Taage ind til saa ringe en Afstand fra egne Artilleriskibe, at der ikke levnes disse tilstrækkelig Rum og Tid til Imødegaaelse af Angrebet ved Artilleribeskydning samt eventuelt ved Af- eller Tildrej.

5. Udlægning af kunstig Røg eller Taage med Vinden foran for tværs af Modstanderen bevirker en hurtig Fremmarch af Dækningen mod Modstanderen og dermed ogsaa en hurtig Gennemførelse af Angrebet, medens Udlægning af kunstig Røg eller Taage med Vinden agten for tværs af Modstanderen bevirker en større Udbredelse af Dækningen, men samtidig ogsaa en langsom Fremmarch af denne og dermed ogsaa en langsom Gennemførelse af Angrebet.

6. Udviklingen af kunstig Dækning til offensiv Anvendelse (d. v. s. til Angreb) foretages altid til Luvart af Modstanderen og i en Afstand af mindst 9000 m, med mindre Modstanderen ikke er i Stand til at udnytte sit Artilleris Rækkevidde, som Følge af at den normale

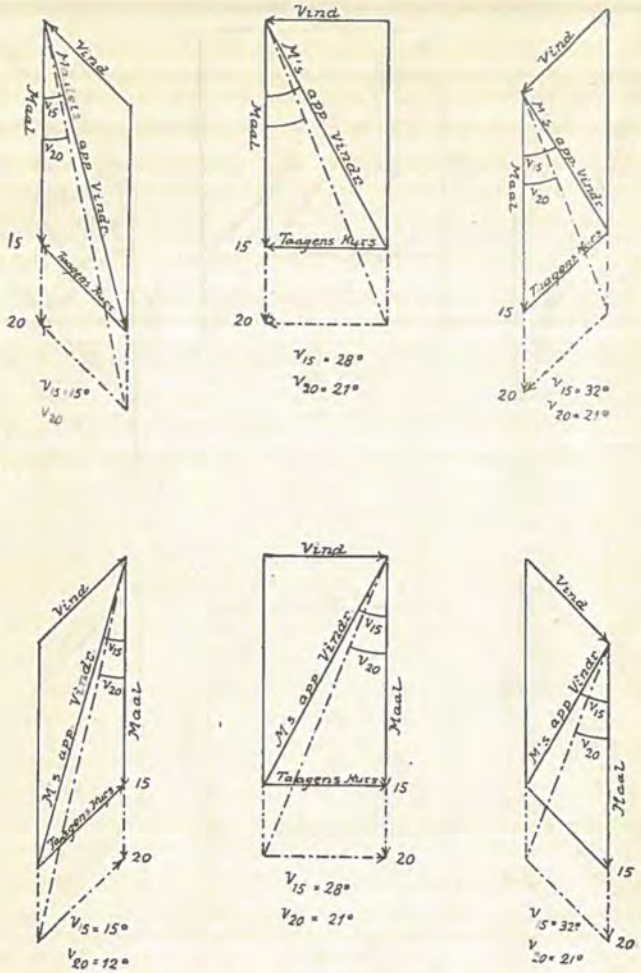
Synsvidde er reduceret paa Grund af Taage, Dis eller mellemliggende Pynt eller Brink.

7. Udlægningen af kunstig Dækning til offensiv Anvendelse foretages kun i de lyse Timer. Udlægningen indledes som Regel med Kastning af Taagebøjer, og i Læ af den herfra udviklede Taage forstærkes da Dækningen med Taage fra Taageflasker, med mindre Farvandets militærgeografiske Forhold er af en saadan Beskaffenhed, at Udviklingen kan foregaa i Skjul af en Pynt eller Brink, da den ogsaa kan foretages fra Torpedobaadene selv med Taageflasker alene eller ved Hjælp af kunstig Røg.

Den samlede Dækning udlægges i to Banker med en indbyrdes Afstand paa ca. 1000 m, og hver Gruppe følger med sin Banke. Samtlige Baades Radiostationer holdes aabne, den ene til Modtagelse af Ordrer fra Flotillechefen, den anden til Opfangelse af Meddelelser til Flotillechefen fra eventuelt medvirkende Luftfartøjer for hele Tiden at kunne holde sig à jour med den foreliggende Situation.

8. Udviklingen af kunstig Dækning til defensiv Anvendelse efter udført Angreb foretages almindeligvis saavel i de lyse som i de mørke Timer fra Torpedobaadene selv (jvfr. dog Pkt. 1), med mindre den til Angrebet i de lyse Timer udlagte Dækning ogsaa kan benyttes under Retræten, eller at Vinden har en saadan Retning og Styrke, at Dækning kun kan opnaas ved Hjælp af Taagebøjer. Kastning af en Taagebøje fra den førende Torpedobaad kort efter Retrætens Tiltrædelse vil under alle Forhold i de lyse Timer være særdeles fordelagtigt, men Kastningsafstanden fra Modstanderen maa afpasses efter Vindretningen i Forhold til denne, for at de efterfølgende Torpedobaades Angreb ikke skal ødelægges af den udviklede Røg.

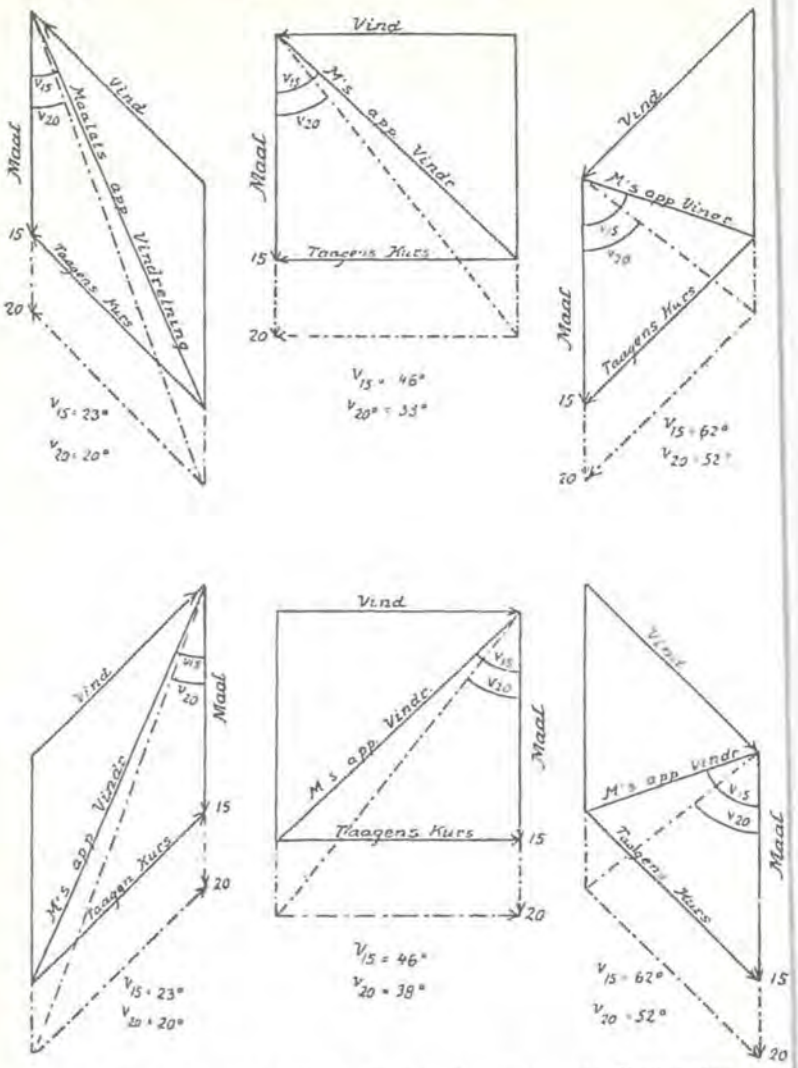
9. Udviklingen af kunstig Dækning under egen Flaadestyrkes Retræte foregaar til Luvart af Forbindelses-



Skematisk Oversigtstavle over Modstanderens apparente Vindretning, naar Modstanderens Fart er 15 og 20 Knob.

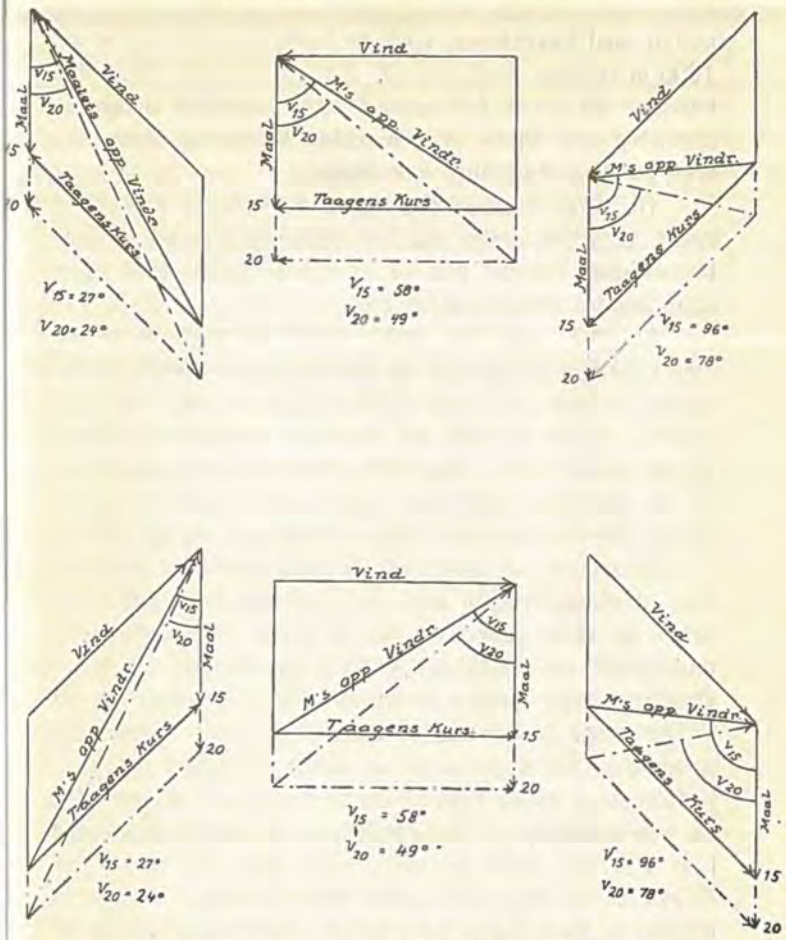
Vindstyrke: 2 Beaufort.

linien mellem denne og Modstanderen og foretages almindeligvis fra Torpedobaadene selv, med mindre der ikke samtidig tilvejebringes Dækning for disse, da i saa



Skematisk Oversigtstavle over Modstanderens apparente Vindretning, naar Modstanderens Fart er 15 og 20 Knob.

Vindstyrke: 4 Beaufort.



Skematisk Oversigtstavle over Modstanderes apparente Vindretning, naar Modstanderens Fart er 15 og 20 Knob.

Vindstyrke: 6 Beaufort.

Fald Taagebøjer anvendes. Da endvidere den saaledes udviklede Dækning almindeligvis ogsaa skal anvendes til Torpedoangreb paa den forfølgende Modstander, bør Dækningen udlægges i 2 Banker, hvoraf i al Fald den

anden med Taagebøjer, med en indbyrdes Afstand af ca. 1000 m mellem Bankerne for derved at aabne Torpedobaadene Mulighed for snarest efter Angrebet at dække Retræten ved Hjælp af den anden Banke og atter indtage en Angrebsstilling bag denne.

10. Skal Gennembrydning af Dækningen finde Sted inden Angrebet sættes an, bør denne af Hensyn til Kollisionsfaren foregaa paa en bred Frontorden med mere eller mindre tilbagetrukket Fløj.

11. Selv om det under visse Vindforhold kunde synes rigtigst af Hensyn til Dækningen at foretage Retræten forefter i Forhold til Modstanderen og i den Anledning svinge Queuen ud mod de hævdvundne Principper, maa dette dog ikke finde Sted som Følge af den uheldige Indflydelse paa efterfølgende Torpedobaades Skydebetingelser samt rettidige og rigtige Afdrej.

Men først og sidst skal Opmærksomheden henledes paa, at et Samarbejde med eget Luftvaaben i mange Tilfælde vil være paakrævet for at holde Torpedobaadene underrettet om Flotillens Pejling og Afstand til Modstanderen samt dennes eventuelle Manøvrer saavel under Udlægningen af Dækningen som ogsaa under Angrebets Ansættelse for derigennem at aabne Mulighed for Torpedobaadene til en Forbedring af Angrebsretningen eller en Imødegaaelse af Modstanderens eventuelle Manøvrer i et Tidsrum, hvor de ellers vilde være »blinde«, paa Grund af at Indseendet med Modstanderens Manøvrer hindres af Dækningen fra Udviklingens Paabegyndelse til Modstanderen atter kommer til Syne under Udførelsen af selve Torpedoangrebet.

j. Torpedobaades Optræden i taktisk Samarbejde med egen Flaadestyrke, i Tilfælde af at Udsigt til Krig er truende og Krigserklæring kan forventes hvert Øjeblik.

11.....

.....

k. Fastsættelsen af Torpedobaadens Kampfaktorer paa Grundlag af Torpedobaadsstrategiens og Torpedobaadstaktikens Krav.

Som det vil erindres, er der allerede tidligere under Afsnittet »Torpedobaadsstrategien« anført, hvilke Fordringer, der maa stilles til Torpedobaaden, for at den skal kunne være i Stand til at opfylde Kravene, som Torpedobaadsstrategien stiller, men samtidig er der gjort opmærksom paa, at Opfyldelsen af alle disse Fordringer til deres yderste Konsekvenser ikke vil være mulig, fordi adskillige af dem er i Modstrid med hinanden, og at de derfor kun vil kunne løses ad Kompromis'ets Vej, d. v. s. under Afvejning af hvilken Værdi de forskellige Fordringer skal indgaa med i Forhold til hinanden. En Løsning af dette Kompromis vil imidlertid kun være mulig i store Træk paa Grundlag af Torpedobaadstrategien og kan ligesom i Matematiken føre til flere rigtige Resultater. Den rigtige og eneste Løsning af dette Spørgsmaal (Kompromis'et) vil kun være mulig paa Grundlag af Torpedobaadstaktiken, ved Hjælp af hvis teoretiske Betragtninger og de i Praksis, d. v. s. i Krig indvundne Erfaringer, det vil være muligt at foretage en nogengenlunde sikker Afvejning af de forskellige Faktorer, for derpaa under Hensyntagen til de til Torpedobaaden bevilgede Midler at foretage den endelige Udformning i nøje Samarbejde med Teknikerne, thi »Skibbygning er Anvendt Taktik«. (Tirpitz).

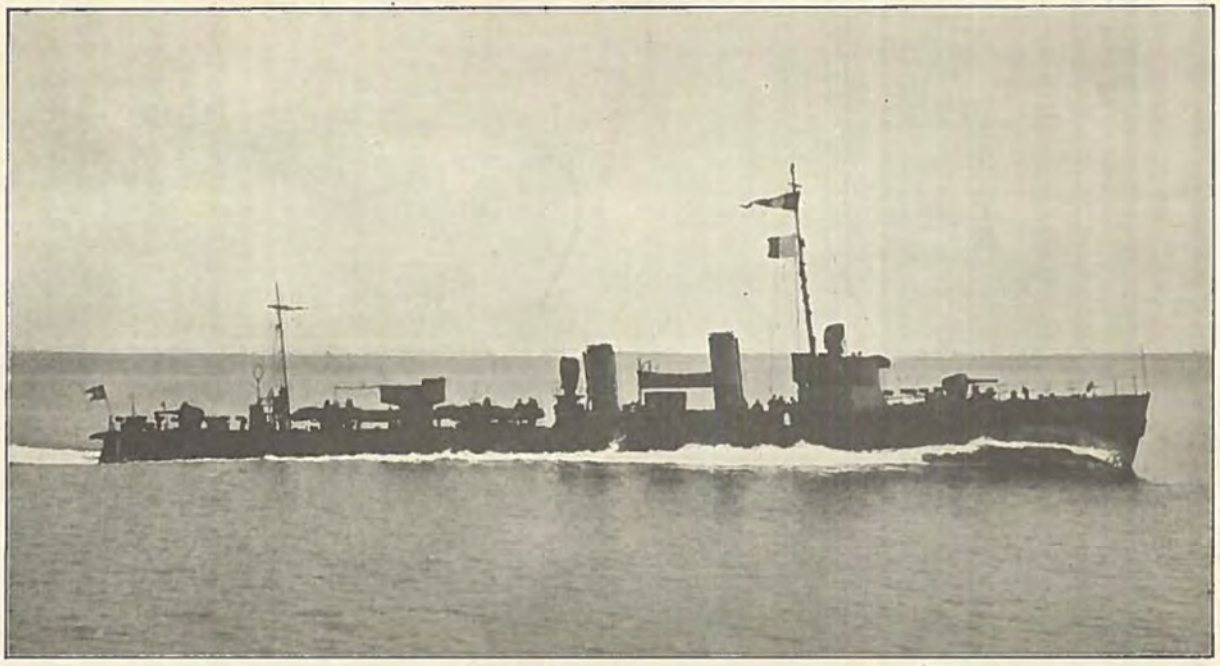
Ihvorvel det med Rette maa antages, at der ved Udarbejdningen af Projektet til de i denne Afhandling omtalte Torpedobaade, Dragen, Hvalen og Laxen, har fundet en omhyggelig Afvejning Sted af de forskellige Faktorer paa Grundlag af den ovenfor anførte Fremgangsmaade, saa synes dog en saadan Antagelse ikke at være helt berettiget med Hensyn til den indbyrdes Afvejning af 2 af de vigtigste Faktorer, nemlig Torpedoarmeringen contra Artilleriarmeringen.

ad. Kompromis'et mellem Torpedoarmering og Artilleriarmering.

Som udviklet under Afsnittet »Torpedobaadsstrategien« er Modstanderens store Artilleriskibe og Transportskibe Torpedobaadens Operationsmaal, og teoretiske Betragtninger fører derfor til, at Torpedobaaden kun skal være armeret med Torpedoer.

Som det dernæst fremgaar af de teoretiske Betragtninger under Afsnittet »Torpedobaadstaktiken«, bør Antallet af Torpedoer være stort af Hensyn til de ringe Træffebetingelser, og for at opnaa Maximum af Torpedovirkning for en given Torpedobaad maa derfor Torpedoapparaterne placeres paa en saadan Maade, at der er Mulighed for Udskydning af samtlige Torpedoer i et og samme Angreb. Denne Mulighed foreligger imidlertid kun ved Opstilling af samtlige Torpedoapparater i Diametralplanet med Skydefrihed til begge Sider og ikke ved Opstilling i Borde, selvom Skydevinklen derved bliver større for det enkelte Torpedoapparat, (jvfr. iøvrigt Tilfældet med Tipperary Natten efter Slaget i Nordsøen den 31. Maj 1916).

Saafremt Torpedobaaden var i Stand til ubemærket at gennemløbe Distancen mellem Operationsmaalet og sin Basis eller sin egen Hovedstyrke, vilde dermed Spørgsmaalet om Armeringen være afgjort, men eftersom Torpedobaaden ikke er i Stand til at udføre dette Eksperiment, særligt ikke i vore korte, lyse Sommernætter, maa der tilføres Torpedobaaden et saadant Vaaben, at der derved bydes den Mulighed for dog med nogen Chance for et heldigt Resultat at kunne imødegaa et Angreb af dens værste Modstander, Torpedobaadsødelæggeren (Jageren). Dette Vaaben er Kanonen, som paa Grund af sin hurtige Virkemaade og sin store Præcision frembyder ganske anderledes gunstige Træffebetingelser overfor et Jagermaal end Torpedoen, og derfor bør der i Torpedobaadens Armering ogsaa indgaa Artilleri.



TORPEDOBAADEN DRAGEN.

Deplacement: 285 ts. Maskineri: 6000 H. K. (Turbiner). Fart: 28,1 Knob. Armering: 2 — 45 cm Stævnapparater, 2 — 45 cm Triplexdæksapparater, 2 — 75 mm PK. L/40, 2 — 20 mm A. L. Maskinkanoner og 2 — 8 mm Recu)geværer.

Herimod vil der under Henvisning til Torpedobaadsstrategiens og Torpedobaadstaktikens Teori besnærende kunne indvendes, at en Torpedobaads Armering maa fastsættes paa Grundlag af dens sandsynlige Hovedopgave, som er Natangrebet med Torpedoer som Angrebsvaaben og ikke paa Grundlag af en sekundær Opgave, som en Artillerikamp med Jagere maa blive, og at Torpedobaaden derfor skal være saa stærkt armeret med Torpedoer som foreneligt med Kravene til Sødygtighed, Fart og Aktionsradius. Dette er imidlertid et Postulat, som endnu ikke er bevist, eftersom de fra Verdenskrigen foreliggende Erfaringer gaar i den stik modsatte Retning, rent bortset fra, at der almindeligvis ikke i Praksis, saaledes som det da ogsaa vil fremgaa af Afsnittet »Torpedobaades Optræden overfor Modstanderens lettere Søstridskræfter«, er Tale om udelukkende at bekæmpe Jagere med Artilleri.

Forholdet belyses formentlig bedst ved en Betragtning af Udviklingen af Armeringsprincippet i den tyske Marines Torpedofartøjer, fordi netop denne Marinens Synspunkter paa dette Omraade inden Verdenskrigen i høj Grad var præget af Torpedobaadstaktikens Teori uden Hensyntagen til Praksis.

Ved Verdenskrigens Udbrud var Normaltypen for den tyske Marines Torpedofartøjer et Fartøj paa ca. 600 Tons, armeret med 3 à 4 — 50 cm Torpedoapparater og 2 — 88 mm P. K. L/30.

Det viste sig imidlertid hurtigt, at dette Armeringsprincip (ringe Artilleriarmering) ikke var rigtigt, fordi Grundlaget (Baadens Hovedanvendelse og eneste Anvendelse: Natangrebet paa Modstanderens store Artilleriskibe) ikke stemte overens med Praksis, idet Torpedofartøjet ikke var i Stand til ubemærket at gennemløbe Distancen mellem Operationsmaalet og Basis eller egen Hovedstyrke, og derfor som Regel blev det underlegne overfor det engelske Torpedofartøj som Følge af dettes

stærkere Artilleriarmering. Resultatet viste sig da ogsaa hurtigt, først som en Forøgelse af Løblængden af det samme Kaliber og dernæst som en Forøgelse af Kaliberet.

12.....

.....

IV. Slutning.

Som tidligere anført er selv det bedste Torpedobaadsmateriel kun en enkelt af de Faktorer, der taget tilsammen gør det muligt at opnaa Tilintetgørelsen af Modstanderens store Artilleriskibe og Transportskibe. Den vigtigste af Faktorerne er ubestridt Skabelsen af det til Torpedobaadsmateriellet nødvendige Personel, uddannet gennem intensive Øvelser til Forstaaelsen af Torpedobaadsmateriellets rette Anvendelse og Betjening under alle Forhold i de for Torpedobaadsstrategiens mest sandsynlige og fordelagtige Farvandsafsnit. Herigennem udvikles en anden af de vigtige Faktorer, den intuitive rigtige Vurderingsevne af enhver foreliggende Situation. »Den heldigste Inspiration paa Kampladsen er ofte ene og alene en Erindring« (Napoleon).

Naar det til Trods for de gunstige Betingelser for Torpedoangreb i Russer-Japanerkrigen og i Verdenskrigen ikke lykkedes Sejrherrerne, Japanerne og Englænderne, at opnaa bedre Resultater ved Torpedoangrebene paa Modstanderens store Artilleriskibe, hvis Tilintetgørelse dog er Torpedofartøjernes Hovedformaal, saa kan Aarsagen hertil tilskrives forskellige Omstændigheder, men først og fremmest uhensigtsmæssig Torpedoangrebstaktik og utilstrækkelig Uddannelse og Forberedelse paa anden Maade til Natkamp. Dette viste sig tydeligst i Verdenskrigen ved den eneste Lejlighed, hvor Torpedobaadsangreb om Natten i stor Stil var mulige: i Nordsøslaget den 31. Maj—1. Juni 1916. Det er bekendt, at Admiral Jellicoe lod alle sine Torpedofartøjer tage Post

agten for Flaadens Gros, fordi han ikke vilde udsætte sig for at faa dem i Sigte i Nattens Løb; han vilde ikke tage Risikoen ved Natkendetegns Udveksling med tilhørende Usikkerhed og Muligheder for Fejltagelser af skæbnesvanger Natur. Og ved et sært Træf disponerede han derved just saaledes, at den tyske Flaade i en Række Sammenstød maatte bane sig Vej gennem Jagernes Formationer ind mod den Basishavn, de ellers var afskaarne fra.

Medens de tyske Torpedobaade forgæves søgte den engelske Flaade hele Natten, aktivt gennemsøgende Farvandssektorer efter Flotilleførernes Ordrer uden at finde noget, løb de engelske Flotiller uforvarende, kun ved at marchere efter deres egne Slagskibe, lige paa Modstanderen.

Men stod end Resultatet af Rekognosceringen efter Modstanderens Hovedstyrke i omvendt Forhold til den Energi, der fra de to Sider anvendtes herpaa, sloges Sejren ud af Haanden paa de engelske Jagerchefer, da de mødte Modstanderen, fordi han var dem overlegen i Anti-Torpedobaadsangrebstaktiken.

De uafhængige Afdrejningsmanøvrer fra tysk Side, den dygtige Brug af Lysgranater og Artilleri, alt gjorde, at Englænderne, al Tapperhed til Trods, kun fik ringe Udbytte af deres talrige Angreb, og hvad de tyske Torpedobaade i en lignende Situation kunde have præsteret, fik man altsaa slet ikke at vide; de stødte i Luften, desværre kun, set fra Torpedobaadstaktikens Synspunkt.

Admiral Jellicoe's Ordre for Natten efter Slaget i Nordsøen den 31. Maj var præget af Omhu for ikke at udsætte Flaaden for Tab uden Udsigt til at tilføje Modstanderen om muligt endnu større, ganske paa samme Maade som alle hans Dispositioner var præget, men samtidig maa man erindre, at han var den eneste Mand, der — som Winston Churchill siger — kunde »tabe Krigen

paa en halv Time«, og at han ledede den største Flaade i Kamp, som endnu nogen Admiral har ført.

Medens Englands sejrrige Udgang af Napoleonskrigene skyldtes een Mands store Personlighed, var Grunden til Englands sejrrige Udgang af Verdenskrigen en enig Nations stærke Vilje. Det vigtigste i Krig er Viljen til at sejre. I den afgørende Kamp for en Nations Bestaaen fører ikke den enkelte Mands Geni eller Talent til Maalet, men den samlede Nations Vilje til Sejr og Troen derpaa.

»VOLUNTAS EST VIA«.

INDHOLDSFORTEGNELSE

BENYTTEDE KILDER

Der japanische Admiralstab: Der japanische-russische Seekrig 1904—1905.
Maltzahn: Der Seekrieg zwischen Russland und Japan.
Semenoff: Raszplata.
Klado: Die russische Seemacht.
— : Die Kämpfe zur See
Mantey: Auf See unbesiegt.
Evans: Keeping the seas.
Schou: Skydning med den selvbevægende Torpedo.
Jane: Fighting Ships.
Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten.

Marine-Rundschau.
Der Krieg zur See 1914—1918.
Tidsskrift for Søvæsen.
Eskadreordrerne for Øvelseseskadren 1926.
Generalrapporten for Øvelseseskadren 1926.

Nekrolog.

Viceadmiral **Carl Frederik Wandel** er født i København den 15. August 1843, Søn af Grosserer Carl Frederik W. og Hustru Anna Frederikke f. Thorsen.

Han blev som 14 Aars Dreng i 1857 optaget paa Søkadetakademiet som Kadet og afgik herfra den 19. August 1863 som Løjtnant med Kongens Æressabel. I Krigen 1864 gjorde han Tjeneste ombord i Panserskonnerten Absalon, der i Begyndelsen af Krigen hørte til Eskadren i Østersøens vestlige Del, senere fra 25. Marts til Admiral van Dockums Eskadre. Efter Krigens Afslutning var han 1865—67 i fransk Tjeneste og deltog i Ekspeditionen til Mexiko 1865—66. 28. Maj 1868 udnævntes han til Premierløjtnant. Af hans mange Udkommandoer som subaltern Officer skal nævnes, at han i 1869—70 var med Fregatten Sjælland i Middelhavet, hvor Fregatten i Port Said var til Stede ved Festlighederne i Anledning af Suez-Kanalens Aabning den 17. November 1869. I 1870 og 73 var han med Skonnerten Fylla paa Island og 1871 og 74 paa Opmaaling i danske Farvande. 1876—78 førte han Skonnerten Diana, der af Marineministeriet var udlaant til Postvæsenet, som Postskib paa Island og Færøerne. I den Anledning belønnedes han 19. November 1878 med Ridderkorset. Det følgende Aar var han atter paa Island som Næstkommanderende i Skonnerten Ingolf. I 1880 deltog han i en amerikansk Havundersøgelsesekspedition ombord i Blake og 28. August s. A. blev han Kaptajn. 1881—86 var W. Chef for Marineministeriets Sekretariat- og Kommandokontor, i 1884 Næstkommanderende i Panserskibet Helgoland og i 1885 i Fregatten Fyen. I 1886, 87 og 88 var han Chef for Kanonbaaden Grønsund paa Opmaaling i danske Farvande, og 1. Januar

1889 blev han Direktør for Søkortarkivet, en Stilling han beholdt i de følgende 10 Aar. I 1889 var han Chef for Skonnerten Fylla paa Togt til Island og Grønland med Havundersøgelser i Davis-Strædet, 1890 og 91 Chef for Skonnerten Ingolf til Island, Fiskeriinspektion og Opmaaling, 26. Maj 1892 fik han Sølvkorset og 21. November s. A. forfremmedes han til Kommandør. I 1894 var han Chef for Panserskibet Helgoland i Eskadre og 1895 og 96 Chef for Skonnerten Ingolf paa en videnskabelig Ekspedition, Opmaaling og Dybhavsundersøgelse vest for Grønland. Som en Anerkendelse for dette Arbejde modtog han 10. September 1896 Fortjenstmedaillen i Guld. 21. April 1898 benaadedes han med Kommandørkorset af 2. Grad. 1898—99 var han Chef for Fregatten Fyen paa Togt til Middelhavet og blev paa Togtet den 2. Januar 1899 udnævnt til Kontreadmiral. Efter sin Hjemkomst overtog han Kommandoen over Den flydende Defension paa Københavns Red. 17. Januar 1900 fik han Kommandørkorset af Dannebrog af 1. Grad, og i 1901 var han Chef for Defensionseskadren. 1901—08 var han Marinens 1. Tilforordnede ved Forsvarskommisionen af 1901 og i 1903 Chef for Øvelseseskadren. 9. Marts 1905 udnævntes han til Viceadmiral og Chef for Søofficerskorpset og var samme Efteraar Chef for den Flaadestyrke, der førte Kong Haakon d. VII og Dronning Maud til Norge, 1908—11 Formand i Overkrigsretten og 11. Oktober 1909 kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet. 18. Oktober s. A. blev han udnævnt til Storkors af Dannebrog og fik efter Ansøgning sin Afsked fra Søofficerskorpset 30. September 1911.

Det er en ualmindelig smuk og indholdsrig Livsbane Admiral Wandel har haft som Officer. Det, der sikkert mest baade har optaget ham og interresseret ham, er Opmaalingsvæsenet og alt dertil hørende. Det er igennem Opmaaling, at han har faaet Interresse for Havundersøgelser, og begge disse Virksomheder: Opmaaling og

Havundersøgelse fik han rig Lejlighed til at udøve i Tidsrummet 1889—96 paa Island og Grønland med tilliggende Have. Hans grundige Kendskab til Besejlingsforholdene paa Island fra Postskibsførertiden kom ham særlig tilgode og gjorde ham særlig skikket til at lede Søopmaalingen paa dette Sted. Den store Erfaring han herved havde opnaaet i Forbindelse med hans store Kundskabsfylde gjorde ham derfor selvskrevet til 1890 at indtræde som Formand for Kommissionen til videnskabelig Undersøgelse af danske Farvande, indtil denne Kommission i 1902 indgik under Den internationale Havundersøgelse. Fra 1890 var han ganske naturligt Medlem af Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland og fra 1895 denne Kommisions Formand, i hvilken Egenskab han har haft stor Betydning ved det forberedende Arbejde ved alle senere til Grønland opsendte Ekspeditioner. 1914—1927 var han Præsident for Det kongelige danske geografiske Selskab og 1917—19 Næstformand i Foreningen De danske Atlanterhavsøer.

Efter sin Afsked fra Søværnet fik han Tid og Lejlighed til at dyrke sine literære og historiske Interesser. Han har i disse Aar skrevet: Søkrigen i de dansk-norsk Farvande 1807—14, der udkom i 1915, Danmark og Barbareskerne 1746—1845, der udkom i 1919, Nogle Livserindringer, 1923, og Danske Handelsforsøg paa Levanten i det 18. Aarhundrede fra 1927. Disse Arbejder, maaske med Undtagelse af Livserindringerne, der er mindre betydeligt, vidner højt om Forfatterens Flid, Grundighed og Kundskaber.

Viceadmiral Wandel var fra Naturens Haand rigt udstyret, og alle de gode Anlæg blev yderligere udviklede gennem hans Uddannelse og Virksomhed baade herhjemme og i fremmede Lande. Han var smuk, repræsentativ, kundskabsrig og flittig, og han var i Besiddelse af sjældne Evner til at arbejde sammen med andre og til at lede Underordnede, der altid i ham fandt en forstaaende, venlig

og dygtig Chef. Det Arbejde, han paa forskellig Maade har udført gennem sit lange Liv, har skabt ham et Navn, der vil blive husket af Efterverdenen og ganske særlig af Søofficersstanden, der i ham altid vil se et af de Medlemmer, der har gjort Standen Ære og hævdet Søofficerskorpsets gode Renomé.

Han døde efter nogle Maaneders Sygeleje i København den 21. April 1930 og blev begravet paa Vestre Kirkegaard.

Han var gift med Inger Marie f. Jensen, der overlever ham.

T.-J.

Kommandør **Rørd Regnar Hammer** er født den 25. Februar 1855 i Wyck paa Føhr, Søn af den fra Vesterhavsøernes Forsvar i 1864 bekendte Kaptain Otto Christian Hammer og Hustru Henriette Jacobine født Hastrup.

Han blev i 1871 optaget paa Søofficersskolen som Kadet og afgik fra denne som Sekondløjtnant den 18. August 1875. Han kom kort efter sin Udnævnelse ud at sejle med Korvetten Dagmar paa Vintertogt til Vestindien og blev den 13. September det følgende Aar forfremmet til Premierløjtnant. Han var i de følgende Aar udkommanderet hver Sommer med forskellige Skibe, saaledes i 1878 med Skonnerten Fylla til Island. I 1879 ledsagede han J. A. D. Jensen paa en Undersøgelsesrejse i Vestgrønland og ledede selv forskellige Isundersøgelses- og Opmaalingsexpeditioner i 1879—80 og 1883 paa Strækningen fra Holstensborg til Umanak. I Tidsrummet 1884—87 var han Chef for Opmaalingsskib for Flaadens Mærkevæsen og 1889—93 Leder af almindelig Opmaaling i danske Farvande. I den mellemliggende Sommer 1888 var han Næstkommanderende i Korvetten Dagmar som Kadetskib. Den 1. Maj 1890 forfremmedes han til Kaptajn, og den 28. Februar 1894 modtog

han Ridderkorset. I Foraaret 1895 blev han Fører af Den Grønlandske Handels Skruebark Hvidbjørnen, der imidlertid forliste i Isen ved Nùnarssuit i Nærheden af Julianehaab i Sydgrønland den 12. April s. A. under et Havskælv. I Vinteren 1897 var han Chef for Skonnerten Absalon paa Isbrydning i danske Farvande og i 1898 blev han ansat som Næstkommanderende ved Søofficersskolen. Her fik han imidlertid kun Lov til at blive c. 1 Aar, da han i 1899—02 var Chef for Søkaartarkivets 1. Afdl., den civile Opmaaling, og de tilsvarende Somre var han Chef for Skonnerten Diana og foretog Søopmaaling ved Island. I 1902 var han atter paa Island, denne Gang som Chef for Stationsskibet, Krydseren Hekla. Den 7. April s. a. blev han Kommandør og den 3. Februar følgende Aar Dannebrogsmand. 1903—10 var han den første Chef paa den nyoprettede Officersskole og organiserede denne for de unge Søofficerers Uddannelse saa vigtige Skole, og samtidig var han Formand i Undervisningsraadet for Søværnets Skoler. I 1905, 07 og 09 var han Chef for Krydseren Geiser paa Artilleri- og Torpedoskole og 1905 og 06 Chef for Panserbatteriet Skjold i Eskadren og 1908 Chef for Panserskibet Olfert Fischer i Eskadre. Den 28. Januar 1910 benaadedes han med Kommandørkorset af Dannebrog af 2. Gråd og 22. Februar 1914 med samme Ordens 1. Grad. 1910—15 var han Ekvipagemester og den 25. Februar 1915 fik han sin Afsked af Søofficerskorpset paa Grund af Alder, men blev antaget til midlertidig Tjeneste under Sikringsstyrken som Ekvipagemester indtil den 16. September s. A. I August sendtes han som Marineministeriets Repræsentant til England for at aflevere Ligene af de omkomne fra den engelske Undervandsbaad E. 13, der efter at være grundstødt ved Søndre Flint, den 19. s. M. blev beskudt og ødelagt af tyske Torpedobaade.

Hammer var en dygtig og flittig Søofficer og et

elskværdigt Menneske. Han har særlig indlagt sig Fortjeneste som Leder af Opmaalinger, dels i Grønland, dels ved Island og endelig i danske Farvande. Hans udmærkede Kundskaber og Dygtighed paa dette Felt vil sikre ham et smukt Navn i den danske Søopmaalings Historie. Han var et interesseret Medlem af Søløjtnantselskabet, hvis Formand han var 1887—89. Fra 1910 til 21 var han Formand for det grønlanske Selskab og 03—17 i Bestyrelsen for Foreningen De danske Atlanterhavsøer. Fra hans Haand foreligger gode Artikler i Tidsskrift for Søvæsen, og han har i sin Bog: Kaptajnløjtnant O. C. Hammer, En Livsskildring 1928, sat sin Fader et sjælden smukt Minde.

Han døde efter nogle Aars Svaghed den 16. Maj 1930 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han var gift med Fanny Eleonora f. Hedemann, der overlever ham.

T.-J.

Kaptajn **Emil Frederik Bauditz Wessel** er født i Aarhus den 27. November 1863, Søn af Kaptajn (senere Inspektør ved Fødselsstiftelsen i København) Jean Frederik Viggo W. og Hustru Louise Mac Pherson f. Bauditz.

Han blev 1881 som Kadet optaget paa Søofficersskolen og afgik fra denne 29. August 1885 som Sekondløjtnant. Den 27. Marts 1888 forfremmedes han til Premierløjtnant. Af hans mange Udkommandoer og Tjenester som subaltern Officer skal nævnes, at han i 1886 var med Fregatten Jylland og i 1887—88 med Korvetten Dagmar i Middelhavet. 1890—92 var han Skoleofficer paa Søværnets Underofficersskole og de tilsvarende Somre med Briggen Ørnen. I 1895 var han med Krydseren Hekla i den Eskadre, der blev sendt til Nord-Østersøkanalens Aabning, og 1903—04 Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet til dettes Op-

hævelse og samtidig Fører af Toldinspektionsskibet Argus. 1904—08 var han Næstkommanderende ved Søværnets Konstabelelevskole og om Sommeren Næstkommanderende i Skolens Øvelsesskib, 1904 og 05 Skonnerten Ingolf, 1906 og 07 Krydseren Hekla. 1908—10 var han Chef for Fiskeriinspektionen indenfor Skagen og 14. Januaar 1909 modtog han Ridderkorset. I 1910 var han Næstkommanderende i Panserskibet Olfert Fischer i Eskadre, 1911—12 Chef for Inspektionsskibet Beskytteren som Stationsskib ved Færøerne og 1913 Chef for Skonnerten Ingolf som Øvelsesskib for Konstabelelevskolen. Under Sikringsstyrken var han i 1914—15 Chef for Inspektionsskibet Absalon, der var Stationsskib i Nordsøen, under hvilken Tjeneste han fik Lejlighed til at vise god Konduite. Den 27. September 1915 fik han sin Afsked paa Grund af Alder, men blev straks genantaget til midlertidig Tjeneste først 1915—18 ved Konstabelelevskolen og dernæst 1918—19 som Kommandant paa Kaserneskibet Fyen, som Opholdssted for fremmede Krigsfanger, et Hverv som han udførte paa en forstandig og taktfuld Maade. Den 23. Januar 1918 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Efter sin Afgang fra Marinen i 1919 var han en Tid Afdelingschef ved Søforsikringsselskabet Urania. Den 1. September 1929 traadte han atter i Marinens Tjeneste som Sekretær og Regnskabsfører ved Søtransportvæsenet.

Kaptain Wessel var en paalidelig og samvittighedsfuld Søofficer, et elskværdigt Menneske og en god Kammerat. Han var i Besiddelse af Lune og havde en udmærket Iagtagelsesevne, hvilke Egenskaber ogsaa har givet sig Udslag i en velskrevet lille Bog: Orlogsminder 1878—1919, der udkom 1926, hvori han paa en elskværdig og fornøjelig Maade fortæller sine mange Opvelser fra 40 Aars Tjeneste i Marinen.

Kaptajn Wessel, hvis Helbred i de senere Aar havde været mindre godt, døde pludselig i sit Hjem i Lyngby den 18. Maj 1930. Han blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han var gift med Karen Biørn f. Rothe, der overlever ham.

T.-J.

Kaptajnløjtnant **Ejnar Anton Jensen** fødtes den 15. Februar 1898 i Tudse ved Holbæk som Søn af Skolelærer Wilhelm Jensen og Hustru Maren, født Christiansen.

I September 1915 blev han optaget paa Kadetskolen og udnævntes til Sekondløjtnant den 19. September 1919. Herefter forrettede han Tjeneste i Torpedobaad og i »Fenris«, indtil han udkommanderedes med »Beskytteren« paa Fiskeriinspektion ved Færøerne og Island, Marts—September 1920. Den 1. Oktober s. A. udnævntes han til Premierløjtnant og forrettede derpaa Tjeneste dels i Torpedobaad dels i Fyrinspektionsskibet C. F. Grove, endvidere ved Søminevæsenet og tilsidst som Næstkommanderende i »Diana«.

Den 25. November 1921 blev han Elev paa Marinens Flyveskole og fik sit Certifikat som Flyver Efteraaret 1922. Efter at have gennemgaaet Officersskolen fra Oktober samme Aar til Maj 1923 gjorde han udelukkende Tjeneste ved Flyvevæsenet med Undtagelse af en ganske kort Udkommando med »Gejser«, umiddelbart efter Ulykken, og endvidere med Mineskibet »Lossen« i Efteraaret 1927.

I August 1923 deltog han i Flyvetogtet til Gøteborg—Stockholm—Helsingfors og i Juni 1925 i Flyvetogtet til Polen. Hans støtte, maalbeviste Arbejde bragte ham snart frem i første Plan og flere store, ansvarsfulde Opgaver betroedes ham, hvilke han løste til sine Overordnedes fulde Tilfredshed.

I Vinteren 1925 var han paa Tjenesterejse til England og gjorde Tjeneste ved flere engelske Stationer. Efteraaret samme Aar blev han første Gang Forstander for Flyveskolen, en Stilling han beholdt ved de følgende Skoler, og her viste han sig som en dygtig Leder og Pædagog. I Foraaret 1926 blev Flyveskolen henlagt til Ringsted og næste Aar oprettedes den selvstændige Luftmarinestation som Basis for den nyoprettede Jagerflotille, for hvilken han blev Chef. Især som Flotilleführer viste han fremragende organisatoriske Evner.

Den 1. November 1927 udnævntes han til Kaptajnløjtnant. Kaptajnløjtnant Jensen var udrustet med stor Arbejdsudholdenhed, og han gik op i sit Arbejde med Liv og Sjæl. Med ukuelig Energi arbejdede han fremad paa de Opgaver, som blev ham betroet og gav ikke op, før Maalet var naaet. Han tabte aldrig Humøret, fordi en Sag af en eller anden Grund ikke lod sig udføre, men tog med fornyet Energi fat paa nye Opgaver.

Flyvningen blev for ham en Del af ham selv, og Flyvningen skulde føres frem. Skete der en Katastrofe, som nok kunde virke deprimerende, var han den første til at genoptage Arbejdet og indgyde frisk Mod i andre. »Flyvningens Sag skal føres frem. Nogle falder paa Valen, men har ikke levet forgæves. Vi andre arbejder videre!« — det var de Ord, han udtalte, da Søløjtnant Jastrau, hans nære Ven og Arbejdsfælle gennem flere Aar, dræbtes. De Ord er netop saa karakteristiske for hans ukuelige Mod og hans faste Tro paa den Sag, han havde viet sine Kræfter og sit Liv. Hans sidste Opgave blev Organisationen af Natflyvningen mellem København og Warnemünde; hertil var han særlig udrustet efter et Blindflyvningskursus i Frankrig i Efteraaret 1929. Han var netop kommet tilbage efter en Konference i Berlin, hvor han havde opnaaet et gunstigt Resultat, og Flyvningen var kommet godt i Gang; saa skulde Katastrofen indtræffe.

Med Kaptajnløjtnant Jensen mistede den danske Marine en af sine bedste Mænd. For Flyvevæsenet er det et stort og smerteligt Tab. En dygtig Officer, en retlinet og rettænkende ung Mand er nu gaaet bort. Blandt Kammerater og Venner var han det lysende Eksempel paa en pligtopfyldende Officer og en trofast Ven og Kammerat. Altid var han parat til at opildne og opmuntre, hvis nogen var ifærd med at tabe Modet. Sine Elever omfattede han med den største Interesse, og skete der Uheld paa Skolen, gik det ham altid nær til Hjertet; han var den første til at opmuntre og trøste, hvor han kunde.

Et sjældent Menneske er nu gaaet bort og Savnet vil føles stærkt, men Mindet om Kaptajnløjtnant Jensen vil leve videre og blive bevaret i Taknemlighed indenfor den Stand og den Virksomhed, han viede sit Liv og sine Kræfter!

Han efterlader sig en ung Hustru, Ella født Nyholm.

Kronprins Frederik.

Forslag til en ny Methode til Sænkning af Pontoner i Sø ved Undervandsbaads-Bjergning.

Af Kontreadmiral Wenck.

I en Indberetning til de Forenede Staters Senat fra »Committee on Naval Affairs« (»Investigation of the sinking of the submarine »S. 4««) af $^{25}/_{2}$ 1929 udtales bl. a. følgende angaaende Anvendelsen af Sænkepontoner fremfor Anvendelsen af særlige Løfteskibe (»Catamaran«-Typen som f. Ex. i sin Tid det tyske »Vulcan«):

»The United States Navy and other navies believe the pontoons to be more practical and the only sure method in heavy seas.«

Den samme Konklusion fremgaar af »Submarine Board«'s Indberetning til U. S. Navy Department af $^{1}/_{4}$ 1929 (»Report and Recommendations on Submarine Safety and Salvage«).

Paa Grundlag heraf og udfra det rigtige Princip, at man i første Række bør basere sine Bestræbelser paa ugunstige Vejrforhold, har man i U. S. A. — med rettidig Bjergning af Undervandsbaadsbesætninger som Formaal — søgt at forbedre Midlerne til en hurtig Anbringelse af Sænkepontonerne og har nu bl. a. bestemt sig til i samtlige Undervandsbaade at anbringe Hejsebeslag (»lifting-eyes«, »pad-eyes«) i Borde paa begge Sider for herved at spare den Tid, som ellers medgaar til Udgravning eller Udsprøjtning af

Tunneler under Undervandsbaaden for at muliggøre Anbringelsen af Løftekæder til Pontonerne. Der anbringes saavidt vides indtil 12 Hejsebeslag (6 paa hver Side, 2 Beslag pr. Ponton, ialt 6 Pontoner à 80 Tons Løfteevne).

Som bekendt er »S. 4« efter Optagelsen bleven indrettet som Forsøgsbaad med hurtig Bjergning af Undervandsbaadsbesætninger for Øje, og ifølge ovennævnte Indberetning til Senatet samt senere Oplysninger er Anbringelsen af Pontonerne herved gjort betydelig lettere.

Man maa utvivlsomt tillægge disse Foranstaltninger stor Betydning, og det bør herved erindres, at ovennævnte Anskuelse om, at Sænkepontoner er det eneste anvendelige Middel under gunstige Vejrforhold, er baseret paa de bekendte talrige Erfaringer fra det fortrinlige Arbejde, der udførtes i 1925—26 ved Hævningen af »S. 51« (ca. 1000 Tons Overflade-Deplacement) og i 1927—28 ved Hævningen af »S. 4« (ca. 880 Tons Overflade-Deplacement), saavel som paa Erfaringerne fra senere foretagne Forsøg og Øvelser.

Imidlertid klæber der ved den hidtil anvendte Fremgangsmaade til Sænkning og Anbringelse af Sænkepontoner den Mangel, at Pontonerne maa sænkes fra Bjergningsskibet, der ruller og hugger samt svajer i Søen, saaledes at Nedfiringstrosserne det ene Øjeblik slækkes af og det næsteØjeblik totnes ved Pontonens Vægt og Vandmodstanden, hvorved der fremkommer voldsomme Paavirkninger paa Materiellet med Fare for Havarier, foruden at Arbejdet ved Betjeningen af Ponton-Ventilerne m. v. under Klargøringen paa Siden af Bjergningsskibet, samt Dykkerarbejdet ved Anbringelsen af Pontonerne efter Nedfiring, i høj Grad vanskeliggøres som Følge af

disses Bevægelser op og ned under Bjergningsskibets Hævning og Sænkning i Søerne samt Rulning og Svajning. Hertil kommer yderligere Faren for, at Pontonerne under disses Klargøring paa Siden af Bjergningsskibet eller under Nedfiringen kan hugge op i Skibets Side eller Bund og forvolde Havarier eller selv springe læk. Kommer Pontonerne op i Utide, vil de med stor Kraft kunne tørne op i Bunden af Bjergningsskibet og sænke dette.

Disse Vanskeligheder er som bekendt fortrinlig beskrevne i Commander Ellsberg's særdeles interessante og lærerige Beretning om den vanskelige Optagelse af »S. 51« i 1925—26 (»On the bottom«). Det fremgaar bl. a. heraf, at Pontonerne under Nedfiringen ofte bevægede sig 6 à 8 Fod op og ned paa Grund af Bjergningsskibets Bevægelser, hvilket i høj Grad besværliggjorde Dykkernes Anbringelse af Tersboltene til Løftekæderne i Overkant af Ponton-Kæderørene.

Saavel herved som — i endnu højere Grad — ved Løftning, der foretages fra en Flydekran, et Special-Løfteskib (»Catamaran«), Overflade-Pontoner parvis (som f. Ex. Bjergningsselskabet »Em. Z. Svitzer«'s store Pontoner »Thor« og »Odin«) eller ved Kranløftning agter i de danske Kystforsvarsskibe, savnes der et fjedrende Middel til at eliminere eller blot formindske de Paavirkninger, der fremkommer ved disse Fartøjers Bevægelser i Sø.

Dette »missing link« har Forfatteren af denne Artikel tænkt sig Muligheden af at tilvejebringe for Sænkepontonernes Vedkommende ved den nedenfor beskrevne Methode.

I Korthed kan den omhandlede Methode kendetegnes ved, at man i Stedet for at sænke Pontonerne ved Nedfiring fra Bjergningsskibet

sænker dem ved Nedfiring fra en anden, tilsvarende Ponton, der forbliver i Overfladen, hvorved man opnaar det savnede fjedrende Mellemled.

Fremgangsmaaden er i store Træk følgende:

Bjergningsskibet fortøjes for begge Ankre samt Agtervarp (til andre opankrede Skibe), vel klar af den sunkne Undervandsbaad (jvfr. Skizzen i Fig. I). Den Ponton, som skal sænkes — »Sænkepontonen« — og den anden, tilsvarende Ponton — »Overfladepontonen« — fra hvilken Sænkepontonen skal nedfires til Hejsebeslaget paa Undervandsbaaden, fortøjes begge fritliggende, med Fortøjninger af Kæde og Wire til Bjergningsskibet samt til 3 andre opankrede Skibe paa den i Fig. I angivne Maade.

Til Sænkepontonens Nedfiring anvendes en »Sænkekæde«, der fra Bjergningsskibets Spil føres over til Overfladepontonen og manes (ovenfra nedefter) igennem et lodret Rør i sammes Midte og derefter hexes til en Kæde-Hanefod paa Overkant af Sænkepontonen (jvfr. Fig. II og III).

Til Sænkepontonens Styring under Nedfiringen til Undervandsbaadens Hejsebeslag anvendes ved Bjergning af mindre Undervandsbaade, der kun har 2 Hejsebeslag — nemlig 1 for og 1 agter i Diametralplanet — en »Vejviserwire«, der fra Bjergningsskibet føres over til Overfladepontonen og manes (ovenfra nedefter) igennem et andet lodret Rør nær sammes Midte, hvorefter Vejviserwiren føres over til Sænkepontonen og paa tilsvarende Maade (ovenfra nedefter) manes igennem et lodret Rør i sammes Midte og derfra føres ned til Undervandsbaadens Hejsebeslag, hvortil det hexes af en Dykker (jfvr. Fig. II og III).

Pontonerne forudsættes af praktiske Hensyn at være ensartede og saaledes »interchangeable«. Af Stabili-

tetshensyn m. v. tænkes hver Pontons cylindriske »Trykskrog« ved 2 lodrette Skodder delt i 3 Rum (jvfr. Fig. III), af hvilke de to Yderrum hvert ved et vandret Skodt[1]) er delt i 2 Rum, saaledes beregnede, at Pontonen er synkefærdig («awash«), naar disse nederste Yderrum fyldes. Til Sikring af Sænkepontonens Sænkning tænkes benyttet 2 cylindriske »Hjælpetanke« forneden i Pontonens Midterrum. Foruden de ovenfor nævnte 2 Rør (til Sænkekæden og Vejviserwiren) i Pontonens Midterrum findes der 1 lodret Kæderør i Midten af hvert Yderrum (se nedenfor). Samtlige Rør er i deres Mundinger foroven og forneden passende udvidede og afrundede, saaledes at Kæder og Wires kan glide let igennem Rørene. Pontonens Ender er af Slæbningshensyn kegleformede, men er gennemhullede foroven og forneden og anvendes saaledes ikke til Løftningen. I Keglernes Spids findes en Slæbe- og Fortøjningsring. Pontonens forskellige Rum er paa sædvanlig Maade forsynede med Fylde-, Udblæsnings-, Luftafgangs- og Sikkerhedsventiler m. v. samt med fornøden Ballast og øvrig Udrustning (Mandehuller for Eftersyn etc.), og Pontonerne er beskyttede mod Stød ved en svær Træbeklædning.

Sænkningen udføres da saaledes, at Sænkepontonens 2 nederste Yderrum fyldes. Skulde Pontonen alligevel ikke synke herved, bringes den til at synke ved at fylde 1, om nødvendigt 2 af Hjælpetankene (hver paa ca. 2 Tons). Sænkepontonen vil da synke vandret paa Grund af sine 3 Lufthætter og synker med ringe Overvægt (Neddrift) — tilstrækkelig til at forhindre, at den slaas op af Søerne — indtil den hænger i Sænkekæden fra Overfladepontonen. Derefter hales Vejviserwiren tot ombord i Bjergningsskibet.

Det bemærkes, at Overfladepontonen inden

[1]) Anordningen er kun rent skematisk angivet. Konstruktionsmæssig set bør disse Skodder være hvælvede.

Sænkepontonens Fyldning er bleven delvis fyldt, saaledes at den ligger »død i Vandet«, med passende »Fjedring« under dens Anvendelse, men dog med fornøden Opdrift og Stabilitet til med Sikkerhed at bære Sænkepontonen og opfylde sine øvrige Formaal uden at slaas ud af Balance i Søerne.

Sænkepontonens Nedfiring udføres derefter ved at bakke ud i Spillet, idet der samtidig fires paa Sænkepontonens Fortøjninger fra de forskellige Skibe. Naar Sænkepontonen, styret af Vejviserwiren, er naaet ned til Hejsebeslaget paa Undervandsbaaden, varskoer Dykkeren (pr. Telefon), hvorpaa der bremses i Spillet. Dykkeren ihexer derefter Pontonens Løftehex.

Saafremt der — som i de relativt smaa danske Undervandsbaade — kun findes ialt 2 Hejsebeslag, 1 for og 1 agter i Diametralplanet, maa Sænkepontonen forinden være klargjort med en Kæde-Hanefod (med 1 Løftehex) i Underkant af Pontonen, eventuelt saaledes, at Hanefodens Grene er førte op igennem de 2 Rør i Pontonens Yderrum og derefter atter samlede foroven i en Hanefod med Hex til Sænkekæden paa den ovenfor omtalte Maade. Der maa i saa Fald være Tersbolte gennem disse Hanefods-Kæder saavel foroven som forneden paa Pontonen (jvfr. Fig III). Under Nedfiringen bæres Sænkepontonen da af de 2 nederste Tersbolte — efter Ihexning til Hejsebeslaget og Udblæsning bæres den af de 2 øverste Tersbolte.

Naar Sænkepontonen er hexet fast til Undervandsbaaden, blæses der lidt igennem Luftslangerne til Pontonen, saaledes at denne faar lidt Opdrift og trækker i Løftekæden til Hejsebeslaget. Dykkere fastgør derefter Wiretrosser fra Pontonens Slæberinge til Undervandsbaaden (Stævn, Kanonsokkel m. v.) for at holde Pontonen i rigtig Stilling. Derefter udhexes Sænkekæden og Sænkewiren. Sænkepontonen kan derefter blæses

helt læns, og Overfladepontonen gaar i Gang med den næste Ponton.

Ved Bjergning af større Undervandsbaade, der er forsynede med en Række »pad-eyes« i Borde paa begge Sider (2 »pad-eyes« pr. Ponton), vil formentlig en noget ændret Fremgangsmaade kunne anvendes (jvfr. Fig. IVa og IVb). Pontonerne behøver i saa Fald kun 3 Rør, idet ovennævnte Rør til Vejviserwiren bortfalder.

Sænkepontonen nedsænkes da som ovenfor beskrevet i en Sænkekæde, der er fastgjort til en Kæde-Hanefod i Beslag paa Overkant af Sænkepontonen, men denne styres i saa Fald ned til de to »pad-eyes« af 2 Wiretrosser med 2 Kæde-Forløbere, der anvendes som Løftekæder for Pontonerne (se nedenfor). Kæde-Forløberne samt Wiretrosserne føres fra Bjergningsskibet over til Overfladepontonen og manes (ovenfra nedefter) gennem dennes 2 Yderrør og derefter (ligeledes ovenfra nedefter) gennem Sænkepontonens 2 Yderrør, hvorefter de føres ned til Undervandsbaadens 2 »pad-eyes«, til hvilke Kæde-Forløberne (Løftekæderne) hexes af Dykkere.

Naar Sænkepontonen er naaet saa langt ned, at dens Bund er tæt over de 2 »pad-eyes«, vil Løftekædernes øverste Led være passerede op over Sænkepontonens Overkant. Der bremses da i Spillet, og Dykkerne fører derpaa svære Tersbolte ind i de Kædeled, der er lige over Overkant af Sænkepontonens 2 Yderrør, hvorved Sænkepontonen er fastgjort til Undervandsbaaden og derefter kan blæses læns.

Ved Arbejde med store Undervandsbaade vil man maaske — saafremt Personellet er tilstrækkelig routineret og Forholdene ikke altfor ugunstige — kunne have 2 Overfladepontoner i Arbejde samtidig (for at spare Tid).

Det bemærkes, at man ved Anvendelsen af Sænkepontoner til Løftning i Hejsebeslag i Undervandsbaadens Diametralplan ikke vil kunne bringe nogen Del af Under-

vandsbaaden op til Overfladen, men man vil, ialtfald i Nærheden af Kysten som i de danske Farvande, herved kunne have en Mulighed for at bjerge — som ellers kan være udelukket — ved at slæbe Undervandsbaaden i Læ af Land paa lægt Vand og dersteds løfte den og bjerge Besætningen ved Hjælp af andre Løftemidler («Svitzer»s store Løftepontoner, en Skibskran eller Flydekran etc. etc.), som her i stille Vand kan bringes effektivt i Virksomhed. Sidstnævnte Bjergning tænkes altsaa udført i 2 Tempi.

Ved Nedfiringen af en Sænkeponton fra en Overfladeponton som fjedrende Mellemled vil man saaledes, fremfor direkte Nedfiring af Sænkepontonen fra Bjergningsskibet, formentlig opnaa følgende Fordele:

1. Bjergningsskibets Træk eller Slæk i Sænkekæden[1]), naar Skibet løftes eller sænkes af Søerne, vil praktisk talt elimineres.

2. Bjergningsskibets Træk eller Slæk i Sænkekæden, naar Skibet ruller eller svajer (mindre Svaj), overføres kun i ringe Grad til Sænkepontonen, fordi Paavirkningerne optages af Overfladepontonen, idet denne ved Træk dels trykkes noget ned i Søen og dels krænges over mod Bjergningsskibet samt trækker i Fortøjningskæderne til det Skib, der ligger paa modsat Side (jfr. Fig. I, IIb og V), hvilke Kæder fjedrer paa Grund af deres Vægt. Det bemærkes,

---

[1]) Under Bjergningsarbejdet ved «S. 51» sænkedes Pontonerne (med ca. 5 Tons Overvægt) fra Bjergningsskibet «Falcon» i 2 svære Manillatrosser til Pontonernes Slæberinge. Pontonerne var meget vanskelige at tumle, da de kun havde 2 Rum, og Bundventilerne maatte lukkes, medens Pontonen laa paa Siden af Skibet i den høje Sø. Pontonerne blev jævnlig slaaet læk.

at nævnte Kæder ikke direkte fortøjes til Overfladepontonens Slæberinge for ikke ved deres Vægt at tynge denne ned, men i Tampen bæres af to Flydebøjer, der ved korte Wiretrosser er fortøjede til Overfladepontonens Slæberinge (jvfr. Fig. I og IIb).

Ved Slæk i Sænkekæden fra Bjergningsskibet retter Overfladepontonen sig atter op til sin tidligere Position.

3. Som ovenfor omtalt, er Overfladepontonen ved delvis Fyldning bragt til at ligge »død i Vandet«, saaledes at den med reduceret Opdrift vil fjedre blødere saavel med Hensyn til Sænkekædens Træk som med Hensyn til Sænkepontonens Vægt og Vandmodstanden. Under Begyndelsen af Nedfiringen vil det — i Modsætning til Nedfiring direkte fra Bjergningsskibet — være en Fordel, at Overfladepontonen og Sænkepontonen, som i samme Vertikal paavirkes af Søerne, er nærlig ensartede Legemer, idet det ene kun har ringe Opdrift (nærlig »awash«) og det andet kun ringe Neddrift (Overvægt).

4. Man undgaar de ovennævnte Farer for Havarier paa Sænkepontonerne og Bjergningsskibet, som man erfaringsmæssigt er udsat for, naar en Ponton klargøres til Nedfiring paa Siden af Bjergningsskibet og nedfires fra dette, og det maa formentlig overhovedet betragtes som en væsentlig Fordel, at Bjergningsskibet under hele Bjergningsarbejdet kan ligge vel klar af de nedsænkede og efter Ihexning udblæste Sænkepontoner saavel som af Undervandsbaaden, saaledes at der ikke skulde være Fare for, at en løsreven Ponton eller selve Undervandsbaaden — hvis denne skulde komme tidligere op end beregnet — kan tørne op i Bunden af Bjergningsskibet.

5. Saafremt en Sænkeponton skulde komme i Uorden eller blive havareret og atter maa optages, vil dette antagelig kunne ske ved at hive hjem i Spillet (paa Sænkekæden), da Sænkepontonen kun har ringe Overvægt (som Vægten af et mellemstort Skibsanker), naturligvis forudsat, at den ikke har faaet en større Lækage. Der kan da hives hjem, indtil Sænkepontonen er tæt under Overfladepontonen, hvorefter der slækkes af paa Vejviserwiren og blæses forsigtigt i Sænkepontonen, indtil den kommer op paa Siden af Overfladepontonen, styret af Fortøjningstrosserne til de forskellige Skibe, alt uden Fare for Havarier paa Bjergningsskibet.

6. Som bekendt var de ved Bjergningsarbejdet med »S. 51« — og saavidt vides ogsaa med »S. 4« — anvendte Sænkepontoner kun delte i 2 lige store Rum, adskilte ved et lodret Skodt. Som Følge heraf kom de ved Paafyldning let til at »staa paa Hovedet«, navnlig i Sø. Ved de første Sænkningsforsøg blev Pontonerne, styrede af 2 Wiretrosser til Undervandsbaaden, sænkede med aabne Bundventiler (og lukkede Luftafgange), hvorved de under Nedfiringen hurtig blev tungere og sprængte Nedfiringstrosserne. Senere fulgtes den Fremgangsmaade at give dem ca. 5 Tons Overvægt (Neddrift) og derefter — medens de hang i 2 Nedfiringstrosser (i Slæberingene) fra Bjergningsskibet, ca. 2 Fod under Vandet — lukke Bundventilerne, hvilket var et besværligt og farefuldt Arbejde, særlig i høj Sø og Kulde.

Ved den for »Overfladepontonen« og »Sænkepontonen« her skizzerede Konstruktion — eller ved »Em. Z. Svitzer«s Konstruktion af Sænkepontoner[1])

[1]) Svitzer-Sænkepontonernes Konstruktion er bl. a. beskreven i »Le Génie Civil« af 21/2 1920, pag. 211—212.

— opnaas formentlig fornøden Stabilitet, og man undgaar Arbejdet med at lukke Bundventiler, fordi de omhandlede 2 nederste Yderrum fyldes helt (aabne Bundventiler og aabne Luftafgange), og det samme gælder for »Hjælpetankene«s Vedkommende.

Det bemærkes, at Pontonerne forudsættes færdig riggede inden Afgangen (Slæbning) fra vedkommende Orlogsværft, Sænkepontonerne med de omhandlede Hanefodskæder og Tersbolte paa Plads.

I samtlige Pontoner forefindes i Røret til Sænkekæden og Røret til Vejviserwiren en kort, smækker Wire til Maning, henholdsvis af Sænkekæden og Sænkewiren paa den ovenfor omtalte Maade.

I Fig. V er vist Skizzen af en Papmodel, som i al Simpelhed tydelig viser Systemets Fjedring.

Figuren viser Overfladen (vandret Streg) paa et Pap-Underlag og i Højde med denne — set langskibs ind — Overfladepontonen (en cirkulær Papskive) og nedenfor denne, »ophængt i Sænkekæden«, Sænkepontonen (ligeledes en cirkulær Papskive).

Fra Sænkepontonens Underkant gaar en Traad ned til en forneden paa Pap-Underlaget fastgjort Fjeder (Elastik), der repræsenterer Sænkepontonens Vægt og Vandmodstand.

Fra Overfladepontonens Midte gaar en Traad (med Bugt igennem et Hul i Papskivens Centrum) op til en foroven paa Pap-Underlaget fastgjort Fjeder (Elastik), der repræsenterer Overfladepontonens Opdrift.

Ligeledes fra Overfladepontonens Midte gaar en Traad (med Bugt igennem Hullet i Papskivens Centrum) tilvenstre til en paa Pap-Underlaget fastgjort Fjeder (Elastik), der repræsenterer Fjedringen i Kædefor-

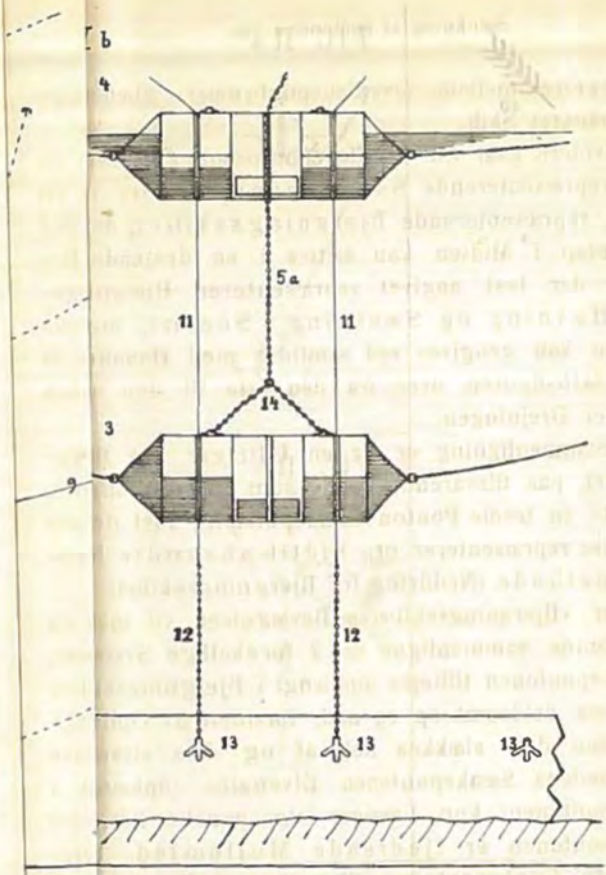
tøjningerne mellem Overfladepontonens Slæberinge og et opankret Skib.

Endvidere gaar fra Overfladepontonens Overkant en Traad, repræsenterende Sænkekæden, tilhøjre til en Papfigur, repræsenterende Bjergningsskibet, der ved en Krumtap i Midten kan sættes i en drejende Bevægelse, der løst angivet repræsenterer Bjergningsskibets Hævning og Sænkning i Søerne, medens Rulningen kan gengives ved samtidig med Haanden at krænge Skibsfiguren over fra den ene til den anden Side under Drejningen.

Til Sammenligning er fra en Udligger paa Bjergningsskibet, paa tilsvarende Maade som ovenfor angivet, »ophængt« en tredie Ponton (Sænkeponton), idet dennes Anbringelse repræsenterer den hidtil anvendte Nedfiringsmethode (Nedfiring fra Bjergningsskibet).

Under »Bjergningsskibet«s Bevægelser vil man da direkte kunne sammenligne de 2 forskellige Systemer, idet Sænkepontonen tilhøjre (ophængt i Bjergningsskibet) bevæger sig voldsomt op og ned, foruden at Ophængningstraaden dels slækkes helt af og dels strammes haardt, medens Sænkepontonen tilvenstre (ophængt i Overfladepontonen) kun bevæger sig ganske lidt, idet Overfladepontonen er fjedrende Mellemled. Fastholder man Sænkepontonen tilvenstre (f. Ex. med en Tegnestift), ser man i udpræget Grad Systemets Fjedring under de ugunstigste Forhold.

Naturligvis er alt dette foreløbig kun theoretiske Betragtninger, og kun Forsøg i Sø vil kunne afgøre Spørgsmaalet om Methodens Anvendelighed i Praxis.



EJVISERWIRES TIL LØFTEKÆDER FOR PONTON
ØFTEKÆDER TIL SÆNKEPONTON
AD-EYES"
ÆDEHANEFOD TIL ØJEBESLAG PAA PONTON.

Sikkerhed og Garanti.

Af Kaptajnløjtnant Ramlau-Hansen.

I Søløjtnantselskabet har Orlogskaptajn Wolfhagen i indeværende Vinter holdt et Foredrag om de Sikkerhedsmidler og Bjergningsmidler, vi raader over herhjemme i Tilfælde af, at en U-baad skulde synke og af en eller anden Grund ikke være i Stand til at komme til Overfladen ved egen Hjælp.

Jeg gaar derfor ud fra, at Størsteparten af dette Tidskrifts Læsere er bekendt med vore U-baades Indretning i den dertil sigtende Retning, samt med de Foranstaltninger, der er truffet eller i en Fart kan træffes herhjemme, for at bringe Hjælp til en sunken U-baad.

Efter min Formening er vi meget langt fremme i Retning af Bjergnings- og Sikkerhedsbestemmelser. Ikke alene mener jeg, vi er langt fremme i direkte fastsatte Bestemmelser og Anordninger, men ogsaa derved, at mange Forslag sigtende til en yderligere Udvikling af Sikkerheden er blevet taget op til Bearbejdning, inden de eventuelt er blevet afslaaet som ikke passende til vore Baade og/eller Farvande, samt ikke mindst ved at en stor Del Havaritilfælde er gennemdiskuteret, og de Foranstaltninger, der maatte være de bedste for at afbøde henholdsvis formindske Virkningerne af et Havari, er blevet gennemdebatteret af U-baadschefer m. fl., saaledes at vi efter min Formening er saa langt fremme i Udviklingen, som man paa nogen Maade kan forlange det af os.

Hvor langt vi er fremme, faar man bedst et Billede af ved at sammenligne vore egne Midler med de Midler, der agtes bragt til Anvendelse i andre Mariner, hvor der staar langt større Pengemidler til Disposition for saavel Forsøg med Bjergningsmidler som til Anbringelse om

Bord i Baade og Bjergningsskibe af de Bjergningsmidler, der gennem saadanne kostbare, langvarige Forsog har vist sig hensigtsmæssige.

I Martshæftet af United Statet Naval Institute Proceedings findes optrykt en kort Artikel fra Baltimore-Bladet »Sun« fra 12. Januar d. A. Artiklen lyder i Oversættelse:

»U. S. U-baad »S 22« har nylig afsluttet et gennemgaaende Eftersyn, der har varet 4½ Maaned paa Orlogsværftet i Portsmouth, N. H. Under dette Eftersyn er enhver Sikkerhedsanordning, der approberet af Navy Department blevet installeret om Bord.

2 Bøjer, som er cylindriske Tanke ca. 4½ Fod lange og omtrent 2½ Fod i Diameter, er indstallerede 1 i Stævnen og 1 agter, og hver af dem er saaledes anbragt, at den kan frigøres henholdsvis fra Torpedo- og Motorrummet. Hver Bøje er gulmalet og bærer en elektrisk Lysanordning, der faar Strøm fra Baadens Elektricitetsbeholdning gennem en Ledning i Bøjens Fastgørelseskabel. Lysanordningen er hængslet anbragt, og naar Vridere fjernes fra Hængslet, svinger det op og aabner Adgang til et lille Rum i Enden af Bøjen, hvori er anbragt henholdsvis Mikro- og Telefon til en batteriløs Telefon. I dette Rum er ogsaa anbragt en Stikkontakt, hvori Bjergningsskibet kan anbringe et Kabel og saaledes tilføre U-baaden Kraft og Lys. Bøjens Telefoner er forbundet til lignende Telefoner i Torpedo- og Motorrummet.

I hvert af Baadens Rum er blevet installeret 2 Rørforbindelser gennem Skroget med tilhørende Ventiler, som kan betjenes saavel indvendig som udvendig fra. Formaalet med disse 2 Rørforbindelser i hvert Rum er at muliggøre det for en fra Bjergningsskibet nedsendt Dykker at forbinde dem med Luftslanger, saaledes at frisk Luft kan blive trykket ned i Rummet og den daarlige Luft suget ud af Rummet.

Flydende Næringsmidler eller Vand kan ogsaa blive

bragt til det Personel, der opholder sig i Rummet gennem en af disse to Forbindelser.

I hvert af Rummene er ogsaa anbragt store Iltflasker, hvorfra der om nødvendigt kan tages Ilt, ligesom der ogsaa er anbragt Kali til at absorbere Luftens Kultveilte, samt Gasmasker til Beskyttelse mod Clor eller andre Gasarter, man kan støde paa i U-baade, og elektriske Sikkerhedslamper til Anvendelse, naar Baadens Batterier af en eller anden Grund ikke kan anvendes.

12 Løftebeslag er blevet anbragt, 6 paa hver Side, paa Skroget og forstærkede Spanter. De er anbragt saaledes, at Dykkere nemt kan ishackle svære Kæder til Brug ved Fastgørelse af Løftepontoner.

De 2 Rum i Baadens Ender, Torpedo- og Motorrummet, er apteret som Tilflugtsrum i Tilfælde af Ulykke, og som Følge deraf er Rummene forsynet med Slusekamre ca. $4^1/_2$ Fod i Diameter og $7^1/_2$ Fod høje. Iltflaskerne i Torpedorummet er forbundet til et Ventilsystem i Slusekamret.

En lille Bøje er fastgjort til en ca. 500 Fod lang Line og anbragt i Slusekamret. Denne Line er fra 100 Fod fra Bøjen afmærket for hver 10 Fod. En Messingplade, der angiver hvor lang Tid, der skal stoppes op paa de forskellige Dybder i Dekompressionsperioderne paa de 10 Fods Intervaller, der er afmærket paa Linen, vil snart blive anbragt i Slusekamret.

Under Dækket vil der mellem Spanterne blive anbragt en Redningsvest til hver Mand af Besætningen«.

(Derefter følger en Beskrivelse af Gangen i Anvendelsen af Slusekamret, som udelades her, da den ret nøje svarer til den Anvendelse, vi gør af Kommandotaarnene i vore U-baade, og som blev gennemgaaet af Orlogskaptsjn Wolfhagen i Søløjtnantselskabet. Der er blot den Forskel, at vor øverste Taarnluge er erstattet af en lodretstillet, lavtsiddende Dør, og at der tilføres Slusekamret ren Ilt, naar de til Udslusning bestemte

Mennesker er kommet derind, hvilket er begrundet i den amerikanske Redningsvest', »The Lung«' Virkemaade).

»Da Torpedo- og Motorrummet er blevet bestemt som Rum, hvorfra man kan forlade Baaden, naar den er neddykket, har det været nødvendigt at forstærke Skodderne, saa de kan modstaa Trykket paa store Dybder. Kommandorummets 2 Endeskodder var allerede konstrueret til at modstaa stort Tryk. I disse 4 Skodder er anbragt hurtiglukkende Døre, nogenlunde tilsvarende de, der var anbragt i de tyske U-baade. Disse Døre er meget stærke og lukkes tæt med 8 Kløer, der bevæges samtidig ved at dreje paa et Haandhjul.

Alle disse Sikkerhedsforanstaltninger vil blive gennemprøvet i Vinter paa Togtet til Panama. Hvis de funktionerer tilfredsstillende, har Navy Department nu til Hensigt at udstyre alle U-baade med disse Anordninger«.

Sammenligner man de i Artiklen paapegede »nye« Anordninger med, hvad vi har i vore U-baade, ser man, at der for os praktisk taget ikke er noget som helst nyt. I hvert Fald indeholder de intet, som vi enten ikke allerede har eller som ikke har været taget under Overvejelse.

Paa Baggrund af de 2 forfærdelige Ulykker, der ramte den amerikanske Marine ved »S 51« og »S 4«, er der, saavidt jeg kan se, i den amerikanske Marine blevet arbejdet intensivt og med rigelige Pengemidler for at skabe hensigtsmæssige Bjergningsmidler. F. Eks. har Løjtnant Momsen haft mange Forsøg med den af ham opfundne »The Lung«, og »S 4« blev efter Hævningen istandgjort og indrettet med det for Øje udelukkende at tjene som Forsøgsbaad for Bjergningsmidler, ligesom der ofres meget paa Uddannelsen af Dykkere.

Naar man saa ser, at en Undervandsbaad efter et stort Eftersyn i Begyndelsen af Aaret i Aar forlader et

Værft med Bjergningsmidler, der er installeret forsøgsvis og som betegnes som nye, og det er de samme Bjergningsmidler, som vi alt har haft gennem længere Tid, og som vore Besætninger er bekendt med, saa mener jeg at have Lov til at paastaa, at vi er saa langt fremme herhjemme, som man med Rimelighed kan forlange det af os.

Hvormange Bjergningsmidler man imidlertid finder paa og udvikler, og hvormeget de end indøves, saa yder de dog paa ingen Maade Garanti for, at der ikke sker en U-baadsulykke.

De er kun til Anvendelse, naar Ulykken er indtraadt.

At undgaa Ulykken, det er det principale.

Det er selve Ulykken, der skal afværges, og som Bestræbelserne skal gaa ud paa at hindre, og den eneste — eneste — Garanti, man har derimod, er, at Ubaadene er i teknisk forsvarlig Stand, samt at de er forsvarligt bemandet og bemandet med Personel, der kender deres Ansvar, deres Baade og forstaar at vurdere rigtigt de Situationer, der kan opstaa. Det første, om vore Baades teknisk forsvarlige Stand, er der ingen Grund til at tvivle om, og om Personellets Kvalifikationer ej heller — endnu —, men det opnaar kun disse Kvalifikationer og kan kun opnaa dem ved Træning, Træning og atter Træning.

Vi har i mange Aar været forskaanet for en U-baadsulykke, og en af de vigtigste Grunde herfor er, at der har været ofret meget paa at holde U-baadspersonellet i konstant Træning Aaret rundt. Dette sidste er meget vigtigt. Kun den, der har prøvet det, ved f. Eks. hvor overordentlig meget $^1/_2$ Aars »Stilleliggen« paa Værft betyder i nedsat Evne til at bedømme Situationer paa Overfladen hurtigt og rigtigt gennem Periskop, eller hvormeget det betyder for det yderst intensive Samarbejde,

der maa være mellem hele Besætningen i en U-baad under Angreb, om alt skal gaa vel.

Det maa derfor meget haabes, at de Indskrænkninger, der i de sidste Par Aar har været foretaget m. H. t. vore U-baades Sejlads, maa være et tilbagelagt Stadium, for — medmindre Øvelserne skal miste deres krigsmæssige Karakter — er det givet, at jo mindre Træning U-baadspersonellet faar, jo nærmere rykker det Øjeblik, da vore Bjergningsmidler skal staa deres Prøve.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

England.

Nybygninger.

Jagere. Jageren »*Acheron*« er d. 19/8 sat i Vandet hos Thornycroft, og er den første Jager, der forsynes med »high-pressure boilers«.

Jageren hører til »A«-Klassen af 1927/28-Programmet og er paa 1330 ts med en beregnet Fart paa 35 Knob. Arm. 4×10,7 cm K., 2×2 $\mathfrak{T}$ Pompons, 4 Maskingeværer og 8 Torp. Rør. Oliebeholdningen er paa 380 ts. Jageren forsynes med gearede Parson Turbiner, og ved Anvendelsen af det nye Højtrykskedelanlæg vil man søge at opnaa større Økonomi, ca. 10—15 % større end ved de øvrige Jagere af samme Klasse.

Jageren »*Antelope*« — ligeledes af »A«-Klassen — har d. 10/4 hejst Kommando i Portsmouth, og er afgaaet til 3. Flotille i Middelhavseskadren, til Erstatning for »*Woolston*«.

Jageren »*Arrow*« — af samme Klasse — har d. 10/4 paabegyndt Modtagelsesprøverne, og er efter disses Afslutning afsejlet til 3. Flotille.

Jageren »*Ardent*« af »A«-Klassen er i Slutningen af April Maaned afleveret og afsejlet til Middelhavet.

Flotilleledere »*Codrington*« er afleveret i Slutningen af Maj. »*Codrington*« er den første Flotilleleder, der er bygget efter Krigen og hører til 1927-Programmet. Den er bestemt til at afløse »*Keppel*« i 3. Flotille i Middelhavet, som Flotilleleder for »A«-Klassen.

(Depl. 1520 ts, gearede Turbiner, 39 000 H. K., Fart 35 Knob. Arm. 5×12 cm K., 7 mindre Kanoner og 8 Torp. Rør).

Den første Jager af »*Beagle*«-Klassen — »*Blanche*« — er sat i Vandet i Beg. af Juni. »*Beagle*«-Klassen skal bestaa af 8 Jagere — oprindelig opført paa 1928-Programmet, men først paabegyndt 1929 — af nærlig samme Type som »A«-Klassen.

(Depl. 1330 ts, gearede Turbiner, 34 000 H. K., Fart 35 Knob. Arm. 4×12 cm K. og 7 mindre Kanoner samt 8×53,3 cm Torp. Rør).

D. 11/6 er Jageren »*Borsas*« af »*Beagle*«-Klassen sat i Vandet. Af samme Klasse sættes Jageren »*Basilisk*« i Vandet d. 6/8.

Flotilleledere n *Keith* er sat i Vandet den $^{10}/_{7}$. Den hører til 1928-Programmet og er paabeg. 1929.

(Depl. 1330 ts, Fart 35 Knob. Arm. 4×12 cm K. 2×2 ⅊ Pompons. 8 Torp. Rør i 2 quadruple Aff.

Keith skal være Flotilleleder for *Beagle*-Klassen.

U-Baade. D. $^{11}/_{6}$ er de 3 U-Baade af 1928-Programmet sat i Vandet. Baadene har Navnene *Regulus*, *Regnel* og *Rover*. De er paa 1475/2015 ts og ligner Baadene af *O*-Klassen, som er armeret med 1×10,2 cm K., 2 mindre Kanoner og 8 Torp. Rør. Fart 17,5/9 Knob. 1928-Programmet indeholdt oprindelig 6 U-Baade, men de 3 blev strøget kort efter Regeringsskiftet i England.

Af samme Klasse er U-Baaden *Rainbow* sat i Vandet i Slutningen af Maj, saaledes at hele Klassen nu er sat i Vandet.

Af *P*-Klassen (1600/2075 ts) er nu den 2. U-Baad — *Poseidon* — afleveret for at paabegynde Modtagelsesprøverne.

Pandora er overtaget i Slutningen af Maj, og U-Baaden *Proteus* — ligeledes af *P*-Klassen — har i Juni Maaned paabegyndt Modtagelsesprøverne. De to sidste Baade af denne Klasse — *Phoenix* og *Parthian* — ventes afleveret i Løbet af Efteraaret.

Af de to sidste U-Baade af *O*-Klassen (Depl. 1565/2060 ts) er nu *Olympus* afleveret, og *Orpheus* ventes afleveret i Løbet af Juli Maaned, hvorefter de afsejler til Kina-Stationen.

Sloops. To nye Sloops — *Penzance* og *Hastings* — er sat i Vandet d. $^{10}/_{4}$. Depl. 1040 ts. 16—16,5 Knob. 2000 H. K. Arm. 2×10,2 cm K. og 4 mindre Kanoner. Oljefyrede Kedler og en Oljebeholdning paa 380 ts. Naar de til Efteraaret er afleverede skal de gøre Tjeneste i den persiske Bugt.

D. $^{10}/_{6}$ har man i Devonport lagt Kølen til den nye Sloop *Bideford* af 1929-Programmet. Af dette Program var 6 projekteret, men 2 blev strøget af Regeringen i Januar Maaned.

Krydsere. D. $^{6}/_{6}$ er den nye 8400 ts Krydser *York* af 1926-Programmet overtaget efter afsluttede Prøver og er indgaaet i 2. Krydsereskadre i Atlanterhavsflaaden til Erstatning af Krydseren *Canterbury*. *York* — der tilhører *B*-Klassen — er den første Krydser, som forsynes med 2 Luftfartøjer, et Land- og et Soluftfartøj. Hoved-Arm.: 6×20,3 cm K., 4×10,2 cm K, 6×53,3 cm Torp. Rør i 2 Tripleaff. Fart 32 Knob. Maskinkraft 90 000 H. K.

I Slutningen af April foretog 10 000 ts Krydseren *Norfolk* — af 1926-Programmet — de afsluttende Modtagelsesprøver og har hejst Kommando d. $^{14}/_{6}$. *Norfolk* er bestemt til at afløse Krydseren *Comus* i Atlanterhavsflaaden.

I Slutningen af Juni har 10 000 ts Krydseren »*Dorsetshire*« af 1926-Programmet foretaget de afsluttende Prøver. Saavel »*Dorsetshire*« som »*Norfolk*« har som Hovedarmering 8×20,3 cm K. og 4× 10,2 cm K. samt 8×53,3 cm Torp. Rør. I September skal »*Dorsetshire*« afløse Krydseren »*Frobisher*« i 2. Krydsereskadre i Atlanterhavsflaaden.

Admiralitetet har d. 19/6 afsluttet Kontrakter om Bygning af følgende Skibe af 1929-Programmet: Krydseren »*Leander*«, Jagerne »*Cygnet*«, »*Crescent*«, »*Crusader*« og »*Comet*« samt Flotilleledere »*Kempenfelt*« og 3 U-Baade.

»*Leander*« paatænkes at være at aflevere i Sommeren 1933, Flotilleledere og Jagerne i Foraaret 1932.

Om Krydseren »*Leander*« haves endnu ingen officielle Meddelelser, men det nævnes fra franske Kilder, at Krydseren vil faa et Deplacement paa 6000—7000 ts, meget stor Fart, og at Hovedarmeringen vil bestaa af 8×15,2 cm K. opstillet i Tvillingtaarne i Diametralplanet. Ved Bygningen vil elektrisk Svejsning blive anvendt i stor Udstrækning. »*Leander*« bliver den første Krydser af denne Type, af hvilken der i de følgende 5 Aar vil blive bygget et større Antal. Dens offensive Egenskaber placerer den mellem Krydserne af »D«-Klassen og den amerikanske Krydser »*Omaha*«.

Nybygningsprogrammet for 1930 blev af Regeringen udskudt til Resultatet af London-Konferencen forelaa (se T. f. Søv. p. 181) og i Budgetforslaget medtoges derfor ingen Nybygningsbudget.

Den 2/7 er Nybygningsprogrammet for 1930 forelagt Parlamentet, og Programmet omfatter følgende Enheder hovedsagelig til Erstatning for ældre Materiel:

3 Krydsere med 15,2 cm K.
1 Jagerflotille (1 Flotilleleder og 8 Jagere).
3 U-Baade.
4 Sloops.
1 Netudlægger- og Maalslæbeskib.

Budget.

Samtidig med Forelæggelsen af Nybygningsprogrammet for 1930 stilledes Forslag til Tillægsbevilling paa den nugældende Finanslov om en samlet Sum paa 208 200 £, idet der til Bygningen af de 3 U-Baade af 1929-Programmet afsattes et 1. Afdrag paa 138 600 £ og til Nybygninger af 1930-Programmet ansattes 24 600 £.

De engelske Dominions deltager i de fælles Forsvarsudgifter

ved at bekoste deres egne Styrker og Etablissementer med følgende Budgetter:

Canada	3 600 000 £
Australien	2 343 000 £
Ny Zeeland	750 017 £[1]
Syd Afrika	81 517 £

Skoler.

I Slutningen af April paabegyndtes et »Senior Officers Technical Course«. Til at gennemgaa Kursuset bestemtes Officerer af Kommandørklassen, bl. a. fhv. Chef for »*Repulse*«, fhv. Chef for »*the Naval Air Division*«, Chefen for 1. Jagerflotille og Chefen for Krydseren »*Concord*« m. fl.

Øvelser og Togter.

Atlanterhavsflaaden har Øst for Skotland afholdt de aarlige Forraarsøvelser i Maj Maaned. Foruden forskellige Skydninger med Kaliberammunition har der været afholdt Fuldkraftsprøver for »*Tiger*«, som nu udelukkende anvender Oljefyring. Der opnaaedes en Fart paa 27 Knob.

Under de taktiske Øvelser repræsenterede »*Rodney*« en Slagkrydser, som ved en Mineeksplosion havde faaet Farten nedsat til 16 Knob. Den var under Eskorte af 5. og 6. Jagerflotille, ialt 17 Jagere, og det supponeredes, at den var undervejs til Basis, hvorfra en Styrke bestaaende af 4 Slagskibe repræsenteret af »*Barham*« og »*Malaya*« var sendt ud for at dække dens Retræte. Disse to Skibe kunde dog først møde »*Rodney*« 45 Min. efter Øvelsens Begyndelse.

Det andet Parti bestod af »*Repulse*«, »*Renown*« og »*Tiger*« samt »*Frobisher*« og »*Hawkins*«, med Maks. Fart 23 Knob. Jagerne maatte under Øvelsen anvende virkelig Maks. Fart.

Medens »*Barham*« og »*Malaya*« endnu kun svagt skimtedes udenfor Skudvidde blev »*Rodney*«-Styrken angrebet af Slagkrydserne. Skydning foretages som Skydning med forlagt Sigte.

Under Beskydningen sendtes Jagerne i Angreb, idet Angrebene fortes ind Flotillevis til ca. 7000 yards Afstand. Flotillelederne blev under Angrebene beskudt med A. T.-Skytset, hvorfor Røgskjul ikke anvendtes. Slagkrydserne manøvrerede for Torpedoerne som passerede Linjen i »Stimer« og »*Tiger*« blev truffet 2 Gange.

Da »*Barham*« og »*Malaya*« var kommet op, besked denne

[1]) Heri indbefattet 125 000 £ til Singapore Basis og 100 000 £ til Krydseren »New-Zeeland«.

Styrke Slagkrydserne, som ved Udskydning af Torpedoer søgte at fremkalde Afdrej hos Modstanderen.

Der blev ialt udskudt ca. 150 Torpedoer, af hvilke i al Fald 1 fra »*Tiger*« forlistes.

Under en Dybdebombeøvelse i 8. Flotille i Hong-Kong skete der d. 8/4 en alvorlig Eksplosion af Tændladningen til en 300 lbs. T. N. T.-Dybdebombe om Bord i Jageren »*Sepoy*«, hvorved 5 Mennesker dræbtes. Der skete kun minimal Skade paa selve Skibet.

Efter Forslag fra »the Fleet Meteorological Commitee« har Admiralitetet bestemt, at der i Fremtiden under Krigsforhold vil blive tilkommanderet Flagskibene en meteorologi-uddannet Officer til Tjeneste i Staben med Vedtegning »Fleet Meteorological Officer«.

Finland.

Nybygningsprogram.

Regeringen har besluttet at bevilge 8 Mill. F. M. til Bygningen af Motorfartøjer og 4 Mill. F. M. til Bygning af et Øvelsesskib for Marinens Personel. Det er anført i Forslaget, at man maa antage at faa den bedste Uddannelse i et Sejlskib, og at man har søgt Køb af et færdigbygget Fartøj.

De projekterede 2 Panserskibe skal have diesel-elektrisk Maskineri med 4 dieselmotordrevne elektriske Generatorer, som skal give Strom til 2 elektriske Propelmotorer. Man søger herigennem en betydelig Vægtbesparelse, som kan komme Skibenes Kampegenskaber til Gode. Maks.-Farten formenes at blive 16 Knob.

Under Bygning er for Tiden:

2 Panserskibe.
3 større U-Baade (ca. 450 ts).
1 mindre U-Baad (ca. 100 ts).
4 Motortorpedobaade.

U-Baade. Den første 450 ts U-Baad til den finske Flaade løb af Stabelen d. 1/6 og fik Navnet »*Vetehinen*«.

Den 3/7 løb den anden finske U-Baad af Stabelen paa Sandvikens Værft i Helsingfors.

Baaden er paa 100 ts og indrettet til Mineudlægning.

Den fik Navnet »*Saukko*« (»*Odder*«).

Frankrig.

Nybygninger.

Jagere. Flotilleledere n «*Vauban*» (2700 ts), der løb af Stabelen d. $^{2}/_{3}$, har ved Lorient paabegyndt Modtagelsesproverne i Begyndelsen af Maj. Proverne skal fremskyndes for at Jageren kan indgaa i Eskadren denne Sommer.

D. $^{15}/_{6}$ er i Nantes Jageren «*Gerfault*» — af 1927-Programmet — løbet af Stablen. Den formenes at blive færdig ved Begyndelsen af det kommende Aar. Depl. 2500 ts, Længde 129 m, Fart 38 Knob, Maskinkraft 70 000 H. K. Arm. 5×13,8 cm K., 1×75 m/m K. og 4× 37 m/m A. L. K., 6×550 m/m Torp. Rør. Besætning 10 Officerer og 200 Mand.

«*Gerfault*» hører til samme Klasse som «*Aigle*», *Vautour*» og «*Albatros*».

Af samme Klasse har man paabegyndt Arbejdet paa Jageren «*Epervier*». Man vil under Bygningen af Skroget i stor Udstrækning anvende elektrisk Svejsning for at spare Vægt.

U-Baade. Den nye U-Baad «*Henri Poincaré*» (1560/2080 ts) har ved Lorient paabegyndt Dykkeproverne.

D. $^{13}/_{5}$ er U-Baaden «*Diane*» (630/800 ts) sat i Vandet hos August Normand. Baaden er den første af en Klasse paa 5 lignende Baade.

D. $^{28}/_{5}$ er U-Baadene «*Achille*» og «*Ajax*» (1560/2080 ts) sat i Vandet ved Værftet i Brest.

Krydsere. Den nye 10 000 ts Krydser, som skal bygges, skal have Navnet «*Algérie*».

I den engelske Presse beskæftigede man sig paa Slutningen af Londonkonferencen med fremkomne Oplysninger om Bygning af et nyt fransk Panserskib. Skibet skulde være paa 22 000 ts med en Fart paa 33 Knob. Aktionsradius 12 000 Sm. Hovedarmeringen skulde bestaa af 8×30,5 cm K. med en Rækning paa 22 Sm. samt 2 × quadruble Torp. Rør.

Ihvorvel de fremkomne Oplysninger dementeredes, meddeltes det dog, at man ved Marinestaben undersøgte Mulighederne for at bygge et Panserskib, som svarer til de tyske 10 000 ts Panserkrydsere.

Skoler.

Til Optagelsesproverne paa Kadetskolen i Brest har der i Aar indstillet sig 600 Elever, hvoraf der kun skal tages 100.

Kontre-Adm. Castex er udnævnt til Chef for Skoleeskadren — la Division d'Instruction — i Middelhavet.

Eskadren, som har Basis i Toulon, men hovedsagelig opholder sig ved les Salins d'Hyères, benyttes til den praktiske Uddannelse af det Personel, der har gennemgaaet Artilleri- og Torpedoskolerne i Toulon, hvis Chefer er underlagt Eskadrechefen. Den omfatter følgende Materiel: »*Condorcet*«, »*Courbet*«, Krydserne »*Gueydon*«, »*Thionville*«; 13. Torpedobaadsdivision, »*Intrépide*«, »*Aventurier*«, »*Opiniâtre*« og »*Téméraire*« — udrustede som Minestrygere (dragueurs rapides) samt 5. Avisoeskadrille.

Chefen for Skolekrydseren »*Edgar Quinet*« — Cap. de Vaiss. Benoist — er ved Krigsretten i Brest dømt 2 Aars Fratagelse af Kommando.

Øvelser.

U-Baadene »*Joëssel*«, »*Fulton*« og »*Néréide*« afsejlede fra Bizerta i Begyndelsen af April for at holde Besejlingsøvelser i det indiske Ocean. Baadene ledsages af »*Vitry-le-Francois*« og Tankdamperen »*Durance*«.

Under Natøvelser er Jageren »*Mistral*« (1925 — 1800 ts) af 5. Jagerdivision d. $^{2}/_{7}$ gaaet paa Grund Øst for Sainte Maxime i Nærheden af Saint Tropez.

Under Opsætning af et Luftfartøj fra Katapult i Krydseren »*Primauguet*« d. $^{8}/_{9}$ styrtede Luftfartøjet i Vandet ca. 50 m fra Krydseren.

Grækenland.

Nybygninger.

U-Baaden »*Glaucos*« (730/960 ts) har ved Cherbourg paabegyndt de indledende Prøver i April Maaned.

Øvelser.

Skoleskibet »*Ares*« skal som Kadetskib paa Sommertogtet anløbe Malta, Gibraltar, Madeira, Azorerne, Portsmouth, Le Havre, Lissabon og Bizerta.

Holland.

Budget.

Det samlede Forsvarsbudget for 1930 er paa 100 521 603 Fl., hvilket er 250 000 Fl. mindre end først foreslaaet. Denne Post, der var første Afdrag for Bygning af 2 U-Baads-Mineudlæggere til hollandsk Ostindien, er inddraget, idet der efter Samraad med Koloniministeren vil blive fremsat et samlet Flaadeprogram for Kolonierne.

Paa Tillægsbevillingsloven er der bevilget Flaaden 1 630 000 Fl. til Nybygninger, 460 000 Fl. til Torpedo-, Artilleri- og Minemateriel samt 75 000 Fl. til Vagervæsenet.

Forsvarsministeren og Koloniministeren har fremsat et Nybygningsprogram for det hollandske Kolonirige med en Nybygningsperiode paa 10 Aar og et samlet Budget paa ca. 119 Mill. Gylden. Af denne Sum skal ca. 46 Mill. Gylden afholdes af Ostindiens Budget.

I Overensstemmelse med de i 1927 fastlagte Retningslinjer skal der i hollandsk Indien være en søgaaende Flaade paa mindst 2 Krydsere, 8 Jagere og 12 U-Baade. Denne Styrke vil være til Stede, naar de 2 nye Jagere i Løbet af Aaret bliver færdige.

Foruden denne permanent udrustede Styrke foreslaas oprettet en Reserve paa 1 Krydser, 4 Jagere og 6 U-Baade.

For dette Aar er der som første Afdrag foreslaaet bevilget 770 000 Fl., hvoraf 250 000 Fl. skal anvendes til Bygningen af en Krydser af en mindre Type end «*Java*» og «*Sumatra*», med en Hovedarmering paa 6×15 cm K.

For hollandsk Vestindien foreslaas bygget en Kanonbaad som «*Flores*» og «*Soemba*» (1680 ts) med 3×15 cm K., Fart 15 Knob. Projekt. Byggesum 2,5 Mill. Gylden, hvoraf 520 000 Fl. foreslaas bevilget i Aar.

For Hjemmeflaaden paatænkes det at erstatte de gamle Panserskibe «*Jacob van Hemskerck*» og «*Hertog Hendrik*» med 2 Flotilleledere.

Italien.

Nybygninger.

Jagere. Under Fartprøverne har den nye Jager «*Nicolozo da Recco*» (Depl. 2110 ts) opnaaet en Fart paa 41,5 Knob — 3,5 Knob mere end beregnet.

U-Baade. D. 1/4 er Mine-U-Baaden «*Filippo-Corridoni*» sat i Vandet i Tarento.

Baaden hører til 1927-Programmet og er af Type som «*Marcantonio-Brogadino*». Depl. 825/1038 ts, Fart 14,8 Knob, Arm. 1×10,2 cm K., 4×533 m/m Torp. Rør samt 2 Udlægningsskakter for ca. 24 Miner.

D. 27/4 er U-Baaden «*Delfino*» sat i Vandet. Depl. 875/1090 ts, Arm. 1×10,2 cm K., 8×533 m/m Torp. Rør.

Krydsere. D. 23/4 løb følgende nye Krydsere af Stablen: «*Zara*» og «*Fiume*» (10 000 ts) samt «*Giovanni della-Bande-nere*» og «*Alberto-*

di-Giussano» (5300 ts). 10 000 ts-Krydserne faar en Hovedarmering paa 8×20,3 cm K., 2×10,2 cm K, samt 8×533 m/m Torp. Rør. Fart 32 Knob.

De 2 5300 ts-Krydsere faar en Hovedarmering paa 8×15,2 cm K., 8×10,2 cm A. L. K. samt 3×533 m/m Torp. Rør. Fart 37 Knob.

Skoleskibe. Paa Værftet i Castellamare har man paabegyndt Bygningen af et Skoleskib af samme Type som »*Christoforo-Colombo*». Depl. 2958 ts, Lngd. 66 m, Arm. 6×76 m/m A. L. K. Skibet vil faa Navnet» *Americo-Vespucci*».

Ministerraadet har d. 30/1 — umiddelbart efter Londonkonferencens Afslutning — bestemt, at der i 1930/31 skal paabegyndes Arbejdet paa

1 10 000 ts Krydser »*Pola*».
2 5100 ts Krydsere »*Monte Cucolli*» og »*Attendolo*».
4 1240 ts Jagere.
22 U-Baade — heraf 4 paa 1390 ts af »*Balilla*»-Klassen.
6 810 ts Mineskibe.
12 610 ts Defensionsfartøjer.

Dette giver den italienske Flaade en Forøgelse paa ca. 42 000 ts i Nybygninger.

Naar dette Program er gennemført vil Italien besidde en Flaade af følgende fuldt moderne Typer:

6 10 000 ts Krydsere 20,3 cm K.
6 51—5500 ts Krydsere 15,2 cm K.
12 2000 ts Flotilleledere.
24 12-1400 ts Jagere.
32 U-Baade nemlig:
4 »*Balilla*»-Klasse (1400/1600 ts).
4 »*Goffredo Mameli*» (820/1000 ts).
4 »*Vettor Pisano*» (830/1000 ts).
4 »*Fratelli Bandiera*» (850 ts).
2 »*Luigi Settembrini*» (»).
4 »*Squalo*» (835 ts).
7 »*Argonauta*» (626 ts).
1 »*Fieramosca*» (1400 ts).
2 »*Filippo Corridoni*» (825/1038 ts).

Dette Nybygningsprogram er blevet stærkt kommenteret i den franske Presse.

Budget.

Den italienske Regering besluttede d. 29/6 at forøge Militærudgifterne for 1930/31 med 500 Mill. Lire (ca. 5435 Mill. £).

Af denne Sum vil 300 Mill. Lire føres til Hærens Budget, 100 Mill. Lire til Flaadens Budget, 80 Mill. Lire til Flyvevæsenet og 20 Mill. Lire til Militstropperne.

Ved Udgangen af 1929 var den engelske, franske og italienske Flaade fordelt paa følgende Maade:

	England.		Frankrig.		Italien.
	Atlanterhavet.	Middelhavet.	Atlanterhavet.	Middelhavet.	Middelhavet.
Slagskibe	11 (3)	6	2	7 (3)	4 (2)
Hangarskibe	2 (1)	2	—	1	1
Krydsere	7 (17)	9	6 (3)	4 (1)	9
Flotilleledere.....	2 (8)	5	4	8	6
Jagere.....	32 (48)	34 (2)	17	26	53
U-Baade	26 (11)	7	9	32	40
Ialt...	80 (88)	63 (2)	38 (3)	78 (4)	113 (2)

(Tallene i Paranthes angiver Skibe i Reserve).

Japan.

Nybygninger.

Krydsere. D. 13/5 er 10 000 ts Krydseren »*Takao*« sat i Vandet. Den hører til samme Klasse som »*Nachi*«, af hvilken Klasse der er 4 Krydsere under Kommando.

Arm. 10×20,3 cm K., 4×12 cm K., 8×535 m/m Torp. Rør. Fart 33 Knob.

Norge.

Nybygninger.

Bygningen af det nye 1600 ts Mineskib er d. 2/8 blevet bevilget af det norske Storting, idet de første 200 000 Kr. er afsat til et Øvelses- og Mineskib. (Se T. f. Søv. pag. 187).

Polen.

Nybygninger.

U-Baade. Den $^{14}/_{6}$ er paa Værftet i Le-Havre den 3. polske U-Baad »*Zbik*« sat i Vandet.

Baaden er paa 980/1250 ts. Arm. 1×10 cm K., 1×40 m/m A. L. K. 6 Torp. Rør og 40 Miner.

Portugal.

Nybygningsprogram.

Den portugisiske Marineminister har fremsat en Rekonstruktionsplan for den portugisiske Flaade.

Rekonstruktionen skal strække sig over ialt 8 Aar og omfatte følgende Materiel:

2 Krydsere.
12 Jagere.
12 U-Baade.
12 Avisos.
2 Kanonbaade.
1 Hangarskib.

Den samlede Sum vil andrage ca. 12 Mill. £.

Ministerraadet har tiltraadt at paabegynde 1. Del af Programmet, som vil omfatte:

1 let Krydser.
2 Avisos af 1. Klasse.
4 Avisos af 2. Klasse.
6 Jagere.
4 U-Baade.
2 Kanonbaade.
1 Hangarskib samt

Flyvemateriel, Motortorpedobaade, Torpedoer, Miner og Artillerimateriel.

Dette Program skal deles i 2 Perioder, hvoraf den første Periode skal omfatte:

2 Avisos — 2000 ts.
2 Avisos — 1000 ts.
4 Jagere — 14—1500 ts.
2 U-Baade — 7—800 ts.
1 Hangarskib til 12 Luftfartøjer.
2 Motortorpedobaade samt

Flyvemateriel, Torpedoer, Miner og Artillerimateriel.

Spanien.

D. 17/9 1915 fastsattes i et Rekonstruktionsprogram for den spanske Flaade et Nybygningsprojekt for 6 Aar af 4 Krydsere, 6 Jagere, 28 U-Baade, 3 Kanonbaade og 18 Defensionsfartøjer til et samlet Budget paa 230 Mill. Pesetas, men da Programmet ikke var gennemført i Løbet af de 6 Aar forlængedes Lovens Gyldighed paa ubestemt Tid.

Til dette Program hørte de 2 Krydsere »*Blas de Lago*« og »*Mendez Munez*«, af 1922/23 begge paa 4700 ts og 6×15,2 cm K. samt Krydserne »*Almirante Cervera*« og »*Principe Alfonso*« paa 7800 ts og 8×15,2 cm K. af 1925. Ved Flaadeloven af 1928 bestemtes Bygningen af »*Miguel de Cervantes*« og 2 10 000 ts Krydsere, som endnu ikke er afleverede.

Af Jagere er de 3 1164 ts Jagere af »*Alsedo*«-Klassen under Kommando (Fart 34 Knob, Arm. 3×10,2 cm K., 4×533 m/m Torp. Rør), medens der endnu befinder sig 6 1300 ts og 3 1650 ts Jagere under Arbejde, — de forventes imidlertid færdige i Løbet af 1930.

Af U-Baade mangler endnu Bygningen af 6 U-Baade *C 7—C 12* (915/1290 ts).

Siam.

Den nye siamesiske Kanonbaad »*Sukhodaya*« (1000 ts) er i April Maaned afsejlet fra Barrows Værft i England til Siam.

Sverige.

Nybygninger.

Hangarskibe. Marineministeriet har sluttet Kontrakt med Göta-Verket om Bygningen af et nyt Hangarskib til den svenske Flaade. Byggesummen skal være 11 550 000 Kr.

Hangarskibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde	134,75 m
Bredde	15,43 -
Dybgaaende	4,5 -
Deplacement ca. 4800 ts.	

Krydseren skal kunne føre 8 Luftfartøjer, som skal startes fra 2 Katapulter i Borde og tages om Bord med Kran agter. Katapulterne er drejelige, saa Start kan finde Sted mod Vindretningen.

Under Flyvedækket er Værksted.

Arm. bestaar af 6×15 cm K., heraf 4 i Tvillingtaarne og 2 i Kasemater. 3×75 m/m A. L. K. og 4 Mitrailleuser, samt 6×53 cm

Torp. Rør i 2×Triple-Affutager. Desuden er der Indretning til at føre en Del Miner.

Krydseren beskyttes under Vandet af 2 Langskibsskodder i hver Side, det ene af Nikkelstaal, samt udenfor disse Skodder af et stærkt Cellesystem.

Fyrrum, Taarne, Ordrekanaler og Ophejsningsbrønde er splinterbeskyttet.

Maskineriet bestaar af 2 gearede Turbiner med en samlet Styrke paa 33 000 H. K., hvilket er beregnet at give en Fart paa 27,5 Knob.

Det paatænkes at anvende elektrisk Svejsning under Bygningen for at opnaa Vægtbesparelse.

Tyskland.

Nybygninger.

Jagere. Moderniseringen af *G. 7* er nu tilendebragt. Det gamle Maskineri er erstattet med et fuldt moderne Oljekedelanlæg og desuden er Armeringen — 2×10,2 cm K. og 2×50 cm Torp. Rør — moderniseret, samt Dæksapteringen ombygget. *G. 7* er den første af de 4 Baade, *G. 11*, *G. 8* og *G. 10*, som i Wilhelmshaven gennemgaar lignende Ombygninger.

Krydsere. I Konstruktionsplanerne for de 3 »*K*«-Krydsere var det projekteret, at Krydserne, foruden de tre Pansertaarne hvert med 3×15 cm K., skulde have 4×10,5 cm K. i Tvillingaffutage paa Dækket. Da Kanonerne imidlertid ikke kunde afleveres rettidigt fra Reinmetallwerket i Düsseldorf var der midlertidigt opsat 2×10,5 cm K. af ældre Konstruktion i Enkeltaffutage. I »*Köln*« er disse Kanoner nu blevet erstattet med de nye Kanoner i Tvillingaffutage.

Budget.

Flaadebudgettet for 1930/31 er paa 194 Mill. Rmk. (1929: 203 Mill., 1928: 235 Mill. Rmk.) og viser saaledes en Forringelse fra de tidligere Aar.

For Panserkrydser »*A*« er afsat en 3. Rate paa 9,7 Mill. Rmk. Skibet er anslaaet til at koste 40 Mill. Rmk. — uden Armering. I 1928 afsattes 6 Mill. Rmk. og 1929 9 Mill. Rmk.

Til Panserkrydserens Artilleri, som er anslaaet til at koste 32 Mill. Rmk., er afsat 8,1 Mill. Rmk. og til Torpedoarmeringen 400 000 Rmk.

Efter megen Forhandling frem og tilbage nedstemtes i Rigsdagen første Rate til Panserkrydser »*B*«, som derefter udskydes til næste Finansaar.

Til Krydseren »*Leipzig*« er afsat 4. Rate paa 4,7 Mill. Rmk. Den samlede Byggesum er paa 24 Mill. Rmk. af hvilke nu 18 Mill. Rmk. er bevilget.

Til Krydserens Artilleri er afsat 4,7 Mill. Rmk. De samlede Omkostninger beløber sig til 14,5 Mill. Rmk., hvoraf nu er bevilget 10,8 Mill. Rmk., og til Torpedoarmeringen er afsat 400 000 Rmk.

Til Artilleriskibet »*Ersatz Drache*« er afsat 4,8 Mill. Rmk. I Fjor var bevilget 1 Mill. Rmk.

Til Torpedoarmeringen i »*Karlsruhe*« og i »*Köln*« er til hver Krydser afsat 300 000 Rmk.

Til Armeringen i de 6 store Jagere »*Wolf*«, »*Iltis*«, »*Tigre*«, »*Fuchs*«, »*Jaguar*« og »*Leopard*« er afsat 2,6 Mill. Den samlede Sum er paa 9 Mill. Rmk., hvoraf nu er bevilget de 8,6 Mill. Rmk. Til Torpedoarmeringen i Jagerne er afsat 300 000 Rmk.

Øvelser og Togter.

»*Köln*« har efter Paaske foretaget de afsluttende Artillerilindskydninger.

D. $^{26}/_{6}$ er Krydseren »*Karlsruhe*« som Kadetskib afsejlet paa et 7 Maaneders Togt til Afrika og Sydamerika.

Den store tyske Flaadestyrke som under Kommando af Admiral Oldekop har været paa Øvelses- og Besejlingstogt i Middelhavet er d. $^{17}/_{6}$ atter ankommet til Tyskland. Efter Referater i Pressen at dømme har Togtet været særdeles vel gennemført, og Eskadren er overalt i spanske, italienske og græske Havne blevet modtaget med største Venlighed.

Personel.

Til Efteraaret afløses Kontreadmiral Gladisch af Kontreadmiral Albrecht som Chef for Eklaireringsstyrken, idet Kontreadmiral Gladisch tiltræder Tjeneste i Marineministeriet.

Kontreadmiral Albrecht var i Krigen en af de kendteste Flotillechefer; under Jyllandsslaget overførte han Viceadmiral Hipper fra Flagskibet »*Lützow*« til Slagkrydseren »*Moltke*«.

U. S. A.

Nybygninger.

U-Baade. Planerne for de 3 U-Baade *V. 7*, *V. 8* og *V. 9* er nu udarbejdede, og man afventer kun Flaadetraktatens Vedtagelse for at paabegynde Arbejderne.

Krydsere. Den nye 10 000 ts Krydser «*Augusta*» er d. 1/2 sat i Vandet i Newport-News.

Krydseren er den 6. af en Serie paa 8 af 1924-Programmet. Fart 32,5 Knob, Arm. 9×20,3 cm K, 6×12,7 cm A. L. K., Torpedoapparater og Luftfartojskatapulter.

Af samme Klasse er Krydseren «*Chicago*» sat i Vandet d. 10/4.

Af denne Klasse er nu 2 under Kommando, nemlig «*Pensacola*» og «*Salt-Lake-City*». 3 Krydsere, «*Northampton*», «*Chester*» og «*Houston*» forventes at være under Kommando ved Udgangen af dette Aar, medens «*Augusta*», «*Chicago*» og «*Louisville*» vil være afleverede i 1931.

Hangarskibe. Den første Bevilling — 600 000 Doll. — til Bygning af et nyt Hangarskib er vedtaget.

De fremtidige Hangarskibe skal kun være paa 13 800 ts i Modsætning til «*Saratoga*» og «*Lexington*», der er paa 35 000 ts. Det menes, at det nye Hangarskib vil kunne føre 36 Maskiner mod 72 i «*Saratoga*».

Armeringen skal kun bestaa af A. L. K.

Inspektionsskibe. 3 nye Inspektionsskibe «*Itasela*», «*Sebago*» og «*Saranac*» er under Bygning i Oakland.

Skibene er paa 2000 ts, Lgd. 76 m, Fart 10 Knob. Turbinelektrisk Maskineri, Arm. 2×75 m/m A. L. K. Aktionsradius 8000 Sm.

Budget.

Budgetkommissionen har afgivet Betænkning vedr. Flaadebudgettet for 1931.

Det samlede Budget er paa 379 036 086 Doll., og trods en Reduktion af det foreslaaede Budget paa 1 780 590 Doll. er Budgettet 1 335 109 Doll. højere end 1930-Budgettet.

Præsidenten for Finanskommissionen har fremsat Forslag til en Bevilling paa ca. 1 Milliard Doll. for at kunne gennemføre Nybygningsprogrammet, der skal bringe den amerikanske Flaade til Paritet med den engelske Flaade indtil 1936

Programmet omfatter Bygningen af:

73 500 ts Krydsere med 15,3 cm K.
150 000 ts Jagere.
52 700 ts U-Baade.
69 000 ts Hangarskibe.

Det amerikanske Admiralitet har besluttet at stryge følgende Skibe af Flaadens Liste:

58 *Jagere*, hvis Kedler er forældede.
31 *U-Baade*, nemlig
3 fra 1917
14 — 1918
7 — 1919
3 — 1920
4 — 1929

Øvelser og Togter.

Den amerikanske Flaade paabegyndte i Januar store samlede Eskadreøvelser i Nærheden af Guantanamo (Kuba) og Panama.

I Øvelserne deltog »*New York*«, »*Oklohama*«, »*Nevada*«, »*Wyoming*«, »*Arkansas*«, »*Utah*« og »*Florida*« og Krydserne »*Detroit*«, »*Trenton*«, »*Malblehead*«, »*Richmond*«, »*Memphis*«, »*Cincinnati*«, »*Milwaukee*« og »*Raleigh*« samt flere T-Flotiller og Hangarskibe ialt med ca. 137 Luftfartøjer til Slagskibene og 140 til Eklaireringsstyrken.

I Begyndelsen af Marts søgte Slagskibsflaaden at trænge ind i det karaibiske Hav mod Panamakanalen, som senere blev angrebet. I Slutningen af April samledes hele Styrken efter Øvelsernes Afslutning ved Guantanamo for at afgaa til New-York.

Luftfartøjets Aktionsradius.

Af Søløjtnant Ernst.

1) Flyvning fra en stationær Basis.

Naar Rekognoscering skal foretages, kan der være givet Luftfartøjet særlige Forholdsordre angaaende Arealet, der skal afsøges, og Kurserne, der skal gennemflyves, saaledes at Navigatøren i Virkeligheden kun har at sikre sig, at Luftfartøjets Brændstof- og Olie-Beholdninger er tilstrækkelige for den beordrede Rute under de Forhold, der maa kunne forventes under den paagældende Flyvning.

Det er en god Regel at regne med en Margen paa 25 % af Aktionsradius med Henblik paa Luftfartøjets Sikkerhed ved Rekognosceringsflyvning.

Rekognosceringsordren kan imidlertid ogsaa tænkes indskrænket til kun at omfatte Retningen, i hvilken der ønskes rekognosceret, og Paabud om, at Luftfartøjet skal søge saa langt frem i denne Retning som muligt. Det er da Navigatørens Opgave at afgøre, hvor langt han kan flyve ud i den paabudte Retning under Hensyntagen til de forhaandenværende Vind- og Vejrforhold.

Eller Rekognosceringsordren kan omfatte Retningen for Rekognosceringen og dennes Varighed. Navigatøren maa afgøre, hvor langt han kan flyve ud, inden Tilbageflyvningen maa paabegyndes.

I begge de to sidstnævnte Tilfælde er Flyvningens Udstrækning fuldstændig afhængig af Vindens Retning og Styrke. Navigatøren bør derfor om muligt forinden Flyvningen undersøge, hvilke Vindforhold der maa kunne forventes paa den paagældende Rute.

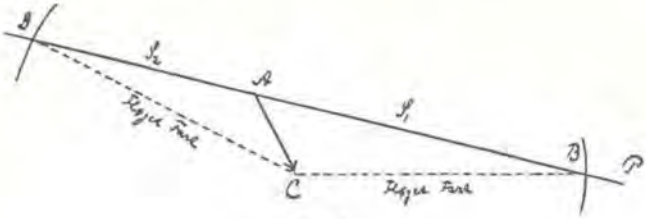


Fig. 1.

Lad os antage, at et Luftfartøj med en given Aktionsradius skal afgaa fra A for at rekognoscere i Retningen A P og returnere efter T Timers Forløb. AC angiver Vindens Retning og Styrke.

Er CB = fløjet Fart, angiver dennes Retning den Kurs, der skal styres fra A. Efter en Times Forløb er Luftfartøjet ved B.

AB — den beholdne Fart — repræsenterer det Stykke, Luftfartøjet har fjernet sig fra Basis. Lad os kalde det S_1.

Tilsvarende ved Tilbageflyvningen under Forudsætning af samme Vindforhold. CD = fløjet Fart og styret Kurs, AD — den beholdne Fart — repræsenterende det Stykke, Luftfartøjet har nærmet sig Basis. Lad os kalde det S_2.

Den Tid Luftfartøjet flyver i Retningen bort fra Basis, inden det vender, kaldes t og Tiden for Tilbageflyvningen t_1. Naar hele Flyvningens Varighed kaldes T, da har man:

$$T = t + t_1.$$

Kaldes Distancen der tilbagelægges under Flyvning ud R, har man:

$$\frac{R}{S_1} = t \quad \text{og} \quad \frac{R}{S_2} = t_1$$

$$\text{og } T = \frac{R}{S_1} + \frac{R}{S_2} = \frac{R \cdot S_2 + R \cdot S_1}{S_1 \cdot S_2} = \frac{R\,(S_1 + S_2)}{S_1 \cdot S_2};$$

$$R\ (S_1 + S_2) = T \cdot (S_1 \cdot S_2);\ R = \frac{T \cdot (S_1 \cdot S_2)}{S_1 + S_2}$$

men

$$R = t \cdot S_1 \quad \text{altsaa} \quad t \cdot S_1 = \frac{T \cdot (S_1 \cdot S_2)}{S_1 + S_2}$$

$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2}$$

hvilket angiver den Tid, hvorefter Tilbageflyvningen maa paabegyndes.

$g \cdot t$ = udløbet Distance, hvor g = beholdne Fart (her = A_1).

---

2) Flyvning fra en mobil Basis.

Et Skib sejler ad Kursen AN, Fart AM. Et Luftfartøj afgaar fra Skibet ved A med Ordre til at rekognoscere paa Kurs AB for derefter at melde sig til Skibet igen efter T Timers Forløb. Vinden er repræsenteret ved AC.

Paa sædvanlig Maade bestemmes styret Kurs CB. Efter en Times Forløb vil Basis være ved M og Luftfartøjet ved B; MB er da $= S_1$.

Den Kurs, der skal styres under Tilbageflyvningen, findes paa følgende Maade:

Forlæng BM gennem M. Med fløjet Fart som Radius (CB) findes Punktet D paa Linien BMD.

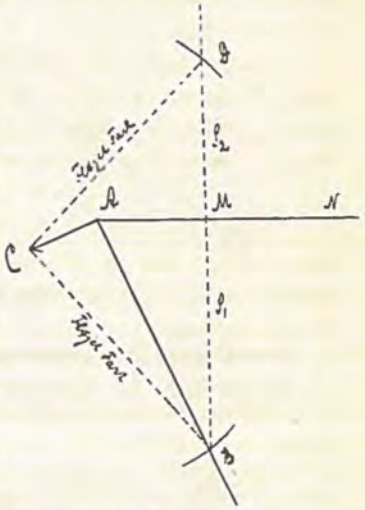


Fig. 2.

CD = styret Kurs og MD = S_2.

$$R = \frac{T\,(S_1 \cdot S_2)}{S_1 + S_2} \quad \text{og} \quad t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2}$$

$g \cdot t$ = udløbet Distance, inden der returneres.

Eksempel.

Et Luftfartøj med Flyvefart 160 km/T (86 Knob) faar Ordre til at afgaa fra en fast Basis A for at rekognoscere paa Kursen retv. 35° og at returnere til Basis efter 3 Timers Forløb. Vind ØNØ 10 m/sek. (20 Knob).

Find styret Kurs for udgaaende,
Tidspunktet for Tilbageflyvningens Begyndelse,
styret Kurs for hjemgaaende og
udløbet Distance fra Basis til Vendepunktet.

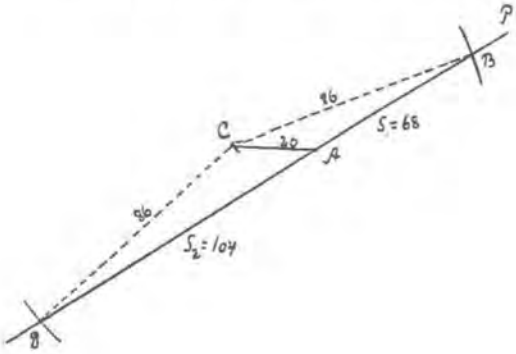


Fig. 3.

Styret Kurs for udgaaende = CB = 42°
Styret Kurs for hjemgaaende = CD = 208°
$S_1 = 68$
$S_2 = 104$

$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2} = \frac{3 \cdot 104}{6 + 104} = \frac{312}{172} = 1{,}8 = 1^t\,48^m$$

$$R = S_1 \cdot t = 68 \cdot 1{,}8 = 122.$$

Eksempel.

Et Luftfartøj med Flyvefart 160 km/T (86 Knob) faar Ordre til at afgaa fra Flagskibet, der befinder sig i Punkt A, for at rekognoscere paa retv. Kurs 220° og

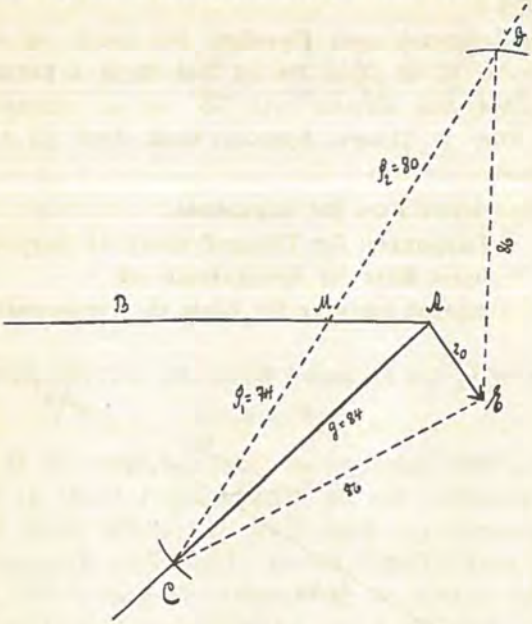


Fig. 4.

at melde sig efter 3 Timers Forløb til Flaget, der da vil befinde sig i Punkt B. (Punkt B ligger 60 Sømil retv. Vest for Punkt A). Vind NW 10 m/sek. (20 Knob).

Find styret Kurs for udgaaende.
Find styret Kurs for hjemgaaende.
Tidspunktet der skal vendes.
Udløben Distance, naar der vendes.

Styret Kurs for udgaaende = EC = 234°.
Styret Kurs for hjemgaaende = ED = 3°.

$$S_1 = CM = 74$$
$$S_2 = DM = 80$$
$$g = AC = 84$$

$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2} = \frac{3 \cdot 80}{74 + 80} = \frac{240}{154} = 1{,}56 = 1^t\ 33^m$$

$$t \cdot g = 1{,}56 \cdot 84 = 91.$$

Flyvning fra en mobil Basis, der i Mellemtiden ændrer Kurs.

Kl. 0900 modtager et Luftfartøj Ordre til at afgaa fra Flagskibet, der da befinder sig i Punkt A, for at rekognoscere paa Kurs Nord og derefter melde sig til Flaget efter 3 Timers Forløb. Flagskibets Kurs fra 0900 til 1000 er 90°. Kl. 1000 ændrer det Kurs til 45°. Flagskibets Fart 20 Knob. Luftfartøjets Fart 160 km/T (86 Knob). Vind SØ 10 m/sek (20 Knob).

Find styret Kurs for udgaaende og hjemgaaende samt Tidspunktet for Tilbageflyvningens Begyndelse.

Kl. 1200, naar Luftfartøjet skal støde til Flagskibet, vil dette befinde sig ved B. Træk Linien AB og del denne i tre lige Dele, der da repræsenterer Flagskibets tænkte Fart under Sejlads paa støt Kurs fra A til B i Tidsrummet 0900—1200.

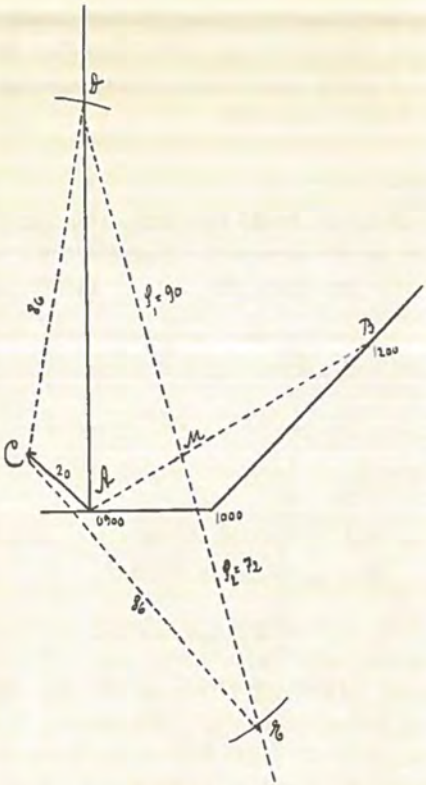


Fig. 5.

CD repræsenterer styret Kurs for udgaaende = 9°
CE repræsenterer styret Kurs for hjemgaaende = 148°

$$DM = S_1 = 90.$$
$$EM = S_2 = 72.$$

$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2} = \frac{3 \cdot 72}{90 + 72} = \frac{216}{162} = 1{,}33 = 1^t\ 20^m$$

Under Krigsforhold kan det formentlig være nødvendigt for Flagskibet at styre Zig-Zag Kurser for at reducere eventuel Ubaadsfare. Forannævnte Metode vil da kunne tænkes anvendt.

Eksempel.

Et Luftfartøj med Flyvefart 160 km/T (86 Knob) faar Ordre til at afgaa fra Flagskibet Kl. 0915 for at rekognoscere paa Kurs 90° og at melde sig til Flaget

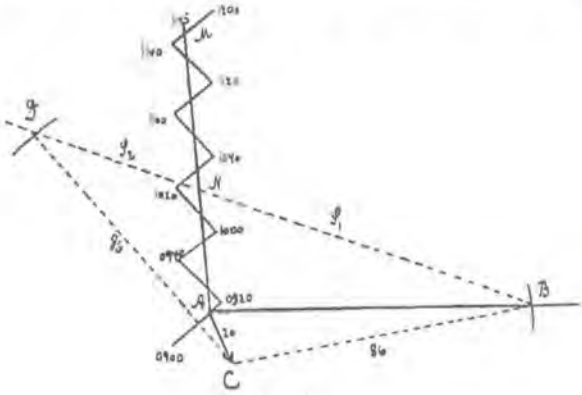


Fig. 6.

efter $2^1/_2$ Times Forløb. Flagskibet zig-zagger styrende Kurser 45° og 315° og skiftende Kurs for hver 20 Minutter. Kl. 0900 ændrer det Kurs til 45°. Flagskibets Fart 20 Knob. Vind NNW 10 m/sek. (20 Knob).

Find styret Kurs for udgaaende og hjemgaaende og Tidspunktet for Tilbageflyvningens Begyndelse.

Afsæt Flagskibets Rute fra 0900—1200 samt Punkterne A og M (0915 og 1145), hvor Luftfartøjet henholdsvis afgaar fra og støder til Flagskibet.

Forbind A og M med en lige Linie og del denne i $2^1/_2$ Dele, repræsenterende Flagskibets tænkte Fart under Sejlads paa støt Kurs fra A til M.

CB repræsenterer styret Kurs for udgaaende.
CD repræsenterer styret Kurs for hjemgaaende.

$$BN = S_1$$
$$DN = S_2$$
$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2}$$

Under Problemet Luftfartøjets Aktionsradius kan der forekomme endnu et Tilfælde, der trods værende af samme Type som de øvrige Eksempler, dog adskiller sig tilstrækkeligt herfra til at være berettiget til Illustration. Det er det Tilfælde, hvor et Luftfartøj sendes ud for at rekognoscere paa en rektangulær Rute og derefter vende tilbage efter en given Tid. Rektanglets ene Side afsøges af selve Flagskibet, medens Luftfartøjet flyver langs de øvrige tre Sider for derefter atter at støde til Flaget efter Udløbet af den givne Tid.

Navigatørens Opgave er da at bestemme, hvor langt ud Luftfartøjet kan flyve for rettidig at støde til Flaget.

Eksempel.

Et Skib befinder sig Kl. 1400 i Punktet A styrende Kurs Nord 20 Knob. Et Luftfartøj med Flyvefart 160 km/T (86 Knob) sendes paa dette Tidspunkt ud paa Rekognoscering af et rektangulært Areal styrende Kurserne 90°, 0° og 270° efter hinanden for derefter at støde til Skibet Kl. 1700. Vind NØ 10 m/sek. (20 Knob).

Find Luftfartøjets tre styrede Kurser, Tidspunktet for Kursændring til 0°, Tidspunktet for Kursændring til 270° og udløben Distance paa den østlige Kurs.

Afsæt Skibets Kurs AD. Træk AB, Luftfartøjets første Kurs, og AE, Luftfartøjets tredie Kurs. AC repræsenterer Vindens Retning og Styrke.

Luftfartøjets tre styrede Kurser bestemmes da ved CB = 80°, CD = 10° og CE = 280°.

I Løbet af de 3 Timer vil Skibet været naaet 60 Sømil frem og saaledes være ved M, naar Luftfartøjet

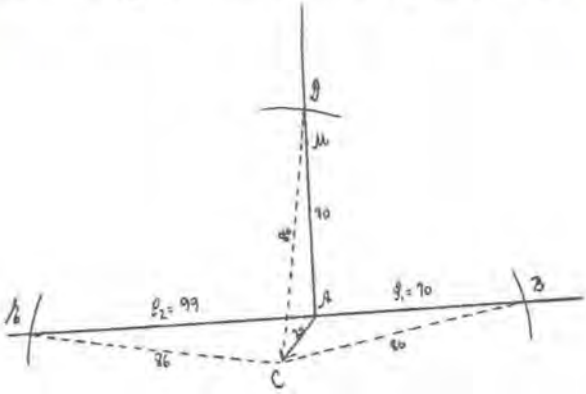


Fig. 7.

vender tilbage fra Rekognosceringen. Da Luftfartøjet maa gennemflyve den samme Distance paa sin nordlige Kurs, beregnes Tiden, der medgaar hertil, nemlig $\frac{AM}{AD} = \frac{60}{70} = 0{,}86 = 0^t\ 51^m$, idet AD repræsenterer Luftfartøjets beholdne Fart paa denne Kurs.

Herved bliver der 2 T 09 M tilovers til Flyvning paa Rutens østlige og Rutens vestlige Kurs, og Løsningen af denne Del af Opgaven gaar ind under førstnævnte Tilfælde, Flyvning fra stationær Basis.

AB repræsenterer $S_1 = 70$

AE repræsenterer $S_2 = 99$

Tidspunktet for Ændring af den østlige Kurs til nordlig Kurs bliver:

$$t = \frac{T \cdot S_2}{S_1 + S_2} = \frac{2{,}14 \cdot 99}{70 + 99} = \frac{212}{169} = 1{,}25 = 1^t\ 15^m$$

Altsaa

Klokken 1515 ændres Kurs til 0°

Klokken 1606 ændres Kurs til 270°

og den Distance, der udløbes paa den østlige Kurs, er

$$t \cdot g = t \cdot S_1 = 1{,}25 \cdot 70 = 88 \text{ Sømil.}$$

Luftfartøjs Rendez-vous med andet Luft- eller Overfladefartøj.

Naar et Fartøj ønsker at slutte hurtigst muligt til et andet Fartøj, der bevæger sig ad en kendt Rute og med en kendt Fart, da er Rendez-vous Kursen betinget af Begyndelses-Pejlingen mellem de to Fartøjer.

Saalænge de to Fartøjer bibeholder den samme indbyrdes Pejling nærmer Fartøjet sig paa den rette Kurs. Dette Tilfælde gør sig gældende, naar f. Eks. to Luftfartøjer er i Sigte af hinanden, og det ene ønsker at angribe. Angriberen maa da skønne en Rendez-vous Kurs og observere, om Pejlingen til Fjenden holder sig konstant eller varierer. Trækker Pejlingen, maa Angriberen ændre sin Kurs samme Vej, som Pejlingen trækker, indtil han finder den rette Kurs, paa hvilken han nærmer sig det andet Luftfartøj hurtigst muligt under de tilstedeværende Forhold.

Saafremt et Luftfartøj derfor ønsker at opnaa Rendez-vous med et andet Luft- eller Overflade-Fartøj, maa Navigatøren:

1) bestemme Pejlingen til Fartøjet paa det Tidspunkt, hvor han ønsker at styre Rendez-vous Kurs.
2) bestemme Fartøjets Plads (Maalets Plads) efter et bestemt Tidsforløb, idet dettes Kurs og Fart er givet, og derefter gennem denne fundne Plads trække en Linie parallel med Begyndelses-Pejlingen.

Opgaven for Navigatøren bestaar da i at finde den Kurs, som han skal styre for efter det samme Tidsforløb at befinde sig paa denne nye Linie.

Det maa bemærkes, at saafremt det er et andet Luftfartøj, med hvilket man søger Rendez-vous, kan Vinden lades ude af Betragtning, under den Forudsætning at de flyver i nærlig samme Højde, idet Vinden da er den samme for begge Fartøjer. I modsat Fald er det nødvendigt at indføre Vinden, ligesom ved Rendez-vous med Overflade-Fartøjer, der jo ikke er paavirket af Vinden i samme Grad som Luftfartøjer.

Eksempel.

Et Skib afgaar fra Punkt A Kl. 0800 paa Kurs 165°, Fart 15 Knob. Kl. 1000 afgaar et Luftfartøj,

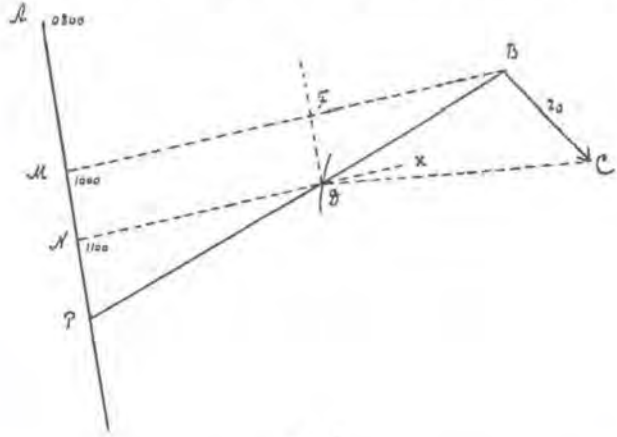


Fig. 8.

Flyvefart 160 km/T (86 Knob), fra Punkt B, 100 Sømil retv. Øst for A, for Rendez-vous. Vind NV 10 m/sek. (20 Knob).

Find styret Kurs, Nærmelsesfarten samt Tidspunktet for Rendez-vous.

Afsæt Skibets Kurs samt dets Plads Kl. 1000 og 1100. Træk Linien BM, der repræsenterer Begyndelses-Pejlingen. Træk Linien NX, parallel med BM. BC repræsenterer Vindens Retning og Styrke.

Styret Kurs, CD, findes da paa sædvanlig Maade. Nærmelsesfarten, BF, findes ved at trække en Linie gennem D parallel med Skibets Kurs AP. Tiden, der medgaar, indtil Luftfartøjet har naaet Maalet, er $\frac{BM}{BF}$. og Stedet for Rendez-vous, P, findes ved at forlænge BD til Skæring med Skibets Kurs.

Eksempel.

Et Skib afgaar fra A paa Kurs 140°, Fart 20 Knob. Kl. 1130 ændrer det Kurs til 195°. Et Luftfartøj, Flyve-

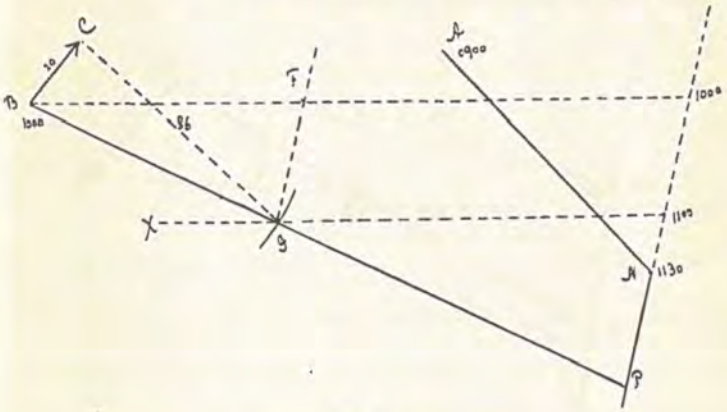


Fig. 9.

fart 160 km/T (86 Knob), afgaar fra B Kl. 1000, 100 Sømil Vest for A, for Rendez-vous med Skibet, hvis Rute og Fart er Luftnavigatøren bekendt. Vind SV 10 m/sek. (20 Knob). Find styret Kurs og Tidspunktet for Rendez-vous.

Ved et løst Skøn kan det konstateres, at Luftfartøjet ikke kan naa sit Maal, inden dette ændrer Kurs Kl. 1130. For derfor at faa den Begyndelses-Pejling, paa hvilken Rendez-vous Kursen maa baseres, er det nødvendigt at forlænge Skibets Kurs NP, paa hvilken Rendez-vous opnaas, bagud og paa denne afsætte Pladserne, hvor Skibet ville have været, saafremt det havde sejlet støt Kurs.

BV er da Begyndelses-Pejlingen. Gennem M trækkes en Linie parallel med BV. BC repræsenterer Vindens Retning og Styrke. Styret Kurs CD findes paa sædvanlig Maade. BF = Nærmelsesfarten og Tiden, der medgaar indtil Luftfartøjet har naaet Maalet, er $\frac{BV}{BF}$ Steder for Rendez-vous, P, findes ved at forlænge BD til Skæring med Skibets tænkte Generalkurs.

Nekrolog.

Den ældste danske Søofficer, kar. Kontreadmiral Vilhelm Ferdinand Koefoed er afgaaet ved Døden i den høje Alder af over 93 Aar. Han var den sidste danske Søofficer, der har gjort Tjeneste i et dansk Sejllinieskib. Naar vi ser paa hans Udkommandoer fra hans tidlige Løjtnantsdage, er det som et Pust fra en svunden Tidsalder, fra Sejlskibenes Tid.

Vilhelm Ferdinand Koefoed er født i København den 21. Maj 1837, Søn af Geheimekonferensraad, Assessor i Højesteret og Generalauditør Hans Jacob K. og Hustru Johanne Louise f. Rottbøll. Han blev som Kadet optaget paa Søkadetakademiet i 1851, modtog hver Sommer under sin Kadettid sin praktiske Uddannelse i Kadetskibet, Sejlkorvetten *Valkyrien*, og afgik fra Akademiet som Sekondløjtnant den 31. August 1857. 24. Marts 1858 udnævntes han til Løjtnant, da de 2 Løjtnantsklasser ved den ny Søværnslov blev slaaet sammen. Af hans Udkommandoer som ung Løjtnant skal nævnes 1858 Fregatten *Bellona*, 1859 Korvetten *Thor* til Middelhavet, 1861 Sejllinieskibet *Dannebrog* (under Krigsberedskab). I 1864 var han Trediekommanderende i Korvetten *Thor* i Østersøeskadren og 1867—68 med Korvetten *Dagmar* til Rio Janeiro og Vestindien. Den 28. Maj 1868 udnævntes han til Premierløjtnant, da denne Charge atter blev indført. I 1874 var han med Fregatten *Sjælland*, der blandt andre Havne anløb Trondhjem i Anledning af Kong Oscar II's Kroning, den 23. August s. a. modtog han Ridderkorset og 16. November s. a. forfremmedes han til Kaptain. I 1877 var han Næstkommanderende i Panserbatteriet *Gorm* og 1879 i Panserbatteriet *Lindormen*, begge i Eskadre, og i 1880 Næstkommande-

rende i Fregatten *Jylland*. I 1883 var han Chef for Skonnerten *Diana* som Inspektionsskib paa Island og Færøerne og 1886 Chef for Kadetskibet, Korvetten *Heimdal*, paa dette Skibs sidste Rejse, hvor blandt andre Havne Kronstadt blev anløbet i Anledning af Festlighederne, da Storfyrsttronfølgeren (den senere Zar Nicolaus) blev myndig. Den 1. September s. a. forfremmedes han til Kommandør, og 8. April 1888 modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn. 1890—94 var han Ekvipagemester og Chef for Matroskorpset, og 1. Juli 1894 blev han Kommandør af Dannebrog af 2. Grad. I 1895 var han Chef for Panserbatteriet *Gorm* i Eskadre og i 1897 Chef for Panserskibet *Tordenskiold* paa selvstændig Togt og derefter i Eskadren, der besøgte Stockholm i Anledning af Kong Oscar II's 25 Aars Regeringsjubilæum. 13. April 1899 fik han efter Ansøgning sin Afsked paa Grund af Alder, og der tillagdes ham Kontreadmirals Karakter.

Admiral Koefoed var en yderst pligtopfyldende og retsindig Officer og et kundskabsrigt, dannet og elskværdigt Menneske, afholdt af alle, der havde havt med ham at gøre baade i og udenfor Tjenesten. Han tjente Marinen i næsten et halvt Aarhundrede og oplevede den rivende Udvikling af Materiellet, der prægede dette Tidsrum. Efter sin Afsked bevarede han til det sidste sin store Interesse for Marinen, men helligede sig iøvrigt udelukkende philantropisk Virksomhed. Han var saaledes i mange Aar Næstformand i Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for Skandinaviske Sømænd i fremmede Havne, Formand i Direktionen for Kong Georg den I's Legat for Enker efter og Døtre af Marinens Underofficerer. Endvidere sad han i Direktionen for de Klarupske Stiftelser og for Etatsraad Schou og Hustrus Stiftelse samt i Repræsentantskabet for Laaneforeningen for Embeds- og Bestillingsmænd. Alle disse Hverv havde han den største Interesse for, men 1927 maatte han paa

Grund af sin høje Alder trække sig tilbage fra al offentlig Virksomhed. Den 9. Maj 1926 benaadedes han med Kommandørkorset af Dannebrog af 1. Grad.

Admiral Koefoed var i Besiddelse af et ualmindelig godt Helbred, saa at han næsten til han fyldte 90 Aar daglig kunde færdes paa Cykle i Københavns Gader. Han var ogsaa aandelig frisk, læste meget og fulgte med paa alle Omraader, lige til hans Syn i de sidste Aar af hans Liv svækkedes. Efter nogen Tids Sygeleje afgik han ved Døden den 21. Juli 1930 i sit Hjem i København og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han blev 1862 gift med Emilie f. Berthelsen, der afgik ved Døden i 1914.

T-J.

Kjøbenhavns Belejring og Bombardement 1807

belyst

ved private og officielle Skrivelser

mellem

den engelske Regerings Medlemmer 1807

og

Lord Gambier.

Oversat af Orlogskaptajn H. Bistrup.

Den politiske Optakt til de Begivenheder, der førte til Kjøbenhavns Belejring, Bombardement og paafølgende Kapitulation er indgaaende behandlet af H. G. Garde i »Dansk-norske Sømagts Historie 1700—1814« og af E. Holm: »Danmark-Norges Historie 1720—1814«.

Der er imidlertid Grund til at antage, at de engelske Kildeskrifter, der har staaet til disse Forfatteres Raadighed, knapt gaar saa langt frem i Tiden som de, der fremgaar af det Værk, der om lidt vil blive omtalt. I hvert Fald har H. G. Garde ikke haft dette Værk til sin Raadighed, da det først udkom 1861, og af E. Holm's Henvisninger synes det at fremgaa, at Korrespondancen mellem den engelske Regerings Medlemmer og Lord Gambier ikke har været kendt, og da disse overvejende private Breve maa formodes at have stor historisk Betydning, kan man ikke tro andet, end at de da vilde have været anført i Henvisningerne, hvis de havde været benyttet.

Det Værk, der ovenfor er hentydet til er: »Memorials, Personal and Historical of Admiral Lord Gambier, edited, from family papers by Georgiana Lady Chatterton — Lond. 1861«. — I Vol. II 2det Kapitel ff. omtales den engelske Expedition til Kjøbenhavn 1807, dels gennem korte Referater af den engelske Op-

fattelse af den almindelige politiske Situation i Europa og dels, og det er det, der er af særlig Interesse, de mer eller mindre private og fortrolige Breve, der udgik fra den engelske Regerings Medlemmer til Lord Gambier og forøvrigt ogsaa fra andre.

Det er Udenrigsministeren, Krigsministeren og Første Admiralitetslorden, hvis Korrespondance det i Særdeleshed drejer sig om. Følgende korte biografiske Oplysninger skal anføres om ovennævnte: Mr. Georg Canning. 1770—1827. Engelsk Statsmand, født i London. Indtraadte i Parlamentet 1794. Udenrigsminister i Tory-Regeringen 1807. Kastede sig med stor Energi ind i Kampen mod Englands Fjender og planlagde Erobringen af den danske Flaade 1807, hvilket styrkede Englands maritime Overherredømme og kraftigt støttede Spanierne 1808. Den mislykkede Expedition til Walcheren 1809 førte til en Duel mellem ham og Lord Castlereagh, Krigsministeren; da Canning nægtede at arbejde sammen med Lord C., fik han intet fremtrædende Embede før i 1822 (Hamsworths Encycl.).

Viscount Robert Stewart Castlereagh, second Maquis of Londonderry 1769—1822. Sluttede sig til Tory-Partiet 1795 og udnævntes som Følge heraf til Lord-Seglbærer. Blev Krigsminister i 1805, i hvilken Stilling han forblev til 1809. Hans Politiks kraftige Karakter viste sig i Bombardementet paa Kjøbenhavn og i den spanske Krig 1808—14. Den uheldige Walcheren-Expedition (1809) førte til alvorlige Uoverensstemmelser mellem ham og Canning. Der paafulgte en Duel imellem dem, hvor Canning blev let saaret. — Vægten af offentligt Ansvar og politiske Aarsager forvirrede hans Sind og han endte sit Liv ved Selvmord paa sit Herresæde North Cray Place i Kent. Skønt han var sin Tids af Folket mest hadede Statsmand, var det dog ham, hvem England kunde takke for den lange Række fredelige Aar, som fulgte paa Napoleons Nederlag. Foruden

at være en udmærket Diplomat, var han i Besiddelse af Mod og Dømmekraft, men det er ikke overraskende, at hans Foragt for Folket og den barske Maade, han behandlede det paa, gjorde hans Navn til et Mundheld. (Hamsworth Encycl.).

Lord Henry Phipps Mulgrave. 1755—1831. Engelsk Officer og Statsmand. Oberstløjtnant allerede 1780. 1794 ophøjet til Pair som Baron Mulgrave. — 1807 blev han første Admiralitetslord og ledede som saadan Expeditionen mod Kjøbenhavn og Walcheren 1809. Forfremmedes til Jarl 1812 (Salmons. Konv. Lex.).

Disse tre er Hovedpersonerne, der stod bag Angrebet paa Danmark i 1807. Det var dem, der forsynede Lord Gambier og General Cathcart med den Flaadestyrke og den Hær, som i Løbet af saa kort en Tid skulde knuse Danmarks Stolthed, Flaaden, og i det hele bibringe den danske Stat en Vunde, som den vel aldrig helt er kommet sig efter. Om General Cathcart staar følgende i Hamsworths Encycl.: Sir William Shaw Cathcarth. 1755—1843. General og Diplomat; tjente i den amerikanske Krig 1777—80, i Flandern og Tyskland 1805. Øverstkommanderende i Irland. Viscount 1807. Kommanderede Belejringshæren 1807. Gesandt i Rusland og Sverige 1813—21.

Det efterfølgende vil være en, saavidt muligt, ordret Oversættelse, dels af Lady Chattertons egne Overvejelser og Uddrag af »Alisons History of Europe« (A. H. E.)[1]), dels af Brevene.

---

[1]) Alison Sir Archibald, Jurist og Historiker. 1792—1867. Hans »History of Europe from the Commencement of the French Revolution to the Restoration of the Bourbons« kan, skønt populær, ikke betragtes som klassisk paa Grund af Forfatterens strængt konservative Synspunkter og hans overfladiske Metoder (Hamsworth Encycl.). — Trods denne, fra engelsk Side, strenge Bedømmelse af Alison som Historiker, er de Uddrag af A. H. E., der er anført af Lady Chatterton, dog medtagne, da Alison selv anfører Ci-

Der vil ikke blive gjort noget Forsøg paa at forsvare, forklare eller imødegaa den engelske Opfattelse, som tydelig fremgaar af Brevene selv. For dem, der har Interesse af indgaaende at lære den danske Opfattelse at kende henvises til H. G. Garde (H. G.) og E. Holm (E. H.).

Lady Chatterton skriver: »Læseren vil, haaber jeg, undskylde mig, at jeg bringer Europas Tilstand i denne Periode (1807) i Erindring: De engelske Ministre havde Grund til at tro, at Russland ved de hemmelige Traktater i Tilsit var bleven enig med Frankrig om at bemægtige sig Danmarks og Portugals Flaader — og saaledes tvinge dem til at slutte sig til Forbundet mod England — en Politik, som Danmark baade følelsesmæssigt og antagelig ogsaa af Selvinteresse var særdeles tilbøjelig til at følge.

»(A. H. E.: »Under disse Omstændigheder havde Storbrittaniens Regering en meget alvorlig Pligt at opfylde. Storbrittanien var truet med et Angreb af Europas kombinerede Flaader, der beløb sig til 180 Linieskibe; og den var vel vidende om, at af denne umaadelige Styrke vilde Flaaden i Østersøen danne den højre Fløj. »Vi veed meget vel« skriver General Jomini paa Napoleons Vegne, »at Danmark vil skynde sig at kaste sig i vore Arme. Hvis England afslaar den af Russland tilbudte Mægling, vilde Kontinentets hele maritime Styrke blive brugt imod det og Kontinentet vilde kunne mønstre 180 Linieskibe. I Løbet af faa Aar vilde denne Styrke kunne bringes op til 250; ved Hjælp af en saadan Flaade og Napoleons mægtige (Landgangs-) Flotille vilde det paa ingen Maade være umuligt at føre en europæisk Hær til London. Et hundrede Linieskibe anvendt imod Englands Kolonier i de to Halvkloder,

---

tater fra andre, som er af Interesse og som man maa gaa ud fra er rigtige. *H. B.*

vilde være tilstrækkeligt til at drage en stor Del af den engelske Flaade bort; medens firs andre, samlede i Kanalen, vilde være tilstrækkeligt til at sikre Overgangen af Flotillen og hævne Nationernes groft fornærmede Rettigheder»).

»Under disse Omstændigheder besluttede den engelske Regering sig hurtigt til at forlange, at den danske Flaade skulde udleveres til England — under det Løfte at tilbagelevere den i lige saa god en Tilstand ved Afslutningen af Krigen mod Frankrig. Dette Forlangende skulde understøttes af en Hær- og en Flaadestyrke; og Forholdsreglerne blev sat i Værk med en saadan Hurtighed og Iver, at den første Halvdel af Flaadestyrken, under Admiral Gambier, sejlede fra »the Downs« den 26. Juli (knapt nok 14 Dage efter at Regeringens Beslutning var tagen) og Resten fulgte 3 Dage senere.

»(A. H. E. »Ved en officiel Audiens af alle Europa's Gesandter i Tuillerierne den 16. August, spurgte Kejser Napoleon den portugisiske Gesandt om han havde overgivet til Hoffet i Lissabon hans Ordrer om at forene den portugisiske Flaade med det almindeligt forenede Forbund mod England og om at konfiskere al engelsk Ejendom indenfor dets Magtomraade. Og efter at have sagt dette, vendte han sig i det samme om mod den danske Gesandt[1]) og spurgte ham om han havde gjort det samme. Noten, der var addresseret til den portugisiske Regering, blev øjeblikkelig afleveret af dets Gesandt til den engelske Regering, det danske blev holdt hemmeligt og dets Eksistens endogsaa benægtet. Saaledes, at netop i det Øjeblik, da den engelske Expedition, Frankrig uafvidende, nærmede sig de danske Kyster, afgav Napoleons diplomatiske Skrivelser og officielle Udtalelser et afgørende Bevis for hans forudfattede Anslag mod den danske Flaade, medens den danske Rege-

[1]) Kristoffer Vilhelm Dreyer, dansk-norsk Statsafsending i Frankrig (E. H.).

rings Adfærd var i lige høj Grad kendetegnet ved en Tilbøjelighed til, uden Modstand, at glide ind i det fordrede Fjendskab mod dette Land (England).«

»De følgende Depescher og private Breve vil fortsætte Beretningen af Begivenhedernes Gang:

Lord *Castlereagh* (Lord C.) til Admiral *Gambier* (Adm. G.).

(Fortroligt). 30te July.

My dear Sir.

I Hastværket med at faa afsendt Generalløjtnant Barnard og med at forsyne Udenrigsministeriet med Kopier af mine Instrukser til Dem og Lord Cathcart, har jeg ikke været i Stand til at faa en Kopi af mine Ordrer af Dags Dato til Lord Cathcart videresendte til Dem, men de skal afgaa ved næste Lejlighed og General Barnard, som medbringer dem under aabent Segl, er beordret til at meddele dem til Dem ved sin Ankomst. Vi ser fremad i Haabet om, at alt vil gaa godt. X[1]) afsejler i Dag og jeg skal nu til at overveje, hvilken Hjælp De kan komme til at behøve herhjemme fra for at bortføre den danske Flaade, hvad enten den ved Forhandling eller Magt er bestemt til at komme til England. Vi gør Regning paa, at De giver Hæren Deres Marinere og en større Styrke Søfolk, hvis nødvendigt, til Landoperationen, forudsat, at De kan undvære dem; vi haaber ca. 5000.

I største Hast . . . .

Lord *Mulgrave* (Lord M.) til Adm. *G.*

Privat. Admiralty 31te Juli 1807.

Dear *Gambier*,

Overbringeren af dette Brev er fulgt med det Skib, som fører Mr. Jackson, Hans Majestæts Gesandt, i en

---

[1]) Ulæseligt i Manuskriptet. Lady Chatertton.

særlig Mission til Kronprinsen. Det nøjagtige Tidspunkt for Mr. Jacksons Ankomst til Tønningen vil være afhængig af Chefen for dette Skib og af dette vil det Tidsrum paa 8 à 12 Dage afhænge, der er begrænset for Landsætningen af Tropperne og for Operationernes Begyndelse, saaledes som det er detailleret i Instruktionerne til Lord Cathcart, af hvilke et Duplikat vil blive bragt Dem af Generalløjtn. Burrard[1]), med hvem De vil sætte Dem i Forbindelse. Mr. Jackson begiver sig af Sted i Aften, jeg har derfor ikke Tid til at gaa i Detailler; jeg har anmodet Pole om at sikre sig, at Duplikater af alle Depescher og Instruktioner sendes ud til Dem ved Lejlighed. — — —

P. S. Hvis det Skib, som dette bliver sendt med, hører til Admiral Doughs Eskadre, vil De være saa god at sende det tilbage, da vi er meget fattige paa smaa Skibe.

»Den engelske Regering valgte Mr. Jackson som ekstraordinær Gesandt til Kronprinsen af Danmark, fordi den saa vidt muligt ønskede at undgaa Fjendtligheder. — Mr. Jackson havde længe resideret ved Hoffet i Berlin og (A. H. E.) »antoges i en meget høj Grad at nyde de nordlige Magters Tillid«.«

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Fortroligt og privat.) Admiralty 31te Juli 1807.

Dear *Gambier*,

De vil modtage, samtidigt med dette Brev, Direktiver fra Admiralitetet om at tilbageholde den baltiske Konvoj indtil yderligere Ordrer modtages.

Faktum er, at Konvojen afsejlede paa Grund af en Fejltagelse eller snarere som Følge af Admiralitetets mangelfulde Fremgangsmaade i dets Praksis ved Be-

[1]) Antagelig en Fejllæsning af Manuskriptet. Skal formodentlig være Barnard. H. B.

kendtgørelsen af Skibes Beslaglæggelse. Under disse Omstændigheder synes det eneste sikkre Middel for Handelssamkvemmet at være den, at tilbageholde Konvojen, indtil De kan modtage yderligere Instruktioner eller erholde fuldkommen Underretning om de baltiske Magters Dispositioner overfor dette Land. Det vilde øjensynligt være farligt for vore Handelsskibe at gaa ind til danske Havne, førend det store Spørgsmaal er afgjort; samtidig vil enhver direkte Advarsel imod at gaa ind til russiske Havne være en Forholdsregel, som er et meget delikat og vigtigt Spørgsmaal, som nøje maa overvejes i dette Øjeblik, hvor vi er i Alliance og Venskab med Russland, medens vi samtidig er fuldstændig uvidende om de Fredsbetingelser, der er sluttet mellem denne Magt og Frankrig. De vil, naturligvis, enten tilbageholde Konvojen ved Indgangen til Sundet eller tillade den at gaa ind til Gøteborg, som det nu kan være mest bekvemt for dens Sikkerhed. De vil modtage yderligere Direktiver fra Regeringen, saa snart de kan sendes. Det er mig om at gøre, gennem privat Meddelelse, at sætte Dem saa meget som muligt ind i Regeringens Hensigter og Tænkemaade, saa at De kan tage Deres Standpunkt med større Lethed og Sikkerhed.

— — — —

Mr. *Canning* (Mr. C.) til Adm. *G.*

(Privat og fortroligt.) Udenrigsmin. 12te Aug. 1807.

Sir.

Den Underretning, som er bleven modtaget her, og som efterlader liden Tvivl om St. Petersborg-Hoffets Tilslutning til Aftaler, som er i høj Grad ugunstige for dette Land, har haft til Følge, at jeg har skrevet til Lord Granville Leveson[1]), Hans Majestæts Gesandt i St. Peters-

[1]) Jarl Granville Leveson Gower, Diplomat. 1773—1846. Valgtes ind i Underhuset 1795, Skatkammerlord 1800—1804; sendtes i 1804 til Rusland, hvor han sluttede Forbundet med Frankrig

borg, om at meddele Dem enhver Foranledning, som mulig kan opstaa, deriblandt om det kunde være ønskeligt, at en engelsk Flaadestyrke viser sig i den øvre Del af det baltiske Hav for at give hans Forestillinger Virkning.

Jeg har meddelt ham, at jeg paa ingen Maade kan svare for, at en saadan Meddelelse fra hans Side vil finde Dem i Stand til at detachere Skibe fra den Flaade, som er under Deres Kommando. Dette maa naturligvis afhænge af Udførelsen af den øjeblikkelige Tjeneste, som De er optaget af. Derfor har jeg hverken instrueret ham om at skrive officielt til Dem eller bemyndiget ham til at vente ubetinget Eftergivenhed fra Deres Side med Hensyn til hvilke Vink, han eventuelt kan sende Dem.

Af den samme Grund skriver jeg ikke officielt til Dem eller til Admiralitetslorderne. Men da Lord Mulgrave mener, at De vil føle Dem mere sikker ved at handle efter hans Brev til Dem, hvis det er ledsaget af et Brev fra mig, har jeg ment det rigtigt direkte at meddele Dem Indholdet af, hvad jeg har skrevet til Lord Granville L. Gower; og for at forsikre Dem om, at hvilken Afgørelse, De end træffer, som Følge af hans Forslag, vil den blive fuldt ud godkendt af Hans Majestæt. — — —

Mr. *C.* til Adm. *G.*

(Privat og Fortroligt.) Udenrigsm. 13. Aug. 1807.

Sir.

Dette Brev vil blive Dem overbragt af Sir Stephen Shairp, Hans Majestæts Konsul i St. Petersborg.

De vil have den Godhed at befordre ham til hans Bestemmelsessted ved et hurtigsejlende Skib. Og De vil have at oversende ved ham hvilke Meddelelser, De kan

paany i 1807. Var Forsvarsminister 4 Maaneder i 1809. Blev Peer 1815 og Jarl 1833. Fortrolig Ven af Canning. (Salmonsens Konv. L.).

have til Hans Majestæts Gesandter i St. Petersborg, angaaende Resultatet af eventuelle Operationer ved Kjøbenhavn; og angaaende Deres Evne til, om nødvendigt, at detachere en Del af Flaaden under Deres Kommando til et eller andet Foretagende i andre Dele af Østersøen.

— — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat og fortroligt.) Admiralty, 13. Aug. 1807.

Dear Gambier.

Dette Brev vil blive Dem overbragt af Sir Stephen Shairp; han vil medtage til Lord G. L. Gower eventuelle Breve, som De kunde ønske at sende til Hs. Excellence, vedrørende den Styrke, som De muligvis kan detachere, afhængigt af Omstændighederne. Jeg er tilbøjelig til at være af den Mening, at en slet og ret Demonstration af Kræfter i Nærheden af de russiske Territorier, uden at der fra den russiske Regerings Side har været vist tilstrækkelig Modvillie (agression) til at retfærdiggøre Fjendtligheder, snarere vil føre til at retfærdiggøre modgaaende Dispositioner fra denne Regerings Side; disse Forhold kan der dog først tages Bestemmelse om paa Grundlag af de Meddelelser, som De vil modtage fra Lord G. L. Gower og af hans Opfattelse af, hvilken Virkning Iværksættelsen af eventuelle maritime Operationer sandsynligvis vil frembringe. Sir Stephen Shairp ønsker meget, med det Skib, som skal føre ham op i Østersøen, at have en eller to Officerer med, som kan være i Stand til at iagttage og bestemme Styrken af de Fæstninger eller Batterier, der maatte findes i de forskellige Flaadestationer i Østersøhavnene. Disse Officerer kan enten sendes fra Flaaden eller Hæren, alt eftersom De og Lord Cathcart maatte bestemme det.

Det er ønskeligt, at Sir Stephen Shairp kommer af Sted med saa lidt Forsinkelse som muligt, da den for-

nemste og mest vigtige Hensigt med hans Mission er at fremskynde og lette Afskibningen af de Forraad af Hamp o. s. v., der er afsluttet Kontrakt om til Flaaden.

Da den begrænsede Tid for Underhandlingen udløber i Morgen, afventer vi spændt Nyheder for den følgende Tid. Underretning fra alle Sider helder til at bekræfte, ikke blot det kloge, men ogsaa den absolute Nødvendighed af det store Maal, vi har sat os. Da vi har Underretning fra Dem om de Dispositioner, som De har udfærdiget for at forhindre Forstærkninger til Sjælland: har jeg Tillid til, at vi kan smigre os med Haabet om til Slut at opnaa et lykkeligt Udfald. — — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

Et Brudstykke.

— — — en diskret Anvendelse af Styrken under Deres Kommando under Øjeblikkets Pres, end at bemyndige Lord G. L. Gower til under disse Omstændigheder at lægge Beslag paa Dem og samtidig sætte Dem i Forlegenhed ved en Række betingende Instruktioner, som naar alt kommer til alt ikke vilde kunne stemme med Forholdene i det givne Øjeblik og som vilde kunne sætte Dem i Forlegenhed ved at skulle tage Bestemmelse om, hvor langt De kunde eller ikke kunde være bunden af Deres Ordrer til at dele Deres Styrke under de herskende Omstændigheder.

De har, i Deres Brev til Pole, udtrykket Ønsket om yderligere Forsyning af smaa armerede Skibe. Jeg frygter for, at det vil være umuligt herfra at forøge Deres Styrke med Skibe af den Slags, med mindre vi kunde finde et eller andet Middel til at faa samlet et forøget Antal Søfolk — vi er meget blottede paa alle Punkter herhjemme, og den amerikanske Regerings hurtige og kraftige Forholdsregler tvinger os til med Bekymring at se til den Side baade med Hensyn til mari-

time og landmilitære Forstærkninger, som (hvad De meget vel veed) ikke kan sendes til Halifax og Canada mange Dage senere, end paa det Tidspunkt, da jeg skriver til Dem. Kunde det ikke lykkes Dem at købe svenske Fartøjer, egnede til Kanonbaade, og bemande dem fra Deres Styrke — enhver Udgift paadraget af den Grund vil med Glæde blive godkendt af Regeringen. Jeg ønsker, at vi kunde efterkomme alle Deres Ønsker og Mangler, men vor Kasse er tom (our unapprobiated column has become a blank) og vore Skibe er spredt i en tynd Kæde til mangfoldige Tjenestemaal. Vi venter med en vis Grad af bekymret Tillid paa Resultaterne af Deres Foretagender; med officiel Interesse og privat Agtelse ønsker jeg Dem et lykkeligt Udfald: De kan ikke tvivle om med hvilken Alvor jeg gør det. . . .

»Om Aftenen den 15. August ankom hele den engelske Styrke til Vedbæk, en Landsby midt imellem Helsingør og Kjøbenhavn, hvor de Tropper, som i Forvejen under Lord Cathcart havde været sendt til Stralsund, sluttede sig til Lord Gambier. Hæren udskibedes uden den mindste Modstand og den følgende Dag, den 16., udstedte de to Kommanderende i Forening følgende Proklamation:

Proklamation
undertegnet af Admiral Gambier og Lord Cathcart
ved Ankomsten til Sjælland.

Efterdi de nuværende Fredstraktater og Forandringer i Regering og af Territorium, som saa mange Magter har maattet bøje sig for, i saa høj Grad har forøget Frankrigs Indflydelse paa det europæiske Kontinent, at det har gjort det umuligt for Danmark, om det ønsker at være neutral, at bevare sin Neutralitet, og gjort det absolut nødvendigt for dem, som vedbliver at modsætte sig det franske Overgreb, at finde Midler til at foregribe

en neutral Magts Vaaben i at blive vendt imod sig, kan Hans Majestæt, med dette for Øje, ikke betragte Danmarks nuværende Stilling med Ligegyldighed og han har derfor til den danske Majestæt sendt Underhandlere med behørig Fuldmagt til, paa den mest venskabelige Maade at forlange saadanne Forklaringer, som Omstændighederne fordrer og en Indrømmelse i en saadan Udstrækning, som ene kan yde Sikkerhed imod den yderligere Fortræd, som Frankrig paatænker ved en Tilegnelse af den danske Flaade. Kongen har derfor anset det for tilraadeligt midlertidigt at forlange de danske Linieskibe som Pant i een af Hans Majestæts Havne. Denne Pant-Sikkerhed synes retfærdig og saa absolut nødvendig, under Hensyn til det gensidige Forhold mellem de neutrale og kæmpende Magter, at Hans Majestæt yderligere har anset det for en Pligt mod sig selv og sit Folk at understøtte dette Forlangende ved en mægtig Flaade og en Hær rigeligt forsynet med alt, hvad der er nødvendigt til et virksomt og afgørende Foretagende. Vi komme derfor, Beboere af Sjælland, til Eders Kyster, ikke som Fjender, men i Selvforsvar for at hindre dem, som saa længe har forstyrret Freden i Europa, i at tvinge Eders Flaadestyrke til at blive anvendt imod os. Vi forlanger Pant, vi har ikke til Hensigt at erobre. Det er saa langt herfra, at (tværtimod) det allerhøjtideligste Løfte er bleven givet Eders Regering og det fornyes hermed, i Kongen vor Herskers Navn og efter hans udtrykkelige Befaling, at, hvis vort Forlangende tiltrædes, vil ethvert Skib, hørende til den danske Flaade, blive tilbagegivet Danmark ved Afslutningen af en almindelig Fred i samme Forfatning og med samme Udrustning som da det blev modtaget under det brittiske Flags Beskyttelse. Det er i Eders Regerings Magt med et Ord at holde vort Sværd, som vi kun med den største Ulyst drager imod Eder, i Skeden. I vil blive behandlede paa lige Fod med de mest venskabe-

lige Magter; Ejendomme af enhver Art vil blive respekterede og beskyttede, den strængeste Disciplin vil blive indskærpet og enhver rekvireret Artikel blive betalt med en rimelig Pris. Men hvis disse Tilbud afslaaes og Frankrigs Rænker gør Eder døve for Fornuftens Stemme og Venskabets Røst, maa det uskyldige Blod, som vil blive udgydt, og Rædslerne ved en belejret og bombarderet Hovedstad falde over Eders Hoveder og over Eders grusomme Raadgiveres.

(sign.) *J. Gambier.*

Cathcart.

General Lord *Cathcart* (Gen. Lord C.) til Adm. *G.*

(Privat) Vedbæk 16. Aug. 1807.

Dear Admiral Gambier.

Jeg har vedlagt en Kopi af mit Brev til Lord Rosslyn[1]), som samtidig vil gøre Dem bekendt med, hvad mine Ønsker er, og hvad jeg har skrevet til Hans Herlighed. Hvis De godkender det, haaber jeg, at De vil have den Godhed at give de nødvendige Ordrer i Overensstemmelse dermed.

Jeg har ogsaa vedlagt et kort Brev til Lord Castlereagh for at meddele ham Udskibningen. — — —

Gen. Lord *C.* til Lord *Rosslyn.*

Vedbæk 16. Aug. 1807.

My dear Lord.

Jeg skrev til Dem den 14. med Skonnerten »Quad« for at gøre Dem bekendt med, at jeg ønskede, at De skulde sende Kavalleri, kørende Artilleri, Forsyningsskibe, Proviantskibe og Hospitalsskibe til Flaaden her, undtagen hvad der var nødvendigt for det Fodfolk og Artilleri,

[1]) Lord Roslyn kommanderede de Tropper, 8 à 9000 Mand, der kom fra Rygen (H. G.).

som forbliver hos Dem, og ligeledes Staben, som ikke hører til Deres Korps, og at Admiralen har sendt Ordrer til Captain Lilliecarp om at sende saadanne Skibe, som De maatte udpege.

Da Tropperne er meget stærkt ønskede, ser vi med Iver frem til deres Ankomst.

I Fortsættelse af den Plan, som jeg detaillerede for Dem i det samme Brev, er det i Dag lykkedes mig at landsætte en stor Del af Styrken ved Vedbæk, uden Modstand; vi er ved at slaa Lejr i Aften mellem Lyngby og Charlottenlund, hvorfra jeg i Morgen har i Sinde at marchere mod Frederiksberg og besætte alle Adgangene til Byen fra Sjællandssiden, idet jeg afskiber, hvad der endnu er om Bord og Deres Kavalleri mellem Charlottenlund og Kjøbenhavn. Deres Herlighed vil behage at afskibe Deres Fodfolk og Artilleri paa Sydenden af Amagerøen saa snart Admiralen sender de nødvendige Instrukser og Beskyttelse; De vil behage at gaa frem mod Kjøbenhavn og tage Stilling udenfor denne Stads Kanoners Rækkevidde, hvorfra Admiralen vil fremskaffe Midler til at vedligeholde Forbindelse med højre Fløj af Styrken ved Frederiksberg.

Dragør vil sandsynligvis blive det Sted, hvor Belejringsskytset, om nødvendigt, vil blive landet.

Jeg vedlægger hermed til Deres Herligheds Underretning og Vejledning en Afskrift af en Proklamation, der er udstedt af Admiralen og mig ved denne Lejlighed og ligeledes Generalordren for sidste Nat. — — —

»Paa Grund af Stille, som forhindrede Skibene i at nærme sig Kysten og lande det tunge Artilleri og Belejringsskytset, forsinkedes Artilleriet og skaffede Danskerne et Pusterum, som de ivrigt drog sig til Nytte.

Det tunge Artilleri blev til sidst landsat og bragt op til Løbegravene. Hjælpen fra Søfolkene gjorde, at disse Arbejder blev udført med stor Hurtighed og den 1ste Sep-

tember var man saa vidt fremskredne, at alt var i Beredskab til at begynde Bombardementet.

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

Hovedkvarteret 6. Aug. 1807.

My dear Admiral.

En Kurer, der udgav sig for at være russisk, har bragt mig et Pas fra Dem for at kunne komme til Allena[1]) og for at kunne passere Bæltet. Jeg opdagede straks, at han ikke er Russer, han kender ikke et Ord af Sproget, og da General Sir A. Wellesley[2]) er afmarcheret, vilde denne Mand, hvis han faar Tilladelse til at passere, komme direkte gennem hans Styrke til General * (vor Fjende) og fortælle ham om de Forberedelser, han ser. Jeg sender ham derfor tilbage i Haab om, at De vil sende ham tilbage til Sverig, hvorfra han kan finde frem til Kiel eller over til Jylland, eller at De vil holde ham tilbage, i hvert Fald indtil efter, at General Sir A. Wellesley har begyndt sit Angreb. — — —

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

26. Aug. 2 E. M. 1807.

Jeg sender Dem hermed et Forslag til en Opfordring (til Overgivelse). Hvis De vil foretage saadanne Forandringer, som De synes nødvendige, faa det kopieret, underskrevet og forsegle det, vil jeg tilføje min Underskrift og sende det, naar vi er færdige.

Jeg tvivler paa, at dette vil være Tilfældet paa Mandag. Men saa snart som jeg ser, at der er Udsigt til at blive færdig, vil jeg underrette Dem derom, for at De kan faa Tid til tilsvarende Foranstaltninger for det Bombarderskyts Vedkommende, som De vil mene passende at bringe frem.

[1]) Skal formodentlig være Altona. H. B.

[2]) Den senere berømte Hertug af Wellington. H. B.

Sir Home[1]) venter at træffe Ingeniøren, for at et Batteri, om muligt, kan blive gjort klar i Nat nær ved Kalk-Værket for at hemme Kanonbaadene og Blokskibet.

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

Hovedkvarteret 26. Aug. 1807.

My dear Admiral Gambier.

Jeg sender Dem hermed en Konvolut indeholdende et Brev fra den svenske Konsul i Helsingør, i hvilket findes et Brev til ham fra Captain Dickson, H. M. S. »Orion«.

Tilladelse til at lade Posten lande paa Sjælland, med mindre den fornd er undersøgt, vilde være at billige et direkte Samkvem mellem Kronprinsen og denne Ø. Maaske kan det være muligt at undgaa at sende Svar i nogle Dage, i hvilket Tilfælde jeg vil sende Postillonen tilbage med en høflig Bemærkning om, at jeg vil søge den hurtigste Lejlighed til at forhandle med Dem og at Deres Afgørelse skal blive ham meddelt ved en Parlamentær. Jeg har nu den Fornøjelse at kunne meddele Dem, at, efter at Fjendens Kanonbaade i Gaar Eftermiddags havde angrebet vor højre Fløj for at forsøge at fordrive vore Piketer fra Forstaden, som forhindredes

[1]) Sir Home Popham, Lord Gambiers Flagkaptajn, synes at have været en haard Mand og en uforsonlig Fjende. Det var ham, som i Følge H. G. Garde under Kapitulationsunderhandlingerne udtalte: »vi maa ikke kæmpe, vi maa brænde« — — — og senere: » — — —, hvorimod Sir Home Popham, med de underordnede Capitainer J. Mackenzie og Dunbar, hvilken sidste som dansk Gæst i 1806 blev bekendt med Lokaliteterne, i høj Grad misbrugte deres Stilling som Seirherrer. Den første beskyldte endog Rosenwinge (Ekvipagemester) for at have skjult Sager, som Britterne i Følge Capitulationen havde Ret til, hvilket foranledigede denne til at udfordre ham paa Pistoler; dog blev denne Strid jævnet — — —, idet Popham gjorde Rosenwinge en Æreserklæring i flere engelske Officerers Overværelse«. — — — H. B.

i at blive afbrændt og efter at Troppestyrker var bleven set i Bevægelse ved alle Byportene, blev disse Troppestyrker angrebne og drevne tilbage.

Paa Grund af de udmærkede Anordninger fra de forskellige Generalers Side, er hele [1])-Linien tagen og er nu besat med vore Skytter. Redouten, som De saa dem gøre færdig henimod Citadellet, blev stormet og tagen og er nu omdannet til et Batteri imod Staden. Landsbyen og Forstaden mellem Kirkegaarden og Byen er ogsaa vor, og er taalelig vel beskyttet ved Sandsække, og sidste Nat har vi besat en Port i Hospitalet, indenfor 400 Yards fra Staden; det lykkedes os at montere et Batteri 24-Ø'igere paa højre Fløj for at standse Kanonbaadene, som ogsaa blev sat ind paa vor venstre. Vi vil nu have Morter-Batterier, der paa meget kort Afstand behersker hele Byen. Da nogle af disse snart kan være færdige, synes det nu Tid at tilsende Staden en Proklamation; og det synes mig, at de (Indbyggerne) nu ikke kan gøre Krav paa de samme Betingelser, som tidligere er tilbudt dem, medmindre de samtykker i at udlevere Skibene uskadte og i samme gode Stand som da Staden blev indesluttet. I det Tilfælde vil det kunne være klogt at modtage dem paa den Betingelse; dog, at Hæren tager Byen i Besiddelse. Fordi, hvis den Betingelse stilles og ikke godkendes, antager jeg, at de vil ødelægge Skibene mest muligt — og saa kapitulere. Opfordringen til Kapitulation kan være almindelig, i Betragtning af de Vilkaar, vi stiller dem, men hvis De anser det for rettere at forsøge at redde Skibene ved at staa fast ved det først foreslaaede Tilbud, vil jeg samtykke i Deres Afgørelse blot af den Grund. — — —

P. S. Hvis De kunde tilbringe denne Dag i Land, er det muligt, at vigtige Afgørelser vilde kunne lettes.

---

[1]) Ulæseligt i Manuskriptet. Lady Chatterton.

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

Hovedkvarteret 27. Aug. 1807

My dear Admiral Gambier.

Oberst Murray har været tilkaldt, men der er intet Svar uden, at det i Samtalens Løb blev bemærket, at vort Forlangende var meget strængt. Admiralen var meget stødt over Branden i Draco[1]) paa Amager, om hvilken jeg aldrig har hørt noget, men jeg antog, at de Tropper, som jeg tilfældigvis saa i Bevægelse der, eksercerede.

Vi vil sandsynligvis aabne Ilden i Aften. Hvis vi ikke gør det, vil det være paa Grund af Kalkhus Batteriet, som ikke kan undværes og som Ingeniøren (the civil-engineer) ikke paa nogen Maade vil opgive.

Jeg vil sende mine Breve af Sted i Aften, men hvis De kan tilbageholde Deres Skib til i Morgen, vil det kunne bringe Meddelelse om selve Beskydningen i Stedet for Skibets egen Beretning om, at det saa det begynde. . . .

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

(Privat.) Hovedkvarteret 29. Aug. 1807.

My dear Admiral.

— — — Vi trækker Forstærkninger fra Gøteborg. Wellesley er marcheret ind i Landet: vort Batteri paa 6—24 ℔'s og 1—8 ℔'s Haubitzer aabnede Ilden med 3 Kanoner ved Daggry paa højre Fløj, indenfor en Afstand af 900 yards fra Staden og paa Kanonbaadene, hvis Ild og Stadens var meget kraftig og velrettet. Batteriet jagede 2 Baade tilbage i Havnen og fik næsten den tredie og største, som blev slæbt bort af smaa Baade, til at synke. Den syntes at have lidt meget svære Tab, da gyselige (shocking) Skrig blev hørt og den ikke havde Folk til at betjene den. Vi har faaet 3 Artillerister

[1]) Formodentlig Dragør. H. B.

saarede og 1 dødeligt, er jeg bange for, og nogle Heste dræbte; Generalen i Kjøbenhavn afslog de fire Timers (Vaabenhvile? — refused the four hours) og har gentagne Gange beskudt sit Hospital[1]), hvor han har dræbt nogle af vore gode Mænd, men forfejlet Patienterne. Vi har endnu ikke beskudt Byen. Mortererne og Magasinerne er raskt i Færd med at slutte op bag deres Stillinger og Batterierne vil være nærlig fuldendte i Nat, i det mindste to af dem — det i Centrum vil faa sit svære Skyts. Ikke andre Nyheder i Øjeblikket.

P. S. Fjenden har opkastet et Morter-Batteri i Citadellet for at kaste Granater i Forstæderne. Jeg ser allerede et Hus i Brand. Han søger at afbrænde dem alle og fordrive os. Men Ruinerne vil være os til lige saa god Nytte som Husene, hvis det skulde lykkes ham.

»Den første September, da alt var klart til, at Bombardementet paa Kjøbenhavn kunde begynde, sendte Lord Cathcart og Admiral Gambier Byen en Proklamation og: »(A. H. E.) tilbød højmodigt de samme Betingelser, som før var blevne afslaaede«. Proklamationen lød som følger: »(A. H. E.) For at overbevise den danske Regering og den hele Verden om den Uvillie, med hvilken Hans Majestæt tager sin Tilflugt til Vaabnene, fornyer vi Undertegnede i dette Øjeblik, da vore Tropper staar foran Eders Porte og vore Batterier rede til at aabne Ilden, overfor Eder vort Forslag paa de samme fordelagtige Betingelser som vi tidligere har fremsat: nemlig, at hvis I vil samtykke i at overgive den danske Flaade og tillade os at føre den bort, vil den kun blive holdt som Pant og blive tilbageleveret i samme Tilstand og med hele dens Udrustning som da den blev modtagen, saa snart Afgørelsen om en almindelig Fred har fjernet den Nødvendighed, der har bevirket dette For-

[1]) Besat af Englænderne. H. B.

langende. Men hvis Tilbudet nu forkastes, kan det ikke gentages.

Cathcart. *J. Gambier.*

»Imidlertid bevægede Sir Arthur Wellesley sig med ti tusinde Mand imod en Styrke paa 12000 Mand Milits forstærket med nogle faa regulære Tropper, som havde samlet sig inde paa Øen ved Kjøge; disse spredtes med et Tab af adskillige hundrede dræbte og 1200 Fanger ved et pludseligt Angreb, i hvilket de 92. og 52. Regimenter udmærkede sig.

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat.) Admiralitetet 3. Sept. 1807.

Dear Gambier.

Jeg modtog Deres Brev af 23. August Kl. 4 i Morges. Jeg skriver nu Kl. 6 om Aftenen og har ikke indtil nu haft et Øjeblik at skrive til Dem. Jeg kan dog ikke opsætte at udtrykke den fuldstændige Tilfredshed, som jeg har følt ved hvert Skridt af Deres Foretagende. Enhver Ting har været nøjagtig, som jeg ventede det af Dem. De har overordentlig rigtigt forstaaet Indholdet af Lord Castlereaghs Depesche af 10. August; samtidig føler vi, da Fjendtlighederne har fundet Sted, at det er ønskeligt, at fuldstændig og ubetinget Besiddelse af den danske Flaade opnaaes, Fregatter saavel som Linieskibe og at ogsaa alle maritime Forsyninger bortføres (og i Tilfælde af, at Øen ikke skulde forblive i vor Magt, mener jeg, at Fæstningen ved Helsingør, kort sagt Herredømmet over Passagen af Sundet, skal ødelægges), men angaaende dette Punkt vil De sandsynligvis modtage mere detaillerede Instrukser; hvad jeg særlig ønsker at lægge Dem paa Sinde, er, at den betingede Besiddelse af Flaaden med Udsigt til eventuel Tilbagelevering, kun vilde være et ønskeligt Resultat af vore Operationer, hvis eventuelle

vigtige militære Overvejelser gør en saadan Betingelse nødvendig eller i høj Grad ønskelig. Den klogeste Afgørelse af denne Sag kan ikke lægges i bedre Hænder end Deres og Lord Cathcarts, hvem jeg beder Dem venligst hilse, hvis De skulde faa Lejlighed til at se ham. — Alle Deres Ønsker med Hensyn til Forfremmelser i Anledning af »Comus« Kamp skal blive efterkommet og Captain Heywood skal blive forsat til en bedre Fregat. — — —

P. S. Det vil være tilraadeligt, at De uden Tøven meddeler Lord G. L. Gower Resultaterne af Deres Operationer ved Kjøbenhavn; De vil være saa god samtidig at sende ham vedlagte Brev.

Mr. *C.* til Adm. *G.*

(Privat.) Udenrigsmin. 5. Sept. 1807.

Dear Sir.

Jeg maa takke Dem for Deres forbindtlige Svar paa mine to private Breve. Den nødvendige Forhaling af Operationerne ved Kjøbenhavn har af sig selv afgjort Spørgsmaalet om yderligere Forholdsregler i Østersøen. Jeg vil derfor, udelukkende for at berolige Deres Sind, give Dem Sikkerhed for, at De ikke vil blive opfordret til at dele Deres Styrke til dette Formaal og De behøver derfor ikke at vente nogen officiel Meddelelse om den Sag.

Jeg ønsker Dem hjærteligt det mest fuldkomne og ærefulde Held med Deres nuværende og højst vigtige Foretagende; — — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat og højst fortroligt og confidentielt.)

Admiralitetet 5. Sept. 1807.

Dear Gambier.

— — — Saa mange Forhold har været at tage under Overvejelse, siden Deres og Lord Cathcarts In-

strukser første Gang blev affattede, at det er mig i højeste Grad om at gøre, at Forholdene vilde udvikle sig saaledes, at det vilde sætte os i Stand til at beholde Besiddelsen af Øen Sjælland i Forbindelse med vor Allierede, Kongen af Sverrig, i Fald han skulde have Midler til at udruste en saadan Styrke, at den i Forbindelse med den Del, som vi kunde efterlade af vor Hær (den tyske Legion f. Eks.), vilde være tilstrækkelig til at holde Øen Vinteren over. De vil straks se Vigtigheden af en saadan Besiddelse, hvis den kan sikres. Ødelæggelsen eller Bemægtigelsen af den danske Flaade vil ganske vist være en midlertidig Forholdsregel af stor Virkning og Betydning, saa meget mere som det i betydelig Grad vil formindske Frankrigs Hjælpekilder under et Forsøg paa Invasion. Men den russiske Flaade, stationeret ved Kjøbenhavn, vil stadig være en frygtelig og truende maritim Hjælper til Frankrigs Disposition: vi vilde derved blive endeligt og effektivt lukket ude fra Østersøen og være tvungen til at holde en stor Flaade konstant vogtende den russiske Styrke. Det svenske Monarki vil ogsaa blive truet ved den Lethed, hvormed det vilde kunne blive angrebet af Frankrig fra Sjællandssiden og af Russland fra den anden Side. Paa den anden Side, vilde, ved Fredslutning, Besiddelsen af Sjælland yde Sikkerhed for Tilbagegivelsen af Hannover til dets lovlige Hersker, af Pommern til Sverig og ogsaa af Holsten og eventuelle andre af Danmarks kontinentale Besiddelser, som af Frankrig kan være besatte under Krigen ligesom ogsaa Hensynet til at genoprette Danmark som en souveræn Magt (integral power).

Sjælland, besat af Storbritannien og Sverig, vilde give disse Magter det fuldstændige Herredømme over Østersøen og vilde tjene, mere end nogen anden tænkelig Tingenes Tilstand, til at modarbejde Frankrigs Indflydelse i Russland og til at bringe dette store Kejserriges Regent til den rette Følelse af egen Værdighed og til at

fatte stor og vedholdende Interesse for sit Rige. Selve Monarkiet Sveriges Eksistens kan muligvis komme til at afhænge af en vedvarende Besiddelse af Øen Sjælland, til hvis Forsvar jeg kunde tænke mig, at Sveriges Flaade og Flotille kunde bidrage. Saa vidt jeg kan forstaa (men De vil være bedre underrettet, hvor De er) er Beltet ikke tilfrosset to Gange i et Aarhundrede; men hvis det var Tilfældet, vilde jeg antage, at tredive eller fyrretyve tusinde Mand regulære Tropper vilde være i Stand til at holde sig i Kjøbenhavn paa Grund af det umulige for Fjenden i at grave Skanser om Vinteren i et saadant Klima, i Særdeleshed, hvis der skulde blive Tid til at drage en stor Del af Øens Forsyninger indenfor Byen. Men dette er Detailler, som kan blive overvejede og afgjorte paa Stedet og med fuldt Kendskab til Forholdene af den brittiske og svenske General, som kom til at raadføre sig om det; men set fra et politisk Standpunkt er Besiddelsen af Sjælland, hvis den kan haandhæves, maaske i dette Øjeblik det vigtigste for dette Land i Europa og — ved den Indflydelse, som det kan have paa Russland, for selve Europa.

Det bliver derfor af allerstørste Vigtighed at tage under Overvejelse, hvorvidt Øen Sjælland kan besættes og forsvares af Sverig og England, i Forbindelse med Beskaffenheden af de Kapitulationsbetingelser, som skal tilstaaes Danskerne i Kjøbenhavn og paa Øerne. Det er muligt, at en Kapitulation har fundet Sted, inden De modtager dette Brev; men jeg føler det at være i højeste Grad vigtigt, hvis Byen endnu holdt ud, at De skulde være fuldstændigt indforstaaet med mine Følelser og Meninger om denne Sag, som jeg deler med mine Kolleger. Mr. Pierrepont[1]) vil underhaanden berøre denne Sag for Kongen af Sverig; og hvis den Ordning, som jeg har antydet, kan komme til Udførelse, føler jeg mig stærkt

[1]) Engelsk Diplomat i Sverig. E. H.

overbevist om, at man, hele Verden over, vil føle sig bedre til Mode og endnu kan nære det Haab, om ikke helt at befri, saa dog i det mindste bringe Lettelse til det undertrykkede og nedværdigede Europa. Mr. Canning meddeler mig, at han har Underretning om, at der findes Flaadeforsyninger i Kjøbenhavn til en Værdi af tre Millioner Pund (femten Millioner Kroner); dette vil naturligvis ikke undgaa Deres Aarvaagenhed eller Deres Bemægtigelse (grasp). Han omtaler ogsaa et stort Antal Fartøjer, som overførte de danske Tropper til Holsten- og Jyllandssiden af Bæltet. Det vilde være i højeste Grad vigtigt, med Besiddelsen af Øen for Øje, om muligt at ødelægge disse. Om disse Skibe havde De imidlertid Underretning i Mr. Pole's Brev af tredie September. Jeg har kun gentaget dette, som den gør, der har noget særligt og vigtigt af Interesse paa Hjertet, i Virkeligheden er det mest sandsynligt, at De i Forvejen har Underretning om disse Skibe, da vi næppe kan vente herfra at kunne give Dem nogen som helst Oplysninger.

Syd-Vest Vinden holder os i Spænding og Utaalmodighed, men jeg beklager, oprigtigt talt, aldeles ikke dens Bestandighed, da den giver Dem en hurtigere Meddelelse om Regeringens Synspunkter og Ønsker her og fra os bringer den kun en glædelig Forudfølelse af, at alt bliver udført paa den bedste og mest virkningsfulde Maade af dem, hvem vi har udvalgt. — — —

P. S. Jeg er kommen ind paa saa vigtige Spørgsmaal, at jeg ikke vil undlade igen at gøre opmærksom paa, at dette Brev er fuldstændigt privat og i ingen Retning officielt.

(Fortsættes).

Kjøbenhavns Belejring og Bombardement 1807

belyst

ved private og officielle Skrivelser

mellem

den engelske Regerings Medlemmer 1807

og

Lord Cambier.

Oversat af Orlogskaptajn H. Bistrup.

(Fortsat).

»Den allerede tidligere (pag. 497) omtalte gentagne Opfordring til Kapitulation blev afslaaet: »(A. H. E.: Bombardementet begyndte følgelig igen og vedblev tre Dage og Nætter igennem med ualmindelig Voldsomhed, med Undtagelse af, at Englænderne slækkede Ilden en kort Tid den første Dags Aften, i det falske Haab, at Danskerne vilde give efter. Indbyggerne modstod med heltemodig Beslutsomhed det flammende Uvejr og alle Stænder var utrættelige i deres Bestræbelser for at bære Vand til de Kvarterer i Byen, hvor der var udbrudt Brand. Til sidst overvældede den øjensynlige Fare for Byens fuldstændige Ødelæggelse General Peymann's Fasthed; og om Formiddagen den 5te vistes Parlamentærflaget ved de engelske Forposter for at underhandle om Kapitulation. Men Tiden til Underhandling paa lige Fod var forpasset; Danskerne havde sat alt ind paa Kampens Udfald og ingen andre Betingelser vilde man gaa ind paa end hele Flaadens ubetingede Overgivelse med alt det Artilleri- og Flaademateriel, som Byen havde inde. En saadan Kapitulation blev to Dage senere undertegnet, i Kraft af hvilken de engelske Tropper øjeblikkeligt tog Citadellet, Portene og Værftet i Besiddelse; ved Venners og Fjenders forenede Anstrængelser blev der tilsidst sat en Stopper paa Brandens Fremgang, men ikke før den havde fortæret en Ottendedel af Byen.

Ved Kapitulationsbetingelserne var det bleven fastsat, at Englænderne skulde forlade Kjøbenhavn inden sex Uger, eller før, hvis Flaaden kunde blive gjort klar, inden Udløbet af denne Tid. Men med en saadan Tilfærdighed blev Foretagendet ledet og en saadan Aktivitet blev der udfoldet saa vel fra Flaadens som fra Hærens Side, at længe før Tidens Udløb, var Flaaden ekviperet, Forsyningerne om Bord og Evakuationen fuldbyrdet)».

Depesche fra Adm. *G.* til The Hon. *Wellesley Pole.*

Prince of Wales 7. Sept. 1807.

Sir.

De Meddelelser, som jeg allerede har haft den Ære at sende til Dem, vil have gjort Admiralitetslorderne bekendt med den under min Kommando staaende Flaades Fremgangsmaade, indtil den 2. ds. Jeg skal nu tilføje, at Motorbatterierne, som er blevne opstillede af Hæren i de forskellige Positioner, de har indtaget rundt om Kjøbenhavn, i Forbindelse med Bombarderskibene, som var anbragte i passende Stillinger, om Morgenen den Dag, begyndte Bombardementet med en saadan Kraft og Virkning, at Byen i Løbet af kort Tid blev sat i Brand og ved gentagne Salver fra vort Artilleri blev holdt i Flammer forskellige Steder indtil om Aftenen den 5., da Garnisonens kommanderende General, efter at en betydelig Del af Byen var brændt og Branden havde naaet en stor Højde, viste Parlementærflaget med Ønsket om en Vaabenstilstand for at faa Tid til at forhandle om Kapitulation. Efter nogen Brevveksling mellem den danske General, Lord Cathcart og mig, blev vi enige om visse Artikler, af hvilke jeg har den Ære at overgive Dem en Kopi. Af disse vil Deres Herligheder se, at alle danske Krigsskibe og Fartøjer (over hvilke jeg vedlægger en Liste) sammen med Forsyningerne paa Værftet skulde overleveres til de Personer, som vilde blive udpegede til at modtage dem paa Hans Majestæts Vegne. Jeg ud-

pegede derfor Sir Home Popham i dette Øjemed; og efter at have udstedt de nødvendige Anordninger til deres (Skibenes) Ekvipering med yderste Hurtighed, har jeg overdraget Viceadmiral Stanhope, til hvis Dygtighed og Iver jeg kan nære den fuldeste Tillid, Udførelsen af denne Tjeneste.

Jeg er lykkelig over ved denne Lejlighed at udtrykke den varme Følelse jeg nærer over den kordiale Medvirken fra Hærens Side, ved hvis Anstrængelser, i Forbindelse med den gunstige Medvirken af Omstændighederne fra det guddommelige Forsyns Side lige fra vi forlod England, vort endelige Held er bleven hurtigere opnaaet. Jeg maa ogsaa, i Udtryk om den højeste Bifald og Ros, overfor Deres Herligheder omtale den særlige Iver og alvorlige Umage, som enhver Officer og Mand under min Kommando har udvist under Tjenestens Udførelse; og selv om Flaadens Operationer ikke har været af en saadan Natur, at de har kunnet give mig en almindelig og glimrende Lejlighed til at føje friske Vidnesbyrd til de talrige Beretninger om engelske Søfolk og Marineres Tapperhed, saa bør dog den Tapperhed og Energi, der er udvist af de fremskudte Flotiller af Slupper, Bombarderfartøjer, Kanonbrigger o. s. v., som under Captain Pagets Kommando benyttedes til at dække Hærens venstre Fløj mod den danske Flotille, ikke forbigaaes i Tavshed.

Jeg har med Beundring iagttaget det støtte Mod og de besværlige Anstrængelser, som de, i Særdeleshed ved en bestemt Lejlighed, udholdt i mere end fire Timers svær og uophørlig Beskydning fra de danske Batterier, Blokskibe, Pramme og Kanonbaade, i en Situation, hvor det, paa Grund af det læge Vand, var umuligt at føre nogen af de store Skibe frem til Understøttelse.

Jeg føler det som min Pligt at yde en særlig Anerkendelse for den Hjælp, som er bleven mig ydet af »Captain of the fleet«, Sir Home Popham, hvis prompte

Hjælpsomhed og fuldstændige Kendskab til sit Fag, især hvad der angaar den Gren af Tjenesten, der er knyttet til en Hærs Operationer, kvalificerer ham paa en særlig Maade til de vanskelige og forskellige Hverv, som har været ham paalagte. Vedlagt en Liste over døde og saarede. — — —

Det kan ikke forundre, at Admiral Gambier efter Kjøbenhavns Kapitulation fra forskellige Sider i England og ikke mindst fra Regeringens Side modtog de hjerteligste Gratulationer over de ved det heldige Udfald af hans Foretagende vundne store politiske Fordele. Alle de forskellige Tilkendegivelser, der staar til Raadighed, skal ikke anføres her, men der er dog en Del, som det er af Interesse, ogsaa af andre Grunde, at lære at kende og ikke mindst, fordi de i en usædvanlig Grad giver Udtryk for den Lettelse, det var for den engelske Regering, at alt lykkedes saa vel for Admiral Gambier.

Hertugen af Portland[1]) til Adm. *G.*

London, Onsdag 16. Sept. 1807.

Sir.

Det er med Følelsen af den allerstørste Tilfredshed, at jeg adlyder de Ordrer, som jeg har modtaget af Kongen om at gøre Dem bekendt med Hans Majestæts Forstaaelse af de ualmindelige og højst vigtige Tjenester, De har ydet, og om hans Bestemmelse om at give Dem sit allerhøjeste Vidnesbyrd om hans ubetingede Bifald med disse til Kende, ved at ophøje Dem til det forenede Kongeriges Pairsværdighed, hvilken det er Hans Maje-

[1]) William Henry Cavendish Bentinck, 3. Duke of Portland. 1738—1809. To Gange Førsteminister. I 1807 blev han Førsteminister med Canning og Castlereagh som Underordnede. Deres Uenighed var Skyld i, at han maatte trække sig tilbage (Hamsworth Encycl.).

stæts Hensigt ogsaa at tildele Lord Cathcart. Saa værdifuld en Erhvervelse som Byen Kjøbenhavn og dens Citadel, foruden den danske Flaade og Værftet, som ved Deres Dygtighed er bleven stillet til Hans Majestæts Disposition, maatte under alle Omstændigheder have sikret Dem Hans Majestæts Anerkendelse; men den Maade paa hvilken denne ualmindelige Bedrift er bleven udført og den ringe Udgydelse af Hans Majestæts Undersaatters Blod, med hvilken den er opnaaet, gør det særligt behageligt for Hans Majestæts Følelser og aabenbarer en Besiddelse af Dygtighed og Talenter, som kun kan forøge dette Foretagendes Fortjenester paa en Maade, som ikke taler mindre til Gunst for de ualmindelige dygtige Personers nationale og hæderlige Karakterer til hvem Ledelsen lykkeligvis har været betroet.

Men efter dette særlige Bevis paa Anerkendelse, som jeg er saa lykkelig at have faaet Ordre til at overbringe Dem fra Hans Majestæt, vilde det klæde mig ilde at paatvinge Dem mine Følelser om dette glimrende Foretagende. Blot vil jeg bede Dem modtage mine hjærteligste Lykønskninger ved denne Lejlighed og at være forvisset om den Tilfredshed, hvormed jeg betragter det Vidnesbyrd om kongelig Gunst, som det har behaget Hans Majestæt at udmærke Dem med — og det Indtryk som Deres Foretagender synes at have gjort paa Folkets Sind. — — — De vil nok være saa god at lade mig vide hvilket Navn De ønsker at antage ved Ophøjelsen til Pairsværdigheden.

Admiral *Young* til Lord *G.*[1]).

My dear Gambier.

Jeg glæder mig af ganske Hjærte over det fuldstændige Held, som De har haft med Deres Foretagende, til hvis hele Udførelse jeg paa mit Lands og mine egne

[1]) Brevet er ikke dateret, men Indholdet viser, at det er skrevet efter at Kjøbenhavn er taget. — Lady Chatterton.

Vegne har set frem med ængstelig Deltagelse og til Tider, paa Grund af de forskellige misvisende Rygter, vi modtog, med nogen Frygt for, at det skulde mislykkes. — Saaledes at have kommet »l'atroce« i Forkøbet og fuldstændig slaaet ham med hans egne Vaaben er lige saa glædeligt som det er fordelagtigt; Nationen staar i høj Grad i Gæld til ham, hvem det nu end er, som først foreslog dette Foretagende. Til den Glæde, vi føler over denne store Begivenhed, er det ingen ringe Tilgift, at Udfaldet er naaet med saa ringe et Tab. Saa stor en Hær syntes fra først af at være nødvendig; thi Forsvaret mod Søen er fremstillet som saa kraftig, at man kun har næret ringe Haab om at kunne gøre noget væsentligt Indtryk med Skibe, som antagelig vilde være bleven fuldstændig ødelagte om man har gjort et Forsøg med dem mod Forsvaret; jeg trøstede mig selv i Tillid til, at De ikke vilde løbe nogen Risiko. Ifølge en Kundgørelse, offentliggjort i de sidste Dage, synes det endnu at være uvist, hvilken Skæbne der endeligt er tiltænkt Skibene, da Fredstilbud endnu gøres Danskerne i Udtryk, som kan indrømme Skibenes Tilbagegivelse; men skulde det ske, vil sikkert en tilstrækkelig Godtgørelse blive ydet dem, som har erobret dem. Jeg anede ikke, at Værftet i Kjøbenhavn var saa vel forsynet, og jeg er tilbøjelig til at tro, at det maa have været saaledes, fordi det var Depot for Franskmændene, men da De har forvandlet det til et Depot for os, saa — jo fuldere det er, jo bedre.

Min Broder taler om en betydelig Mængde kroget Træ, som vil være en værdifuld Artikel for vore Værfter. Jeg vidste ikke, at Russland truede med at lukke sine Havne for os; men hvis det nogensinde har været dets Hensigt, maa Tabet af en saa mægtig allieret Flaade gøre det forsigtigt med Hensyn til, hvorledes det gør det; thi en meget lille Styrke vil nu kunne forhindre et russisk Skib eller et Skib med russiske Produkter i at forlade Østersøen, hvilket de store Mænd i St. Peters-

borg vil være meget lidt tilbøjelige til at finde sig i. Hvad der gaar for sig i Lissabon, veed jeg ikke; men Aviserne fortæller os, at Flaaden ekviperes og er omtrent færdig til at stikke i Søen for at bringe den kongelige Familie og saa mange andre som muligt til Brasilien, hvis Buonaparte skulde fastholde nogle nye Forlangender, han har stillet dem; men det er muligvis kun en Avishistorie.

Jeg er for langt fra Nyhedskilderne til at have noget som helst Nyt at meddele; her gaar al Ting i den samme rolige, kedelige Gænge, et Skib kommer ind og et andet gaar ud. I Øjeblikket er vor Havn (Plymouth, hvor Adm. Y. var Havne-Admiral) næsten tom.

— — —[1]).

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat.) Admiralty, 16. Sept. 1807.

Dear Gambier.

Det giver mig den inderligste Tilfredshed at overbringe Dem Hans Majestæts fuldstændige Anerkendelse af hele den dygtige og kloge Maade, paa hvilken De har ledet og fordelt den Flaadestyrke, som De havde under Deres Kommando, og ogsaa at tilkendegive Dem Hans Majestæts naadige Hensigt at ophøje Dem til Pairs-

---

[1]) H. G. Garde skriver i en Anmærkning følgende: »Admiral Gambier, som var Deputeret i det engelske Admiralitet, blev Commandoen paanødet (pressed on), efter at Admiral Young og Sir Charles Cotton havde frabedt sig denne (Nav. Chron. XVIII 425). — Det er rimeligt, at de 2 Admiraler ikke vilde kommandere Expeditionen, fordi de havde samme Mening, som saa mange andre ædle Britter, at den var uretfærdig«. — Det er tvivlsomt, om det drejer sig om den samme Mand, men er det Tilfældet, saa har Grunden til Afslaget været noget andet, end det H. G. Garde anfører. Det kan muligvis af ovenanførte Brev udledes, at Grunden til Afslaget har været Ængstelse for ikke at have kunnet gennemføre Foretagendet. H. B.

værdigheden som en Belønning for Deres udmærkede Tjeneste i Østersøen. Jeg har skrevet til Mrs. Gambier for at spørge, om hun kan underrette mig om, hvilket Navn De kunde ønske at bære. Hele Ledelsen af dette højst vigtige Foretagende har været i høj Grad mesterligt og Resultatet af største Vigtighed for Fædrelandets dyrebareste Interesser. Det har ogsaa behaget Hans Majestæt at udtrykke sin naadige Hensigt: at udnævne Vice-Admirale Stanhope til Baronet. Captain Sir Georg Collier er udnævnt til Knight. Jeg skynder mig med at give Dem disse i høj Grad glædelige Meddelelser, og jeg foretrækker at opsætte de Instruktioner og Arrangementer, som umiddelbart vil følge deraf, end at forspilde en eneste Dag af den Glæde, som De og alle, der staar under Deres Kommando maa føle ved at modtage Forsikringen om Deres Regents Anerkendelse. Deres nye Værdighed vil berøve mig en dygtig Kollega og en venskabelig og klog Raadgiver; men ingen Overvejelser kan sammenlignes med den Tilfredshed, som jeg føler over at være det Middel ad hvilket Meddelelsen om Deres velfortjente Ophøjelse kommer til Dem. — — —

Lord *C.* til Adm. *G.*

(Privat.) Downing Street, 16. Sept. 1807, 6 E. M.

My dear Sir.

Lord Mulgrave vil have belært Dem om, at Hans Majestæts naadige Anerkendelse af Deres Optræden ikke vil tillade, hvis mit Brev forsinkes, at jeg benytter ovenstaaende Titulatur. Modtag mine varmeste Lykønskninger til Deres forestaaende Ophøjelse; en Æresbevisning, som De dobbelt vil glæde Dem over og værdsætte, da den skyldes store og enestaaende, almindeligt anerkendte Fortjenester.

Flaadens og Hærens Ledelse, som har fuldført dette store Foretagende ved Kjøbenhavn, vil længe blive stu-

deret og beundret som et Eksempel paa Enighed, Iver, Mod og Bestemthed; og i Forhold til hvor vanskelig og kilden den Situation var, i hvilken De var stillet og den Fjende, De stod overfor, har De under hele Foretagendet haft Lejlighed til i Deres Optræden at forene enhver udmærket Egenskab, som vi har kunnet ønsket. Idet jeg opsætter — til Kongens fortrolige Raadgivere har overvejet den vigtige Sag, som findes i Deres og Lord Cathcarts Depescher — al Diskussion eller Instruktioner med Hensyn til disse Forhold, tillader jeg mig hjerteligt at bringe Dem min personlige og bedste Tak for, at De har efterkommet ethvert Ønske, som jeg kunde have udtalt med Hensyn til det Hverv, der var Dem betroet og de Instrukser, under hvilke De handlede. — — —

Lord *C.* til Adm. *G.*

Downing Street 19. Sept. 1807.

Sir.

De vil gennem Admiralitetet officielt have modtaget Hans Majestæts Anerkendelse af den kloge og bestemte Optræden, som De har lagt for Dagen under hele Deres Foretagendes Forløb, ved at bringe Hans Majestæts Ordrer til Udførelse, ved at forhindre den danske Flaade og Værftet i at falde i Hænderne paa vore Fjender og ved den Enighedens og Forstaaelsens Aand, som har været herskende mellem Hans Majestæts Flaade- og Landstyrker.

Dernæst anerkender jeg Modtagelsen af forskellige Breve fra den 20. August til den 7. ds., som har været forelagt Kongen.

Jeg skal udtrykke Hans Majestæts Bifald med de Forholdsregler, De har taget, ved at erobre og senere sende til England danske Skibe og ved at erklære Sjællands Havn og Passagen af Bæltet i Blokadetilstand. Jeg skal ogsaa udtrykke Kongens Bifald over, at De har erklæret Stralsunds Havn saa vel som Øen Rygens Havn

i Blokadetilstand, i Tilfælde af at Svenskerne skulde blive nødte til at evacuere denne Ø; men da denne Blokade er tilfældig, mener man det ikke tjenligt at offentliggøre det, førend det kommer med i Begivenhederne. Jeg kan ved denne Lejlighed ikke modstaa at tilføje, hvilken virkelig Glæde og Tilfredshed det har forvoldt mig, at det behagede Hans Majestæt at vælge Dem til at lede den maritime Del af dette vidtspændende og højst vigtige Foretagende, da jeg følte, at, dersom det var muligt, hurtigt, humant og helt at gennemføre det, vilde en saa gunstig Udgang opnaaes paa en særlig fortrinlig Maade paa Grund af Deres moralske Anlæg og store professionelle Erfaring og Dygtighed. — — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat.) Admiralty, 19. Sept. 1807.

Dear Gambier.

Som Følge af Kapitulationen paa Grund af den danske Flaades Overgivelse, vil De have modtaget Depescher, der har givet Dem en Fremstilling af nye Overvejelser angaaende vort Forhold til det danske Hof og som dette Hofs Krigserklæring har fremkaldt. Jeg anser det under disse Omstændigheder for rigtigst, atter over for Dem at udtale den fuldstændige Godkendelse, der enstemmigt føles af Hans Majestæts Regering, af saavel Deres som Lord Cathcarts Ledelse i Overensstemmelse med de Instruktioner, som De skulde handle efter; og det er vor Hensigt, at Kapitulationen skal gennemføres efter de Synspunkter og med den Opfattelse af Betingelserne, som De havde, da De fremsatte dem. Uden Tvivl vilde Besiddelsen af Øen Sjælland have været af den største Betydning, saavel af Hensyn til Sverigs Beskyttelse og maaske Redning som for at give dette Land saa ledende en Indflydelse over Russlands Handel, Hjælpekilder og maritime Indflydelse, at det (til Trods for dets

Regerings vaklende Dispositioner) vilde have ført til at binde dette mægtige Kejserrige til en vedvarende Forening og et systematisk Samarbejde med vort Land, i fælles Interesse for de to Kejserriger og til Europas Befrielse eller Redning.

Vort næste Maal, og det er eet, som endnu synes at være aabent for os og indenfor Rækkevidde, er at holde Danmark i en Tilstand af Afhængighed af vort Land med Hensyn til dets Handels Hjælpekilder og eventuel Besættelse af koloniale Besiddelser; og hvis det ikke kan formaaes til at drage Fordel af disse i Forbindelse med Storbrittanien og under vor Flaadestyrkes Ledelse, ønsker vi virkningsfuldt at sørge for, at det ikke, under Frankrigs og Russlands Indflydelse og Ledelse, skal blive et mægtigt Redskab i deres Fjendskab under et maritimt Samarbejde, der vil blive udført med et Had og en forøget Iver, som de kraftige Forholdsregler vor Selvbeskyttelse har tvunget os til at tage Tilflugt til og som nødvendigvis har ophidset baade Regeringen og Folket i Danmark. Hvis Danmark ikke kan bringes til at alliere sig med os og modtage vor Beskyttelse, giver de strænge Forholdsregler, vi har taget, os intet Valg. Vi maa, ved alle de Midler, der staar til vor Raadighed, berøve det dets Magt til at medvirke til at forøge disse Farer, og for at modvirke disse har vi bragt os i den Situation, i hvilken vi befinder os overfor Danmark. Da der kan næres et Haab (i det højeste et svagt) om, at den danske Regering kan bevæges til at medvirke til Oprettelsen af en Forbindelse mellem de to Lande, hvad der kunde sætte os i Stand til at afholde os fra yderligere Fjendtligheder mod Danmark — fra Erobring af dets Kolonier og Undertrykkelse af dets Handel — er det meget ønskeligt for fuldt ud at gennemføre det Foretagende, som De har udført, at enhver Forsigtighedsregel tages mod at skabe saa lidt Irritation som muligt.

Med det for Øje, vil jeg anbefale Dem om muligt

at undgaa at brænde Skibe, som ikke egner sig til at føres til England. Saadanne, som ikke vil kunne taale Rejsen, kan maaske føres saa langt ude af Sigte af Folk i Land, at de kan sænkes uden at det ses, og Skibe paa Bedding kan, hvis der er Tid, hugges op og Tømmeret indskibes. Da Synet af Ødelæggelse altid er bitrere og mere krænkende end Berøvelse, er det ønskeligt, hvis det kan undgaaes, at Danskerne, som er forberedt paa at se deres Flaade blive ført bort fra Værftet, ikke saares yderligere ved den Krænkelse at se den blive ødelagt; men det er nødvendigt, at Skibene ødelægges, hvis de ikke kan reddes. Det næste af Vigtighed angaaende Storbritanniens og Sverigs fælles Bemægtigelse af Øen Sjælland, er at forhindre dens Erobring af en fransk Hær; og jeg er derfor spændt paa at høre Deres Mening angaaende Muligheden af at opretholde en Blokadestyrke Vinteren igennem med Assistance fra den svenske Flaades Hjælpemidler i Skibe og Kanonbaade og med Tilflugt i svenske Havne: og (hvis det i det hele taget er gørligt) hvilken brittisk Flaadestyrke, der, foruden den svenske, vil fordres. Hvis man kan indlade sig paa et saadant Foretagende uden altfor stor Anvendelse af Styrke og med klar Udsigt til Held, kan det blive Midlet til at beskytte Sverig Vinteren igennem mod Farer, med hvilke det vilde blive mest alvorligt truet ved Overførelsen af en stor fransk Hær til Sjælland. Hvorvidt dette Foretagende vilde kunne gøre det muligt at generobre Sjælland om Foraaret med en kombineret brittisk og svensk Styrke, maatte afgøres af Opfattelsen hos de militære Chefer, hvis Kendskab til Øens Midler vilde gøre dem til kompetente Dommere; men det er et Spørgsmaal, som ikke nødvendigvis skal afgøres nu.

For at lette de danske Skibes Sejlads til England, har jeg udsat en Præmie, bestaaende i Løn og Kost saa længe Tjenesten varer og Haandpenge (der udbetales, naar de danske Skibe kommer til de Havne, hvor de skal

oplægges) til Grønlandsfarere og andre beskyttede Søfolk, og jeg nærer det største Haab, efter vor Begyndelse igaar, at jeg vil blive i Stand til i Løbet af faa Dage at kunne sende Dem et stort Antal udmærkede Søfolk, som vil formindske Detacheringen fra Deres egne Krigsskibe og som vil sætte Dem i Stand til, hvis det skulde blive Dem muligt, at sende nogle Skibe hjem til anden Tjeneste, da at sende dem fuldt bemandede. I hvert Fald tænkte jeg, at denne midlertidige Forsyning af gode Søfolk vilde være til Gavn og vilde kunne lette Ekviperingen af de danske Skibe; hvor vidt det er ønskeligt at fremskynde Evacuationsperioden paa Sjælland maa afhænge af Vejrforholdene; vi vil i Løbet af faa Dage vide her, om der er nogen Sandsynlighed for, at nogen Slags Handelssamkvem vil finde Sted med Danmark og De vil blive holdt underrettet om enhver Begivenhed, som paa nogen Maade vilde influere paa Deres Ledelse eller staa i Forbindelse med Deres Foretagender.

Deres Henstilling med Hensyn til Forfremmelse vil øjeblikkelig blive fulgt, men jeg er i Forlegenhed med hvilken Belønning, der skal tildeles Sir Hume Popham, selv om jeg er fuldt ud tilbøjelig til at følge Deres Ønsker og hans Fortjenester; efter Sejren ved Camperdown blev Lord Duncan udnævnt til Pair, Admiral Onslow, den næste i Kommando, blev Baronet og Captain Fairfax blev «knighted». Kort sagt, jeg ønsker, at De i et privat Brev giver mig Navnene paa nogle af dem, som De ønsker forfremmet, med Angivelse af Vedkommendes særlige Tjeneste, Bedrift eller anden Grund, sammen med Deres Mening angaaende Sir Hume Popham. Jeg synes at to skal udnævnes til Lieutenanter i Deres eget Skib og een i hvert af de andre Flagskibe. — — —

P. S. Er der nogle af de smaa Øer, som kunde besættes, saa at de kunde anvendes som Tilflugtshavn for en Styrke i Bæltet om Vinteren? De vil forstaa af hele dette Brev, hvor overfladigt og hastigt det er skrevet og

De vil ogsaa lægge Mærke til, at megen Ængstelse med Hensyn til Sverigs Skæbne indvirker paa alle de Forespørgsler, som jeg gør. Jeg opdager, at der er præcedens for, at Pairs har siddet i Admiralitetet. (Dette refererer til Lord M.s Brev af 16. Sept. pag. 033.)

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat.) Admiralty, 22. Sept. 1807.

My dear Gambier.

Lord Castlereagh vil saa indgaaende skrive til Dem angaaende Sjællands-Sagen, at jeg ikke vil forvirre Dem ved en Variation i Fremstillingen af denne Sag. Af den Meddelelse, som De vil faa, vil det vise sig, hvormeget Europas fremtidige Skæbne vil afhænge af denne Ø. Den væsentlige Grund til at jeg skriver, er imidlertid for igen at udtrykke, hvor fuldstændigt De og Deres Kollega ved Kapitulationen har opfyldt de Instrukser, efter hvilke De skulde handle. Da jeg ingen ældre Venner har, eller nogen, hvem jeg agter mere eller paa hvem jeg sætter større Pris, er det mig en særlig Glæde at tænke paa og at sige, at De har handlet saaledes. — — —

Gen. Lord *C.* til Adm. *G.*

(Privat og fortroligt.) Hovedkvarteret, 23 Sept. 1807.

My dear Admiral.

Jeg sender Dem hermed en Kopi af Lord Castlereaghs Brev, dateret den 13., og jeg vil være klar til at konferere angaaende de Besvarelser, som jeg kan skaffe til Veje. Jeg antager, at De enten er i Besiddelse af eller kan tilvejebringe Underretning om de maritime Spørgsmaal.

Jeg har allerede givet Ordre til, at der foretages Undersøgelser af Kysten med Hensigt paa Landforsvaret. Regeringen synes ikke at være paa det rene med Mulig-

heden af, at Troppestyrker kan kastes i Land paa de sydligere Øer og paa den forøgede Landstyrke, som det vil kræve for at holde dem Stangen. Jeg havde tænkt mig i Morgen tidlig at tage ud paa Landet en Dags Tid eller to for at see paa de fremskudte Stillinger og for at lægge Grunden til saadanne Dispositioner, som Depescherne, som Svar paa vores af 8. Maj, kræver. Jeg kan derfor ikke saa let paatage mig at gaa om Bord til Dem, men hvis det volder Dem den ringeste Ulejlighed at komme i Land i Aften, send mig da en Baad og jeg skal holde mig ledig, saa at jeg øjeblikkelig kan komme ud til Dem.

Jeg tror, at Kongen af Sverig vil være rede til at lempe sig efter os.

Hans Majestæt er kommen for at tage fast Residens i Helsingborg. — — —

P. S. Vi vil sandelig komme meget tilkort med Forsyninger, hvis de Forsyninger, som vår i de Transporter, der blev ladede paa Værftet, ikke er bleven stuvede til Hæren og omhyggeligt beskyttede, om hvilket jeg endnu ikke har været i Stand til at skaffe nøjere Underretning. Dette Forraad har der altid udtrykkeligt været regnet med til vor Rejse. Der er, uden denne Forsyning, ikke nok til ti Dage, foruden hvad der er i de tilbageblivende Troppe- og Forsyningsskibe, som skal tage Tropper.

— — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

Admiralty, 1. October 1807.

Dear Gambier.

Jeg haaber, at vore beskyttede Frivillige[1]) vil være til særlig Nytte for Dem; ca. 3000 er allerede sendt af Sted for at hjælpe til ved Hjemsendelsen af de danske Krigsskibe. Sir Arthur Wellesley (som kom til Byen

[1]) Grønlandsfarerne, omtalte i et tidligere Brev. Lady Chatterton.

i Gaar Aftes) udtaler sin Tvivl om, at De har tilstrækkelig Skibstonnage egnet til at tage Maste-Laster: Jeg har derfor (uden at afvente Meddelelse fra Dem om denne Sag) nu til Morgen sendt Bud i alle Retninger for at skaffe Handelsskibe, der er tilstrækkeligt egnede til at tage Master om Bord; og jeg vil uden Ophold sende, hvad jeg kan faa fat i, da jeg gaar ud fra, at hvis de ankommer paa den Tid, da Kapitulationen finder Sted, ved Arsenalernes Evacuation, vil De dog blive i Stand til at indlade de flydende Master, hvis de i Forvejen er slæbt ud paa Reden. Jeg har kun udnævnt et begrænset Antal »rear-admirals of the blue« og er stoppet ved Commodore Kents, for at vise ham og Sir Samuel Hood en særlig markeret Opmærksomhed (hvad jeg haaber, at de vil se i dette Lys), saa vel som for at fremhæve Forfremmelsen paa en særlig Maade paa Grund af den vigtige Tjeneste, der har affødt den.

Admiral X. afventede Deres Foretagendes fuldstændige Held for at finde ud af eller i det mindste til for første Gang at udtrykke, at han er bleven ualmindelig slet behandlet ved ikke at have faaet Kommandoen betroet til ham; og han har fundet det passende at tilskrive mig et højst mærkeligt og ikke meget respektfuldt Brev, som er bleven efterfulgt af en Korrespondance, som for stedse vil forhindre ethvert Samarbejde og Samkvem mellem denne Officer og mig. Naar han beholder sin Kommando ved —, er det, fordi han ikke holder af at opgive en behagelig Stilling; skønt, indtil Belønningerne for Tjenesten begyndte at vise sig, var han, som De vil huske, langtfra tilbøjelig til for Alvor at møde Vanskelighederne ved en vanskelig og ansvarsfuld Stilling. Jeg skal vise Dem denne ualmindelige Korrespondance, naar vi mødes: men efter sin Udtalelse til Dem, at hans Helbred var saaledes, at det ofte bragte ham i Tvivl, om han endogsaa kunde beholde sin Kommando ved —, tror jeg, at jeg kan kalde det den mest

ualmindelige Korrespondance, som nogensinde har fundet Sted mellem en Officer og en Førsteadmiralitetslord. Jeg venter blot paa Deres Udnævnelse for at kunne titulere Dem «Deres Herlighed». Hele Landet roser Expeditionens Planlæggelse og Ledelse. — — —

Lord *M.* til Adm. *G.*

(Privat og fortroligt.) Admiralty, 3. October 1807.

Dear Gambier.

I mit sidste Brev forsømte jeg at omtale til Dem, hvor vigtigt det vilde være for hele Tjenestens Forvaltning, om vi fra Deres Flaade fik nogle Linieskibe, som var egnede til fremmed Tjeneste, saa snart De kan undvære dem. De kender den russiske Politiks tvivlsomme Standpunkt og Nødvendigheden af at holde et vaagent Øje med den russiske Eskadre i Middelhavet og hvor blottede vi er i dette Strøg, hvis Tyrkere og Russere skulde blive tvungne i Frankrigs Tjeneste. Havde vi ved Kapitulationen kunnet beholde Sjælland og havde denne været til at holde med en sø- og landmilitær Styrke, saaledes som vi i Forbindelse med Sverig kunde have aftalt med dette for Øje, har jeg ingen Tvivl om, at Russland kunde have været holdt fuldstændig i Ave og været til vor Disposition, naar de continentale Magters Forberedelser havde kunnet sætte dem i Stand til, med Virkning at føre en sidste og bedre overlagt Kamp; men hvis Sjælland skulde falde i Bonapartes Hænder og Sveriges og de russiske Besiddelsers svage Punkt blive truet fra Sjælland, jo mindre Fare vilde der (i Hoffets Mening i det mindste) være ved at nære Fjendskab til England og hver Gang en saadan Opfattelse fremkaldes i St. Petersborg, vilde de samme Hensyn til national Politik, den samme Pligt til Selvopholdelse, som dikterede Foretagendet mod Kjøbenhavn, kræve Bemægtigelsen af den russiske Flaade

nu i Middelhavet. Lord Collingwood er ikke i Stand til at klare den Situation eller til at detachere en Styrke, som under mistænkelige Omstændigheder kunde holde Øje med eller kontrollere Admiral Siniaviins Operationer. Det er i hvert Fald bestemt at holde en Hær (sandsynligvis 10000 Mand) i Skaane i Vinter, til Støtte for Kongen af Sverig imod hans Fjender, af hvilke jeg tror, han har mange saavel hjemme som ude; De vil derfor, haaber jeg, tænke over, hvor stor en Flaadestyrke og af hvilken Art det vil være ønskeligt at efterlade og muligt give Tilflugt ved Gøteborg eller andet Steds til Sveriges Beskyttelse. Det uafgjorte amerikanske Spørgsmaal vil ogsaa kræve Detachering af yderligere en Styrke til Amerika, især af Fregatter og mindre Skibe.

Lord Gardner har ogsaa bedt om flere Linieskibe og Fregatter og Lord Collingwood anmoder meget alvorlig (som De kender ham fra tidligere) om flere smaa Skibe, som han paastaar er absolut nødvendige. Barbar-Staterne er os sandelig ikke saa gunstig stemte, som vi kunde ønske det. Efter at have forklaret alt dette for Dem, veed jeg, at det er unødvendigt at gaa yderligere i Detailler. Jeg sætter min Lid til, at vore beskyttede Frivillige vil lette dette og alle Deres andre Foretagender. — — —

Mr. *Pierrepoint* to Adm. *G.*

Helsingborg, 3. Oktober 1807.

My dear Sir.

— — — Jeg har forstaaet paa Hans svenske Majestæt, at det Sendebud, som var meddelt mig at skulle forlade England den 22. er forsinket til den 25. Regeringen, har jeg forstaaet, taler om at beholde Besiddelsen af Sjælland, hvis dets Forslag til Kronprinsen ikke antages og som hovedsagelig, tror jeg, i Tilfælde af en Fred mellem de to Magter, er at tilbagegive de tagne Handelsskibe (ikke Flaaden) og saadanne Kolonier, som

kan være kommen i vor Magt, imod at vi paa vor Side faar Frihed til at besætte Cunenborg Castle (Kronborg Slot?) og til at holde en væbnet Styrke paa Sjælland, indtil der bliver almindelig Fred.

Ministrene synes at have været mere tilfreds med deres sidste Efterretninger fra Russland, end jeg tror, de vil blive med hvad de nu skal modtage. Min Efterretning fra St. Petersborg er af 17. f. M. Lord Grenville L. Gower har officielt afslaaet det russiske Tilbud om Mægling, som Følge af et Afslag fra St. Petersborg-Kabinettet om at meddele Indholdet af de hemmelige Artikler i Tilsit-Traktaten. Dette har i høj Grad foraarsaget en betydelig Virkning; og Forsvarsforberedelser har været paabegyndt med stor Ivrighed. Alle de finske Regimenter, som har været trukken tilbage fra deres Distrikt, har faaet Ordre til at vende tilbage; og der siges, at en Styrke paa fyrreogtyve tusinde Mand skal samles paa Grænsen der. Garden har hemmeligt faaet Underretning om, at der om kort Tid sandsynligvis vil blive Brug for den. Grev de Romanhoff[1]), tidligere Handelsminister og af Natur ugunstigt stemt overfor os, har afløst Mr. de Budberg[2]). — — —

Sir *Robert Wilson* to Mr. *Pierrepoint.*

Gøteborg, 8. Oktober 1807.

Dear Sir.

Meget ivrig efter at naa St. Petersborg saa hurtigt som muligt, er jeg landet i Gøteborg og har videresendt vedlagte Depesche til Lord Cathcart fra Lord Castlereagh sammen med et privat Brev fra mig selv.

Mr. Bathurst skulde sejle sammen med Mr. Merry,

[1]) E. Holm omtaler Nicolas Romanzoff, russisk Udenrigsminister Det er formodentlig den samme. H. B.

[2]) Russisk Udenrigsminister. E. H.

som, det regner jeg med, har indskibet sig i »Prometheus« om Morgenen den 4. Jeg afsejlede fra Yarmouth om Aftenen den 3.

Efter at have læst Depescherne, der er adresseret til Dem, kan jeg anføre Hovedpunkterne af deres Indhold, som, i Tilfælde af en eventuel Forsinkelse i Mr. Bathurst's Ankomst, vil kunne sætte Dem i Stand til at handle overensstemmende med den brittiske Regerings Ønsker, i Sager hvor Tid er af Vigtighed.

Depescherne omtaler først som i høj Grad tilfredsstillende den Hjælp i Tropper, der er tilbudt af Sverig, og havde en saadan været sikret forud for Kjøbenhavns Overgivelse, vilde de Artikler, der blev aftalt om Sjællands Evacuering, aldrig været blevet tilladt; men disses stræng e Efterfølgelse bliver nu nødvendig, hvis den danske Regering nøjagtig overholder alle de andre Betingelser; og Nødvendigheden af denne samvittighedsfulde Opfyldelse af Kapitulationsbetingelserne vil sikkert blive følt af Kongen af Sverig.

England ønsker imidlertid at forhindre franske Tropper i at besætte Sjælland; og derfor vil der, med Hjælp af svenske Tropper, som en sidste Tilflugt, blive gjort klart til at foretage et nyt Indfald paa Øen; og i denne Hensigt saavel som til Beskyttelse af Sverig, vil 10,000[1]) Mand Tropper blive afskibede i Skaane; til Modtagelse og Underhold af disse maa der tages øjeblikkelige Forholdsregler. Men De maa saa kraftigt som muligt indtrængende forklare Kongen af Sverig, at en venskabelig Ordning med Danmark vil være at foretrække for en Fortsættelse af Fjendtlighederne og overtale Hans svenske Majestæt til at instruere sin Gesandt

[1]) Disse 10 000 Mand under Sir John Moore ankom den 17. Maj 1808 til Sverig, men paa Grund af en Misforstaaelse mellem Gustav IV og Sir John blev de aldrig afskibede og afsejlede hjem igen i Begyndelsen af Juli. — R. C. Andersen: Naval wars in the Baltic.

ved det danske Hof om at gøre sin største Indflydelse gældende for at lette Udfaldet af Mr. Merry's Mission eller for at fremkalde en eller anden Forhandling paa den for Kronprinsen mest behagelige Maade. Depeschen slutter med Kongens Lykønskning til Bedringen i Hans svenske Majestæts Helbredstilstand.

I mit eget Brev til Lord Cathcart har jeg meddelt Hans Højhed, at Hans Majestæts Ministre vilde være glade, hvis en eller anden privat Ordning kunde forlænge Evacuationsperioden ti Dage, da i Løbet af den Tid, de Forhandlinger kunde blive begyndt, som vilde sikre Sjælland mod Nødvendigheden af at modtage en fransk Garnison eller mod igen at blive besat af brittiske Tropper, der kan forhindre, at Kjøbenhavn tages af Fjenden[1]).

Fordelen ved disse ti Dage vilde faktisk være at sætte Kejseren af Russland i Stand til at overføre sine Følelser til Kronprinsen og udøve den Indflydelse, som Majestætens Ministre haaber vil bringe Danmark til at forhandle. — — —

Mr. *Pierrepoint* til Adm. *G.*

Helsingborg, 10. Oktober 1807 Kl. 11 F. M.

My dear Sir.

Jeg har i dette Øjeblik fra Sir Robert Wilson modtaget et Brev, af hvilket vedlagte[2]) er en Kopi med et ledsagende Memorandum, som han bad mig sende videre

[1]) H. G. Garde: »Vel forsøgte Lord Cathcart, rimeligvis efter sin Regerings Ordre, at formaae Peyman til at indvillige 12 Dages Forlængelse af den ved Capitulationen fastsatte Opholdstid, for at de Forslag til en fredelig Forstaaelses Oprettelse, som den fra England ankomne overordentlige Gesandt Mr. Merry skulde gøre den danske Regering, kunde blive besvarede inden Afrejsen. Men da Peymann med roesværdig Fasthed paastod Overenskomstens nøiagtige Overholdelse . . .«.

[2]) Se det foregaaende. H. B.

til Dem. Sir Roberts Brev er alt, hvad jeg endnu veed om Regeringens Hensigter; men Kongen af Sverig har, for ca. tre Dage siden, hørt noget i samme Retning fra sin Gesandt i London.

Da jeg fornylig har set adskillige Skibe fra England passere forbi, er det faldet mig ind, at De og Lord Cathcart kunde have modtaget Instrukser fra Regeringen angaaende Troppernes Landsætning i Sverig og at Lord Cathcart maaske ventede Underretning fra mig om, at den nødvendige Tilladelse var udvirket. Men, som De vil se af Sir R. Wilsons Brev har jeg endnu ikke modtaget nogen Bemyndigelse til at gøre noget Forslag; det synes mig dog, at Tiden nærmer sig saa stærkt, at ingen Tid maa gaa til Spilde; og saasnart jeg har Lord Cathcarts Svar, vil jeg forsøge at ordne Sagen med Kongen af Sverig. Imedens vil muligvis Mr. Bathurst ankomme her.

Da Sir Arthur Wellesley maa være ankommen[1]), maa Regeringen, paa Grundlag af et fyldigt Kendskab til alle Sagens Omstændigheder, have været i Stand til at tage en Bestemmelse: men jeg frygter, at Haabet om den russiske Kejsers Mægling nu vil blive forgæves.

I Tilfælde af en Landsætning af en Del af vore Tropper i Sverig og Tilbagevenden af Resten til England, tillad mig da at spørge Dem, hvor stor en Del af vor Flaadestyrke der vil blive efterladt i disse Farvande, og hvornaar den Del, der (foruden den tidligere danske Flaade, etc.?) er bestemt til at vende hjem, vil afsejle.

Da det, hvis det skal gøres, er mig særligt om at gøre ikke at miste nogen Tid med at ordne Landsætningen af Tropperne her, har jeg bedt Lord Cathcart om at sende mig et Par faa Linier som Svar, saa snart han kan; og jeg har, med Deres Tilladelse, anmodet Mr. Major om at forsøge at vende tilbage hertil i Løbet Natten. — — —

[1]) Til England. H. B.

Mr. *Pierrepoint* to Adm. *G.*

(Privat.) Helsingborg, 19. Oktober 1807 Kl. 11 F. M.

My dear Sir.

Jeg er ked af endnu ikke at kunne sende Dem et tjenstligt Svar paa Deres Skrivelse af 17., og da jeg sandsynligvis ikke vil være i Stand til at gøre det før i Aften, hvis — (hvilket næppe er gørligt nu) — Luggerens Baad kan komme i Land. Jeg skriver dette for at forklare Aarsagen i Haab om, at en Baad fra Kysten kan formaaes til at bringe det ud. Det forholder sig simpelthen som følger. Jeg modtog ikke Deres og Lord Cathcarts Depescher før sent i Aftes, Lørdag. Igaar anmodede jeg om Audiens hos Kongen, men kunde ikke opnaa den, da det var een af de fire Søndage i Aaret, som overholdes her med den strængeste Højtidelighed. Min Audiens skulde have fundet Sted i Dag Kl. 11 og Kl. 10 ankom Mr. Bathurst; De vil derfor naturligvis kunne forstaa, at jeg, for at blive Herre over Instruktionerne til mig, anmodede om at udsætte Audiensen til i Aften; og da jeg vil sende Luggeren af Sted med Resultatet af Audiensen, henstiller jeg til Dem, om De vilde finde det klogt at sejle før den kommer. Der er dog intet i Instruktionerne til mig, som ikke stemmer overens med dem, som De og Lord Cathcart har faaet. Der mangler derfor nu kun at erfare, om Kongen af Sverig modtager Tilbudet om Tropperne eller ej; thi med Hensyn til Flaadestyrken kan Formen for dens allierede Optræden sammen med den svenske, fastsættes senere, da den i alle Tilfælde forbliver her i nogen Tid.

Kl. 11 E. M.

Den foregaaende Del af dette Brev vil have forklaret Grunden til den første Forsinkelse; og jeg maa nu beklage, at mine Anstrængelser for at skaffe en Kystbaad, som enten kunde sejle til Flaaden eller gaa ud til Lugge-

ren, var uden Resultat paa Grund af den svære Brænding i Øjeblikket. Det vil ogsaa nu være umuligt at forsøge og jeg maa vente til imorgen. Kongen af Sverig vedbliver endnu at afslaa Tropperne af Frygt for Knapheden paa Kvæg, selv om vi kunde skaffe Brød og Foder. I Virkeligheden finder jeg, at Folket her er saa meget imod Troppernes Komme, at det intet vil høre om Sagen.

De vil synes mit officielle Brev temmelig ubestemt; men jeg har ikke kunnet faa mere at vide fra H. S. M. om hans Hensigter. Han antydede aabenhjærtigt Nødvendigheden af, at Kommandoen, i Tilfælde af allieret Optræden, skulde beklædes af hans Officerer og talte om, at Generalmyndigheden over Kystforsvaret skulde gives til Baron Toll; men som De kan forstaa, kunde jeg ikke føle mig bemyndiget til at tyde vor Konges liberale Tilbud paa den Maade, at hans Søofficerer skulde underlægges de svenske Officerers Myndighed eller tænke mig, at der vilde komme noget godt ud af, at de blev stillet under Kommando af en svensk Feltmarchal. — — —

Mr. *Pierrepoint* to Adm. *G.*

(Privat.) Helsingborg, 19. Oktober 1807.

My dear Sir.

Jeg maa ulejlige Dem yderligere med et Brev om en formel Sag, som det ved dette Hof (naturlig jaloux over ikke at blive behandlet med ethvert Hensyn, der vilde blive vist en større Magt) vil kunne være ikke uvigtigt at give Agt paa. Jeg har fundet ud af (for ikke et Ord er aabenlyst sagt til mig), at Svenskerne taler en Del om, at ingen Opmærksomhed er bleven vist deres Regent fra vor Konges Øverstkommanderendes Side; og jeg vil derfor foreslaa Dem, om De ikke, foruden Deres høflige og rette Hensigt at ville gøre H. S. M. Deres personlige Opvartning, vilde give alle Skibe og Fartøjer Befaling til at afgive Kongesalut og at komme saa nær den

svenske Kyst som Sikkerhed og Omstændighed vil tillade det. Faktum er i Virkeligheden, at vi passer over Kongen af Sverigs eget Farvand; og da han selv er her og højst sandsynligt vil være paa Stranden for at se Flaaden passere, antager jeg, at De vil være enig med mig i, at en saadan Opmærksomhed næsten er nødvendig og det vil sikkert have den Virkning at bringe Forholdene i Lave. Hvis Flaaden ankrede her, vilde Kongen formodentlig forvente at blive anmodet om at aflægge Besøg i »Prince of Wales«; men kunde dette ikke undgaaes (især i Tilfælde af god og aaben Vind), hvis De i en hurtigsejlende Fregat kom to eller tre Timer førend Flaaden og tog Vejret som en Undskyldning for ikke at stoppe og for Nødvendigheden af at forene Dem med Flaaden uden Tab af Tid? Det med Saluten vilde gøre sig ualmindelig godt.

P. S. Førend Skibene saluterer, vilde det saa ikke være nok saa godt i Forvejen at sende Bud og underrette Kommandanten paa Kronborg Slot om Grunden dertil? Vær saa venlig at lade mig vide, naar De mener at ankomme hertil. — — —

»(»A. H. E.«: »Tidlig i Oktober vendte den brittiske Flaade og Hær tilbage til England, medbringende deres pragtfulde Prise, bestaaende af atten Linieskibe i udmærket Stand, femten Fregatter, seks Brigger og fem og tyve Kanonbaade, foruden to Linieskibe og tre Fregatter, som var bleven ødelagte, da de ikke var værd at bortføre. Sammen med Skyts, placerede i Pramme og flydende Batterier, som blev bortført, beløb det erobrede Artilleri sig til 3500 Stykker. Prisepengene, som de hvervede Tropper havde tilgode, blev af Admiral Gambier anslaaet til £ 960,000.

Der er i den moderne Tid intet Eksempel paa, at nogen Magt paa een Gang har gjort saa stor en Krigsflaade til Prise og hjemført den. Ved Trafalgar blev kun fire af tyve erobrede Skibe bragt til brittiske Havne; ved

La Houge blev ingen Priser reddede af atten erobrede; og i Toulon 1793, blev kun tre Liniskibe og tre Fregatter ført bort af den mægtige Flaade, som dér blev overgivet til Flammerne.

Napoleon følte Tabet af Kjøbenhavn meget bittert, saa meget mere som det efterfulgtes af en Kraft og Bestemthed hos den engelske Regering, som denne længe havde været fremmed for og som i det Tilfælde endog overgik hans egen Beslutsomhed. »Det heldige Udfald af Angrebet paa Kjøbenhavn,« siger Fouché, »var den første Forstyrrelse i Tilsittraktatens hemmelige Artikler, i Følge hvilke den danske Flaade skulde have været stillet til Raadighed for Frankrig. Siden Katastrofen med Paul, har jeg aldrig seet Napoleon i en saadan Tilstand af Raseri. Det som slog ham mest i dette kraftige coup de main var de engelske Ministres Hurtighed og Bestemthed«[1]).

Det synes som om Kabinettet i St. Petersborg hemmeligt var tilfreds med det engelske Held ved denne Lejlighed. »En litterært berømt engelsk Officer, vistnok Sir Robert Wilson (hvis Brev til Mr. Pierrepoint allerede er anført), benyttedes af Alexander eller af dem, som antoges at deltage i hans hemmeligste Raadslagninger, til overfor de brittiske Ministre at udtrykke den hemmelige Tilfredshed, som Hans kejserlige Majestæt følte ved den Dygtighed og Behændighed, som Brittanien havde vist ved at komme Frankrigs Hensigt med at angribe Kjøbenhavn i Forkøbet og forhindret det[2]).«

»Med dette Brev slutter Sagen om Kjøbenhavn; men Parlamentsdebatterne derom i Begyndelsen af 1808 giver

---

[1]) Mémoires de Fouché. G. Chatterton.

[2]) Ibid. Walter Scott. G. Chatterton.

Anledning til nogle faa Begivenheder, som kræver at nævnes paa Grund af deres Besynderlighed[1]).

Fra den ene Side af Huset blev det frit antydet, at Tilsittraktaten overhovedet ikke indeholdt hemmelige Artikler; medens fra den anden Side de Forholdsregler, som af Ministrene var tagne overfor Danmark, blev lige saa kraftigt forsvarede; men enten ministeriel Etiquette eller en stærkere, lad os haabe værdigere, Bevæggrund tilbageholdt den klare Kendsgerning — at Lord Grenville Leveson Gower den forudgaaende September officielt havde afslaaet Forhandling med Russland, fordi den russiske Regering havde afslaaet at meddele ham de hemmelige Artikler i Tilsittraktaten.

I Underhuset — mente Mr. Windham, at Lord Cathcart kunde ikke føle sig stolt ved de Æresbevisninger, som fornyelig var tildelt ham, fordi Ordet »Kjøbenhavn« bogstaveligt betød en »Havn for Købmænd« — heller ikke kunde Lord Gambier sætte Pris paa en Pairsværdighed given ham ved den Lejlighed, fordi han som Captain havde udmærket sig i Aaret 1794.

Mr. Windham fastslog yderligere som sin Overbevisning, at Ministrene, da de havde opdaget, at de havde faaet Penge paa Lommen, havde besluttet sig til at spendere dem, og da de ikke vidste, hvad de skulde gøre med den Hær, de havde faaet samlet, efter nogen Overvejelse havde sagt »Gud velsigne os! lad os gaa hen og angribe den danske Flaade!«

Medens Mr. Fuller kun var ked af, at Ministrene ikke havde »fanget enhver Fugl, som svævede over Forhandlingerne ved Tilsit« og sluttede med at sige, at hvad nu den anden Side af Huset end kunde sige om Kronprinsen eller Halvkronprinsen, bør vi tro vore egne Ministre.

---

[1]) Vide Debates. G. Chatterton.

Mr. Whitbread fastslog meget eftertrykkeligt mere end een Gang, at han troede ikke paa Ministrenes Fremstilling; og Mr. Windham var overbevist om, at de erobrede Skibe vilde være raadnede op, endnu medens Følelsen af Harme fra dansk Side vilde være saa stærk som nogensinde — medens Finansministeren svarede, at de erobrede Skibe sikkert vilde være raadne paa et eller andet Tidspunkt, men ikke i det paafølgende Foraar — ikke i Løbet af den Tid, da de kunde været brugt til at føre franske Tropper til Irland eller til at afskære os fra Østersøen.

Begge Parlamentsafdelingers Tak til de Kommanderende og Officerer etc. etc. under deres Kommando kom til Afstemning og blev vedtaget — i Overhuset enstemmigt — i Underhuset med en Majoritet af 100 mod 19.

Overhusets Tak til Lord Gambier — og Underhusets nogle Dage før med de samme Ord — lød som følger:

Die Jovis 28. Jan. 1808.

Det er besluttet, af Parlamentets forsamlede gejstlige og verdslige Lorder, at Overhusets Tak skal udtrykkes overfor Admiral, Højvelbaarne Lord Gambier for den udmærkede Dygtighed og Beslutsomhed, der under hans Overledelse er udvist ved den kloge Fordeling af Hans Majestæts Flaade i Østersøen, hvorved al Undsætning til Øen Sjælland blev afskaaret og hvorved Hærens uhindrede Foretagender ved Kjøbenhavns Belejring blev sikrede; og for hans nidkære og kordiale Samarbejde med Landstyrkerne under dette vigtige Foretagende, efter at ethvert Middel om Forhandling forgæves var prøvet; og ogsaa for den Dømmekraft og utrættelige Aktivitet, der af ham blev lagt for Dagen ved Udrustningen af den danske Styrke til Sejladsen og ved Udførelsen af Indskibning og Bortfjernelse af Arsenalernes Forsyninger fra Værftet i Kjøbenhavn.

Lord Storkansleren er beordret til overfor Hans Højvelbaarenhed at udtrykke denne Tak, naar denne indtager sin Plads i Overhuset.

George Rose,
Parlamentssekretær.

Lord *Gambier* retournerede Takken i følgende Ord:

My Lords. — Den Stand, i hvilken jeg er opdraget, er paa ingen Maade egnet til at sætte mig i Stand til at udtrykke mine Følelser overfor en saadan Forsamling som Deres Højvelbaarenheder; jeg haaber derfor paa Deres Overbærenhed og at De for disse mine Ufuldkommenheder vil yde mig en Tilgivelse, som jeg er i Nød for.

My Lords, det Foretagende, der blev betroet min ædle Kollega og mig, krævede ikke saa lidt Maadehold og Menneskelighed ved sin Udførelse; og det var vor alvorligste Ønske at vise begge Dele; men ulykkeligvis gjorde de danske unyttig Modstand, som tvang os til Forholdsregler, meget modsatte vore Ønsker. For Tabet af Liv og for det Blod, der blev udgydt, bærer kun den danske Regering Ansvaret.

My Lords, mine Flagofficerer og mine andre Officerer, Søfolk og Marinere under min Kommando viste den største Glæde ved og Nidkærhed i Tjenesten; og jeg er sikker paa, at naar Lejligheden fordrer det, vil de lægge den samme Tapperhed for Dagen.

Efter at have været saa lykkelig at have opnaaet Kongens, Deres Højvelbaarenheders og Underhusmedlemmernes og, haaber jeg, hele Nationens Anerkendelse, beder jeg om Tilladelse til at sige, at jeg tilskriver vort Held det guddommelige Forsyns Naade, som saa ofte er bleven vist dette Land i Nødens og Ulykkens Tider og som har frelst os fra Farer, hvor ingen anden Magt kunde udrette noget.

Den Ære som Deres Højvelbaarenheder har vist mig har gjort et dybt og uudsletteligt Indtryk paa mit Sind. Jeg bringer først Deres Højvelbaarenheder min ydmyge Tak og til Dem Lord Storkansler bringer jeg min bedste Tak for den forbindtlige Maade, paa hvilken det har behaget Dem at meddele mig Overhusets Følelse.

Chefen og hans Officerer.

Ved Kaptajn J. H. Maegaard.

I November Heftet 1929 af det engelske Tidsskrift »Royal United Service Institution« fremkom Captain L. H. B. Bevan, R. N., med en Artikel: »The Commander and his Officers.« De heri fremførte Anskuelser, som jeg i Hovedsagen deler, kan maaske paaregne Interesse hos Tidsskriftets Læsere, hvorfor en Oversættelse af Artiklen — med Udeladelse af enkelte Stykker — fremsættes i det følgende.

Naar man ser tilbage i Historien, kan man se, at der har fundet en afgjort Ændring Sted af Chefens tjenstlige Forhold til sine underordnede Officerer. I gamle Dage, da de sociale Organisationer var langt mindre udviklede end nu, og Klasseforskellen derfor mere udpræget, stod enhver Kommanderende saa langt hævet over sine Underordnede, at hans Styre nødvendigvis maatte blive autokratisk. Udpeget til sin Kommando udefra, som han normalt var, var han en Mand af højere Kaste og af en anden Herkomst end de, der stod under ham. Han kunde være en kultiveret Mand med fremragende Karakteregenskaber, men hans Forhold til de ham undergivne var dikteret af, hvad der tjente til Fremme af hans Formaal eller af hans egen Position, med ringe Hensyntagen til de Underordnedes Følelser eller Velfærd.

Nutildags er imidlertid den almindelige Levefod og Uddannelse forbedret. Officererne stiger til Chefsposter fra de lavere Grader i Tjenesten, og Chefen er ikke mere en Mand af en hel anden Klasse end sine Undergivne, men i det store og hele af samme Herkomst og

Opdragelse. Hans Stilling er ikke mere saa rent autokratisk; hans Handlinger og Motiver betragtes af Mænd af samme Intelligens, som han selv. Den Disciplin, som skal lede dem, maa derfor være af den Art, der er baseret paa gensidig Respekt.

Søger man nu den ideelle Form for dette Forhold, maa det indrømmes, at den kun er mulig mellem Personer, der selv har en ideel Karakter og Optræden. Uden at forlange en saadan Fuldkommenhed, kan man dog nok blive enige om, at det rette Forhold — eftersom det skal baseres paa gensidig Forstaaelse og Respekt — virkelig kræver høje Karakteregenskaber og rene Motiver paa begge Sider.

I et græsk Motto defineres Menneskets Pligt saaledes: »Vær tro, gør det Gode.« Hvis man ved »Vær tro« forstaar: »Vær loyal mod dine Kammerater«, og ved »Gør det Gode« forstaar: »Virk for Tjenestens Bedste«, eller som Lord Fisher udtrykker det: »Alt for Tjenesten«, saa synes dette Motto at omfatte alt, hvad Chefen kan forvente af sine Underordnede, og den Underordnede vente af sin Chef. Det er paa den gensidige Tillid og Respekt, der fremmes af en saadan ædel Forstaaelse af hinanden, at Officerers Disciplin maa baseres.

Selv om nu Opnaaelsen af dette ideelle Forhold afhænger lige meget af Chefen og den underordnede Officer, maa Ansvaret for dets Indledning paahvile Chefen selv. Som Poul Jones siger: »Enhver Chef bør altid holde sig den store Sandhed for Øje, at for at blive godt adlydt, maa man være vel agtet.« Chefens Motiver maa være hævet over enhver Tvivl, og det er ham, der først maa vise sin Loyalitet og sin Beredvillighed til at stole paa sine Undergivne. Da først kan han, selv om Tjenestens Traditioner og rodfæstet Disciplin sikrer ham deres loyale Optræden fra Begyndelsen — da først kan han fra deres Side forvente den fulde og hele Tillidsfuldhed, som vil fremkalde det ideelle utvungne Forhold,

som den perfekte Tjenestegang inden for hans Kommando er afhængig af.

I Haandbog for Søofficerer af 1848 skriver Captain Glascock herom:

»Det er ikke tilstrækkeligt for en Mand, der er forlenet med Kommando — som det kan være for en privat Person — selv at være forvisset om, at hans Handlinger er rigtige.«

»En Skibschefs Grunde til Handling bør almindeligvis bekendtgøres og forklares, saa at det tydeligt kan ses, at han handler udelukkende ud fra Motiver til Fremme af den Tjeneste, han varetager, for de Folks Vel, han kommanderer . . . . . .«

»Bekendtgørelse af Hensigt eller Forklaring af Bevæggrunde holdes af nogle Offiherer for uforenelig med Chefsværdigheden, fordi de forestiller sig disse Handlinger som værende ikke langt fra Forsøg paa at vinde Popularitet paa en uværdig Maade.«

En saadan Bebrejdelse kan dog næppe rettes mod nogen Mand, der ved sine Handlinger tilkendegiver en uegennyttig Hengivenhed for Tjenesten.

En Forstaaelse af, hvad der menes med Tjenestens Bedste, har den unge Officer faaet gennem den Opdragelse og Uddannelse, som alle nutildags faar, naar de træder ind i Tjenesten som ganske unge Mænd, samt gennem Tjenestens Traditioner. Det er af stor Betydning for denne almindelige Forstaaelse, at Uddannelsen modtages paa et tidligt Tidspunkt, medens Sindet endnu er stærkt modtageligt, og at alle faar denne Uddannelse.

Ældre Officerer maa dog erindre, at den unge Officer undertiden finder det nødvendigt at skjule Alvor og Hengivenhed for Tjenesten for sine Kammerater; men i Virkeligheden finder man meget sjældent Grund til at tvivle om, at det at virke for Tjenestens Bedste, er en af enhver Officer almindelig anerkendt og værdsat Grundsætning.

Hvis denne gensidige Forstaaelse af Grundmotiv er til Stede, maa det føre til en gensidig Tillid, som vil fjerne alle Aarsager til virkelig Friktion mellem en Chef og hans underordnede Officerer.

I den velkendte Bog: »Letters of a General to his Son on obtaining his Commission« illustreres dette Punkt godt af Historien om Kompagnichefen, der sender Bud efter sin unge Løjtnant, for at irettesætte ham for en Pligtforsømmelse, og ti Minutter efter i Messen kalder ham ved Øgenavn og træffer Aftale om et Golfparti.

Men eftersom vi ved disse Betragtninger ikke regner med fejlfri Mennesker, er det nødvendigt at gaa endnu et Skridt videre og huske, at i et Øjebliks Hede kan en Irettesættelse gives ufortjent eller opfattes forkert. Saa er det, at det rette utvungne Forhold mellem de to Officerer vil tillade, ja føre til, at Emnet tages op paa ny, førend Tilfældet er glemt, og en Forklaring fra den ene eller begge Sider i oprigtig Samtale bringer Sagen ud af Verden.

Dette kan utvivlsomt kræve moralsk Mod fra begge Sider, men det er i saadanne Ting, at en Chef, ved sin forstaaende Holdning overfor sine Undergivne, kan fremelske det moralske Mod, som vil understøtte dem i aandelige Kriser, og faa dem til at lade sig lede af Ærlighed i alle Tilfælde. Ogsaa en Chef skal indrømme, at han har Uret, hvis han finder ud af, at han har det. Oberst Miller skriver herom: »Det er en falsk og fordærvelig Læresætning, som siger, at en Førers Indrømmelse af at have taget fejl, ødelægger hans Undergivnes Tillid.«

Vi kommer nu til Loyalitet. At være tro mod sine Kammerater, det er den Art Loyalitet, som omhandles her, og den er Grundmuren, som hele Tjenesten hviler paa. Frem for alt her maa Chefen passe at give Eksemplet.

En Chef, der er loyal mod sine Underordnede, støtter dem med hele sin Autoritet, naar som helst den Under-

ordnede udfører hans Ordrer eller varetager de Pligter, han har paalagt ham. Han vedbliver at »bakke ham op«, og er rede til at tage det fulde Ansvar for Følgerne, selv om de skulde skyldes Fejl fra den Underordnedes Side; dette maa dog ikke komme i Modstrid med den Indberetningspligt, som Chefen har overfor sin Foresatte; men denne maa paa sin Side respektere saadanne Fortielser, som Chefen maatte ønske at gøre. Med andre Ord, Chefen vil ikke diskutere en Underordnets Fejl eller sit eget Forhold til ham med nogen, som ikke befinder sig i den lige Tjenestelinie imellem dem, før han er blevet klar over, at Fejlenes Vedvaren eller deres Størrelse kræver en saadan Handling. Indtil dette Øjeblik kommer, er der ingen Tvivl om, at Chefen selv paatager sig Ansvaret for enhver Forsømmelse eller Fejl.

Han maa altid vise lige saa megen Hensyntagen til sine Underordnedes Position som til sin egen.

Om Bord maa det ofte indtræffe, at en Chef irettesætter en underordnet Officer i andres Nærværelse; det kan ikke undgaas, men det vil altid være muligt at give Irettesættelsen en saadan Form, at den ikke virker nedsættende for den Underordnedes Rang og Stilling.

At være loyal mod sin Foresatte bør være en rodfæstet Egenskab hos enhver Officer, og saadan er det uden Tvivl ogsaa i en Hær eller Flaade med Traditioner; men med den liberale Fortolkning af Disciplin, som Opdragelse og Udvikling af Initiativ fordrer, bliver det mere og mere vigtigt, at den Underordnede aldrig glemmer den Loyalitet, som paabyder ham altid at opretholde sin Chefs Position.

Det bør ikke generelt forbydes underordnede Officerer at kritisere Ordrer; men Ordrer, der gives direkte af en Chef til en af hans underordnede Officerer, bør ikke kritiseres eller diskuteres med andre end vedkommende Officers direkte Overordnede i Tjenestelinien mellem dem.

Da Admiral, Lord St. Vincent i Slutningen af det 18. Aarhundrede sagde: »Disciplin begynder i Messen. Jeg frygter ikke for Folkene; det er Officerernes uforsigtige Samtaler, og det, at de drister sig til at diskutere de Ordrer, de faar, som er Skyld i alt det Onde«, tænkte han uden Tvivl paa den Tids Fare for Mytteri.

Drøftelser mellem yngre af overordnede Officerers Handlinger og Planer kan være nyttig og harmløs, men den Kendsgerning staar fast, at uforsigtig Drøftelse let bliver respektløs og illoyal overfor Chefen eller en anden Myndighed, og nedbrydende for Disciplinen.

Dette er ikke blot en formodet Fare, men en Fare, der altid maa være til Stede, hvor fri Diskussion finder Sted. Officererne tænker ikke altid paa, at deres Samtale høres af Personer, som sandsynligvis vil udlægge de Ord, Kritikken fremføres i, forkert. Den ældste Officer i en Officersmesse og andre Steder maa være forberedt paa at minde Officererne om dette, hvis deres Ord kan udlægges som Illoyalitet eller Insubordination.

En Underordnet maa være parat til at undertrykke sine egne Meninger og Ønsker for at fremme sin Chefs Ønsker.

Naar en Bestemmelse engang er taget, er det sand Loyalitet at opgive sine egne Ideer og af al Magt forsøge at udføre den Plan, som det er ens Pligt at følge.

Hvis den Underordnede derved — efter at have gjort opmærksom derpaa — kommer til at udføre noget, som han er overbevist om er forkert, maa han ikke handle i Blinde, men bør handle med forstandig Beredvillighed til at forhindre eller mildne de uheldige Følger af Fejltagelsen, dersom Omstændighederne skulde vise, at han har haft Ret.

Foch fører os videre endnu. Han siger: »At være disciplineret betyder ikke, at man blot udfører en modtagen Ordre i den Udstrækning, som synes passende eller mulig. Det betyder at man blankt antager sin Foresattes

Tanker og Syn, og at man benytter alle for et Menneske mulige Midler til at virkeliggøre dem.«

Denne Loyalitet er maaske af særlig Betydning, naar man betragter Forholdet mellem en højere Kommanderende og hans Stab.

Her gælder det i ganske særlig Grad, at de Underordnede maa være rede til at antage deres Chefs Tanker og Syn.

Under Verdenskrigen fremsatte en Admiral nogle Bemærkninger til sin Stab, hvori han definerer de almindelige Pligter for Stabens Officerer som: »At hjælpe deres Chef.« Han overdrager ikke sine Pligter til noget Medlem af sin Stab, men han beder dem hjælpe sig ved at gøre disse Pligter saa lette for ham som muligt. Deres Ansvar er kun overfor ham. Initiativet opmuntres, men Officererne mindes om, at Stabe ikke er færdiglavede, men først maa formes, og det henstilles til dem at raadspørge deres Chef om alle Detailler i Begyndelsen af deres Samvær, for at de kan lære hans Syn og Ønsker at kende, saaledes at de kan være ham til virkelig Hjælp eller handle for ham, naar det bliver nødvendigt.

Admiralen maa holdes fuldstændigt underrettet. Staben maa saaledes holde Admiralen à jour med Gangen i de af ham beordrede Øvelser og Arbejder, og hans personlige Afgørelse maa indhentes, før der handles i vigtige Tilfælde, hvis det overhovedet er muligt. Loyalitet mellem Admiral og Stab er en Betingelse for, at enhver i Flaaden kan se op til Flagskibet. Flaaden maa ikke mærke nogen Stab, men kun een Personlighed, og det en menneskelig Personlighed, som Stabens Officerer maa bringe sig selv i fuld Samklang med.

Det er ikke let. — Let er det heller ikke for en Stab at undgaa den velkendte Vending at tale om: »hvad vi tænker eller ønsker« i Stedet for om: »hvad Admiralen tænker eller ønsker.«

Fra den Side det omhandlede Forhold hidtil har

været betragtet, kunde det synes, at den for en Officer vigtigste Egenskab er Elskværdighed, og at der ikke er regnet med den stærke og kraftige Karakter, som kendetegner en stor Fører. I Virkeligheden er det ikke saadan. En stærk Personlighed opnaar langt lettere sine Underordnedes Respekt og Tillid, end en svagere, men for at faa det utvungne Forhold frem, som giver det bedste Resultat, er det utvivlsomt nødvendigt for en saadan Karakter at vise ikke alene Viljekraft, men ogsaa Evne til Selvbeherskelse — ikke lade sig irritere af mindre betydelige Underordnede, selv om han maaske finder dem uegnede.

En alt for myndig Natur kan meget hurtigt kvæle sine Underordnedes moralske Mod, og derved berøve sig selv paalidelige Raadgivere, som selv den største Mand ikke ganske kan undvære, en Kendsgerning, der stadig bliver mere og mere sand, efterhaanden som Krigsførelsen kompliceres.

Paa den anden Side maa en Kommanderende være forberedt paa at lede snarere end at undertrykke en Underordnets stærke Personlighed eller Individualitet, ved at give den Virkefelt og Frihed ved Tjenestens Organisation, og anvende den til Tjenestens Bedste. Man føler meget stærkt, hvor nødvendigt det er i fuldt Maal at tage Hensyn til den Officer, som medens han endnu har en underordnet Stilling, bærer alle Tegn paa den kommende Fører. Han har svært ved at lade være med at blive utaalmodig, hvis Fejl begaas eller Chancer forspildes ved hans Chefs Fejltagelser, bevidst som han er om sin egen Viden og Dygtighed og brændende af Tjenesteiver. Men han har at erindre sin Chefs Position og være loyal og bruge sin Intelligens til at forbedre og perfektionere sin Chefs Metoder og Planer, hellere end til at forsøge at tvinge sine egne igennem imod sin Foresattes Ønsker.

Det er maaske nødvendigt at gøre sig klart, at i en Fredsperiode, hvor Kræfterne koncentreres om Forsøg

og Øvelser, er der mindre Plads for den Mand, hvis Særkende er Kampmod og »gaaen paa«, end for Planlæggeren og Administratoren; men paa den anden Side er kraftige Karakterers Indflydelse uvurderlig til alle Tider i en Krigsmagt, og hvis kun de bliver tilbage, som passer til det konventionelle Normalmaal, kan man en skønne Dag komme til at mangle den store Mand, der — skønt hans Ry maaske i nogen Grad skyldes en særegen Karakter — har et Navn blandt Mænd, som sikrer ham Nationens og Flaadens Tillid.

For at opnaa personlig Hengivenhed maa en Kommanderende være rede til at give Anerkendelse og Ros, det kan kun gavne; og i den daglige Tjeneste har Ros, som gives paa et passende Tidspunkt og med de rette Ord, en stimulerende Virkning paa Underordnede, medens for rigelig Ros mister sin Værdi, ligesom hyppig og haard Dadel skyder over Maalet og fører til Ligegyldighed.

Naar to Mennesker har Antipati mod hinanden, maa den Underordnedes Disciplin og den Foresattes Selvbeherskelse virke til at hindre enhver Mislyd, dog kan Forholdet i dette Tilfælde aldrig blive det bedste. Som man vil forstaa, maa Spørgsmaalet om Sympati og Antipati nøje undersøges, hvor det drejer sig om Besættelsen af højere Poster.

Forholdet mellem en Chef og hans Undergivne maa i Praksis hovedsagelig blive som Forholdet mellem Lærer og Elev. Den unge Officer lærer af sine Foresattes Eksempel, men den mere direkte Undervisning gives ved at stille ham Opgaver med Ansvar. Ligesom en Chef maa tillade sin Underordnede at have et Ansvar, maa han ogsaa indrømme ham Virkerum for hans Initiativ. Ved at give de unge Officerer Ansvar tvinges de til at tage Initiativ. De begynder med at handle i Overensstemmelse med de Regler, de har lært i Sømandskab og andre Fag. Senere hen møder de Situationer, som ikke dækkes af Regler, og maaske kan Fremgang kun gøres gennem

begaaede Fejl. Men hvad der end sker, maa Chefen gøre alt, hvad han kan, for aldrig at genere sine Underordnede i Udførelsen af en Plan eller frakende den enhver Ret, hvis den mislykkes.

Hvor mange af os har mon som unge Officerer haft Forstaaelse af den Selvbeherskelse, vore Chefer har haft Behov, naar de — skønt fuldstændig klar over, hvad der gik for sig — holdt sig ude af Syne eller undlod at gribe ind, medens vi, mere eller mindre ubehjælpsomt, var ved at genoprette Ordenen efter et eller andet Roderi, som vi var ansvarlige for.

Naar det drejer sig om et stort Ansvar kan Chefer eller Officerer i en Stab kun tage Initiativet med Sikkerhed, hvis de, foruden at sidde inde med sund Sagkundskab, er fuldstændigt inde i den Kommanderendes Ønsker og Hensigter. At de er dette, er i første Række den Kommanderendes eget Ansvar.

Den største Fare for Fejl paa Grund af Mangel paa Initiativ hos Underførerne, har som Regel været til Stede ved Krigens Begyndelse, førend Flaadens Enheder er blevet opøvet i den Kommanderendes Hensigter, eller den Kommanderende fundet, som har det i sin Magt at gøre sine Hensigter klare og inspirerende.

Faren er velkendt, men det maa vedblivende være en Gaade, hvorledes man skal opelske den rette Aand under Fredsøvelser. Det synes imidlertid ikke at være for meget sagt, at det halve af denne Vanskelighed er løst i en Flaade, hvor de underordnede Chefer har et nøje Kendskab til den Kommanderende gennem personligt Bekendtskab og Venskab.

I vor Tid med al dens Teknik, der kræver en stor Organisation og mange forklarende Direktiver, har Berøringspunktet mellem den Øverstkommanderende og hans Undergivne en Tendens til at gaa over til Stabens Officerer og det skrevne Ord. Der er kun lidet til at inspirere en Mand med en Førers Aand i en trykt Ordre,

som maaske ikke engang indeholder den Kommanderendes egne karakteristiske Vendinger, men er skrevet af en af Stabens Officerer i en stereotyp Form. De fleste Officerer kan vidne om, hvor svært det ofte er at læse saadanne Ordrer med en saa fuldkommen Forstaaelse, at Aanden i Ordren dukker frem af Detaljerne. Skrevne Direktiver maa naturligvis benyttes, men med hver tilkommet Komplikation er det blevet mere og mere vigtigt, at den Kommanderende, som skal lede det Hold af Mænd, for hvem disse Direktiver skal være Rettesnoren, benytter sig af hyppige personlige Samtaler, personlige Diskussioner og personlige Forklaringer.

Vi hører om, hvilken Umage Nelson gjorde sig for at indprente sine Flagofficerer og Skibschefer Aanden i de Foretagender, han agtede at udføre. Mon man i vor videnskabelige Tid vurderer denne den Kommanderendes personlige Forklaring af Direktiverne tilstrækkelig højt?

Nelson, igen, er et næsten ophøjet Eksempel paa en inspirerende Fører, og man har følgende Billede af hans Personligheds Indvirkning paa hans Flaade: »Det var ikke saa meget ved højtidelige Forholdsordrer, som ved sit Eksempel, at Nelson paavirkede dem, han havde under sig. Hvad han sagde, blev gentaget, og hvordan hans Udtryk og Minespil havde været, blev beskrevet fra Mund til Mund ned igennem hvert eneste Skib i hans Eskadre. Det, hans Mænd frygtede mest af alt, var hans Misbilligelse. Da »Amazon« adlød Parkers Signal og trak sig ud af den desperate Duel med Trekroner-Batterierne ved København, var Chefens Ord lige før han faldt: »Hvad vil Nelson tænke om os?«.

En Kommanderende af denne Type behøver ikke at være sjælden. Det rette Forhold, som vi har omtalt, bør i sin højeste Udvikling føre hertil. Men der er dog altid den Fare tilstede, at vor videnskabelige Opdragelse

svækker vor Forstaaelse af den forøgede Kampkraft, som en virkelig Fører kan bibringe sin Styrke.

Inspirerende Førerskab vil forene og samle de Kraftanstrengelser, der udfoldes af de underordnede Chefer — der maaske prøver Kampens Larm og Forvirring for første Gang — paa en Maade, som ikke er mulig, naar den enkelte er henvist alene til, hvad han kan huske af trykte Memoranda.

Nutidens Kommanderende maa derfor — og maaske med endnu større Kraft end hans store Forgængere — stræbe efter, udover alle sine 1001 Ordrer og Direktiver, at sætte sit levende personlige Præg paa hele sin Flaade.

Meddelelser fra fremmede Mariner.

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

Af Hensyn til Kendskabet til den i London d. 22. April d. Aar afsluttede Flaadetraktat mellem U. S. A., England, Japan, Frankrig og Italien, skal der her gives en Oversættelse af Traktaten, idet Konferencens Arbejde, de Maal der forinden var sat, og de omkring Konferencen løbende politiske Forhandlinger saavidt vides vil blive behandlet paa et senere Tidspunkt, naar Traktaten er ratificeret i samtlige de i Konferencen deltagende Lande.

Traktaten har følgende Ordlyd:

International Traktat til Begrænsning og Reduktion af Søkrigsmagten.

Præsidenten for Amerikas Forenede Stater, Præsidenten for den franske Republik, Hans Majestæt Kongen af Storbritannien, Irland og Britisk Dominions, Kejser af Indien, Hans Majestæt Kongen af Italien og Hans Majestæt Kejseren af Japan,

som ønsker at forhindre Faren for og Byrderne ved en rivaliserende Rustning,

som ønsker at fortsætte det Arbejde, som begyndtes ved Washington Flaade-Konferencen forat muliggøre den progressive Udførelse af en almindelig Begrænsning og Reduktion af Rustningerne,

har bestemt at afslutte en Traktat til Begrænsning og Reduktion af Søkrigsmagten og i Overensstemmelse hermed udpeget deres Plenipotentiairer,

(Navnene)

som efter gensidig at have meddelt deres Fuldmagter — som er befundet i god Orden — har enedes om følgende:

Afsnit I.

Artikel 1.

De Høje Kontraherende Parter bestemmer ikke at ville gøre Brug af deres Ret til i Tidsrummet fra 1931—1936 incl. at paabegynde Bygningen af Kampskibe til Erstatning for forældet Ma-

teriel, saaledes som anført i Kapitel II Afsnit 3 af Traktat til Begrænsning af Søkrigsmagten, vedtaget d. 6. Februar 1922 i Washington og i denne Traktat benævnt Washington-Traktaten.

Denne Bestemmelse gælder dog ikke Erstatning af Skibe, omtalt i Washington-Traktatens Kapitel II Afsnit 3 Section 1 Pkt. (c), som hændelsesvis forliser eller ødelægges.

Frankrig og Italien kan imidlertid foretage de Erstatningsbygninger, som de var berettigede til at paabegynde i 1927 og 1929 i Overensstemmelse med omtalte Traktat.

ARTIKEL 2.

1. U. S. A., Storbritannien og Nord Irland og Japan vil have at desarmere de i denne Artikel nævnte Kampskibe:

U. S. A.:	*Storbritannien:*
»Florida«	»Benbow«
»Utah«	»Iron Duke«
»Arkansas« eller	»Marlborough«
»Wyoming«.	»Emperor of India«
Japan:	»Tiger«.
»Hiyei«.	

(a) Med de Indskrænkninger, som anføres i Pkt. (b) skal disse Skibe, hvis de ikke udelukkende skal benyttes til Skydemaal, i Overensstemmelse med Washington-Traktatens Kap. II, Afsnit 2, Pkt. II (c) desarmeres paa følgende Maade:

1 af de Skibe, der skal desarmeres i U.S.A., og 2 af de, der skal desarmeres i Storbritannien, skal gøres utjenlige til Krigsbrug i Overensstemmelse med Washington-Traktatens Kap. II, Afsnit 2, Pkt. III (b) inden 12 Maaneder fra denne Traktats Ikrafttræden. Disse Skibe skal være definitivt strøget af Flaadelisten i Overensstemmelse med Pkt. II (a) eller (b) af samme Afsnit 2. Inden 24 Maaneder fra Traktatens Ikrafttræden. Med Hensyn til det 2. Skib, som i U. S. A. og det 3. og 4. Skib, som i Storbritannien skal desarmeres, skal dette være sket inden 18 og 30 Maaneder efter denne Traktats Ikrafttræden.

(b) Af de i denne Artikel til Desarmering bestemte Skibe kan følgende bevares til Uddannelses Øjemed:

For U S. A.: »Arkansas« eller »Wyoming«.
For Storbritannien: »Iron Duke«.
For Japan: »Hieyi«.

Disse Skibe skal desarmeres som nærmere præciseret i Section V af Annex II i Afsnit II af denne Traktat. Arbejdet med at henføre de her omtalte Skibe til den i Traktaten bestemte Tilstand skal i U. S. A. og Storbritannien begyndes inden 12 Maaneder, og i Japan inden 10 Maaneder, efter Traktatens Ikrafttræden. Arbejdet skal være tilendebragt inden 6 Maaneder efter Udløbet af de ovennævnte Perioder.

Ethvert Skib, som ikke skal bevares til Uddannelses Øjemed, skal gøres utjenligt til Krigsbrug inden 18 Maaneder og definitivt stryges af Flaadelisten inden 30 Maaneder fra denne Traktats Ikrafttræden.

2. Med Undtagelse af enhver Desarmering af Kampskibe, som — i Overensstemmelse med Washington-Traktaten — i Frankrig og Italien vil kunne nødvendiggøre Bygning af Erstatnings-Tonnage, saaledes som angivet i denne Traktats Art. 1, vil alle Kampskibe, nævnt i Kap. II, Afsnit 3, Section II af Washington-Traktaten, — og ikke ovenfor opført til Desarmering — kunne bevares under denne Traktats Gyldighed.

3. Retten til Erstatningsbygning bortfalder ikke ved Udskyden af Tidspunktet for Paabegyndelse af Arbejdet, og et gammelt Skib kan bevares, indtil det er erstattet, selv om det ifig. Washington-Traktatens Kap. II, Afsnit 3, Sektion II skulde være desarmeret.

Artikel 3.

1. Den Definition, som i Henhold til Washington-Traktatens Kap. II, Afsnit 4 gives af et Hangarskib, rettes herved til følgende:

Udtrykket »Hangarskib« omfatter ethvert Overfladekrigsskib, uanset Deplacement, konstrueret for den specielle og bestemte Hensigt at transportere Luftfartøjer, og saaledes konstrueret, at Luftfartøjer kan starte og lande derpaa.

2. Anbringelsen af Start- og Landings-Platform eller — Dæk paa et Kampskib, Krydser eller Jager foraarsager ikke, at et saaledes apteret Skib skal betragtes som Hangarskib, med mindre Skibet udelukkende er bestemt til at anvendes som Hangarskib.

3. Intet Kampskib, som existerer d. 1. April 1930 maa forsynes med Landings- og Startdæk.

Artikel 4.

1. Intet Hangarskib paa 10 000 ts (10 160 m. ts.) Stand. Depl. eller mindre, armeret med Kanoner paa over 155 mm (6,1 inch), maa erhverves af eller bygges hos eller for nogen af de Høje Kontraherende Parter.

2. Fra denne Traktats Ikrafttræden for alle de Høje Kontra-

herende Parter maa intet Hangarskib paa 10 000 ts (10 160 m. t.) Stand. Depl., armeret med Kanoner paa over 155 mm (6,1 inch), bygges indenfor de Høje Kontraherende Parters Jurisdiktion.

Artikel 5.

Intet Hangarskib maa planlægges og konstrueres med stærkere Armering end bestemt i Washington-Traktatens Art. IX eller Art. X eller nærværende Traktats Art. 4.

Naar Kalibret 152 mm (6 inch) nævnes i Artiklerne IX og X skal Kalibret 155 mm (6,1 inch) erstatte det.

Afsnit II.

Artikel 6.

1. Reglerne for Bestemmelse af Standard Deplacementet, angivet i Washington-Traktatens Kap. II Afsnit 4, skal benyttes for alle Overfladeskibe i de Høje Kontraherende Parters Flaader.

2. Standard Deplacementet for en Undervandsbaad, er Overfladedeplacementet — excl. Vand i ikke-vandtætte Tanke — fuld bemandet, med Fremdrivningsmaskineri, udrustet til Togt, incl. Armering, Ammunition, Installationer, Udrustning, Besætningens Provisioner, forsk. Værktøj samt enhver Udrustningsgenstand, som tænkes medtaget under Krig, men uden Brændsel, Mineralolier, fersk Vand eller Vandballast af nogen Art.

3. Ethvert Orlogsfartøj skal have Deplacementet bestemt, naar det befinder sig i Standard Udrustning. Udtrykket »Ton«, med Undtagelse af Betydningen »metrisk Ton« skal forstaas som Ton paa 1016 kg (2240 lbs.).

Artikel 7.

1. Ingen Undervandsbaad paa mere end 2000 ts (2032 m. t.) eller armeret med større Kanoner end 130 mm (5,1 inch) maa anskaffes, bygges af eller for de Høje Kontraherende Parter.

2. Hver af de Høje Kontraherende Parter kan imidlertid bevare, bygge eller anskaffe et Antal Undervandsbaade, ikke over 3, med et Stand. Depl. som ikke overskrider 2800 ts (2845 m. t.). Disse Undervandsbaade kan føre Kanoner paa indtil 155 mm (6,1 inch). Af dette Antal kan Frankrig bevare en Enhed, allerede sat i Vandet, paa 2880 ts (2926 m. t.) med Kanoner paa 203 mm (8 inch).

3. De Høje Kontraherende Parter kan bevare de Undervandsbaade, som de besad d. 1. April 1930 med et Stand. Deplacement paa ikke over 2000 ts (2032 m. t.) og armeret med Kanoner paa over 130 mm (5,1 inch).

4. Fra denne Traktats Ikrafttræden for de Høje Kontraherende Parter, maa ingen Undervandsbaad med Stand. Deplacement paa over 2000 ts (2032 m. t.) eller armeret med over 130 mm (5,1 inch) Kanoner bygges indenfor de Høje Kontraherende Parters Jurisdiktion, med Undtagelse af de, der er nævnt under Pkt. 2 i denne Artikel.

ARTIKEL 8.

Med mindre nogen anden Bestemmelse fastsætter en Begrænsning, er følgende Skibe undtagne en saadan:

(a) Overfladekrigsskibe paa 600 ts (610 m. t.) Stand. Depl. eller derunder.

(b) Overfladekrigsskibe paa over 600 ts (610 m. t.), men ikke over 2000 ts (2032 m. t.) Stand. Depl., saafremt de ikke:

(1) er armeret med en Kanon af Kaliber 155 mm (6,1 inch);

(2) er armeret med mere end 4 Kanoner af Kaliber 76 mm (3 inch);

(3) er konstrueret til eller udrustet til at skyde Torpedoer eller

(4) er konstrueret til en Fart højere end 20 Knob.

(c) Overfladekrigsskibe, som ikke specielt er bygget med Kampformaal for Øje, men som benyttes til Flaadetjeneste eller Troppetransport eller paa enhver anden Maade end Krigsflaaden, saafremt de ikke:

(1) er armeret med en Kanon af Kaliber over 155 mm (6,1 inch);

(2) har mere end 4 Kanoner af Kaliber over 76 mm (3 inch);

(3) er konstrueret til eller udrustet til Udskydning af Torpedoer;

(4) er konstrueret til en Fart højere end 20 Knob;

(5) er beskyttet af Panser;

(6) er konstrueret til Kastning af Miner;

(7) er udrustet til Landing af Luftfartøjer;

(8) har mere end 1 Luftfartøjskatapult i Diametralplanet eller mere end 2, hvis disse Apparater er anbragt med 1 ved hver Skibsside[1]) eller

(9) saafremt, udstyret med noget Middel til at opsende Luftfartøjer, da paa Søen at kunne opsende mere end 3 Luftfartøjer.

ARTIKEL 9.

Erstatningsbestemmelserne i Annex I til dette Afsnit II gælder for Krigsskibe paa ikke over 10 000 ts (10 160 m. t.) Stand. Depl. med Undtagelse af Hangarskibe, hvis Erstatning er bestemt af Washington-Traktaten.

[1]) Den franske og engelske Text differerer noget for dette Punkts sidste Del: «. . . ou plus de deux, si ces appareils sont placés un de chaque bord.» «. . . or two, one on each broadside».

ARTIKEL 10.

Senest 1 Maaned efter Datoen for Kollægningen, samt efter Datoen for Fuldforelsen, skal de Høje Kontraherende Parter gensidig meddele hverandre alle Oplysninger, som angivet i det følgende, for ethvert Krigsskib bygget for eller af dem, efter denne Traktats Ikrafttræden, med Undtagelse af Kampskibe, Hangarskibe samt Skibe som ved Art. 8 er unddraget Reduktionsbestemmelser:

(a) Datoen for Kølægning og følgende Data:

Skibets Klassification;

Standard Deplacement i tons og metrisk tons.

Hoveddimensioner, nemlig: Længde i Vandlinje, største Bredde paa eller under Vandlinjen.

Middeldybgaaende ved Stand. Depl.

Kaliber for største Kanon.

(b) Dato for Fuldforelse i Forbindelse med de foranførte Data hørende til dette Tidspunkt.

De Oplysninger, som skal gives om Kampskibe og Hangarskibe er bestemt i Henhold til Washington-Traktaten.

ARTIKEL 11.

Under Hensyntagen til de i Art. 2 af denne Traktat angivne Bestemmelser, vil Reglerne for Desarmering, som anført i Annex II til Afsnit II være at følge for alle Krigsskibe, som omfattes af denne Traktat, og for Hangarskibe defineret i Traktatens Art. 3.

ARTIKEL 12.

1. Under Hensyntagen til enhver supplerende Overenskomst som kunde modificere den mellem de Høje Kontraherende Parter i Annex III til Afsnit II opstillede Liste, vil de deri opstillede Specialskibe kunne bevares, og deres Tonnage skal ikke indgaa i den Tonnage, der søges begrænset.

2. Ethvert andet Skib, der er konstrueret, indrettet eller anvendt til saadan Specialtjeneste, skal fradrages i Tonnagen for den særlige Skibsklasse, hvortil det efter sin Kategori maatte høre, med mindre de henhører under de Katagorier, som ved Art. 8 er unddraget Begrænsning.

3. Japan kan imidlertid erstatte Mineskibene »Aso« og »Tokiwa« med 2 nye Mineskibe før d. 31. December 1936. Stand. Depl. for hvert af de nye Skibe maa ikke overskride 5000 ts (5080 m. t.); deres Fart maa ikke overskride 20 Knob, og deres andre Data skal være i Overensstemmelse med Bestemmelserne i Pkt. (b) Art. 8. De nye Skibe skal betragtes som Specialskibe, og deres Tonnage skal

ikke indgaa i nogen Kampenhed-Kategori. »Aso« og »Tokiwa« vil vil være at desarmere i Overensstemmelse med Section I eller Section II af Annex II til Afsnit II, naar de nye Skibe er færdigbygget.

4. »Asama«, Yakumo«, »Izumo«, »Iwate« og »Kasuga« skal desarmeres i Overensstemmelse med Section I eller II af Annex II til Afsnit II, naar de første 3 Skibe af »Kuma«-Klassen er blevet erstattet af nye Skibe. Disse 3 Skibe af »Kuma«-Klassen skal henføres til den Tilstand, som fastsættes i Section V, Sub. Pkt. (b) 2 af Annex II til Afsnit II, og benyttes som Skoleskibe, og deres Tonnage skal derefter ikke medregnes i den til Begrænsning bestemte Tonnage.

ARTIKEL 13.

De Skibe af forskellig Type, som før 1. April 1930 blev benyttet som stationære Trænings-Etablisementer eller Hulke kan bevares i ikke søgaaende Tilstand.

ANNEX I.

Regler for Erstatningsbygning.

Section I. Med Undtagelse af Bestemmelserne i Section III af dette Annex og Afsnit III af Traktaten vil et Skib ikke være at erstatte før efter endt Levealder. Et Skib bestemmes at have passeret Aldersgrænsen, naar følgende Antal Aar er hengaaet efter dets Fuldførelse:

(a) For et Overfladefartøj paa mere end 3,000 ts (3,048 m. t.) men ikke over 10,000 ts (10,160 m. t.) Stand. Depl.

(I) hvis det er paabegyndt inden 1. Januar 1920: 16 Aar;

(II) hvis det er paabegyndt efter 31. Decb. 1919: 20 Aar.

(b) For et Overfladeskib paa under 3,000 ts (3,048 m. t.) Stand. Depl.:

(I) hvis det er paabegyndt inden 1. Januar 1921: 12 Aar;

(II) hvis det er paabegyndt efter 31. Decb. 1920: 16 Aar.

(c) For Undervandsbaade: 13 Aar.

Kølen til en Erstatningsbygning maa ikke lægges mere end 3 Aar forinden Aldersgrænsen naas for det Skib, der skal erstattes, hvilken Periode dog reduceres til 2 Aar for Skibe paa under 3,000 ts (3,048 m t.) Stand. Depl.

Retten til Erstatning bortfalder ikke ved at udskyde Paabegyndelsen af Erstatningsbygningen.

Section II. — Med mindre andet bestemmes i denne Traktat, skal det eller de Skibe, hvis Bevarelse vilde foraarsage en Over-

skridelse af den til deres Klasse bestemte Maximaltonnage, ved Nybygning eller Erhvervelse af Erstatningstonnage desarmeres i Overensstemmelse med Annex II af Afsnit II.

Section III. — I Tilfælde af Forlis eller hændelig Ødelæggelse kan et Skib straks erstattes.

ANNEX II.

Bestemmelser for Desarmering af Krigsskibe.

Denne Traktat fastsætter følgende Bestemmelser for Desarmering af Krigsskibe:

(I) ved Ødelæggelse (Sænkning eller Ophugning);

(II) ved Omdannelse af Skibet til Hulk;

(III) ved Omdannelse af Skibet til Anvendelse udelukkende som Maalskib;

(IV) ved at bevare Skibet til Anvendelse udelukkende til Forsøg;

(V) ved at bevare Skibet til Anvendelse udelukkende i Uddannelsesøjemed.

Ethvert til Desarmering bestemt Skib, med Undtagelse af Kampskibe, kan enten ophugges eller omdannes til Hulk efter de Høje Kontraherende Parters Ønske.

Skibe, med Undtagelse af Kampskibe, som er bevaret som Maalskibe eller i Uddannelsesøjemed skal til sidst ophugges eller omdannes til Hulk.

Section I — Skibe der skal ophugges.

(a) Ethvert Skib, som skal ophugges paa Grund af Erstatning, skal gøres utjenligt til Krigsbrug inden 6 Maaneder efter Nybygningen er fuldført, eller efter den første Nybygning er fuldført, hvis det skal erstattes af flere. Hvis imidlertid det eller de nye Skibe forsinkes, skal Ophugningsarbejderne alligevel være afsluttede inden $4^1/_2$ Aar, efter at Kølen er lagt til Nybygningen eller den første af Nybygningerne; dog skal denne Periode nedsættes til $3^1/_2$ Aar, saafremt Nybygningen er et Overfladeskib paa ikke over 3,000 ts (3,048 m. t.) Stand. Depl.

(b) Et Skib til Ophugning anses for at være utjenligt til Krigsbrug, naar følgende Materiel er borttaget, sat i Land, eller gjort ubrugeligt om Bord:

(1) alle Kanoner og Hoveddele af Kanoner, Ildledersta tioner og Drejemekanismer til Barbetter og Taarne;

(2) alt hydraulisk eller elektrisk Taarnbetjeningsmaskineri;

(3) alle Ildlederapparater og Afstandsmaalere;

(4) al Ammunition, Sprængstof, Miner og Skinnebaner til Miner;

(5) alle Torpedoer, Krigsladningsrum, Torpedoapparater, og Øvelsesapparater;

(6) al Radioinstallation;

(7) alt Hovedmaskineri eller, om det ønskes, Kommandotaarnet og al Sidepanser;

(8) alle Kraner, Elevatorer og Startapparater for Luftfartøjer; alle Start- eller Landingsplatformer eller, om det ønskes i dets Sted, Hovedmaskineriet;

(9) desforuden for Undervandsbaade, hele Hovedbatteriet, Luftpumper med Installation samt Ballastpumper.

(c) Den definitive Ophugning skal være udført paa een af følgende 2 Maader inden 12 Maaneder fra den Dag, da det nødvendige Arbejde for at gøre Skibet utjenligt til Krigsbrug er afsluttet:

(1) fuldstændig Sænkning af Skibet;

(2) fuldstændig Ophugning; dette skal altid indbefatte Borttagelse eller Ødelæggelse af alt Maskineri, Kedler og Panser, og alle Dæk-, Side- og Bundplader.

Section II — Skibe der omdannes til Hulke.

Ethvert Skib, der skal omdannes til Hulk, skal betragtes som desarmeret, naar de i Section I Pkt. (b) anførte Bestemmelser er opfyldte med Undtagelse af Sub. Pkt. (6), (7) og (8), samt efter at følgende er udført:

(1) enhver Skrueaksel, alle Tryklejer, Turbinegear eller Hovedfremdrivningsmotor og Turbiner eller Cylindre i Hovedmaskinen gjort definitivt uanvendelige;

(2) Borttagelse af Akselbærere;

(3) Borttagelse eller Ødelæggelse af alle Luftfartøjselevatorer, Borttagelse af alle Luftfartøjskraner og Startapparater for Luftfartøjer.

Skibet skal bringes til denne Tilstand inden for samme Tidsrum, som den, der i Section I er angivet for at gøre et Skib utjenligt til Krigsbrug.

Section III — Skibe der skal omdannes til Maalskibe.

(a) Ethvert Skib, der skal desarmeres til udelukkende Anvendelse som Maalskib, skal betragtes som utjenligt til Krigsbrug, naar følgende er borttaget, landsat eller gjort ubrugeligt om Bord:

(1) alle Kanoner;

(2) alle Ildlederstationer samt alle Instrumenter og Hovedkabler til Meddelelsesmidlerne.

(3) alt Maskineri til Betjening af Kanoner eller Taarne;

(4) al Ammunition og Sprængstof, alle Miner, Torpedoer og Torpedoladningsrum;

(5) alle Luftfartøjsinstallationer med Tilbehør.

Skibet skal bringes til denne Tilstand indenfor samme Tidsrum, som den der i Section I er angivet for at gøre et Skib utjenligt til Krigsbrug.

(b) I Tilslutning til den Ret, som de Høje Kontraherende Parter i Henhold til Washington-Traktaten har til at bevare Skibe til udelukkende Anvendelse som Maalskibe, maa enhver af de Høje Kontraherende Parter til Stadighed bevare til saadant Formaal:

(1) ikke over 3 Skibe, (Krydsere eller Jagere), men af disse Skibe maa kun 1 være paa mere end 3000 ts (m. t.) Stand. Depl.

(2) ingen Undervandsbaade.

(c). De Høje Kontraherende Parter vedtager ikke at sætte noget Skib, der er henført til Maalskib, i krigstjenlig Stand igen.

Section IV. — Skibe bevaret til Forsøg.

(a) Ethvert Skib, som bestemmes til Forsøg, skal behandles paa samme Maade som nævnt i dette Annex Section III (a).

(b) Uden at stride mod de almindelige Regler, og under Forudsætning af at Meddelelse gives til de andre Høje Kontraherende Parter, kan der tillades Afvigelser fra Bestemmelserne i dette Annex, Section III (a), for saa vidt særlige Forsøg maatte gøre det nødvendigt, idet det dog bestemmes, at saadanne Afvigelser kun betragtes som midlertidige.

Enhver af de Høje Kontraherende Parter, som maatte ønske at gøre Brug af denne Bestemmelse, skal give fuld Oplysning om de foretagne Afvigelser, og angive den nødvendige Varighed derfor.

(c) Enhver af de Høje Kontraherende Parter er berettiget til indenfor samme Tidsrum at bevare udelukkende til Forsøg:

(1) ikke mere end 2 Skibe (Krydsere eller Jagere), idet dog kun 1 af disse Skibe maa være paa mere end 3000 ts (3048 m. t.) Stand. Depl.;

(2) 1 Undervandsbaad.

(d) det tillades Storbritannien at bevare — i deres nuværende Tilstand — Monitoren »Roberts«, hvis Hovedartilleri og Taarnmekanismer er sat ud af brugbar Tilstand, samt Hangarskibet »Arc Royal«, saalænge disse Skibe nødvendiggøres til Forsøgsøjemed.

Bevarelsen af disse 2 Skibe influerer ikke paa Bestemmelserne for bevarede Skibe til Forsøg i ovenfor anførte Pkt. (c).

(e) De Høje Kontraherende Parter vedtager ikke at sætte noget Skib, henført til Forsøgsøjemed, i krigstjenlig Stand igen.

Section V. — Skibe bevaret til Uddannelsesøjemed.

(a) I Tilslutning til den Ret de Høje Kontraherende Parter besidder i Følge Washington-Traktaten, tillades det at bevare udelukkende til Uddannelsesøjemed følgende Skibe:

U. S. A.: 1 Kampskib («Arkansas» eller «Wyoming»);

Frankrig: 2 Overfladeskibe, af hvilke 1 kan have en Tonnage paa mere end 3000 ts (3048 m. t.) Stand. Depl.;

Storbritannien: 1 Kampskib («Iron Duke»);

Italien: 2 Overfladeskibe, af hvilke 1 kan have en Tonnage paa mere end 3000 ts (3048 m t) Stand. Depl.;

Japan: 1 Kampskib («Hieyei») 3 Krydsere (af «Kuma-Klassen).

(b) Ved de Skibe, der bevares til Uddannelsesøjemed i Henhold til Pkt. (a), skal der inden 6 Maaneder fra den Dag, de overføres til denne Kategori, foretages følgende:

1. *Kampskibe.*

(1) Borttagelse af Hovedarmering, Drejemekanismer for Barbetter og Taarne, Maskineri til Betjening af Taarne, idet dog 3 Taarne med Armering kan forblive i hvert Skib;

(2) Borttagelse af al Ammunition og Sprængstof, som overskrider den nødvendige Beholdning for Skoleskydninger med de ombordværende Kanoner;

(3) Borttagelse af Kommandotaarn og Sidepanser mellem forreste og agterste Barbette;

(4) alle Torpedorør borttages eller gøres ubrugelige;

(5) Alle Kedler borttages eller gøres ubrugelige med Undtagelse af det Antal, der kræves for at opnaa en Maximumsfart paa 18 Knob.

2. *Andre Overfladefartøjer bevaret af Frankrig, Italien og Japan.*

Følgende Arbejder vil være at udføre:

(1) Borttagelse af Halvdelen af Kanonerne, idet dog 4 Kanoner af Hovedarmeringen kan bevares i hvert Skib;

(2) Borttagelse af alle Torpedorør;

(3) Borttagelse af alle Luftfartøjsinstallationer med Tilbehør;

(4) Borttagelse af Halvdelen af Kedlerne.

(c) De Høje Kontraherende Parter vedtager, at intet Skib, som er bevaret i Henhold til denne Section skal blive anvendt til Krigsbrug.

ANNEX III.

Specialskibe.

U. S. A.

Navn	Skibstype	Depl. Tons
Aroostook	Mineskib	4 950
Oglala	—	4 950
Baltimore	—	4 413
San Francisco	—	4 083
Cheyenne	Monitor	2 800
Helena	Kanonbaad	1 392
Isabel	Yacht	938
Niagara	—	2 600
Bridgeport	Jagertender	11 750
Dobbin	—	12 450
Melville	—	7 150
Whitney	—	12 450
Holland	U-Baadstender	11 570
Henderson	Transportskib	10 000
		91 496

Frankrig.

Navn	Skibstype	Depl. Tons
Castor	Mineskib	3 150
Pollux	—	2 461
Commandant - Teste	Hangarskib	10 000
Aisne	Aviso	600
Marne	—	600
Ancre	—	604
Scarpe	—	604
Suippe	—	604
Dunkerque	—	644
Laffaux	—	644
Bapaume	—	644
Nancy	—	644
Calais	—	644
Lassigny	—	644
Les Eparges	—	644
Remiremont	—	644
Tabure	—	644
Toul	—	644
Epinal	—	644
Liévin	—	644
(—)	— (Netlægger)	2 293
		28 644

STORBRITANNIEN.

Navn	Skibstype	Depl. Tons
(St. Brit.) Adventure.	Mineskib	6 740
(Austral.) Albatross.	Hangarskib	5 000
(St. Brit.) Erebus ...	Monitor	7 200
(—) Terror....	—	7 200
(—) Marshal..	Soult	6 400
(Indien) Clive.....	Sloop	2 021
(St. Brit.) Medway...	U-Baads-Tender	15 000
		49 561

ITALIEN.

Navn	Skibstype	Depl. Tons
Miraglia.....	Hangarskib	4 880
Faá di Bruno.....	Monitor	2 800
Monte Grappa	—	605
Montello	—	605
Monte Cengio.....	Exmonitor	500
Monte Novegno	—	500
Campania	Sloop	2 070
		11 960

JAPAN.

Navn	Skibstype	Depl. Tons
Aso	Mineskib	7 180
Tokiwa	—	9 240
Asama.....	Gl. Krydser	9 240
Yakumo	—	9 010
Izumo	—	9 180
Iwate.....	—	9 180
Kasuga	—	7 080
Yodo	Kanonbaad	1 320
		61 430

Afsnit III.

Præsidenten for Amerikas Forenede Stater, H. M. Kongen af Storbritannien, Irland og Britisk Dominions, Kejser af Indien, og H. M. Kejseren af Japan har imellem sig vedtaget de i dette Afsnit III opstillede Bestemmelser:

ARTIKEL 14.

Sostridskræfter hørende til U. S. A., Storbritannien og Japan af andre Kategorier end Kampskibe og Hangarskibe, samt alle de Skibe, der henhører under de i Artikel 8 nævnte Kategorier vil være at begrænse i Overensstemmelse med denne Traktats Afsnit III, samt endvidere for Specialskibes Vedkommende som anført i Artikel 12.

ARTIKEL 15.

Med Hensyn til dette Afsnit III vil følgende Definitioner gælde for Krydsere og Jagere.

Krydsere:

Overfladekrigsskibe som ikke er Kampskibe eller Hangarskibe, med et Stand. Depl. paa mere end 1850 ts (1880 m. t.) eller med Artilleri, som er af større Kaliber end 130 mm (5,1 inch).

Krydserklassen inddeles i følgende 2 Underafdelinger:

(a) Krydsere med Armering paa over 155 mm (6,1 inch) K;

(b) Krydsere med Armering paa under 155 mm (6,1 inch) K;

Jagere.

Overfladekrigsskibe med et Stand. Depl. paa under 1850 ts (1880 m t.) og med Armering paa ikke over 130 mm (5,1 inch) K.

ARTIKEL 16.

1. I følgende Skema er opstillet den for Krydsere, Jagere og Undervandsbaade færdigbyggede Tonnage, som ikke maa være overskredet d. 31. Dec. 1936.

Klasse	U. S. A.	Stor Brit.	Japan
Krydsere			
(a) med Kanoner paa over 155 mm (6,1 inch)	180 000 ts (182 880 m. t.)	146 800 ts (149 149 m t.)	108 400 ts (110 134 m. t.)
(b) med Kanoner paa under 155 mm (6,1 inch)	143 500 ts (145 796 m. t.)	192 200 ts (195 275 m. t.)	100 450 ts (102 057 m. t.)
Jagere	150 000 ts (152 400 m. t.)	150 000 ts (152 400 m. t.)	105 500 ts (107 188 m. t.)
Undervandsbaade.....	52 700 ts (53 543 m. t.)	52 700 ts (535 43 m. t.)	52 700 ts (53 543 m. t.)

2. De Skibe, som foraarsager, at den i Tabellen angivne Total-Tonnage overskrides, desarmeres gradvist i Perioden inden d. 31. December 1936.

3. Maximumsantallet af Krydsere efter Kategori (a) skal være: U. S. A. 18, Storbritannien 15, Japan 12.

4. For Jagerklassen maa ikke mere end 16 % af den tilladte Total-Tonnage udgøres af Skibe paa over 1500 ts (1524 m. t.) Stand. Depl. Jagere, der er bygget eller som er under Bygning d. 1. April 1930 udover denne Procent, kan bevares, men ingen andre Jagere

paa over 1500 ts (1524 m.t.) Stand. Depl. vil være at bygge eller anskaffe før Reduktionen til 16 % er gennemført.

5. For Krydserklassen maa kun 25 % af den tilstaaede Total-Tonnage udstyres med Landings-Dæk for Luftfartøjer.

6. De Undervandsbaade, som omtales i Pkt. 2 og 3 af Artikel 7 vil være at indbefatte i de Høje Kontraherende Parters Total-Tonnage.

7. Tonnagen af de Skibe, som bevares i Overensstemmelse med Artikel 13 eller reduceres efter Annex II af Parti II i denne Traktat vil ikke være at indbefatte i den Tonnage, der bestemmes til Begrænsning.

Artikel 17.

Mellem Krydserne af Klasse (b) og Jagerne er tilladt en Overflytning, som ikke maa overskride 10 % af den Total-Tonnage, der er tilstaaet den Kategori eller Underkategori, hvortil Overflytningen foretages.

Artikel 18.

U. S. A forventer i 1935 at have 15 Krydsere af Underkategori (a) færdige med en samlet Tonnage paa 150 000 ts (152 400 m.t.). For hver af de 3 manglende Krydsere af Underkategori (a), som man har Ret til at bygge, vil U. S. A. kunne vælge at erstatte 15 166 ts (15 409 m.t.) med Krydsere af Underkategori (b). I Tilfælde af, at U. S. A. vil bygge 1 eller flere af de resterende 3 Krydsere af Underkategori (a), saa skal den 16. Krydser først paabegyndes 1933 og først være at fuldføre i 1936. Den 17. vil først blive paabegyndt 1934 og vil ikke være fuldført før 1937; den 18. vil først blive paabegyndt 1935 og vil ikke være fuldført før 1938.

Artikel 19.

Med saadanne Undtagelser som indeholdes i Artikel 20, maa den paabegyndte Tonnage for de Kategorier, som er underkastet Begrænsning i Henhold til Artikel 16, ikke overskride den Tonnagestørrelse, der er nødvendig for at naa Kategoriens Maximums-Tonnage, eller for at erstatte Skibe, som er forældede før d. 31. December 1936. Dog kan der paabegyndes Erstatningsbygning for Krydsere og Undervandsbaade, som forældes 1937, 1938 og 1939 og for Jagere, som forældes i 1937 og 1938.

Artikel 20.

Trods Bestemmelserne for Erstatning i Annex I i Afsnit II kan:

(a) »Frobisher« og »Effingham« (St. Brit.) desarmeres i Løbet af 1936. Udover de Krydsere, som er under Konstruktion d. 1. April

1930, maa den samlede Erstatningstonnage for Krydsere for Storbritannien for 31. December 1936 ikke overskride 91 000 ts (92 456 m.t.).

(b) Japan kan erstatte »Tama« med en Nybygning, som afleveres i Løbet af 1936.

(c) I Tilslutning til Bestemmelserne om Jagere, som forældes før d. 31. December 1936, kan Japan i hvert af Aarene 1935 og 1936 paabegynde Bygninger af ikke over 5200 ts (5283 m.t.) for at erstatte de Enheder, som forældes i 1938 og 1939.

(d) Japan kan, medens denne Traktat endnu er i Kraft, paabegynde Bygning af Undervandsbaadstonnage, paa ikke over 19 200 ts (19 507 m.t.) hvoraf dog kun 12 000 ts (12 192 m.t.) maa være færdig d. 31. December 1936.

Artikel 21.

Saafremt — under denne Traktats Varighed — nogen af de Høje Kontraherende Parter skønner, at Kravet til deres nationale Sikkerhed med Hensyn til Skibe, begrænset af denne Traktats Afsnit III, er truet ved Nybygninger hos nogen Stat, som ikke er bundet af denne Traktats Afsnit III, da kan denne Høje Kontraherende Part overfor de andre Parter, der har underskrevet Afsnit III, notificere hvilken Forøgelse den anser for nødvendig indenfor en eller flere af de i dette Afsnit anførte Kategorier, idet dog Aarsagerne dertil samt Tonnageforøgelserne angives, og de skal da have Ret til at foretage saadanne Forøgelser. De andre Medunderskrivere af Afsnit III vil derefter have Ret til en proportionel Forøgelse indenfor den eller de opgivne Kategorier. De andre Parter skal straks indlede Forhandlinger ad diplomatisk Vej om den saaledes opstaaede Situation.

Afsnit IV.

Følgende Bestemmelser er vedtaget at gælde som International Lov

(1) I deres Optræden overfor Handelsskibe skal Undervandsbaade følge Bestemmelserne for Folkeretten gældende for Overfladeskibe.

(2) Hverken Overfladeskibe eller Undervandsbaade maa sænke noget Handelsskib eller gøre det usødygtigt uden først at have bragt Passagerer, Besætning og Skibspapirer i Sikkerhed, med mindre Handelsskibet — efter paa tilbørlig Maade at være blevet opfordret ertil — fortsat nægter at stoppe eller gør aktiv Modstand mod

Visitation. I denne Henseende vil Skibsfartøjerne ikke være at betragte som sikkert Sted, med mindre Passagerernes og Besætningens Sikkerhed frembringes, under Hensynstagen til Vejrets og Søens Tilstand, ved Nærheden af Land eller andre Skibe, som er i Stand til at tage dem om Bord.

De Høje Kontraherende Parter opfordrer alle andre Magter til at give deres Tilslutning til ovennævnte Regler.

Afsnit V.

Artikel 23.

Denne Traktat skal forblive gældende indtil d. 31 Dec. 1936 med følgende Undtagelser:

(1) Afsnit IV skal forblive gældende uden Tidsbegrænsning.

(2) Bestemmelserne i Artiklerne 3, 4 og 5 og i Artikel 11 samt Annex II af Afsnit II skal forsaavidt angaar Hangarskibe forblive gældende for samme Tidsrum som Washington-Traktaten.

Med mindre de Høje Kontraherende Parter skulde træffe andre Bestemmelser med Hensyn til en mere almindelig Overenskomst om yderligere Flaadereduktioner, hvortil de alle er deltagende, skal de atter mødes i 1935 for at fastlægge en ny Traktat til Erstatning og Fortsættelse af denne Traktat, idet det forudsættes, at ingen af denne Traktats Bestemmelser skal prejudicere nogen af de Høje Kontraherende Parters Stilling til den omtalte Traktat.

Artikel 24.

(1) Denne Traktat skal være at ratificere af de Høje Kontraherende Parter i Overensstemmelse med deres konstitutionelle Fremgangsmaade, og Ratificationerne vil være at deponere i London saa snart som muligt. Bekræftede Genparter af alle Forhandlingerne — procès verbaux — vil være at overgive til samtlige Høje Kontraherende Parter.

(2) Saasnart Ratificationen er deponeret fra U. S. A., fra H. M. Kongen af Storbritannien, Irland og Britisk Dominions, som opstillet foran i denne Traktat, samt af H. M. Kejseren af Japan vil Traktaten træde i Kraft for de nævnte Høje Kontraherende Parter.

(3) Paa Dagen for Traktatens Ikrafttræden i Henhold til foregaaende Paragraf, vil Afsnit I, II, IV og V af denne Traktat træde i Kraft for den franske Republik og Kongeriget Italien, saafremt disse Staters Ratification er deponeret paa det Tidspunkt; i modsat Tilfælde vil Traktaten træde i Kraft for disse Stater, naar Ratificationen deponeres.

(4) De af denne Traktats Afsnit III fremstaaede Rettigheder og Forpligtelser gælder udelukkende for de i denne Artikels Pkt. 2 nævnte Høje Kontraherende Parter.

De Høje Kontraherende Parter vil samlet fastsætte Dagen, fra hvilken, samt Betingelserne for hvilke de i Afsnit III opstillede Forpligtelser for de under Pkt. 2 af denne Artikel nævnte Høje Kontraherende Parter vil binde disse overfor Frankrig og Italien; disse Bestemmelser vil samtidig gælde som lignende Forpligtelser for Frankrig og Italien overfor de Høje Kontraherende Parter.

Artikel 25.

Efter at Ratificationerne er deponeret af samtlige Høje Kontraherende Parter, vil H. M. Regering i Storbritannien have at udsende Bestemmelserne i denne Traktats Afsnit IV til samtlige ikke signerende Stater, idet disse opfordres til snarest at tiltræde de i Traktaten nævnte Bestemmelser og uden Tidsbegrænsning.

En saadan Tiltrædelse skal foretages ved en Erklæring, stilet til H. M. Regering i Storbritannien og Nord Irland.

Artikel 26.

Denne Traktat, hvor den franske og engelske Text begge er gældende, vil være at deponere i Arkiverne for H. M. Regering i Storbritannien og Nord Irland. Bekræftede Genparter vil være at tilsende samtlige de Høje Kontraherende Parter.

De ovennævnte Plenipotentiairer har paa Tro og Love underskrevet denne Traktat og forsynet den med deres Segl.

Underskrevet i London d. 22. April 1930.

Sølieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1929—30.

Følgende Møder med den vedføjede Dagsorden har været afholdt:

1	29. Oktbr. 1929	Efter Lovenes § 27.
2	5. Novbr. —	1. Kaptajnløjtnant Lind: Nogle Bemærkninger om Isbrydning i danske Farvande. 2. Redaktøren for »Tidsskrift for Søvæsen« aflægger Beretning og Regnskab for 1928.
3	12. — —	Orlogskaptajn B. Andersen: Forsøg med Minestrygnings- og Minesikringsmateriel.
4	19. — —	1. Kaptajnløjtnant Bangsbøll: Lidt om Danmarks Stilling før og under Verdenskrigen. 2. Formanden for Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal for 1930. 3. Formanden for Udvalget af 5. Marts 1929 fremsætter Forslag til Tilføjelser og Ændringer af Sølieutenant-Selskabets Love i Anledning af, at Selskabet har modtaget »Det Tegnerske Legat«.
5	3. Decbr. —	1. Afstemning om Forslag til Tilføjelser og Ændringer af Sølieutenant-Selskabets Love i Anledning af, at Selskabet har modtaget »Det Tegnerske Legat«. 2. Orlogskaptajn Ipsen: Flaadepolitik med Henblik paa den forestaaende Flaadekonference.
6	17. — —	1. Kaptajn Scheibel: Om tropiske Storme. 2. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Prisspørgsmaal for 1930.
7	14. Januar 1930	1. Afstemning om eventuel Trykning af det af Orlogskaptajn P. Ipsen den 3. December 1929 afholdte Foredrag: Flaadepolitik med Henblik paa den forestaaende Flaadekonference.« 2. Behandling af Prisafhandlingen: Nogle Betragtninger over Territoriet med særligt Henblik paa Sø- og Luftterritoriets Stilling efter danske Forhold«.

8	21. Januar 1930	Behandling af Prisafhandlingen: »Nogle Betragtninger over Territoriet med særligt Henblik paa So- og Luftterritoriets Stilling efter danske Forhold«. (Fortsat).
9	4. Febr. —	Afsluttende Behandling af Prisafhandlingen: »Nogle Betragtninger over Territoriet med særligt Henblik paa So- og Luftterritoriets Stilling efter danske Forhold.
10	18. — —	Behandling af Prisafhandlingen: Betragtninger over Torpedobaades Anvendelse i Krig, med særligt Henblik paa danske Forhold«.
11	4. Marts —	Fortsat Behandling af Prisafhandlingen »Betragtninger over Torpedobaades Anvendelse i Krig, med særligt Henblik paa danske Forhold«.
12	11. — —	1. Orlogskaptajn Wolfhagen: Om Bjærgning af Undervandsbaade. 2. Nedsættelse af Udvalg til Udarbejdelse af Prisspørgsmaal for 1931.
13	18. — —	Orlogskaptajn Grandjean: Meddelelser fra Flyvevæsenet.
14	25. — —	1. Kommandør Dornonville de la Cour: Skibsbesætningernes Krigsorganisation. 2. Eventuelt Afstemning om Trykning af Orlogskaptajn Augsburgs Prisafhandling. 3. Valg af Bestyrelse.

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 25. Marts 1930 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende af Selskabets Medlemmer valgt til Bestyrelse for Forsamlingsaaret 1930—31:

Formand ..... Kaptajnløjtnant *E. Kofoed-Hansen.*
Næstformand .. — *E. Vedel.*
Regnskabsfører. Søløjtnant I *R. M. Ernst.*
Suppleant ..... — *A. G. Topsøe-Jensen.*

Selieutenant-Selskabet i Oktober 1930.

E. KOFOED-HANSEN.
Formand.

Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i August 1914.

Af Kommandør L. Dornonville de la Cour.

(Efter Tidsskriftet Dansk Udsyn).

Nærværende Afhandling er udarbejdet efter Opfordring af Redaktionen af Tidsskriftet „Dansk Udsyn", der udgives af en Kreds af Videnskabsmænd og Lærere, knyttede til Askov Højskole.

Da Redaktionen af „Tidsskrift for Søvæsen" har ment, at Afhandlingen ogsaa kunde være af Interesse for „Tidsskrift for Søvæsen"s Læsere, har man opnaaet velvillig Tilladelse fra Redaktionen af „Dansk Udsyn" til at gengive den her.

Forfatteren beder bemærke, at da Afhandlingen er skrevet med en Læsekreds af Lægmænd paa det maritime Omraade for Øje, indeholder den en Del maritime Udviklinger og Definitioner, som ikke vilde være forekomne, hvis den havde været skrevet for en udelukkende maritim Læsekreds.

Red.

Sjældent har vel Begivenhederne i Danmarks Historie udviklet sig paa en saa hastig og foruroligende Maade, som da den danske Regering ved Verdenskrigens Begyndelse, under Bestræbelserne for at bevare Landets Neutralitet, blev stillet overfor det bratte Spørgsmaal om Spærring eller Ikke-Spærring af de danske Gennemsejlingsfarvande mellem Kattegat og Østersøen, Store Bælt og de danske Dele af Sundet og Lille Bælt.

Meget modstridende Anskuelser er kommet til Orde om den folkeretlige Berettigelse til og om Værdien af de af Regeringen trufne Foranstaltninger, og for mange Danskes Vedkommende er Bedømmelsen heraf vel næppe endnu helt afklaret.

Paa Redaktionens Opfordring skal jeg forsøge at give en Fremstilling af denne betydningsfulde Episode i Danmarks Historie, saaledes som den kan bedømmes paa Grundlag af, hvad der indtil nu er fremkommet om den, saavel herhjemme som i den udenlandske Fagliteratur.

Jeg ønsker at understrege, at ihvorvel jeg har søgt at behandle Emnet saa objektivt som muligt, maa Fremstillingen kun betragtes som et Udtryk for mit personlige Skøn.

I. Folkeretlige Betragtninger.

Naar man vil undersøge den folkeretlige Berettigelse til at spærre de danske Gennemsejlingsfarvande, er det nødvendigt at holde sig for Øje Karakteren af det, der benævnes Folkeret.

Folkeretslæreren, Professor Axel Møller, udtaler i sit Værk »Folkeretten i Fredstid og Krigstid« (1925), at Folkeretten er et Retssystem, der mangler den Basis, som den nationale Ret ejer, nemlig: et egentlig Lovgivningsorgan, virkelige Domstole og overordnede retshaandhævende Myndigheder. Folkeretten, der i Modsætning til den nationale Ret, kun er ca. 400 Aar gammel, har i dette Tidsrum langsomt udviklet sig til at rumme visse Retsgrundsætninger; om mange af disse kan dog selv de Folkeretskyndige være indbyrdes uenige; kun de Retsgrundsætninger, der ved Traktater og Konventioner er tiltraadte af Stater, danner et nogenlunde bindende Retsgrundlag for disse — men ogsaa kun et nogenlunde bindende. Thi som bekendt kan enhver Lov fortolkes paa forskellig Maade, og den stærkere Stat tiltager sig ofte en Fortolkningsfrihed af de folkeretlige Regler, som den svagere Stat ikke tør tillade sig; Verdenskrigen gav adskillige Eksempler herpaa i de krigsførende Magters ofte haardhændede og vilkaarlige Behandling af de mindre, neutrale Magter.

Endelig er der i Folkeretten stadig ikke faa uafgjorte Spørgsmaal, — Spørgsmaal, til hvilke Staterne af statsegoistiske eller andre Grunde, ikke har villet tage Stilling, — som derfor ikke er løst gennem afsluttede Konventioner, og overfor hvilke Staterne ikke staar folkeretlig bundne.

Med Henblik paa Emnet for nærværende Afhandling bliver det snævrere Spørgsmaal dette: Hvilke folkeretlige Regler gjaldt i August 1914 for Passagefriheden i Stræder, specielt i de danske Gennemsejlingsfarvande?

For at skabe fornøden Baggrund for Besvarelsen af dette Spørgsmaal er det nødvendigt at foretage et lille Strejftog ind over Begrebet »Søterritorium«.

Det er almindelig Folkeretssædvane at anerkende en Stats Raadighed over det Farvand udfor dens Kyster, der benævnes Statens Søterritorium.

Opfattelsen af, hvor langt Søterritoriet strækker sig fra Kysten ud i det frie Hav, er forskellig i de forskellige Stater; indenfor den enkelte Stat kan Kravene til Søterritoriets Udstrækning være forskellige, eftersom det drejer sig om Grænsen for Neutralitetshævdelse, Fiskerigrænsen, Grænsen for Udøvelse af Jurisdiktion, Toldmyndighed o. s. v.

Det ligger udenfor Afhandlingens Ramme at komme nærmere ind paa de forskellige Krav om Søterritoriets Udstrækning; for Behandling af nærværende Emne spiller det kun en Rolle at vide, hvilke Bestemmelser den danske Regering ved Verdenskrigens Udbrud traf vedrørende Udstrækningen af det Søterritorium, indenfor hvilket Danmark vilde haandhæve sin Neutralitet. Denne Udstrækning fastsloges ved følgende, af Regeringen udstedte Forholdsordre til den udrustede Flaadestyrke, dateret d. 31. August 1914:

»Som dansk Søterritorium betragtes Farvandet udfor dansk Kyst indtil en Afstand af 3 Sømil fra Land, undtagen hvor dansk og fremmed Søterritorium berører hinanden, i hvilket Tilfælde Territorialgrænsen angives ved Midtfarvandslinien«.[1])

---

[1]) Se Bind II af Bilag til »Beretning afgivet af Kommissionen af 1919 til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning« Bilag XVI. Pag. 222.

Imod Fastsættelsen af denne Territorialgrænse for Hævdelse af Neutraliten har ingen af de krigsførende Stater rejst Indvending. Sverige og Norge søgte at hævde et Neutralitets-Søterritorium af 4 Sømils Bredde, men hverken England eller Tyskland vilde anerkende mere end den 3-Sømils-Grænse, som de ogsaa selv hævdede.

Den Højhedsret, som en Stat har over sit Søterritorium, ytrer sig ved visse Rettigheder, saasom Retten til at udøve Told- og Sundhedspoliti og til efter visse nærmere Regler at udøve en civil- og strafferetlig Jurisdiktion over Personer, der befinder sig paa Territoriet; endvidere Retten til at regulere Kystfarten og Fiskeriet, navnligt til ogsaa helt eller delvis at forbeholde disse Erhverv for sine egne Borgere. Endelig er Statens Rettigheder og Forpligtelser paa Søterritoriet under Neutralitetsforhold fastsat ved den paa den 2. internationale Fredskonference i Haag i 1907 vedtagne Konvention om neutrale Magters Rettigheder og Pligter under Søkrig (XIII Haagerkonvention).[1])

Statens Højhedsret over Søterritoriet begrænses derved, at efter almindelig anerkendt Folkeretssædvane har fremmede Skibe Tilladelse til »fredelig Passage«[2]) over Søterritoriet.

Rækkevidden af denne Tilladelse til fredelig Passage er forskellig, eftersom det drejer sig om

1. Søterritoriet i Almindelighed,
2. Indre Farvande,
3. Stræder, der danner de naturlige Trafikveje mellem to frie Have.

1. Paa Søterritoriet i Almindelighed har under Fredsforhold saavel Handelsskibe som Krigsskibe Tilladelse til Passage og Ophold.

[1]) Se Lovtidende for 1910 Nr. 8, Bekendtgørelse af 20. Juni.

[2]) Almindelig benyttet folkeretligt Udtryk, hvorved forstaas »Passage i fredeligt Øjemed« (passage inoffensif).

Under Krigs- og Neutralitetsforhold gælder saavel for Handelsskibe som for Krigsskibe de samme Bestemmelser for Passage og Ophold som i Fredstid, idet dog krigsførende Staters Krigsskibe er underkastede de ved den XIII Haager-Konvention foreskrevne Bestemmelser vedrørende Opholdsfrist, Afholdelse fra krigeriske Handlinger o. s. v. Endvidere har saavel en krigsførende som en neutral Stat Ret til paa sit Søterritorium at træffe saadanne Forsvarsforanstaltninger, som Hensynet til Statens Sikkerhed maatte kræve, selv om der derved sker Indgreb i Skibsfartens Passagefrihed.[1])

I Følge den VIII Haager-Konventions[2]) Art. 4 har en neutral Magt Ret til at udlægge selvvirkende Miner udfor egne Kyster.

2. Ved Indre Farvande forstaas Havne, Havneindløb, Rede, Bugter, Fjorde og Farvandsafsnit, der ligger mellem og indenfor Øer, Holme og Rev. (En udførlig Redegørelse for disse Farvandes Natur og Udstrækning ligger udenfor nærværende Afhandlings Emne).

Under Fredsforhold har Handelsskibe Tilladelse til Besejling af og Ophold i indre Farvande, idet de dog selvfølgelig er underkastede de af Staten udstedte Bestemmelser vedrørende Lodstvang o. lign.; for Krigsskibes Vedkommende er Adgang til og Ophold i Indre Farvande reguleret ved af Staten udstedte særlige Bestemmelser.

Under Krigs- og Neutralitetsforhold vil Adgang til og Ophold i Indre Farvande for saavel Handels- som Krigsskibe være reguleret ved af Staten udstedte særlige Bestemmelser.

3. Stræder, der danner de naturlige Trafikveje mellem to frie Havne.

---

[1]) Saaledes forbød under Verdenskrigen Holland al Passage af Krigsskibe over sit Søterritorium.

[2]) Se Lovtidende for 1910 Nr. 8, Bekendtgørelse Nr. 41 af 20. Juni.

Under Fredsforhold har saavel Handelsskibe som Krigsskibe Tilladelse til fri Passage.

Hvorvidt denne Passagefrihed under alle Omstændigheder kan og skal opretholdes under Krigs- og Neutralitetsforhold, er et Spørgsmaal, hvorom Meningerne er delte.

Den Betydning, som det har for Skibsfarten, at de naturlige Trafikveje mellem to frie Have altid er aabne for Passage, er saa stor, at Princippet om saadanne Stræders Frihed maa tillægges stor Vægt.

Paa den anden Side er det forstaaeligt, at det kan ligge i en krigsførende Magts Interesse at spærre et saadant Gennemsejlingsfarvand for en Modstander. Ogsaa for den neutrale Magt, der er i Besiddelse af Søterritoriet i Gennemsejlingsfarvandet, kan det være ønskeligt, ja nødvendigt af Hensynet til egen Sikkerhed, at foretage Forsvarsforanstaltninger i dette Farvand, selv om de maatte lægge Hindringer i Vejen for Trafikken.

Det, der skal undersøges her, er da, om det under Neutralitetsforhold er folkeretlig forbudt at spærre et saadant Stræde.

Saafremt et Stræde mellem to frie Have er bredere end det dobbelte af Søterritoriets Bredde, saaledes at der er en fri Rende i Midten, der ikke hører til nogen Stats Søterritorium, er Sagen klar, thi for den frie Rende maa naturligvis gælde samme Regler som for det frie Hav.

Derimod er Folkerets-Eksperternes Meninger delte, naar det drejer sig om Stillingen af de Stræder, der helt er dækkede af Kyststaten eller Kyststaternes Søterritorium.

Medens en Gruppe af Folkeretslærde hylder det Princip, at de internationale Interesser, som kræver uhindret Skibsfart mellem to frie Have, maa begrænse Kyststatens eller Kyststaternes Højhedsret saa meget, at fri

Passage aldrig kan hindres, saa er der en anden Gruppe, som staar paa det Standpunkt, at der slet ikke gælder særlige Regler for Stræder, men at disse ganske simpelt er undergivet de almindelige Regler om Havets Frihed eller om Søterritoriets Stilling, — alt eftersom de i Henhold til Folkerettens almindelige Regler maa henregnes til det frie Hav eller til Søterritoriet.[1])

I Henhold til det sidstnævnte Princip vil altsaa Passagen gennem territoriale Stræder kunne spærres, ligesom Passagen over det almindelige Søterritorium, naar Statens Sikkerhed under Krigs- eller Neutralitetsforhold kræver det.

At træffe et afgørende Valg mellem disse to Standpunkter gennem en ved Konvention fastslaaet folkeretlig Opfattelse af Stræders Stilling er endnu ikke lykkedes.

Det blev forgæves forsøgt paa den 2. internationale Fredskonference i Haag i 1907. Under Behandlingen af Spørgsmaalet om Mineudlægning udfor Kyster (VIII Haager-Konvention) stillede de hollandske Delegerede i det af Konferencen nedsatte Udvalg følgende Forslag, gaaende ud fra det i Indledningen til Konventionen udtalte Princip: »at Søvejene er fri og aabne for alle Nationer«.

Det hollandske Forslag lød som følger:

»I intet Tilfælde maa Stræder, som forbinder to frie Have, spærres.«

I en senere Tilføjelse ændrede Hollænderne Forslagets Affattelse dertil, at Spærringen i ethvert Tilfælde ikke maatte være fuldstændig, men saaledes at Passage f. Eks. kunde finde Sted ved en særlig Lodsning gennem Minefeltet.

Forslaget mødte imidlertid bestemt Modstand hos

---

[1]) Se Afdelingschef i Udenrigsministeriet G. Cohn: »Færdsel gennem internationale Stræder.« Juridisk Tidsskrift Nr. 3 og 4 1927, Pag. 28—29.

en Række af Magter, og Udvalget vedtog da enstemmig følgende Udtalelse:

»Overfor disse Forbehold og Erklæringer bestemmer Udvalget sig til at ville standse ethvert Forslag vedrørende Stræder, idet disse skal holdes udenfor enhver Bestemmelse, der træffes ved nærværende Reglement; det er klart fastslaaet, at der ved Konventionens Bestemmelser intet forandres i nogen som helst Henseende med Hensyn til Strædernes nuværende Forhold, og dette berøres ikke paa nogen Maade ved Bestemmelserne om Anvendelsen af Miner.«[1])

Ogsaa under Konferencens Behandling af Konventionen om »Neutrale Magters Rettigheder og Pligter i Tilfælde af Søkrig« (XIII Konvention) diskuteredes Passagespørgsmaalet over Søterritoriet. Den danske Delegation skriver herom:

»Passagespørgsmaalet har voldt betydelige Vanskeligheder. Det oprindelige engelske Forslag syntes at maatte forstaas saaledes, at den Neutrale ikke kunde forbyde krigsførende Skibe Passage gennem noget som helst Farvand. Den danske Delegation stillede da Forslag om, at denne Indskrænkning af den neutrale Stats suveræne Ret kun skulde gælde for Sunde, der forener to frie Have.[2]) Forslaget kunde imidlertid ikke nyde Fremme, da forskellige Stormagter modsatte sig, at Spørgsmaalet om Sunde og Stræder kom under Behandling paa Konferencen, fordi man derved vilde kunne fores ind paa politiske Drøftelser, liggende udenfor Konferencens Kompetence.

Resultatet blev Art. 10, der kun siger, at en Stats Neutralitet ikke krænkes, fordi de krigsførendes Krigsskibe og Priser passerer over dens Søterritorium. Dette forklares nærmere i Kommissionsrapporten saaledes, at de Krigsførende ikke begaar Neutralitetsbrud ved at passere, eller den neutrale Stat ved at lade dem passere, men at Spørgsmaalet om, hvorvidt Passage kan forbydes, aldeles ikke afgøres dermed.«[3])

---

[1]) Se »Actes et Documents de la 2. Conference internationale de la Paix«: La Haye, 1907 III Pag. 661. — Se G. Cohn: »Færdsel gennem internationale Stræder.« Juridisk Tidsskrift Nr. 3 og 4. 1927 Pag. 46.

[2]) Udhævet af Forf.

[3]) Se Generalrapport fra den danske Delegation ved den 2. internationale Fredskonference i Haag 1907, Pag. 16.

Medens Spørgsmaalet om den folkeretlige Stilling af Stræder i Almindelighed saaledes maa siges at være et af de Spørgsmaal til hvilke Staterne, paa Tidspunktet for Verdenskrigens Udbrud, ikke havde ønsket at tage Stilling, saa fandtes der en Del Stræder, hvis Stilling under Krigs- og Fredsforhold var ordnede ved specielle folkeretlige eller mellemstatlige Overenskomster.

Saaledes bestod endnu Tyrkiets anerkendte Ret til at nægte Passage af Krigsskibe gennem Stræderne ved Bosporus og Dardanellerne, medens Handelsskibe havde faaet Ret til at passere disse Stræder allerede efter Freden i Adrianopel i 1829.

Den fri Passage gennem Gibraltar-Strædet og gennem Magellans-Strædet var sikrede ved Traktater henholdsvis mellem England, Frankrig og Spanien (1904) og mellem Chile og Argentina (1881).

Ogsaa for de kunstig tilvejebragte, internationale Vandveje, saasom Suez-Kanalen og Panama-Kanalen, var Trafikspørgsmaalet ordnet ved internationale Konventioner, men Karakteren af disse Forbindelsesveje er saa forskellige fra Karakteren af naturlige Gennemsejlingsfarvande, at en Jævnførelse ikke let lader sig gennemføre.

For de danske Gennemsejlingsfarvandes Vedkommende eksisterede der ogsaa en Overenskomst, nemlig Øresundstraktaten af 14. Marts 1857 om Afløsning af Sund- og Bælttolden.

Som bekendt begyndte Danmark allerede i Begyndelsen af det 15. Aarhundrede at kræve Told af alle Skibe, der passerede Øresund, hvilken Foranstaltning senere udvidedes til ogsaa at omfatte Bælterne. Denne Ret anerkendtes, officielt eller stiltiende, af de søfarende Nationer, men gav dog efterhaanden Anledning til Rivninger og Protester. I 1855 indbød Danmark til en Konference til Ordning af Sagen, og denne Konference afsluttedes i 1857 med en Traktat mellem Danmark og

de andre søfarende Nationer. Ved Traktaten afskaffedes Sund- og Bælttolden, imod at Danmark som Vederlag for en Forpligtelse til at holde Gennemsejlingsfarvandene behørig belyste og afmærkede modtog en Sum af ca. 62 Mill. Kroner.

I Traktatens Art. 1 forpligter Danmark sig til hverken direkte eller indirekte at opkræve nogen Afgift af de Skibe, der passerer gennem Sundet eller Bælterne, og til ikke under noget som helst Paaskud at underkaste noget Skib nogen Standsning paa dets Fart gennem disse Farvande.

I Art. 2 forpligter Danmark sig til at vedligeholde og eventuelt forøge Fyrbelysningen og Sømærkerne — til at afkræve ensartede Lodspenge og kun af de Skibe, der frivillig betjener sig af Lodser, — samt til at tillade alle søfarende Nationer at have Bugserfartøjer stationerede i Sundet og Bælterne.

Hvad Betydning har nu denne Traktat for Danmarks Stilling til Strædespørgsmaalet?

Traktaten maa saavel efter sit Indhold som i Følge Indledningens Ordlyd («besjælede af det Ønske at lette og forøge de for Øjeblikket mellem deres Stater bestaaende Handels- og Skibsfartsforhold») antages kun at have Handelsskibsfarten for Øje.

Den omtaler ikke Krigsskibe eller Krigsforhold. Den fastsætter ingen Regler om Udøvelsen af Fjendtligheder i eller Neutralisering af Sund og Bælter.[1]) Den synes kun at have til Formaal at føre de danske Gennemsejlingsfarvande fra den eksceptionelle Sund- og Bælttolds-Stilling ind under samme folkeretslige Stilling som andre Stræder, der ikke er underkastede særlige Konventioners Bestemmelser.

Kun den sidste Bestemmelse i Art. 2, — Retten for

---

[1]) Se G. Cohn: «Færdsel gennem internationale Stræder.» Juridisk Tidsskrift Nr. 3 og 4, 1927, Pag. 37.

fremmede Stater til at holde Bugserhjælp stationeret i Sund og Bælter — danner en Undtagelse fra de almindelige for en suveræn Stats Søterritorium gældende Bestemmelse, men denne lille Indrømmelse, der forøvrigt kun spillede nogen Rolle, saalænge Sejlskibene dominerede Skibsfarten, danner ikke noget Grundlag for den Antagelse, at den danske Stat paa noget som helst andet Omraade skulde have opgivet Højhedsretten over sit Søterritorium i Gennemsejlingsfarvandene. Staten udøver da ogsaa paa dette Territorium ganske de samme Rettigheder som paa sit øvrige Søterritorium i Retning af Jurisdiktion, Fiskerimyndighed og Fiskeret, Ret til at forbeholde Kystfarten for egne Undersaatter o. s. v.

Det afgørende Spørgsmaal for os er da dette: Hvorledes stiller Traktaten Danmark under Krigs- og Neutralitetsforhold, — forpligter den ogsaa da Staten til under ingen som helst Omstændigheder at underkaste Skibsfarten nogen Standsning i Sund og Bælter, selv om Danmarks egen Sikkerhed herved kunde bringes i Fare?

Til Belysning af dette Spørgsmaal foreligger der ikke meget Materiale, der daterer sig fra før Verdenskrigen. Den almindelige Opfattelse, herhjemme som i Udlandet, var den, at de danske Sunde og Bælter som »internationale Gennemsejlingsfarvande«, ikke burde spærres; Spørgsmaalet om eventuel Spærring mentes overhovedet ikke at ligge for.

Denne almindelige folkeretlige Opfattelse havde imidlertid, som allerede nævnt, ikke Hjemmel i nogen folkeretlig Konvention, med mindre man netop vilde søge denne Hjemmel i Øresundstraktaten.

En af de faa Retslærde, der inden 1914 har udtalt sig om Øresundstraktatens Betydning, naar Danmark er krigsførende Magt, er den bekendte danske Folkeretsekspert, Professor H. Matzen, og hans Standpunkt er følgende:

»at Danmarks Ret til som krigsførende Magt at træffe Foranstaltninger i Sundet og Bælterne samt overhovedet i de danske Farvande dog maa være forbeholdt fremtidig, ligesom Tilfældet har været i Fortiden.»[1])

Endvidere:

»I Følge Affattelsen af den ovennævnte Bestemmelse i Traktatens Art. 2, 1. Stykke, kan med Hensyn til samme rejses det Spørgsmaal, som kan faa praktisk Interesse, — hvilken den virkelige Rækkevidde af den deri paatagne Forpligtelse er, om den kan være til Hinder for, at Danmark i Krigstilfælde slukker Fyrene paa dets Kyster og optager de udlagte Bøjer m. v. for ikke selv at vise en fjendtlig Flaade Vej gennem sine Farvande. Dette Spørgsmaal maa vistnok ubetinget besvares derhen, at Traktatens Bestemmelser ingenlunde er til Hinder for Iværksættelsen af deslige Forsvarsforanstaltninger.»[2])

Endvidere:

»at Danmark ikke er forhindret i at aflukke en enkelt Tilgang til Østersøen, saalænge blot Vejen gennem nogle af de andre er fri, og i Kraft heraf vilde da Danmark være fuldt befojet til at spærre Drogden (Farvandet mellem Amager og Saltholm), selv om denne var Øresunds eneste Sejlløb; men da dette ikke er Tilfældet, idet der foruden samme findes endnu et andet, mellem Saltholm og Sverige, nemlig den saakaldte Flinterende, som Skibene kan passere trods Drogdens Afspærring, maa Danmarks Befojelse til at iværksætte denne anses for at være saa meget mere utvivlsom.»[3])

Hvis Professor Matzens Udtalelse i sidstnævnte Citat skal forstaas saaledes, at Danmark ikke er forhindret i at aflukke hele Sundet, eller hele Store Bælt, eller hele Lille Bælt, saa længe blot Vejen gennem nogen af de andre Passager er fri, maa man vistnok tage Afstand fra denne Opfattelse som stridende imod Øresundstraktatens Aand. Er det derimod Professor Matzens Mening, at man, som nævnt i Eksemplet, inden for en Passage som

---

[1]) Matzen: Folkeret 1900, Pag. 76.

[2]) Matzen: Statsforfatningsret 1910, Pag. 54.

[3]) Matzen: Statsforfatningsret 1910, Pag. 57.

Sundet eller Store Bælt, kan spærre et af Løbene, naar et andet Gennemsejlingsløb i samme Farvand holdes frit, da kan man følge Professoren.

Iøvrigt er Professor Matzens Udtalelser ikke helt udtømmende for Spørgsmaalets Belysning; han tænker kun paa Danmark draget ind i en Krig, og ikke paa Danmark som neutral Magt; derfor ser han ikke for sig den Situation, som indtraf for vore Gennemsejlingsfarvandes Vedkommende i August 1914; men da Krigens Ret og Neutralitetens Ret i Almindelighed synes at løbe parallelt, har man dog vist Lov til, af hvad han har skrevet, at uddrage som hans Opfattelse, at Danmark, uanset Øresundstraktaten, har Ret til, saavel under Krigs- som under Neutralitetsforhold, at foretage de samme for Statens Sikkerhed nødvendige Forsvarsforanstaltninger, som andre suveræne Stater har Ret til at foretage i dem tilhørende Gennemsejlingsfarvande, hvis Forhold ikke er blevet ordnede ved særlige Konventioner.

Senere danske Folkeretsforfattere har udtalt sig i samme Retning som Professor Matzen og med klarere Henvisning til Gennemsejlingsfarvandenes Stilling under Neutralitetsforhold, men da disse Udtalelser er faldne efter 1914, har de ikke kunnet have Indflydelse paa Regeringens Opfattelse af Situationen da, og skal derfor ikke omtales paa dette Sted.

Til Belysning af udenlandske Folkeretskyndiges Syn paa Øresundstraktatens Betydning for Danmark under Krigs- og Neutralitetsforhold, saavel før som efter 1914, skal anføres følgende Afsnit af Afdelingschef i Udenrigsministeriet, G. Cohns Afhandling: »Færdsel gennem internationale Stræder«, i Juridisk Tidsskrift 1927, Nr. 3 og 4, Pag. 43—44:

»Udenlandske Forfattere kommer som Regel ikke nærmere ind paa dette Spørgsmaal, idet de alene gengiver Øresundstraktaten efter dens Indhold og ikke har nogen særlig Anledning til at drøfte.

hvad Traktaten ikke omfatter. Dog kan man ofte indirekte af Fremstillingen slutte, at de staar paa samme Standpunkt (som de danske).

Saaledes bemærker Perels[1]) (den tyske Regerings Raadgiver i Folkeretssager), at Traktaten angaar Handelsskibe i Fredstid. «For alle Nationers fredelige Søhandelstrafik er Østersøen til enhver Tid aabnet».

Under Krigsforhold gælder efter Perels Mening helt andre Regler, idet han endog mener, at Østersøen under visse Forhold kan lukkes for de Krigsførende.[2])

Den franske Folkeretskyndige Fauchille[3]) karakteriserer Traktaten ved at sige:

«den har bragt en Hindring for Sejladsen til at forsvinde, som var i Modstrid saavel med Havenes Frihed som med Handelens Frihed». Traktatens Formaal opfattes altsaa saaledes, at Reglerne fremtidig er de samme, som gælder for alle andre Stater; — ikke, at der er indført en Særordning, der paalægger Danmark særlige Forpligtelser.

Den engelske Folkeretsekspert Oppenheim[4]) (den engelske Regerings Raadgiver i Folkeretssager) opfatter Traktaten af 1857 som et Eksempel paa den Regel, at fredelig Passage gennem territoriale Stræder er tilladt fremmede Handelsskibe».

Der er ikke hos disse udenlandske Folkeretseksperter nogen som helst Antydning af, at Danmark skulde have paataget sig nogen Forpligtelse til at vaage over, at Indsejlingen til Østersøen staar aaben, endsige at dette ogsaa skulde gælde for Krigsskibe i Krigstid. En enkelt Undtagelse danner dog den engelske Folkeretskyndige Westlake, der, paa Grundlag af Øresundstraktaten, bestrider Danmarks Ret til i Krigstid eller under Neutralitetsforhold at spærre Sund og Bælter.[5])

Alt i alt maa man være berettiget til at antage, at de Forpligtelser, som Danmark ved Oprettelsen af Øre-

---

[1]) Perels: Das internationale öffentliche Seerecht 1903, Pag. 31.

[2]) Perels: Das internationale öffentliche Seerecht 1903, Pag. 163.

[3]) Droit international 1915 I, Pag. 275.

[4]) International Law 1920, I, Pag. 349.

[5]) Westlake, International Law 1913. I, Pag. 200—201.

sundstraktaten har paataget sig, kun gælder fredelig Passage af Gennemsejlingsfarvandene, men at de ikke under Krigs- og Neutralitetsforhold hindrer Danmark i at træffe de Forsvarsforanstaltninger, der er nødvendige for Statens Eksistens og Sikkerhed, idet dog Danmark ved disse Forsvarsforanstaltninger vil stræbe efter, i Øresundstraktatens Aand, i mindst mulig Maade at lægge Hindringer i Vejen for Handelsskibstrafikken.

De ca. 62 Millioner, som Danmark modtog ved Oprettelsen af Traktaten, vilde da ogsaa have været en yderst lav Betaling, hvis Modtagelsen af denne Pengesum skulde begrænse Danmarks Handlefrihed i Sund og Bælt i Udøvelsen af de Rettigheder, der tilkommer den suveræne danske Stat som Krigsførende eller som Neutral. I Traktatens Art. 4 er bemeldte Sum da ogsaa kun betegnet som »Skadeløsholdelse og Erstatning af de Ofre, som de nævnte Stipulationer (ɔ: Vedligeholdelse af Fyr og Sømærker) paalægger H. M. Kongen.«

Af de i det foregaaende anstillede folkeretlige Betragtninger tør man derfor drage følgende Slutninger:

At dansk Søterritorium i danske Gennemsejlingsfarvande ligger absolut under den danske Stats Højhedsret, idet Danmark dog er traktatmæssig forpligtet til at holde disse Farvande behørig oplyste og afmærkede, samt skal tillade Stationering af fremmede Staters Bugserfartøjer i dem. I alle andre Henseender følges samme folkeretlige Regler som de, der er gældende for andre Stræder, der forbinder to frie Have, nemlig:

1. I Fredstid er fredelig Passage af selve Gennemsejlingsfarvandene aabne for alle Handelsskibe og Krigsskibe.

2. I Krigstid eller under Neutralitetsforhold er fredelig Passage af selve Gennemsejlingsfarvandene aaben for alle Handelsskibe og Krigsskibe i den Udstrækning, som de Forsvarsforanstaltninger, som Danmark maatte træffe som Krigsførende eller Neutral, til-

lader. Disse Forsvarsforanstaltninger kan bevirke, at Passagen for Handelsskibe og neutrale Krigsskibe maa henvises til bestemte Løb i hvert af de tre Gennemsejlingsfarvande; for krigsførende Krigsskibes Vedkommende kan Nødvendigheden af Passagefrihedens Begrænsning blive endnu større, saaledes at et eller to Gennemsejlingsfarvande ganske lukkes for saadanne Skibe.

Den Danmark under Fredsforhold paahvilende Forpligtelse til Belysning og Afmærkning af Farvandene maa ligeledes i Krigstid eller under Neutralitetsforhold vige for disse Forsvarsforanstaltningers Krav i den Udstrækning, som det er nødvendigt.

Saaledes maa, strengt folkeretlig set, det Spørgsmaal besvares, der stilledes i Indledningen, og som lød: Hvilke folkeretlige Regler gjaldt i August 1914 for Passagefriheden i Stræder, specielt i de danske Gennemsejlingsfarvande.

Som nævnt, findes der ingen international Konvention, der fastslaar Princippet fri Passage af Gennemsejlingsfarvande i Almindelighed. Og Øresundstraktaten fastslaar, saaledes som vi fortolker den, og saaledes som den i Almindelighed fortolkes i Udlandet, kun, at der skal være fri og uhindret Passage i danske Gennemsejlingsfarvande i Fredstid og en af de nødvendige danske Forsvarsforanstaltninger begrænset Passageret under Neutralitetsforhold og i Krigstid.

Hvorvidt denne Fortolkning til enhver Tid faar Lov til at holde Stik, er en anden Ting. Dette hænger sammen med den tidligere omtalte Omstændighed, at en Stormagt tør tillade sig en større Fortolkningsfrihed i folkeretlige Spørgsmaal, end en lille Magt, og det er ikke udelukket, at en Stormagt, som ser sig truet i vigtige Interesser ved de Forsvarsforanstaltninger, som et neutralt Danmark, for sin Sikkerheds Skyld, træffer i sine

Gennemsejlingsfarvande, vil nedlægge en kraftig Protest, netop med Øresundstraktaten i Haanden.

Dertil kommer Vægten af den gentagne Gange nævnte, almindelig udbredte Opfattelse, som gaar ud paa, at Stræder, der er naturlige Trafikveje mellem to frie Have, aldrig bør kunne spærres.

Denne Bestemmelse er som sagt aldrig kodificeret, den er ikke i den Forstand Folkeret endnu, men den staar for de fleste som en Selvfølge, der først begynder at vakle, naar man i givet Tilfælde skal søge dens Retshjemmel.

At man ogsaa i Danmark har været og vel endnu i Almindelighed er af denne Opfattelse, er der mange Vidnesbyrd om:

Ved den tidligere omtalte Behandling af Spørgsmaalet om Mineudlægning udfor Kyster, ved Fredskonferencen i Haag i 1907 (VIII Konvention), vedtoges som nævnt neutrale Magters Ret til at udlægge Miner udfor deres egne Kyster, og den hollandske Delegations Forsøg paa at faa undtaget Stræder, som forbinder to frie Have, strandede paa Modstand fra en Del Magter, som overhovedet ikke vilde behandle noget Strædespørgsmaal. Imidlertid finder man følgende i den danske Delegations Generalrapport:

»Omend det ikke udtrykkeligt er sagt i Konventionens Tekst, er det utvivlsomt Meningen, at Konventionen ikke gælder for Sunde«.[1])

Samme Kommissions Diskussion om Passagespørgsmaalet over Territoriet under Behandlingen af Konventionen om »Neutrale Magters Rettigheder og Pligter i Tilfælde af Søkrig« er tidligere blevet refereret (Pag. 572).

Til denne Diskussion knytter den danske Delegation følgende Bemærkning:

[1]) Se Generalrapport for den danske Delegation ved den 2. internationale Fredskonference i Haag, Pag. 14.

»at det af Forhandlingerne synes at fremgaa, at en neutral Stat kan forbyde Passage over begrænsede Dele af sit Territorium, naar det synes den nødvendigt for Opretholdelsen af Neutraliteten, men at et saadant Forbud ikke kan udstrækkes til Stræder, forbindende to frie Have.«[1])

Disse to Udtalelser af den danske Delegation er ganske ejendommelige. Uagtet de begge knytter sig til Forhandlinger om Forslag til at lovhjemle Stræders Undtagelse fra Krigsførendes eller Neutrales Spærringsret, hvilke Forslag i begge Tilfælde er faldne til Jorden, fordi Staterne ikke ønsker at binde sig paa dette Omraade, har den danske Delegation i begge Tilfælde faaet det Resultat ud af Forhandlingerne, at Stræder alligevel ikke kan spærres. Dette maa vel betragtes som et Indtryk af den almindelige Opfattelse af Stræders Særstilling, der har været fremherskende hos de Delegerede fra de 44 Stater, der var repræsenterede ved Konferencen.

Det skal imidlertid stadig betones, at Gennemsejlingsfarvandes Retsstilling hverken dengang eller senere er blevet fastslaaet, idet en konventionsmæssig Hjemmel for Forbud mod Spærring af Stræder endnu ikke har været til at opnaa.

Hvorledes den senere Forsvarsminister, Dr. P. Munch, saa paa dette Spørgsmaal, vil fremgaa af en Artikel i »Det nye Aarhundrede«, i Juni 1907, hvori Dr. Munch udtaler:

»Hvis vi i Overensstemmelse med vor naturlige Pligt som neutral Stat ikke stræber efter at spærre hverken Øresund eller Store Bælt enten med Skibe, Miner eller Fæstningsværker, da taler

---

[1]) Se Generalrapport for den danske Delegation ved den 2. internationale Fredskonference i Haag 1907 Pag. 16.

al Sandsynlighed for, at der ingen Kamp vil blive i vore Farvande eller paa vort Omraade».[1])

Forsvarsordningen af 1909 regnede i sit strategiske Anlæg ikke med en Spærring af Gennemsejlingsfarvandene, og Materiel til dette Formaal var ikke forudset. Man havde kun regnet med Minemateriel til Neutralitetsspærring og Forsvar af de indre Farvande.

Det klareste Udtryk for den danske Regerings Opfattelse af Spørgsmaalet har dog givet sig Udtryk i Kgl. Anordning Nr. 293 af 20/12 1912 angaaende visse Bestemmelser med Hensyn til Danmarks Neutralitet i Tilfælde af Krig imellem fremmede Magter.[2])

I denne Anordnings § 1 findes følgende Bestemmelse:

»Der tilstaas de krigsførende Magters Krigsskibe fri Adgang til de danske Havne og Rede saavel som til det øvrige danske Søterritorium med nedennævnte Indskrænkninger, Forbehold og under følgende Betingelser:

a. Det forbydes de krigsførende Magters Krigsskibe Adgang til Københavns Havn og Red.

b. Ligeledes forbydes der de nævnte Skibe Adgang til indre Farvande, hvortil Adgangen er spærret ved undersøiske Miner eller ved andre Forsvarsmidler.

c. Det forbeholdes at forbyde de krigsførende Parter, under samme Betingelser for begge, Adgangen til andre danske Havne og Rede saavel som til andre begrænsede Dele af indre Farvande under særlige Omstændigheder og for at hævde Rigets suveræne Rettigheder og at opretholde dets Neutralitet.

Ved indre danske Farvande forstaas, foruden Havne, Havneindløb, Rede og Bugter, Søterritoriet mellem og indenfor Øer, Holme og Rev (Stenrøser), som ikke til Stadighed er overskyllede af Søen.

I den Del af det danske Søterritorium i Kattegat, Sundet, Store Bælt og Lille Bælt, der falder ind under de naturlige Trafikveje mellem Nordsøen og Østersøen, kan kun Havne og Havneindløb henregnes til indre danske Farvande«.

---

[1]) Se Beretning afgivet af Kommissionen til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning, Bind I, Pag. 109.

[2]) Se Bilag til Beretning afgiven af Kommissionen af 1919 til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens Ordning, Bind II, Bilag XIV, Pag. 149.

Resten af Anordningen indeholder nærmere Bestemmelser for krigsførende Magters Krigsskibes Forhold paa dansk Søterritorium, i Overensstemmelse med Bestemmelserne i XIII Haagerkonvention (Neutrale Staters Rettigheder og Pligter).

Anordningen var en Erklæring om, hvorledes Danmark agtede at optræde i givet Tilfælde; man lægge særlig Mærke til Udtalelsen om, at de Dele af dansk Søterritorium, der falder ind under de naturlige Trafikveje — Sund og Bælter — erklæredes ikke at ville blive regnede med til disse »indre danske Farvande«, til hvilke Adgang var de krigsførende Magters Krigsskibe forbudt.

Saaledes var Situationen ved Verdenskrigens Udbrud hvad angaar folkeretlige Bestemmelser, Synspunkter og Standpunkter, vedrørende Passagen af de danske Gennemsejlingsfarvande.

II. Begivenhederne ved Verdenskrigens Udbrud.[1])

Efter Udstedelsen af Østrig-Ungarns Ultimatum til Serbien d. 23. Juni 1914 antog Situationen snart en saadan Karakter, at en Stormagtskrig kunde ventes, og

[1]) Den følgende Fremstilling er udarbejdet efter de Fremstillinger af Begivenhederne, der forefindes i Beretningen afgiven af »Kommissionen af 1919 til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning« Bind I, og fremsatte henholdsvis af Repræsentanterne for det radikale Venstre og Socialdemokratiet og af Repræsentanterne for Partiet Venstre og det konservative Folkeparti. Disse to Fremstillinger er sammenlignede og sammenarbejdede med Formanden for Kommissionen, Forsvarsminister P. Munch's »Redegørelse for Begivenhederne ved Krigens Udbrud, der findes som Bilag XV i Samling af Bilag til ovennævnte Beretning, og med Bilag XVI, der indeholder Marineministeriets Redegørelse for Flaadens Virksomhed under Krigen. Hvor Begivenheder af særlig Betydning refereres, er henvist til Kildestedet i henholdsvis »Beretning« eller Bilag XV eller Bilag XVI.

dette førte naturligt til Overvejelser hos den danske Regering om, hvorledes man skulde stille sig, saafremt en saadan Krig virkelig kom til Udbrud. Ministeriet nærede ingen Tvivl om, at den eneste mulige Politik var Gennemførelsen af en strengt ligelig Neutralitet, og om dennes Ønskelighed var der Enighed hos alle. Til Opnaaelsen deraf var det Ministeriets Opfattelse, at Danmark maatte undgaa at foretage noget, der kunde henlede Opmærksomheden paa det og øge den Mistænksomhed i Tyskland, hvormed man stadig maatte regne, og som skyldtes Tysklands Følelse af Danmarks Bitterhed over Tabet af Sønderjylland.

28. Juli sammenkaldte Ministeriet Førerne for de forskellige Rigsdagspartier til et Møde, hvori Udenrigsministeren gav Besked om de Oplysninger, der forelaa, og om Regeringens Opfattelse af, hvorledes Danmarks Holdning maatte være, ligesom der førtes nogen Samtale om de militære Foranstaltninger, hvorom der kunde blive Tale.

28. Juli erklærede Østrig-Ungarn Serbien Krig.

Den 28.—30. Juli blev der truffet forskellige forberedende militære Foranstaltninger, alle dog af mindre Omfang.

30. Juli fremsatte den kommanderende General i 1. Generalkommandodistrikt, General Gørtz, Forslag til Indkaldelse af Mandskabet til Søbefæstningen og til Ingeniørtropperne, samt til Udførelse af forberedende Sikringsforanstaltninger ved Københavns Befæstning. Ministeriet ansaa det af de tidligere anførte Grunde (Hensynet til Tyskland) for rigtigere at vente med disse Foranstaltninger, til Begivenhederne havde udviklet sig mere i krigerisk Retning.

Den danske Gesandt i Berlin, Grev Carl Molkte, indberettede Indholdet af en Samtale, han havde haft med den tyske Udenrigsminister von Jagow, i hvilken denne havde rettet det Spørgsmaal til ham, hvad Dan-

mark nu agtede at gøre, hvortil Udenrigsminister v. Jagow havde føjet følgende Ord: »Vedligehold endelig en velvillig Neutralitet«. Den danske Udenrigsminister, Erik Scavenius, instruerede Grev Molkte om at besvare dette Spørgsmaal med følgende: »Ja selvfølgelig, saavidt dette er foreneligt med Begrebet Neutralitet.«[1])

31. Juli blev der i Statsraad truffet Beslutning om Indkaldelse af 1400 Mand til Flaadens Sikringsstyrke, og af 1300 Mand til Søbefæstningen.

General Gørtz stillede Forslag om Indkaldelse af hele Sikringsstyrken, men Ministeriet afslog dette, idet man ansaa en saa omfattende Foranstaltning paa dette Stadium af Begivenhederne for uheldig og skadelig.

Samme Dags Eftermiddag meddelte Grev Molkte, at den tyske Udenrigsminister takkede for Meddelelsen om Danmarks Neutralitet; Tyskland nærede ingen aggressive Hensigter overfor Danmark; det tilraadede Danmark at spærre sine Havne.[2])

I Aftenens Løb indkom Meddelelse om, at der var erklæret »Krigsfaretilstand« i Tyskland, og at det syntes, som om Tyskland mobiliserede.

Kl. 9½ E. M. udstedte Marineministeriet Meddelelse til Søværnet om, at Regeringen havde besluttet, at Flaadens Sikringsstyrke skulde formeres d. 1. August Kl. 6 F. M., og at Flaadens Overkommando skulde oprettes.

1. August Kl. 8 F. M. indløb Underhaands-Meddelelse om Mobilisering af den tyske Flaade fra Kl. 1 Nat og om almindelig tysk Mobilisering fra Kl. 6 F. M.

Ved Møde med de militære Myndigheder Kl. 9 F. M. stillede den kommanderende Admiral, Viceadmiral Koefoed-Hansen, og den kommanderende General, Generalløjtnant Gørtz, Forslag om Indkaldelse af hele Sikringsstyrken. Regeringen ønskede ikke at udføre denne

---

[1]) Bilag XV, Pag. 157.

[2]) Bilag XV, Pag. 157.

Foranstaltning, før der forelaa nærmere Underretning om den tyske Mobilisering. Da der Kl. 4 E. M. endnu ikke var kommet en saadan Efterretning fra den danske Gesandt i Berlin, og da saavel Telefonforbindelsen som andre Forbindelser med Tyskland havde været afbrudt hele Formiddagen, besluttede Regeringen at indkalde Hærens Sikringsstyrke til Landsdelene Øst for Store Bælt (ca. 16,000 Mand) og Hærens Fredsstyrke til Landsdelene Vest for Store Bælt (ca. 2500 Mand). I Folketingets Møde Kl. 6 E. M. gav Konseilspræsident Zahle Meddelelse om de trufne Foranstaltninger og gentog Forsikringen om, at disse kun tilsigtede Opretholdelsen af ligelig Neutralitet til alle Sider. Samtlige Partier gav deres Tilslutning til Regeringens Politik. En Række Lovforslag, der tog Sigte paa den opstaaede Situation, forelagdes og vedtoges, deriblandt en Lov, hvorved det forbødes fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter.

Der udstedtes en Erklæring til alle Stater om, at Danmark vilde iagttage fuldstændig Neutralitet i Krigen mellem Østrig-Ungarn og Serbien, med følgende Tilføjelse:

Med Hensyn til, hvad der vil være at iagttage i Henseende til Neutraliteten, henvises til Kgl. Anordning af 20. December 1912.[1])

I Løbet af Dagen var Flaadens Sikringsstyrke krigsberedt.[2])

Der udsendtes et kongeligt Budskab til Befolkningen, hvori der rettedes en Appel til Ansvarsfølelsen saavel hos den enkelte som hos Nationen som Helhed,

---

[1]) Se Pag. 583 i nærværende Afhandling. (Det er i denne Anordning, at de danske Gennemsejlingsfarvande erklæres aabne for Passage af de krigsførende Staters Krigsskibe).

[2]) Flaadens fulde Krigsstyrke, der faa Dage derefter var færdigudrustet, talte ca. 75 Skibe. Ialt vajede under Sikringsstyrken 3 Eskadrechefs-Flag eller Standere, 2 Flotillechefs Standere og ca. 50 Chefs-Vimpler.

og formanedes til at undgaa utidige Stemningsytringer og ubesindige Demonstrationer.

I Aftenens Løb indkom Meddelelse om, at Frankrig Kl. 1 E. M. havde besvaret Tysklands Ultimatum afvisende, at Tyskland havde bekendtgjort Mobiliseringsordre og samtidig havde erklæret Rusland (som overhovedet ikke havde besvaret Tysklands Ultimatum) Krig, samt at Frankrig havde paabegyndt sin Mobilisering.

2. August. Efter Anmodning af de to øverstkommanderende Officerer traf Ministeriet Aftale med Pressen om en gennemført Diskretion ved Omtalen af danske militære Styrkers Bevægelser, danske militære Foranstaltninger, fremmede Flaaders Bevægelser i danske Farvande, samt i Retning af at vise Upartiskhed i Bedømmelsen af krigsførende Magter.

Marineministeriet beordrede Udlægning af Københavns Nordre Minespærringer (fra 3. August Morgen).

Om Aftenen henvendte den tyske Gesandt i København, Grev Rantzau, sig til Udenrigsminister Scavenius og udtalte, at han nu mente at have Vished for, at Krigen mellem Tyskland og Rusland var udbrudt, og at han i Overensstemmelse med tidligere Ordre skulde aflevere følgende Meddelelse til den danske Regering:

»Tyskland har paa ingen Maade til Hensigt at bringe den danske Stats Integritet i Fare, men Krigsbegivenhederne vil muligen, uden at Tyskland vil det, og uden dets Medvirken, kunne medføre, at Operationerne fortsættes ind i de danske Farvande. — Danmark maa stille sig Situationens Alvor klar og være forberedt paa, hvilken Holdning det i paakommende Fald vil indtage.«[1])

2. August Aften rettede Tyskland et Ultimatum til Belgien om Tilladelse til Passage over dets Territorium. — Den belgiske Regering svarende afvisende.

3. August. Besvarelsen af den tyske Gesandt Hen-

[1]) Bilag XV, Pag. 160. »Beretning«, Pag. 133.

vendelse blev vedtaget i et Ministermøde, og derefter forelagt H. M. Kongen, som gav den sin Tilslutning. Besvarelsen havde ogsaa været forelagt de øverste militære Myndigheder, som ikke havde Ændringsforslag at stille.[1])

Svaret havde følgende Ordlyd:

»Den kongelige danske Regering modtager tillidsfuldt den kejserlige tyske Regerings Tilsagn om, at Tyskland paa ingen Maade har til Hensigt at bringe den danske Integritet i Fare. Danmark er sig Situationens Alvor bevidst. Regeringen, som har sat sig Danmarks Neutralitet som Maal, kan ikke opgive det Haab, at Krigsbegivenhederne ikke vil medføre, at Operationerne fortsættes ind i danske Farvande. Skulde ikke desto mindre en saadan Begivenhed finde Sted uden Tysklands Vidende og Medvirken, vil dette ikke bevirke nogen Ændring af Danmarks neutrale Holdning. Danmark vil i intet Tilfælde slutte sig til Tysklands Modstandere.«[2])

Udenrigsministeren meddelte den tyske Gesandt dette Svar Kl. 4 E. M. i Udenrigsministeriet. Samtidig modtoges et Telegram fra den danske Gesandt i Berlin, i hvilket meddeltes, at den tyske Regering var tilfreds med den tidligere af den danske Gesandt afgivne Erklæring om Danmarks Neutralitet (Grev Moltkes Samtale med Undenrigsminister von Jagow d. 30 Juli se Pag. 585).

Udenrigsminister Scavenius erklærede da straks, at han maatte betragte det lige afgivne Svar som bortfaldet, da det Spørgsmaal, som var Grundlag for det, var bortfaldet.[3])

I Løbet af Eftermiddagen var Udlægningen af Københavns Nordre Minespærringer tilendebragt.

Kl. 3 E. M. overskred den tyske Hær den belgiske Grænse.

---

[1]) Bilag XV, Pag. 160.

[2]) Bilag XV, Pag. 160. »Beretning«, Pag. 133.

[3]) Den 7. August bad imidlertid Grev Rantzau atter om at maatte faa dette Svar, og Udenrigsministeren mente da, at det ikke vilde være rigtigt at tilbageholde Ordlyden af den Erklæring, som han tidligere havde givet Grev Rantzau, og afleverede den. (Se Bilag XV, Pag. 160).

Kl. 6,45 E. M. erklærede Tyskland Frankrig Krig.

4. August. Regeringen bemyndigede Hærens Overkommando til at anvende 200,000 Kr. til forberedende Foranstaltninger ved Københavns Befæstning. Den kommanderende General stillede Forslag om, at Fæstningen i hele sin Udstrækning skulde sættes i Beredskab, men dette Forslag fandt ikke Tilslutning fra Regeringens Side.

Neutralitetserklæringer udstedtes i Anledning af Krigen mellem Tyskland og Rusland og Krigen mellem Tyskland og Frankrig ligelydende med Neutralitetserklæringen af 1. August, idet der dog i de sidste Neutralitetserklæringer tilføjedes en Henvisning til den d. 2. August udstedte Lov om Forbud mod fra dansk Territorium at understøtte krigsførende Magter.

Den engelske Regering rettede et Ultimatum til Tyskland i Anledning af dets Krænkelse af Belgiens garanterede Neutralitet. — Tyskland svarede afvisende.

Kl. 12 M. N. erklærede England Tyskland Krig.

5. August. Ved 5-Tiden om Morgenen indløb der fra Marinens Udkigsstationer paa Langeland og Lolland Meddelelse om, at tyske Skibe var i Færd med at udlægge Miner i Langelandsbæltets sydlige Del.

Det besluttedes hurtigst at sammenkalde de af Ministeriets Medlemmer, som man kunde faa fat paa, til Overvejelse af Situationen, og Kl. 7 samledes Konsejlspræsidenten, Udenrigsministeren, Forsvarsministeren, Finansministeren og Indenrigsministeren i Marineministeriet. Tilstede var endvidere de højeste militære Autoriteter. Det besluttedes at indkalde den anden Del af Fredsstyrkens Forøgelse for Jylland, ca. 6000 Mand, saaledes at derved hele Hærens Sikringsstyrke var indkaldt.

Under Forhandlingerne kom Departementchef i Udenrigsministeriet, Kammerherre Zahle, tilstede og meddelte, at den tyske Gesandt, Grev Rantzau, Kl. 7¾ F. M. havde været i Udenrigsministeriet og fremsat en mundtlig Forespørgsel, vedrørende Bælterne, af følgende Ordlyd:

»om Danmark straks vil (ønsker) (will) spærre Store Bælt effektivt ɔ: ved Miner, mod (gegen beide) begge krigsførende Parter«.[1])

Denne Forespørgsel blev straks taget op til Drøftelse.

Den kommanderende Admiral, Viceadmiral Koefoed-Hansen, foreslog straks og indtrængende, at Danmark skulde udlægge Spærringen, idet han gik ud fra, at saafremt Danmark nægtede at gøre det, vilde Tyskland selv udlægge Spærringen, og dette vilde føre til, at Danmark vilde blive inddraget i Krigen, sandsynligvis som Tysklands Modstander.

Han hævdede bestemt, at det af Hensyn til Danmarks Stilling i Nutid og Fremtid var af den mest afgørende Betydning, at Danmark i hvert Tilfælde ikke kom til at staa som Tysklands Modstander i denne Krig.

(Denne Udtalelse var i fuld Overensstemmelse med den Erkendelse, der havde gjort sig gældende indenfor Flaaden lige siden den store Udvikling af den tyske Flaade og Fuldendelsen af Kiel-Kanalen, og som gik ud paa følgende: at Danmark ved denne tyske maritime Udvikling var kommen saa decideret ind under Tysklands, og ud af Englands Magtomraade, at et Forsøg fra Danmarks Side paa under en Stormagtskrig at stille sig i Modsætningsforhold til Tyskland sikkert vilde blive skæbnevangert for Danmarks Tilværelse).

Den kommanderende General, Generalløjtnant Gørtz, hævdede, at det nu var af Betydning at skride til fuldstændig Mobilisering. Med Sikringsstyrken alene vilde kun en ganske kortvarig Modstand være mulig mod en eventuel Besættelse af Jylland og Fyen, og det samme var Tilfældet med Fæstningen København, saalænge de fornødne Armeringsarbejder ikke var udførte. Med Hen-

[1]) Bilag XV, Pag. 162. — Forespørgslen var under Samtalen noteret som ovenfor anført af Departementschef Zahle. Han har ikke været sikker paa, om Gesandten brugte Udtrykket »vil« eller »ønsker«.

fattelser, der var udtalt af de to Øverstkommanderende, og foreslog at tilkalde dem til Mødet.

Viceadmiral Koefoed-Hansen udtalte sig nøjagtig som tidligere og tilraadede altsaa Mineudlægningerne og samtidig Mobilisering.

Paa Spørgsmaalet om Muligheden af et Bombardement af København fra Søen svarede Admiralen, at fra Køge Bugt vilde en Angribers Skyts kunde række til Raadhuspladsen[1]), hvilket bekræftedes af General Gørtz, der iøvrigt udtalte sig som tidligere og endnu ikke havde taget bestemt Standpunkt med Hensyn til Spørgsmaalet om Spærringen af Store-Bælt.

---

[1]) Denne Udtalelse om Muligheden af at kunne bombardere Kobenhavn fra Koge Bugt er blevet en Del misbrugt i Afrustnings-Agitationen som et Bevis paa Forsvarets ringe Værdi.

I den af Repræsentanterne for Partiet Venstre og det konservative Folkeparti afgivne Beretning («Beretning», Pag. 139), samt i den daværende Forsvarsminister, Dr. P. Munch's, Redegørelse for Begivenhederne ved Krigens Udbrud (Bilag XV, Pag. 164) er Viceadmiralens Udtalelse og General Gørtz' Tilslutning hertil refereret som her anført; men i den af Repræsentanterne for det radikale Venstre og for Socialdemokratiet afgivne Beretning («Beretning», Pag. 25) er Ordlyden følgende: «Disse (Viceadmiral Koefoed-Hansen og General Gørtz) kom tilstede og oplyste paa Forespørgsel, at Kobenhavn kunde bombarderes fra Køge Bugt, saa kun en kortvarig Modstand var mulig». Den sidste, her udhævede, Sætning kan opfattes og er ofte gengivet som hørende til de to kommanderende Officerers Udtalelse, men saaledes forholder det sig ikke. Den er kun den Konklusion, som de radikale og socialdemokratiske Repræsentanter drager af den Omstændighed, at Kobenhavn overhovedet kunde beskydes fra Køge Bugt.

Saafremt Admiral Koefoed-Hansen havde tænkt sig sin Udtalelse som andet end et Svar paa det rent tekniske Spørgsmaal om Rækkevidden af svært Skibsskyts, vilde han ikke have undladt at gøre opmærksom paa, at saafremt et Bombardement havde truet Kobenhavn 5. August, vilde Flaaden endnu samme Nat have kunnet lægge Hundreder af Miner i Køge Bugt, og vilde yderligere med 7 Undervandsbaade, foruden Flaadens øvrige Materiel, have kunnet imødegaa Bombardementet. (Se Kommandør H. Wenck: «Afrustningskommentarer», Tidsskrift for Søvæsen, 1924, Pag. 591).

De to Øverstkommanderende trak sig derefter tilbage.

Under den paafølgende Forhandling udtalte Repræsentanterne for det konservative Folkeparti og Partiet Venstre sig imod Mineudlægningen, medens Repræsentanterne for det radikale Parti og for Socialdemokratiet, ligesom Ministeriets Medlemmer billigede Mineudlægningen. Dog fulgte Føreren af det konservative Folkeparti, Piper, Ministeriet, medens Føreren for Partiet Venstre, fhv. Konsejlspræsident J. C. Christensen, der var kommet noget senere til Stede end de andre Partiførere, ikke fandt Anledning til at udtale sig om det foreliggende Spørgsmaal. J. C. Christensen har senere — i en Skrivelse til Forsvarskommissionen af 4. Juni 1919[1]) udtalt, at han var gaaet ud fra, at hans Standpunkt til Ønsket om at undgaa Krig, og ganske særligt en Konflikt med Tyskland, var almindelig kendt.

Den vigtigste Indvending, der ved denne Forhandling blev fremført mod Minespærringen, var den, at vel var den ikke positivt stridende mod Folkeretten, men reelt var den ikke Udtryk for en ligelig Neutralitetspolitik, idet den var en Foranstaltning, som efter sin Natur maatte antages at ville gavne Tyskland og skade England, ligesom den stred mod den almindelig antagne og af os selv, baade i Anordningen af 1912 og i den nylig offentliggjorte Neutralitetserklæring, udtalte Forudsætning om Store Bælt som frit Gennemsejlingsfarvand ogsaa under Krig.

Overfor den meget bestemte Modstand, som Tanken om Mineudlægningen mødte fra den overvejende Del af de Konservative og Venstres Repræsentanter, samlede Forsvarsministeren, Dr. P. Munch, Ministeriets Opfattelse i følgende Grundbetragtning:

»Udlægger vi ikke Minerne, kan det ventes, at Tyskland gør det. Sker dette, er det troligt, at de landsætter Tropper paa Sprogø

[1]) Se Bilag XV, Pag. 177.

og et Par Punkter paa Sjælland og Fyen for at kunne bestryge Spærringerne i Store Bælt. Det afgørende for mig er da, hvorledes man fra dansk Side vil tage denne Situation. Er der fuld Enighed om, at vi kan nøjes med at protestere uden at gøre det til Krigsgrund, da kan jeg gaa ind paa at følge denne Vej, hvor stor Fare den end medfører, men hvis der ikke er fuld Enighed derom, hvis en saadan Fremgangsmaade ikke er mulig — og det tror jeg ikke, den vil være[1]) — maa jeg bestemt nægte at være med til den og absolut fastholde Nødvendigheden af Mineudlæggingen.[2])

Da Modstanderne af Minespærringen erkendte, at Besættelse af Punkter paa Sjælland og lignende nødvendigvis maatte medføre Krig, erklærede Forsvarsministeren, at naar man saa saaledes derpaa, maatte han anse Udlægningen for en bydende Nødvendighed.

Under Mødet rejstes af Medlemmer af Ministeriet Spørgsmaalet om et Ministerium af alle Partier, men der toges ikke fra anden Side Stilling hertil.

Da der nu ikke kunde opnaas Enighed, trak Partiførerne sig tilbage, og der holdtes et kort Ministermøde. Der var i dette Enighed om, at Mobilisering og Undladelse af Mineudlægning i Forening vilde medføre stor Fare for Danmarks Inddragelse i Krigen, og at man derfor ikke vilde gaa ind paa det fra militær Side stillede Forslag til Mobilisering; derimod mente man det rigtigt at indrømme Indkaldelse til Linieafdelingerne. Der var ogsaa i Ministeriet Enighed om, at det var det klogeste af foretage Mineudlægningen, men der var hos enkelte af Ministrene Tvivl om, hvorvidt det vilde være muligt at opnaa Kongens Tilslutning hertil og at gennemføre den, efter at man havde set den stærke Modstand, som Ministeriet havde mødt hos saa stor en Del af Partiførerne, og i Betragtning af den Stemning, der raadede i visse Dele af Befolkningen.

Efter Ministermødet samledes saa hele Ministeriet

---

[1]) Udhævet af Forf.

[2]) Bilag XV, Pag. 164.

hos Kongen paa Amalienborg for at tage den endelige Beslutning.

De Forhandlinger, der om Formiddagen var blevet ført, refereredes, og da hele det Spørgsmaal, som skulde afgøres, i en vis Forstand laa nærmest under Forsvarsministeriets Omraade, samlede Minister P. Munch ved Slutningen af Mødet Ministeriets Opfattelse i bestemte Forslag.

Disse gik ud paa:

»1. Mineudlægningen burde ske, da det i Tilfælde af, at Tyskland selv udlagde Miner og besatte visse Punkter paa Sjælland og Fyens Kyster, næppe vilde være gennemførligt at nøjes med en Protest; Mineudlægningen vilde da give os bedre Betingelser for at holde os uden for Krigen.

2. Mobilisering skulde ikke finde Sted, men der skulde indkaldes saa mange Aargange af Afdelingerne paa Sjælland, at Linieafdelingerne fik det efter Reglerne bestemte Mandskab.

3. Før Beslutningen fastsloges af Kongen og Ministeriet, skulde de to Øverstkommanderende have Lejlighed til at forelægge deres Opfattelse under eet for Kongen og Ministeriet.

4. Der burde sendes Bud til de forsamlede Førere for Oppositionspartierne med Meddelelse om den Beslutning, Kongen og Ministeriet nu vilde tage.

5. Ministeriet havde Ret til at undersøge Muligheden for Dannelsen af et Samlingsministerium paa Grundlag af den trufne Beslutning«[1]).

Der sendtes Bud efter de to Øverstkommanderende. Viceadmiralen udtalte sig da ganske paa samme Maade som ved tidligere Lejligheder og med samme Bestemthed. General Gørtz udtalte sig ogsaa som tidligere, men tilraadede foruden Mobiliseringen nu ogsaa Mineudlægningen.

Kongen meddelte de to Repræsentanter for de militære Myndigheder den Beslutning, som han og Ministe-

---

[1]) Bilag XV, Pag. 166.

riet havde taget, hvorefter de to Officerer trak sig tilbage.

Imidlertid var Konsejlspræsidenten og Indenrigsministeren kommet tilbage fra Rigsdagen, hvortil de var taget for at meddele de trufne Beslutninger og anmode de der forsamlede om at overveje Mulighederne for et Samlingsministerium.

H. M. Kongen afholdt derefter Statsraad for at fastslaa Resultatet.

Af Statsraadsprotokollen skal citeres følgende[1]:

Hans Majestæt udtalte:

»Den af det tyske Gesandtskab til os rettede Forespørgsel angaaende Spærring med Miner af Store Bælt mod begge de krigsførende Magter, beslutter Statsraadet at besvare saaledes:

»at vi paatager os Minespærringen af Store Bælt, men saa tillige afspærrer det danske Løb af Lille Bælt og Øresund, og desuden meddeler, at vi nødes til at forøge Troppestyrken«.

Ved den foregaaende Konference har Viceadmiralen tilraadet, at man besvarer Forespørgslen bekræftende og samtidig mobiliserer, medens General Gørtz har udtalt, at hvis man svarede benægtende, vilde Tyskland rimeligvis straks søge at slaa vor Modstandskraft ned, og vi vilde kun kunne gøre Modstand i kort Tid; han har tilføjet, at han ikke kunde se bort fra personlige Følelser, men hvis han saa paa Sagen ud fra Krigsskabshensyn, maatte han tilraade at svare bekræftende, idet man samtidig mobiliserede.

Til Klarlæggelse af mit eget Standpunkt vil jeg tilføje: da hele Spørgsmaalet om Spærringen af Bælterne staar ganske uafgjort, og navnlig da England ikke har taget Standpunkt til det, har jeg anset det for et fra min Side alt for alvorligt Skridt at besvare Forespørgslen fra Tyskland benægtende, særligt under Hensyn til, at den Fordel, vi herved vilde opnaa, er saa overordentlig ringe, eftersom Tyskland saa selv vilde paatage sig det, som vi ikke frivilligt vilde gøre, og til at Tyskland kunde lægge en militær Aktion paa os; ved denne Statsraadets Beslutning opnaar man dog at udskyde en militær Aktion, indtil den engelske Flaade eventuelt forlanger at forcere Store Bælt.«

Indenrigsminister Rode vilde anføre, at under det Møde, som Ministeriet i Dag havde haft med Partiførerne, fremhævede

[1]) Bilag XV, Pag. 167.

særlig Grev Frijs og Ihv. Konsejlspræsident Neergaard stærkt Hensynet til, om vor Holdning vilde blive forstaaet i England.

Hans Majestæt udtalte hertil, at han var overbevist om, at Danmarks vanskelige Stilling vilde blive fuldt og sympatisk forstaaet af det engelske Folk, og om den engelske Konges Forstaaelse deraf og Velvilje for Danmark nærede Hans Majestæt efter sit nylige Besøg ikke ringeste Tvivl. Hans Majestæt vilde yderligere ved et Telegram kunne give Kongen af England fuldstændig Oplysning om, hvad der havde bestemt vor Holdning i denne Sag. Danmark var i dette Øjeblik i en saa alvorlig Stilling, at man ikke kunde spille »va banque« med sit Land.

Konsejlspræsident Zahle udtalte:

»Ministeriets Opfattelse af hele vor Stilling og af, hvorledes den tyske Foresporgsel bør besvares, falder ganske sammen med Deres Majestæts, men vi har i Dag mødt saa mange Vanskeligheder under vor Hævdelse af denne vor Opfattelse, at det kun er Deres Majestæts saa absolute Tilslutning til Ministeriet, der har kunnet føre os over dem«.

Efter Statsraadet vendte Konsejlspræsidenten og Indenrigsministeren tilbage til Rigsdagen og meddelte Partiførerne Statsraadets Beslutninger.

Forsvarsministeren gav Ordre til at iværksætte de vedtagne militære Foranstaltninger.

Udenrigsministeren gav personlig den tyske Gesandt, Grev Rantzau, og den engelske Gesandt, Lowther, følgende Meddelelse:

»For at hævde Neutraliteten og holde de militære Operationer borte fra de danske Farvande og Kyster og for at bevare Forbindelsen mellem de forskellige Dele af Landet har den danske Regering besluttet at spærre danske territoriale Farvande i Sundet og Store- og Lille Bælt med Miner«[1]).

Der lagdes i denne Meddelelse Vægt dels paa at holde de militære Operationer borte fra vort Omraade, og dels paa at skabe en Forbindelseslinie mellem Sjælland og Fyen, som ikke forurolligedes af fremmede Flaadebevægelser.

[1]) Bilag XV, Pag. 168.

Disse Forespørgsler af 6. August forekom Ministeriet at være af en noget ejendommelig Karakter. Enkelte af dem gav Indtryk af at maatte forstaas som en Art Fordringer og altsaa at være af en anden Karakter end Forespørgslen af 5. August, som havde den rene Forespørgsels Karakter.

Udenrigsministeren gav Udtryk for denne Opfattelse overfor Grev Rantzau; kun med Hensyn til Torpedobaaden kunde han svare straks, nemlig at der jo var farbart Farvand baade i Flinterenten og i Lille Bælt.

7. August. Udenrigsministeren meddelte den tyske Gesandt følgende Svar paa hans Forespørgsler af 6. August:

»1. at Minespærringernes Omfang var offentliggort, og han angav i Overensstemmelse med den offentliggjorte Meddelelse Omfanget.

2. at, dersom en mod Tyskland fjendtlig Flaade Nord fra trængte ind i det spærrede Omraade og saaledes krænkede Danmarks Neutralitet, vilde dette straks blive meddelt, da det som Neutralitetskrænkelse vilde blive meddelt alle Magter.

3. at det var Hensigten at holde aabent for Handelsfartøjer«[1]).

Samtidig hermed fremhævede Udenrigsministeren stærkt, at Danmark ikke kunde indlade sig paa noget som helst, der kompromitterede dets Neutralitet, og at det maatte være i Tysklands egen Interesse at vise alt muligt Hensyn hertil, saaledes at Danmarks Neutralitet ikke bragtes i Fare[2]).

8. August. Udenrigsministeriet beordrede Gesandten i Berlin til at fremhæve det Synspunkt, som var lagt til Grund for det den tyske Gesandt i København tilstillede Svar af 7. August.

Samme Dag meddelte Grev Moltke, at han straks havde meddelt det til den tyske Udenrigsminister, der dertil havde erklæret følgende:

---

[1]) Bilag XV, Pag. 169.

[2]) Bilag XV, Pag. 170.

»at videre Fordringer ikke vilde blive stillet. Tyskland havde ikke til Hensigt at krænke Danmarks Neutralitet. Det havde stillet Danmark fuldkommen lige overfor begge de krigsførende Parter, og havde vist Tillid til Danmark ved nu at have overgivet det Nøglen til Østersøen.«[1])

Endnu samme Dag afgav Grev Rantzau i Overensstemmelse hermed følgende Erklæring:

»De af den tyske Regering udtalte Ønsker tilstræber en streng Neutralisering af Gennemsejlingsfarvandene og giver Nøglen til Østersøen i Danmarks Haand. Ved sine Forslag paatager Tyskland sig den Forpligtelse fuldstændig at holde sig borte fra de danske Gennemsejlingsfarvande. — Tyskland har kun til Hensigt under Krigen at afværge en fjendtlig Indtrængen i Østersøen, men derfor maa det have Sikkerhed for, at dets Modstandere ikke uventet skal kunne udføre et Overfald. Tyskland maa, udelukkende for rettidig at kunne iværksætte Modforholdsregler, kunne vide Besked, saa snart dets Modstandere ved en Indtrængen i det danske Højhedsomraade krænker Neutraliteten. Naar Tyskland paa dette militært overordentlige vigtige Punkt forlader sig paa Meddelelse fra dansk Side, saa er det et Bevis paa den yderste Tillid til Danmarks loyale Holdning. — De Afværgelsesforanstaltninger, som Tyskland træffer, vil strengt undgaa det danske Højhedsomraade. Tyskland forventer kun af Danmark en ligelig Behandling af begge Parter og ikke nogen Begunstigelse.«[2])

Minespærringerne.

Mineudlægningen i Store Bælt begyndte den 6. August og var endt den 9. August.

Følgende Minefelter udlagdes:

1. Mellem Halskov og Sprogø (Nordre Østre Spærring — 96 Miner).

2. Mellem Knudshoved og Sprogø (Nordre Vestre Spærring — 270 Miner).

3. Mellem Agersø-Omø og Vengeance Grund (Søndre Spærring — 126 Miner).[3])

---

[1]) Bilag XV, Pag. 170.

[2]) Bilag XV, Pag. 170.

[3]) Bilag XVI, Pag. 229.

Disse Minefelter laa saaledes, at Færgeforbindelsen Korsør-Nyborg var dækket paa begge Sider.

Den 13. August spærredes yderligere Agersøsund med 30 Miner og Omøsund med 20 Miner.

For Passagen af Store Bælt var der udstedt følgende Sejladsanvisninger:

Efterretninger for Søfarende Nr. 36/1914 af 5. August:

Der vil ved Udlægning af Miner blive spærret for den gennemgaaende Trafik paa dansk Søterritorium i Store Bælt. Fyrene vil ikke blive tændte, og Sømærkerne vil blive inddragne.

Efterretninger for Søfarende Nr. 37/1914 af 7. August:

Passage gennem de i Store Bælt udlagte Minespærringer:

I Farvandet mellem Breddeparallerne 55° 10' N. Br.[1]) og 55° 21' N. Br.[2]) er udlagt Minespærringer.

Der vil om Dagen være Passage for Handelsskibe gennem Minespærringerne under Vejledning af Lods.[3])

Minespærringerne i Lille Bælt udlagdes den 10. August og bestod af en Minelinie paa 6 Miner mellem Bogø og Fyen.[4])

For Passagen af Lille Bælt var udstedt følgende Sejladsanvisninger:

Efterretninger for Søfarende Nr. 34/1914 af 5. August:

Der vil ved Udlægning af Miner blive spærret for den gennemgaaende Trafik paa dansk Søterritorium i Lille Bælt. Fyrene vil ikke blive tændt, og Sømærkerne vil blive inddragne.

Efterretninger for Søfarende Nr. 40/1914 af 9. August:

Lille Bælt. Sejlads til Assens Syd fra standset. Sejlads til Assens Nord fra kan finde Sted under Vejledning af danske Vagtskibe.

Da Grænsen mellem dansk og tysk Territorium udfor Thore-Rev i Lille Bælt ligger saa nær ved nævnte Rev, at Skibe, som passerer der forbi, let kan komme ind paa tysk Territorium, hvor

---

[1]) Breddeparallellen lige Nord for Langelands Nordspids.

[2]) Breddeparallellen lige Nord for Halskov.

[3]) Bilag XVI, Pag. 233.

[4]) Bilag XVI, Pag. 229.

Miner kan være udlagte, vil al Sejlads Syd fra til Assens være standset, ligesom Sejlads i Fyrrenden ikke maa finde Sted. Sejladsen til Assens kan foregaa Nord fra, dog maa Sejladsen i Farvandet mellem Wedellsborg Hoved og Assens kun foregaa under Vejledning af det danske Vagtskib.[1])

For Sejladsen gennem Sundet, hvor der d. 2.—6. August var udlagt en Spærring, indeholdende 274 Miner, (Nordre A-Spærring), var der udstedt følgende Anvisninger:

Efterretninger for Søfarende Nr. 32/1914 af 3. August:

Der er udlagt Miner i Adgangene til Kongedybet, Hollænderdybet og Drogden. Gennemsejlingstrafikken henvises til Flinterenden.

Al Sejlads til og fra Københavns Red eller Havn uden Lods er midlertidig forbudt.[2])

Direktiver for den udrustede Flaadestyrke ved Krigens Udbrud.

Af de for den udrustede Flaadestyrke udstedte Direktiver og Ordrer skal anføres følgende:

Uddrag af Direktiv for Sikringsstyrken af 31. Juli 1914:

I Henhold til de af Regeringen trufne politiske Beslutninger vil Sikringsstyrkens Formaal være at varetage Statens Neutralitet i Overensstemmelse med Konventionerne og de i Kgl. Anordning af 20. December 1912 fastsatte Bestemmelser.

Ved eventuelle Neutralitetskrænkelser skal — saavel naar disse skønnes at være tilsigtede, som hvis de synes tilfældige, — i ethvert Fald Regeringens Forholdsordre uopholdelig indhentes, og i intet Tilfælde maa der skrides til Angreb uden Regeringens Ordre, med mindre det sker som Forsvar (jfr. Instrukser for Tjenesten i Flaadens Skibe.[3])

---

[1]) Bilag XVI, Pag. 233.
[2]) Bilag XVI, Pag. 233.
[3]) Bilag XVI, Pag. 222.

Uddrag af Overkommando-Ordre Nr. 2, af 1. August 1914.

Ved Siden af den i Direktiv for Sikringsstyrken anglvne almindelige Forholdsordre angaaende Varetagelsen af Statens Neutralitet fastsættes som Sikringsstyrkens foreløbige Formaal: den rettidige Observation og Imødegaaelse af et eventuelt fjendtligt Angreb paa København eller en Landgang i Byens Nærhed.

Uddrag af Direktiv fra Flaadens Overkommando af 7. August 1914 til Chefen for 2. Eskadre (Store Bælts-Eskadren).

»Deres Optræden til Sikring af Neutraliteten og ved Forsvaret af Spærringerne i Store Bælt skal være fuldkommen ligelig og upartisk overfor de krigsførende Magter.

Saafremt Spærringen trues af Angreb, skal De saavidt muligt i Tide søge Forbindelse ved Parlamentær og meddele, at De har Ordre til at modsætte Dem eventuelle Angreb paa Spærringerne. Fordring om at fjærne Spærringerne afslaas. — Saafremt Angreb foretages, skal De imødegaa det med de til Raadighed staaende Midler.....[1]).

I det foregaaende er givet en Fremstilling af Begivenhederne i de første Augustdage, saaledes som den maa forme sig efter de danske Kilder.

Inden vi forlader dette Emne, vil det være af Interesse at se det samme Billede med tyske Øjne, saaledes som det er fremstillet i den officielle tyske Beskrivelse af Søkrigen. »Der Krieg zur See 1914—18«, udgivet af det tyske Marine-Arkiv.

Ved Krigens Begyndelse laa den tyske Hovedflaade, »Hochseeflotte«, paa Elben og ved Wilhelmshaven, klar til at optage Kampen med Tysklands maritime Hovedmodstander, England. »Hochseeflotte« rummede alle den tyske Flaades større og nyere Skibe.

Til Øverstkommanderende for den Flaadeafdeling, der kunde afses til Søkrigen i Østersøen, var den 30. Juli

---

[1]) Beretning, Pag. 164.

1914 blevet udnævnt Kejser Wilhelm II.s Broder, Storadmiral Prins Heinrich af Preussen.

De Søstridskræfter, der i Sommeren 1914 stod til Raadighed for Krigsførelsen i Østersøen, var ikke betydelige; de bestod af 7 smaa Krydsere, 9 Torpedobaade, 3 Undervandsbaade og 3 Mineskibe. Af dette Materiel var ved Krigens Udbrud kun følgende færdigudrustet: 3 Krydsere, 4 Torpedobaade og 2 Undervandsbaade. Resten laa under Udrustning i Kiel og Danzig og kunde først forventes færdig noget ind i August. Overfor denne Styrke stod Modstanderen i Østersøen, Rusland, med en Flaadestyrke paa 6 Panserskibe, 5 Panserkrydsere, 4 større beskyttede Krydsere, 63 Torpedobaade, 12 Undervandsbaade og et Antal Mineskibe.[1])

I hvor-høj Grad den tyske Østersøstyrke, via Kielerkanalen, kunde forvente Understøttelse af den tyske Nordsøstyrke, maatte afhænge af Krigsbegivenhederne, men den tyske Øverstbefalende i Østersøen maatte stille sig klart, at man højst ugerne vilde svække Nordsøstyrken.

Den tyske Admiralstab ansaa det derfor for en af Østersøstyrkens Hovedopgaver ved Krigens Udbrud længst muligt at holde Russerne i Uvished om de tyske Østersøstyrkers Svaghed, idet man skulde søge at tilsløre denne ved dristige Fremstød lige fra Krigens Begyndelse. Derfor udsendtes de 2 største af de 3 udrustede Krydsere allerede om Morgenen den 2. August fra Danzigs Red, hvor de havde ligget, paa en Ekspedition mod de russiske Østersøhavne, navnlig Libau, — en Ekspedition, der forøvrigt forblev resultatløs, men som medførte, at disse to Krydsers ikke var i den tyske Øverstkommanderendes Nærhed i de for Danmark kritiske Dage, 4.—5. August.

Hvad Prins Heinrich forudsaa og befrygtede, var ikke alene et russisk Flaadeangreb mod den tyske Øster-

---

[1]) Der Krieg zur See. Ostsee, Bind I, Pag. 4.

søkyst og specielt Flaadestationen i Kiel, men ogsaa, og maaske i endnu højere Grad, et overraskende engelsk Angreb ned igennem de danske Gennemsejlingsfarvande. Navnlig befrygtedes et Fremstød af engelske Undervands- og Torpedobaade. Med de til Raadighed staaende ubetydelige Stridskræfter kunde der kun etableres en nødtørftig Erklæringstjeneste ved de sydlige Udgange af de danske Sunde og Bælter.

Den 2. August om Eftermiddagen modtog Prins Heinrich Meddelelse fra den tyske Admiralstab i Berlin om, at der allerede i Løbet af Natten mellem den 2. og 3. August maatte regnes med Muligheden af overraskende Foretagender af engelske Søstridskræfter. De tyske Patrouillelinier blev derfor skudt frem til en nordligere Stilling, mellem Hjelm og Sjællands Rev, og de tyske Minedampere blev, efterhaanden som de blev klar, lagt i Beredskabsstilling udfor Kieler-Fjord. Den sidste af dem var færdigudrustet den 4. August. De to Undervandsbaade blev den 3. August om Formiddagen sendt op i den sydlige Opgang til Store Bælt, for at vise sig for de danske Kystudkigsstationer, og derigennem muligvis blive rapporterede til Fjenden. Anvendelsen af disse to Undervandsbaade og af Miner var de eneste Midler, som den tyske Øverstkommanderende havde til sin Raadighed for at kunne opholde et fjendtligt Gennembrudsforsøg. Jo nordligere en saadan Minespærring kunde lægges, desto større Frist vilde Østersøstyrken faa til at tilkalde Understøttelse fra Nordsøstyrken; paa den anden Side satte de tre gamle Minedamperes langsomme Fart og umoderne Udlægningsapparater, i Forbindelse med den kun ufuldkomne og langsomt virkende Efterretningstjeneste, en Grænse for, hvor langt Nord paa Spærringen kunde skydes frem, hvis man ikke skulde risikere, at Minedamperne blev overraskede midt under Udlægningen.

Prins Heinrich havde derfor meget vanskeligt ved at træffe Bestemmelse om, paa hvilket Tidspunkt og paa hvilket Sted Spærringen af Bæltet, — hans eneste Værn mod et pludseligt Angreb — i Nødstilfælde skulde lægges.[1])

Ansvaret for Kieler-Bugtens Beskyttelse var overdraget ham, som Øverstbefalende over Østersø-Stridskræfterne. Han var derfor den, der, saalænge der ikke forelaa bestemt Ordre fra Admiralstaben, alene maatte træffe Bestemmelse om de nødvendige Foranstaltninger og Tidspunktet for disse. Paa den anden Side var Prins Heinrich paa det rene med, — og anfører det udtrykkelig i sin Krigsdagbog — »at Udlægningen af en Spærring i Store Bælt maatte udskydes saa længe som muligt, indtil nærmere Efterretninger fra Admiralstaben kunde indtræffe.«[2])

Den 3. August Kl. 12 M. D. modtog Prins Heinrich Telegram fra Admiralstaben: »Krigserklæring fra England kan komme med korteste Varsel.«

Den 4. August Kl. 6 E. M. modtoges følgende Telegram: »Krigserklæring med England nær forestaaende. Engelske Skibe og Torpedofartøjer er i Gaar afgaaet fra Dover.«

Samme Dags Eftermiddag, før dette Telegrams Modtagelse i Kiel, havde Chefen for Admiralstabens Stedfortræder, Kontreadmiral Behncke, i en Telefonsamtale med Prins Heinrichs Stabschef, ladet tilgaa den Øverstkommanderende over Østersø-Stridskræfterne følgende Oplysninger om Regeringens Opfattelse af Stillingen og om Tysklands politiske Forhold til Danmark:[3])

---

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 44.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 45.
[3]) Ostsee, Bind I, Pag. 47.

»Der er i Admiralstaben blevet affattet en Note, der skal overrækkes den danske Regering, saa snart England har erklæret os Krig. Danskerne foresporges i denne Note, om de agter med det samme at spærre Store Bælt effektivt med Miner mod begge krigsførende Parter. Samtykker de, saa vilde jo allerede ved disse Miner Bæltet være spærret. I saa Tilfælde maa det desuden forventes af Danskerne, at de forstærker Minespærringerne med deres Undervands- og Torpedobaade. Det skal altsaa forsøges at formaa Danskerne til at hævde Farvandenes Neutralitet overfor begge krigsførende Parter. Det er muligt, at Danskerne ikke vil slaa ind paa denne Vej, fordi de danske Gennemsejlingsfarvande efter de internationale Overenskomster til enhver Tid skal staa aabne for Trafikken. I saa Fald vil vi forklare dem, at vi af militære Grunde maa forbeholde os, ved Miner og gennem Krigsforelsen selv at forskaffe os den Beskyttelse, som vi i denne Krigssituation behover. Af den danske Regerings Svar paa vor Note vil det afhænge, hvad vi beslutter os til. Den Overstbefalende i Østersøen vil straks blive underrettet om Udfaldet af vor Optræden. I ethvert Tilfælde er det ønskeligt, at vi lægger vore Spærringer saa militært effektivt som muligt, men at vi, for saa vidt det paa nogen Maade kan lade sig gøre, ikke derved berører de danske Farvandes Territorialhøjhed. Dette skal principielt fastholdes, for saa vidt det er muligt for os uden militær Ulempe. Hovedsagen er, at Minerne bliver lagt saa virksomt som muligt, og at de lader sig forsvare mod Bortrydning. Hele denne Meddelelse skal tjene til, at den Øverstkommanderende kan holde sig beredt til med korteste Frist at udlægge Minespærringerne paa de Steder, som han holder for egnet dertil, naar nærmere Underretning kommer. Dette er saa mere nødvendigt, som Krigserklæringen kan forventes meget snart, maaske endnu i Aften.« [1])

Under de Forhandlinger, som denne Meddelelse gav Anledning til, indtraf Efterretning fra Berlin: »Krigstilstand med England er indtraadt«.

Denne Efterretning lagde Pres paa Prins Heinrich til at træffe en Afgørelse, — saa meget mere som der i Løbet af Eftermiddagen var indløbet en, ganske vist ubekræftet, Efterretning fra Admiralstaben om, at engelske

[1]) Stenografisk Optagelse af en Telefonsamtale. Se Ostsee, Bind I, Pag. 47.

Skibe allerede den 2. August var observerede i Skagerak og var i Anmarch.

Prins Heinrich mente at kunne betragte den ovenfor anførte Meddelelse fra Admiralstabschefens Stedfortræder som kun værende af oplysende Karakter. En klar Ordre til, at Danmarks Højhedsret af politiske Grunde strængt skulde respekteres, selv om man derved løb den største militære Risiko, havde han ikke faaet. For ham var derfor Operationsordren »at sikre Kielerbugt mod engelske og russiske Stridskræfter« endnu uindskrænket gyldig. Han traf derfor, som den paa Stedet militært ansvarlige Kommanderende, den Beslutning, straks at spærre Store Bælt effektivt ogsaa indenfor den danske Territorialgrænse, og udstedte Ordren dertil den 4. August Kl. 6,45 E. M.

Efter at denne Ordre var udstedt, fandt der paa samme Dag, Kl. 10 E. M. endnu en Telefonsamtale Sted mellem Admiralstabschefens Stedfortræder og Prins Heinrichs Stabschef, om Spærringen af Bælterne. I denne Samtale anbefaledes det paa den mest indtrængende Maade paany overfor den Øverstkommanderende at respektere Danmarks Neutralitet, under Henvisning til den store politiske Rækkevidde af en aabenbar Neutralitetskrænkelse, men ogsaa nu blev der ikke givet nogen tilsvarende Ordre, eller Ansvaret borttaget fra Prinsen.

Paa dette Tidspunkt var allerede Forberedelserne til Spærringen i Gang og kunde, hævdes det, ikke længere tilbageholdes. Prins Heinrich anfører herom i sin Krigsdagbog:

»Den Øverstkommanderende var fuldstændig klar over, hvad der kunde tale for og imod Beslutningen om at spærre Store Bælt fuldstændig, altsaa ogsaa at belægge dansk Søterritorium med Miner. Henset til det store Ansvar, han havde for Kieler-Bugts Sikkerhed og for de der under Udrustning liggende Skibe, og henset til den langsomme Virkemaade af hans Mineudlægningsmateriel, kunde Ad-

miralstabens oplysende Meddelelser ingen Indflydelse have paa hans Beslutninger, saa længe disse Meddelelser ikke støttede sig paa en klar Ordre fra Krigsledelsen.«[1])

Den 5. August fra Kl. 2,35 F. M. til Kl. 5,22 F. M. udlagdes en tysk Spærring paa 243 Miner mellem Kjelsnor (Langelands Sydspids) og Albuen Fyrtaarn (Lolland). Dele af Spærringen laa efter tysk Opgivelse paa dansk Søterritorium[2]).

Den 5. August Kl. 7,45 E. M. udlagdes en tysk Spærring paa 12 Miner i den sydlige Opgang til Lille Bælt. Denne Spærring laa udelukkende paa tysk Territorium[1]).

Chefen for Admiralstaben i Berlin foranledigede, efter at han den 5. August Kl. 11 F. M. havde modtaget Melding fra Prins Heinrich om den udlagte Spærring, at der gennem det tyske Udenrigsministerium blev givet den danske Regering en passende Erklæring ved den tyske Gesandt i København. Gesandten skulde i denne udtale den tyske Regerings Beklagelse over, at det Svar fra den danske Regering paa den tyske Note, der var stillet i Udsigt, og som gik ud paa, at Danmark overtog den faktiske, frivillige Spærring af de danske Farvande, ikke var bleven afventet[3]).

Efter at det danske Svar var indløbet, med de dertil knyttede Erklæringer (se Pag. 599), modtog den Øverstkommanderende i Østersøen den 7. August gennem Admiralstaben Ordre til, fra nu af ganske at undgaa Benyttelsen af dansk Søterritorium, og til endvidere at etablere en Lodstjeneste til Passage af Handelsskibe gennem de tyske Spærringer i Store- og Lille Bælt[4]).

Man kan forstaa, at den tyske Øverstkommanderende i Østersøen har følt Situationens Tryk tungt, henset til

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 49.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 49.
[3]) Ostsee, Bind I, Pag. 50.
[4]) Ostsee, Bind I, Pag. 51.

det Ansvar, der paahvilede ham for Sikringen af Kiel og det der under Udrustning liggende Materiel, — til de ringe Styrker, der stod til hans Raadighed, — og til Udsigten til et overraskende engelsk Angreb ned gennem de danske Farvande. Og ikke mindst fordi han ikke modtog en klar og kategorisk Ordre.

Omend den tyske Admiralstab vel var af samme Opfattelse som den danske Marinestab, — at Styrkeforholdene mellem den engelske og den tyske Flaade var saadanne, at de ikke tillod England en samtidig Krigsførelse i Nordsøen og Østersøen, og at større engelske Styrker først kunde forventes at optræde i Østersøen, efter at den tyske Flaade havde lidt et afgørende Nederlag i Nordsøen, saa var den dog kommet til at befrygte Muligheden for et overraskende Angreb af engelske Torpedobaade og Undervandsbaade ned i Østersøen, før eller umiddelbart efter Krigserklæringen. Paa saadan Maade aabnede som bekendt Japan i 1904 Krigen mod Rusland, ved et natligt Torpedobaadsangreb paa den paa Port Arthurs Red liggende russiske Flaade inden Krigserklæringen.

Man kan imidlertid vanskelig forstaa, at Prins Heinrich, efter den detaillerede, orienterende Meddelelse, han den 4. August om E. M. havde modtaget fra Admiralstaben, ikke søgte fornyet Telefonforbindelse med denne, og fornyet Instruktion, inden han Kl. 6,45 E. M. udstedte Ordre til at spærre Store Bælt, ogsaa indenfor dansk Søterritorium.

Og endnu mindre kan man forstaa, at han, efter Kl. 10 E. M. atter at have faaet Regeringens Standpunkt forelagt i den mest indtrængende Form, ikke da telefonisk udbad sig en kategorisk Ordre, for derefter, eventuelt pr. Radio, at standse det ansatte Foretagende. Da selve Mineudlægningen først begyndte $4^1/_2$ Time senere, har man Lov til at stille sig uforstaaende til

Prinsens Udtalelse om, at dette Foretagende nu ikke lod sig standse.

Forklaringen ligger muligvis deri, at Prins Heinrich ansaa det for militært uomgængeligt nødvendigt at spærre, og mente, at dette bedst lod sig gøre uden at spørge, da Admiralitetet, muligen mod sammes Vilje, var bundet af Udenrigsministeriet.

(Fortsættes).

Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i August 1914.

Af Kommandør L. Dornonville de la Cour.

(Efter Tidsskriftet Dansk Udsyn).

(Fortsat)

III. Vurdering af de danske Spærringsforanstaltninger.

1. Militær-politisk Vurdering.

Før Krigen havde man i den tyske Admiralstab kun beskæftiget sig lidet med Spørgsmaalet om et større engelsk Indfald i Østersøen; man betragtede et saadant Foretagende som ikke bydende Englænderne nogen Chance og derfor som usandsynligt.[1])

I Admiralstabens Operationsstudier over Søkrigsførelsen i Østersøen regnedes med den almindelige, folkeretlige Opfattelse, gaaende ud paa fri Passage gennem de danske Sunde og Bælter, og denne Opfattelse ansaas ikke for at byde den tyske Søkrigsførelse ugunstige Omstændigheder, idet den muliggjorde et Forsvar af Østersøen i Form af Fremstød gennem Bælterne mod engelske Indbrudsforsøg. Dog var man af den Formening, at enhver Passage eller Bevægelse af tyske Skibe straks vilde blive rapporteret til England.[2])

Ved Krigsudbruddet ændrede den tyske Admiralstab sin Opfattelse af Muligheden for et engelsk Indfald i Østersøen. Tilsyneladende skyldtes denne Ændring i Opfattelsen en vis Nervøsitet, fremkaldt ved Englands øjeblikkelige Krigserklæring; man havde nærmest ventet en afventende Holdning fra dette Land.[2])

Man begyndte nu at anse et engelsk Foretagende

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 160.

[2]) Ostsee, Bind I, Pag 161.

mod Østersøen for ikke helt usandsynligt og maatte derfor tænke paa at spærre i rette Tid. Alle Admiralstabens Anstrengelser umiddelbart efter Krigsudbruddet gik derfor, i Modsætning til hvad man tidligere havde anset for rigtigt, ud paa at faa Sundet og Bælterne spærrede ved Danmarks og Sveriges Hjælp, idet Tyskland gav Afkald paa Benyttelsen af disse Farvande til egen Krigsførelse. Dette Standpunkt fandt dengang ogsaa Billigelse hos den tyske Marineminister, Storadmiral v. Tirpitz, og gav sig Udtryk i den Erklæring om, hvad Tyskland forpligtigede sig til overfor Danmark, som den tyske Gesandt, Grev Rantzau, afgav i København den 8. August (Se Pag. 603), og som var affattet i det tyske Admiralitet.[1])

I en Rapport af 8. August 1914 til Kejser Wilhelm resumerer Chefen for den tyske Admiralstab, Admiral v. Pohl, Resultatet af Forhandlingerne med Danmark i følgende Ord:

»Vi har gennem disse forskaffet os forhøjet Sikkerhed imod et Indfald af fjendtlige Stridskræfter i Østersøen; men ganske vist fra vor Side givet Afkald paa Muligheden af en Offensiv ud fra Skagerak og Kattegat. Derfor kan vi nu koncentrere vore Stridskræfter i Helgolandsbugten, og har desuden opnaaet, at Danmark har nærmet sig stærkt til os.«[2])

Admiralstabsværket tilføjer i sin Kommentar hertil:

»Som et medvirkende Motiv til den Afgørelse, der blev truffet i Bæltspørgsmaalet, skal sluttelig omtales den Tanke, at Danmark paa det Tidspunkt under ingen Omstændigheder maatte træde ind i Modstandernes Række[3]) Dertil var vi for stærkt engagerede i Øst og Vest. Enhver Besejling af danske Farvande ved tyske Stridskræfter kunde ved en fuldkommen uforsætlig Fejltagelse fra et tysk Krigsskibs Side fremkalde en kritisk Situation, som under engelsk Tryk kunde drive Danmark over paa vore Mod-

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 162.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 163.
[3]) Udhævet af Forf.

standeres Side. Denne eventuelle Fare blev elimineret, naar vi saa at sige aflaasede de danske Farvande for os selv.«[1])

Denne Udtalelse er betegnende. Den viser klart, hvor haardt Tyskerne har følt sig trængt, og hvorledes der regnedes selv med en lille Magts Lod i Vægtskaalen.

Ved Krigsudbruddet havde den tyske Regering tilstillet Sverige lignende Forslag som de til Danmark stillede om Spærring af det svenske Løb i Sundet. Den svenske Regering gik imidlertid i Modsætning til Danmark ikke ind paa de tyske Ønsker. Den hævdede i sit Svar af 9. August det Standpunkt, »at den svenske Del af Flinterenden var internationalt Farvand, og at en Spærring ikke blot af folkeretlige, men fremfor alt ogsaa af tekniske Grunde ikke kunde udføres.«[2])

Dette svenske Standpunkt var ikke Tyskerne tilpas; de følte sig stadig ængstelige for, at engelske lette Styrker, navnlig Undervandsbaade, uset skulde trænge ned i Østersøen gennem Flinterenden, og de gjorde gentagne Forsøg paa at formaa Sverige til i alt Fald at inddrage Natbelysningen af Flinterenden, saa at Passage af dette Farvand kun kunde foregaa om Dagen, paa hvilket Tidspunkt Tyskerne mente at kunne kontrollere den. De mødte imidlertid stadig Afslag fra svensk Side. Sagen var, at efter at Danmark delvis havde lukket sine Passagefarvande, var Trafikken til Østersøen gennem den dansk-svenske Flinterende vokset ganske overordentligt; for den svenske Skibsfart var Opretholdelsen af denne Passage af meget stor Betydning, og Sveriges Nægtelse af at ville spærre Passagen var først og fremmest dikteret af Hensyn til Sveriges Handelsinteresser.

Men ogsaa den med Danmark trufne Ordning, som

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 163.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 165.

Tyskerne i den første Tid havde været særdeles veltilfredse med, begyndte man snart at kritisere indenfor tyske Flaadekredse. Man fandt, at den i høj Grad indskrænkede den tyske Flaades Bevægelsesfrihed ved at berøve den Chancen for at kunne bryde ud igennem Kattegat og Skagerak til Angreb paa Englænderne fra denne Kant.

Admiralsstabsværket udtaler:

»Det vilde have svaret bedre til vor militære Styrke, og det vilde ved alle Forhandlinger med de nordiske Stater have givet os et fastere Grundlag, paa hvilket ogsaa vore Diplomater med større Fordel kunde have arbejdet, saafremt vi, under ubetinget Iagttagelse af den danske og svenske Højhedsret, lige fra Krigsudbruddet havde stillet os paa et folkeretligt Standpunkt, gaaende ud paa berettiget, fri og vedvarende Benyttelse af Gennemsejlingen af Sunde og Bælter og af Kattegat og Skagerak.«[1])

Videre skriver Værket:

»Til Gengæld for Sveriges og Danmarks usikre og kun paa god Vilje hvilende Understøttelse havde vi givet Afkald paa Benyttelsen af Udgangen til Nordsøen gennem Kattegat og Skagerak, som 2. Udfaldsport mod England, og taget en Byrde fra vor Hovedmodstander paa Søen i saa Henseende. Vi havde lovet Danmark fuldstændig at undgaa det af dette Land spærrede Farvand, idet vi udtrykkelig imod den hidtil gældende Opfattelse af Østersø-Indgangenes folkeretlige Frihed, anerkendte dette Farvand som dansk Søterritorium.«[1])

Ikke alene som Udfaldsport mod England savnedes Passagen af de danske Farvande. Man indsaa i Tyskland snart, at Spærringen af Sund og Bælter udelukkede Tyskland fra at angribe den livlige engelsk-danske og engelsk-svenske Søhandel igennem Kattegat, herunder Transithandelen til Rusland. Denne Handel var af meget stor Betydning saavel for de paagældende neutrale Stater som for de Allierede.

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 170.

Tiltrods for at de Øverstkommanderende over de tyske Flaadestyrker paapegede disse for Tyskland uheldige Følger af Bæltspærringerne, vedblev den tyske Regering at fastholde sit oprindelig tagne Standpunkt. Som Svar paa en indtrængende Forestilling fra Chefen for Højsøflaaden i nævnte Retning, svarede Chefen for Admiralstaben d. 5. September 1914:

»Planmæssige Operationer i danske Territorialfarvande er udelukkede, da dansk Højhedsgebet skal undgaas af tyske Sø- og Luftstridsfartøjer.«[1])

Admiralstabsværket resumerer sin endelige Dom over Tysklands Bæltspærringspolitik ved Krigens Udbrud i følgende Ord:

»Tyskland var som Følge heraf ved Krigsudbruddet frivillig overgaaet til Stillingskrig i Østersøen overfor England.«[2])

Den tyske Marineminister, Storadmiral v. Tirpitz, skriver i sine »Erindringer«[3]) følgende:

»Jeg vil her omtale, at vi ved Krigens Udbrud havde truffet en Afgørelse med Danmark, i Følge hvilken Store Bælt skulde lukkes for alle Krigsførende under dansk Garanti. Men England anerkendte ikke Danmarks Ret hertil,[4]) og de svage danske Bæltspærringer vilde, hvis Englænderne ønskede at trænge ind i Østersøen, let være blevet rendt over Ende.[5]) Denne i Krigens første Dage desværre ogsaa af mig billigede Afgørelse blev til vor Skade, fordi vi troede ogsaa i Krigens videre Forløb at maatte overholde Hensynet til Danmark, men dette hæmmede os i at forbedre vor uheldige søstrategiske Stilling i Helgolandsbugten ved Udnyttelse af Kattegat og Skagerak.«

---

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 171.

[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 173.

[3]) v. Tirpitz: »Erinnerungen«, Leipzig 1919, Pag. 323, Fodnoten.

[4]) Nogen engelsk Anerkendelse eller Ikke-Anerkendelse foreligger ikke. *Forf.*

[5]) Udhævet af Forf.

Dette er rigtigt; Tyskland laa i Østersøen i Forsvarsstilling overfor England, i Angrebsstilling overfor Rusland. Og dette blev Danmarks Held. Thi havde Tyskland fastholdt Standpunktet: Fri Passage gennem Sund og Bælter, — for at kunne bruge Skagerak som Udfaldsport mod England og for at ødelægge den engelske Handel i Kattegat, da vilde det sikkert, trods alle fromme Ønsker om Hensyntagen til dansk Neutralitet, have set ilde ud for Danmark. Danske Farvande var blevet Krigsskueplads, og det kunde ikke undgaas, at dette vilde have givet Anledning til Vanskeligheder og Konflikter, som kunde medføre direkte Inddragelse i Krigen. Og i ethvert Tilfælde vilde al dansk Handel med England og dets Allierede være blevet afbrudt; Danmark vilde udelukkende have været henvist til Tyskland og vilde være kommen til at dele dette Lands Kaar under Hungerblokaden.

Medens den tyske maritime Sagkundskab saaledes allerede under selve Krigen, men navnlig efter denne, i Admiralstabsværkets kritiske Gennemgang af Krigsbegivenhederne, bedømmer de Spærringsforanstaltninger, som Tyskland i Krigens første Dage foranledigede Danmark til at træffe i Sund og Bælter, som uheldige for den tyske Søkrigsførelse, saa er den tyske militære Vurdering af selve disse Foranstaltninger heller ikke høj.

Denne tyske Dom over Utilstrækkeligheden af de danske sømilitære Foranstaltninger understreges endnu mere i Admiralstabsværket, hvori det hedder:[1])

»De af Danmark paa vor Anmodning trufne militære Foranstaltninger i Sund og Bælter var ikke i Stand til at byde os en tilstrækkelig militær Sikkerhed. Saavel den Øverstkommanderende i Østersøen, Storadmiral Prins Heinrich, som Chefen for Admiralstaben, var enige om Utilstrækkeligheden af de danske Forholdsregler og Tilsagn. Store Bælt var af Danmark blevet spærret med

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 164.

Miner Øst og Vest for Sprogø og Øst for Vengeance-Grunden. I den over hele Farvandet rækkende Spærring ved Sprogø var der Gennemsejlingsaabninger for Handelsskibe. Om der var udlagt Bøjer ved disse Gennemsejlingsaabninger er ikke bekendt, men sandsynligt. Men ogsaa uden Gennemsejlingsbøjer vilde det ikke være vanskeligt, under Hensyn til de gunstige navigatoriske Forhold ved Sprogø-Passagen, for engelske Søstridskræfter gennem Handelsskibskaptajner selv at skaffe sig tilstrækkeligt Kendskab til Gennemsejlingsaabningerne.

Det ikke spærrede Farvand Vest for Vengeance-Grund var ligesaa brugbart som det østlige, saa at den danske Minespærring overhovedet næppe frembød nogen Hindring. At Englænderne nøje kendte Beliggenheden saavel af de tyske som af de danske Spærringer i Store Bælt, Lille Bælt og Sundet, kan antages som givet. Handelstrafikken i disse Farvande blev opretholdt Dag og Nat. I Kattegat og ved Indløbene til Bælterne brændte samtlige Fyr. For en energisk Modstander frembød derfor disse Miner ikke store Vanskeligheder for et Gennembrud til Kieler-Bugt. Bevæbnet Modstand fra dansk Side var hverken at vente eller vilde have frembudt nogen Hindring. Fra dansk Side var der givet Tilsagn om Underretning ved Tilsynekomsten af engelske Stridskræfter i Nærheden af de af Danskerne spærrede Gebeter, »da den danske Regering i saa Tilfælde vilde betragte det tilsigtede Brud paa Danmarks Neutralitet som udført.« Den tyske Gesandt, Grev Rantzau, havde paa Admiralitetets indtrængende Opfordring opnaaet denne Indrømmelse af den danske Ministerpræsident v. Scavenius.[1]) Admiralstaben troede dermed at have opnaaet en værdifuld Imødekommenhed fra den danske Regerings Side og en vis militær Sikkerhed mod et engelsk Overfald. I Virkeligheden har Meddelelsen af saadanne Underretninger i Krigens Løb ved forskellige Lejligheder, hvor engelske Stridskræfter har vist sig og udført Krigsforetagender i Kattegat, aldrig virket dadelløst (»tadellos«) og til Nytte for vore militære Øjemed. Om der har foreligget forsætlig eller uforsætlig Undladelse eller Forhalelse fra dansk Side, kan det efter Forholdenes Art naturligvis aldrig med Sikkerhed afgøres.«

Saaledes lyder den tyske Admiralstabs Vurdering af de danske Spærringsforanstaltninger militære Værdi. Det er ejendommeligt i et officielt Admiralstabsværk at møde en saadan Række af urigtige Paastande og Fejlskøn, saaledes som det i det efterfølgende skal blive

[1]) Skal være Udenrigsminister Scavenius. *Forf.*

paavist. Men det er forstaaeligt, at en saadan Kritik maa gøre et stærkt Indtryk paa den, der ikke er Fagmand paa det krigsmaritime Omraade, og bibringe Vedkommende den Overbevisning, at den militære Værdi af de danske Minespærringer i Sund og Bælter var yderst ringe.

Den forhenværende Forsvarsminister, Dr. P. Munch, henviser da ogsaa saavel til v. Tirpitz som til Udtalelserne i det tyske Admiralstabsværk, naar han i Forsvarskommissionens Beretning fremkommer med følgende Udtalelser om Store Bælt-Spærringens militære Værdi:[1])

— — »Der (i Store Bælt) har man jo ogsaa kunnet tilvejebringe saa meget, at det betød en Fastslaaen af Danmarks Neutralitet, saaledes at et Angreb paa Spærringerne vilde være en aabenlys og uomtvistelig Krænkelse af Danmarks Neutralitet; men man har jo heller ikke ved Bæltespærringerne kunnet opstille et virkeligt Forsvar, der paa nogen Maade kunde holde, hvis en af de store Flaader havde prøvet paa at bryde igennem. Det er fuldkommen rigtigt, at Mineudlægningen ikke kunde betragtes som en Formssag; det var ikke, som man undertiden hørte Folk sige, Miner, der ikke kunde eksplodere. Og gennem sin effektive Karakter havde Mineudlægningen naturligvis ogsaa sin praktiske Betydning; den vilde vanskeliggøre en fremmed Flaades Gennemfart, og det vilde i saa Fald virkningsfuldt aabenbares for alle, at Danmarks Neutralitet krænkedes. Den Flaade, som søgte at trænge igennem, vilde blive opholdt, og at den Tilkendegivelse af Begivenhederne, som derved skete overfor den Magt, der befandt sig paa den anden Side Spærringen, — hvadenten dette saa var Tyskerne eller Englænderne, — vilde have sin Betydning, kan der vel ikke være Spor af Tvivl om; men derfra og til at opfatte Foranstaltningen som et Neutralitetsforsvar, der effektivt kunde modsætte sig Angrebet, er der et langt Spring.«

Vi skal nu nærmere undersøge Grundlaget for den tyske Kritik af de danske Spærringsforanstaltninger:

Admiral Tirpitz taler om de svage danske Minespærringer.

Som tidligere nævnt fandtes der tre danske Mine-

[1]) »Beretning«, Bind I, Pag. 241.

spærringer; de to nordlige, mellem Sjælland og Sprogø og mellem Sprogø og Fyen, laa Nord for Færgeruten Korsør—Nyborg; den sydlige, mellem Omø og Vengeance-Grunden, laa Syd for Færgeruten, tilsammen indeholdt de 492 Miner. Til Sammenligning skal anføres, at den tyske Minespærring, der udlagdes Natten til den 5. August, kun indeholdt 243 Miner.[1]) Denne sidste Spærring suppleredes senere af Tyskerne med en anden Minespærring, Syd for den første — se herom senere — og denne anden Minespærring talte 337 Miner:[2]) tilsammen 580 tyske Miner. Antallet af Miner i de tyske Spærringer var altsaa kun lidt større end Antallet af Miner i de danske Spærringer; men hertil kommer, at de Løb, der spærredes af de danske Minespærringer, var saa meget snævrere end de Løb, der spærredes af de tyske, at de danske Minespærringer hver havde 4 Rækker Miner, medens den første tyske Spærring kun bestod af 1 Række Miner, den anden af højst 2 Rækker. For at passere de danske Spærringer skulde et Skib altsaa gennembryde 8 Rækker Miner; for at passere de tyske kun 3 Rækker. Endelig var de danske Miner Kabelminer, hvilket medfører, at hvis en Mine river sig løs eller sprænges i Utide — hvad der let sker, og hyppigt skete, i et saa stærkt Strømfarvand som Store Bælt — kan dette straks konstateres, og Minen kan derefter erstattes, medens de tyske Minespærringer bestod af selvvirkende Miner — Miner uden Kontrol — af hvilke mange rev sig løs og drev bort, uden at Tabet kunde konstrolleres og Erstatning finde Sted. Selv uden det Artilleriforsvar, som var givet de danske Minespærringer, og som de tyske ganske manglede, maa det siges, at de danske Spærringer var betydelig mere effektive end de tyske.

Vi gaar derefter over til Admiralstabsværkets Kritik:

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 49.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 176.

1. Det anføres, at der i de danske Minespærringer ved Sprogø var Gennemsejlingsaabninger, sandsynligvis afmærkede ved Bøjer. Der var i Virkeligheden een smal Gennemsejlingsaabning i den ene af Spærringerne, den mellem Sprogø og Fyen. Gennemsejlingsaabningen laa ved Knudshoved Bro, til enhver Tid under Bevogtning af Artilleri og Projektører. Denne Gennemsejlingsaabning var nødvendig af Hensyn til den om Dagen tilladte Passage af Handelskibe, der lodsedes igennem Spærringerne. Af Hensyn til denne Lodsning var Aabningen markereret ved nogle faa Bøjer, der kunde fjernes med korteste Varsel. Men yderligere kunde Aabningen momentant lukkes ved Opspringsminer; herved forstaas Miner, der nedlægges tværs over vedkommende Farvand, og som ved en elektrisk Mekanisme laases til deres Anker, saa at de fastholdes nede ved Havbunden. Et Tryk paa en elektrisk Kontakt paa Søminestationen i Land, og Minerne frigøres og stiger op til deres Ankertovs Længde, indtil de staar i den rette Højde under Havoverfladen. Til yderligere Forstærkning af Gennemsejlingsaabningens Spærring kunde der hurtig foretages — og var der planlagt — Udlægning af selvvirkende Miner fra de i Store Bælt stationerede Mine- og Torpedofartøjer.

2. Det anføres i Admiralstabsværket, at selv om Bøjer ikke havde været udlagt ved Gennemsejlingsaabningen, vilde det for den engelske Flaade under de gunstige navigatoriske Forhold ved Sprogø-Passagen være muligt gennem Handelsskibsførere at skaffe sig tilstrækkeligt Kendskab til Gennemsejlingsaabningens Beliggenhed.

Hvad først angaar de gunstige navigatoriske Forhold, da er dette et ret overdrevent Udtryk. Store Bælt er et udpræget Strømfarvand, opfyldt af spredte Grunde, hvorimellem fører snævre, dybere Løb. Baade tyske og andre fremmede dybtgaaende Slagskibe er i

Fredens Dage, hvor alle Sømærker har ligget ude, løbet paa Grund her ved højlys Dag. Hvor meget vanskeligere maa da ikke Navigationen være, naar en Flaade af store Skibe i Krigstid skal føres ned igennem et saadant Farvand, naar alle Sømærker er inddragne, og Minefaren truer under Overfladen. Og ikke mindst under Hensyn til det disede og usigtbare Vejr, som saa ofte er fremherskende i vore Farvande, og som for Store Bælts Vedkommende i Følge den meteorologiske Statistik andrager noget over en Fjerdedel af Aarets Dage.[1])

Hvad angaar Handelsskibsførernes Kendskab til Gennemsejlingsaabningens Beliggenhed skal bemærkes, at den internationale Trafik gennem Store Bælt, navnlig af Hensyn til det i den sydlige Udgang liggende tyske Minefelt, snart reduceredes til saa godt som ingenting. Dansk Kystfart til Smaalandsfarvandet, til Nakskov og Nyborg og Syd om Fyen fortsattes, men i Følge det danske Lodsvæsens Statistik passerede under Krigen ikke et eneste engelsk Handelskib gennem Minespærringen. Saa Lodser til deres Flaade har Englænderne ikke forsøgt at skaffe sig ad denne Vej.

3. Admiralstabsværket anker videre over, at Løbet Vest for Vengeance-Grund (mellem Vengeance-Grund og Grundene Nord for Langeland) ikke var spærret, endskønt dette Løb skulde være ligesaa anvendeligt som Løbet Øst for Vengeance-Grund. Det smalle Løb Vest om Vengeance-Grund er vanskeligere at befare end det østligere Løb, fordi der ligger en Del Smaagrunde i det. Da det skortede paa Miner, fordi Forsvarsordningen af 1909 overhovedet ikke havde regnet med en Spærring af Store Bælt, ansaa Flaadens Overkommando det for forsvarligt at undlade at spærre dette Løb, saa meget mere som Store Bælt i sin fulde Bredde var spærret

[1]) Se »Den danske Lods«, Pag. 27.

Nord paa ved Spærringerne Halskov—Sprogø—Knudshoved.

4. Admiralstabsværket anfører endvidere, at man kunde anse det for givet, at Englænderne nøje kendte Beliggenheden saavel af de danske som af de tyske Minespærringer. Hertil skal siges, at der var givet England den samme officielle Meddelelse om de danske Spærringers Udlægning og Beliggenhed, som der var givet Tyskland; thi dette følger af den VIII Haagerkonventions Art. 4, i Følge hvilken en neutral Magt ad diplomatisk Vej skal give de Søfarende af alle Nationer Meddelelse om de Farvande, hvori Miner vil blive forankrede.

Den udstedte Bekendtgørelse om Spærringernes Udlægning, der er refereret Pag. 604, angiver imidlertid ikke Mineliniernes Plads, men kun indenfor hvilket Omraade (mellem hvilke Breddeparalleller) Minespærringerne er udlagte.

5. Det anføres endvidere, at Handelstrafikken i disse Egne blev opretholdt Dag og Nat. I Overensstemmelse med den Meddelelse, der tilgik de fremmede Regeringer (Se Pag. 604), og paa Forespørgsel specielt den tyske Regering (Se Pag. 602), var der i Store Bælt kun Passage for Handelsskibe ved Dag. Al Natpassage var standset.

6. Det anføres, at der i Kattegat og Indgangene til Bælterne brændte samtlige Fyr. I den Pag. 604 refererede Bekendtgørelse for Søfarende vedrørende Spærringen af Gennemsejlingsfarvandene meddeltes, at Fyrene ikke vilde blive tændte, og at Sømærkerne ville blive indragne. Tidspunktet for og Udstrækningen af disse Foranstaltninger i deres fulde Udstrækning maatte selvfølgelig ligge i Regeringens Haand, men samtidig med Store Bælt-Spærringens Etablering slukkedes Fyrene eller forandredes deres Karak-

ter indenfor det spærrede Omraade, ligesom Sømærker inddroges her. Yderligere Foranstaltninger af samme Art kunde foretages med kort Varsel.

7. Der anføres: »Bevæbnet Modstand af danske Skibe kunde ikke forventes.« Angaaende dette henvises til den Pag. 606 refererede Instruks af 7. August 1914 til Chefen for Storebælts-Eskadren, hvorefter Angreb paa Spærringerne skulde imødegaas med de til Raadighed staaende Midler.

8. Der anføres: »Selv om bevæbnet Modstand fra danske Skibe kunde forventes, vilde dette ikke have dannet nogen Hindring.

Imødegaaelse af denne Paastand kræver et lille Kursus i Søkrigens Taktik, da denne ikke kan forudsættes kendt af Lægmand.

Vi har nævnt de Minespærringer, der var udlagt i den snævreste Del af Store Bælt.

Hvis en Flaade skal passere et saadant minespærret Farvand, maa Minerne fjernes; thi ellers vil saa og saa mange store, kostbare Skibe blive Ofre for Minerne, og dette Tab kan selv en Stormagtsflaade ikke taale, navnlig naar den kort Tid efter skal maale sig med en jævnbyrdig Modstander.

Der er tre Veje, man kan gaa.

a) At skabe en Passage gennem Minespærringerne ved Hjælp af Minestrygere. Disse er Skibe, som har saa ringe Dybtgaaende, at de kan flyde over Minerne, og som kan fiske disse ved Hjælp af særlige Apparater, der overskærer Minernes Staaltraads-Ankertov. Naar Minerne, efter at Ankertovet er overskaaret, kommer op til Overfladen, skydes de i Sænk. Denne Fremgangsmaade kræver, at Minestrygerne kan arbejde i Ro og Mag. Da de skal have saa ringe Dybtgaaende, kan det kun være mindre Fartøjer, som derfor kun kan føre smaa Kanoner.

Hvis Forsvareren vil forhindre Minestrygere i at rydde Minefelterne, maa han beskytte disse med Skibe, hvis Kanoner er kraftigere end Minestrygernes. Saafremt paa den anden Side Angriberen vil skabe Arbejdsvilkaar for Minestrygerne maa disse igen beskyttes — føres frem til deres Arbejde — af Skibe, hvis Kanoner er stærkere end Kanonerne paa de Skibe, der beskytter Minespærringerne.

Til Forsvar af de danske Storebælts-Spærringer var der afgivet en Eskadre paa to pansrede Kystforsvarsskibe,[1]) 1 Krydser, 6 Torpedobaade, 3 à 4 Undervandsbaade, 2 Mineskibe og et Par Luftfartøjer. Endvidere var der paa Land ved Endepunkterne af de nordlige Spærringer anlagt 2 Batterier med Feltskyts, 1 paa Knudshoved og 1 paa Halskov. Disse Batterier var underlagt Chefen for Storebælts-Eskadren.

Mineskibene skulde vedligeholde og være klar til at supplere Minespærringerne. Luftfartøjerne skulde anvendes til Efterretningstjeneste.

De tre større Skibe skulde danne Artilleri-Rygstødet for de tre Minespærringer, assisteret for de to nordlige Spærringers Vedkommende af Landbatterierne.

Torpedo- og Undervandsbaade skulde danne den Angrebsstyrke, der kunde skydes frem.

Vore Kystforsvarsskibe (Orlogsskibe) er af den saakaldte Monitortype, ret stærkt pansrede Skibe, der ikke stikker dybere i Vandet, end at de kan flyde, hvor Stormagts-Kampskibe ikke kan gaa ind; de er stærkere armerede (med 24 cm Kanoner) end Krydsere i Stormagtsflaader; de har saa lidt af Skibet over Vandet, at de paa moderne Kampafstande kun frembyder et lille Maal. De er derfor i Forhold til deres Størrelse ret kraftige Skibe, byggede, som de er, med vore specielle Farvande for Øje, idet vi for at naa de nævnte gode Kampegenskaber har givet Afkald paa to Faktorer:

[1]) Typen benævnes nu »Orlogsskibe«.

Den store Fart, som er mindre nødvendig med de smaa Distancer, vi har at regne med, og

Den Sødygtighed, som kræves paa de store Have, hvor vi ikke skal kæmpe.

Der er saa ofte anstillet ukyndige Sammenligninger mellem det 30,000 Tons store Stormagts-Kampskib og det lille danske ca. 4000 Tons Kystforsvarsskib. Hvis de to Skibe mødtes i Atlanterhavet, ja blot i Nordsøen, da vilde selvfølgelig det lille danske Skib straks være færdigt. Men naar Kolossen med det store Dybtgaaende skal manøvrere ned gennem et minefyldt og vanskeligt navigabelt Storebælt, saa har det lille danske Kystforsvarsskib sin Mission og sin Chance. Thi det har som sine Forbundsfæller det grundede Farvand og de flinke smaa Hjælpere: Minerne, Undervandsbaadene og Torpedobaadene.

At Fjenden sender Minestrygere frem alene, kan ikke hjælpe; dem skyder Kystforsvarsskibet ned. At sende Krydsere til Hjælp for Minestrygere forslaar heller ikke, Kystforsvarsskibets Kanoner er endnu de overlegne, og Kystforsvarsskibet er bedre pansret end Krydseren. Saa maa de store Skibe, Panserkrydserne og Slagskibene, frem for at faa Bugt med den lille, sejge Forsvarer. Men fremskudt i Farvandet, langt udenfor Minespærringerne, ligger de danske Undervandsbaade paa Lur; de kan med en velrettet Torpedo sætte Kolossen mat; og bliver det Nat, farer Koblet af sorte Torpedobaade ud; de kender hver Krog i vore snørklede Farvande og søger i Mulmet og Mørket at komme ind paa Livet af de store Skibe og anbringe deres Torpedoer.

Vil man indvende, at Modstanderen kan sende sine egne Undervandsbaade i Brechen, ind mod de danske Kystforsvarsskibe, saa er dette ikke saa let en Sag, thi Stormagternes Undervandsbaade er ikke som vore egnede til at dykke paa de smaa Dybder, der findes i vore Farvande, og hvor vore Kystforsvarsskibe kan flyde; de er

for store dertil og maa være det for at kunne klare sig paa de store Have.

Dette er et Eksempel paa Sammenspillet mellem de forskellige, for vore Farvande særligt byggede Fartøjstyper, hvoraf vor Flaade bestaar — det Samarbejde, som i Forbund med vore vanskelige Farvande, — der for vort Forsvar betyder det samme som Schweitz' Bjerge betyder for Schweitzerne, — gør, at vi med smaa Midler dog har en ikke ringe Chance for at skabe en betydelig Risiko overfor den, der ikke vil lade os være i Fred.

Som man vil se af det udviklede, er det her de pansrede Kystforsvarsskibes Opgave, at tvinge Angribernes store og kostbare Skibe frem, saa at de kan blive et Maal for vore Undervandsbaades Torpedoer. Derfor maa disse Kystforsvarsskibe bære Skyts, der er Krydsertypens overlegen, d. v. s. 24 cm Kanoner.

Der har været Tanker fremme om at lade bevægelige Kystbatterier spille de forholdsvis dyre Kystforsvarsskibes Rolle. Dette kan ikke lade sig gøre, fordi 24 cm Motorskyts er altfor tungt og uhaandterligt. Det tager lang Tid at flytte og at bringe i Skudstilling, og kan derfor ikke forventes rettidig at kunne bringes til at optræde paa ethvert truet Punkt; det lettere Motorskyts af ringere Kaliber har ikke tilstrækkelig Virkning overfor de Skibsmaal, der er Tale om. Yderligere maa det tages i Betragtning, at Skyts paa Kysten ikke kan bringes til Anvendelse mod Skibe paa Søen, dels om Natten, dels om Dagen, naar Sigtbarheden er ringe (Dis, Regn- eller Snetykning, Taage), hvilket som bekendt ofte er Tilfældet i vore Farvande. (I Følge Statistiken er der saaledes i Store Bælt usigtbart Vejr paa 95 af Aarets 365 Dage).

Noget andet er, at moderne Motorskyts kan være et fortrinligt Supplement i Forsvaret af Passagefarvandene, opstillet paa de mest truede Steder.

Det har været nødvendigt at give denne lille Beskrivelse af vore Skibstyper og deres praktiske Anven-

delse for at kunne paapege, at Tilvejebringelse af en Passage gennem Minespærringer ved Hjælp af Minestrygere ikke er saa let en Sag, og at den kan komme til at medføre store Tab.

b) En anden Metode til at tilvejebringe en Passage i Minespærringer er den at lade Handelsdampere eller ældre store Krigsskibe, som man vil ofre med dette Formaal for Øje, gaa ned gennem Spærringen for at ramme en eller flere Miner og derved frembringe et Hul i Spærringen. Saasnart en saadan Minespærringsbryder er ramt, drejer den ud til Siden, for ikke, idet den synker, at spærre den Aabning i Minespærringen, som den netop har tilvejebragt.

Metoden er ikke særlig virkningsfuld. Den kræver, at den gennembrydende Flaade helst maa følge umiddelbart efter Minespærringsbryderne, thi ellers vil Forsvarerne faa Tid til at udlægge Miner i det opstaaede Hul. Men dette kræver atter, at Gennembrydningen saa vidt muligt foregaar ved Dagslys, thi et Gennembrud ved Nattetid med synkende Minespærringsbrydere, angribende Torpedobaade og beskydende Artilleriskibe, vil sikkert medføre store Tab. Ved de endnu farligere Dag-Gennembrydningsforsøg har Artilleriskibene deres Chance overfor Minespærringsbryderne og Undervandsbaadene deres overfor de efterfølgende tjendtlige Kampskibe.

c) Den tredie Metode bestaar i Besættelse af de Kyster, der omgiver det spærrede Stræde, — i dette Tilfælde Sjællands og Fyens Storebælts-Kyster. Naar Kysterne er besat, kan Opholdet i Bæltet umuliggøres for de Minespærringerne beskyttende Skibe, og er disse først fordrevne, kan Minestrygerne i Ro og Mag gøre deres Arbejde.

Da Besættelsen af Store-Bælts Kyster kun er mulig gennem Erobringen af Sjælland og Fyen, vil det ses, at

Metoden er meget omstændelig, idet den indeholder det store, kostbare og risikable Foretagende, som hedder et Landgangsforetagende.

Ingen af de her nævnte tre[1]) Metoder kan siges at være let gennemførlige med den Modstand, der under Krigen kunde ydes fra dansk Side, og det tyske Admiralstabsværks Udtalelse om, at bevæbnet Modstand fra dansk Side ikke vilde have frembudt nogen Hindring, maa anses for uberettiget.

Selvfølgelig kunde saavel Spærringerne som Forsvaret af disse have været stærkere, — det var ikke Flaademyndighedernes Skyld, at Flaadens Materiel ikke var kraftigere, end det var, — men ikke desto mindre maa enhver, der har studeret Søkrig i Almindelighed og Søkrig i danske Farvande i Særdeleshed, og som skal afgive et uhildet Skøn, indrømme, at selv med det forhaanden værende Forsvar, havde det ikke været nogen let og farefri Opgave for en fremmed Flaade gennem Kamp at skaffe sig Passage gennem Store Bælt. Og navnlig naar Stillingen enten var den, at den gennembrydende Flaade havde en forfølgende Flaade efter sig, eller stod med Udsigten til, naar Spidsroden mellem de

[1]) I de sidste Krigsaar indfortes i de engelske Skibe en Foranstaltning, som benævnes Paravanes (Mineafvisere), der muliggør en 4. Metode, idet man lader selve Kampflaaden bryde igennem uden forudgaaende Minespærringsbrydere. Samtlige Skibe er da forsynede med Paravanes, der byder en vis, men ikke nogen absolut Sikkerhed overfor Miner. Man har imidlertid allerede opfundet en effektiv Modforanstaltning imod disse, derved at man uden om Minerækkerne forankrer Bøjer med svære Ankre og Fortøjningskæder, som Paravane-Saksene ikke kan overklippe Endvidere har Forsvareren stadig i sin Haand sine Torpedofartøjer og den kunstige Tange — et Forsvarsmiddel, som ogsaa først er kommet frem under Verdenskrigen.

Da nærværende Afhandling kun omhandler Situationen lige i Krigens Begyndelse, er disse nyere Kampmidler her kun nævnt for Fuldstændigheds Skyld.

danske Miner og Torpedoer var løbet, at skulle staa overfor en kampberedt Stormagtsflaade.

Det er sikkert den første af disse Situationer, der har staaet Chefen for den tyske Højsøflaade under Nordsøslaget, Admiral Scheer, for Øje, naar han i sit Værk om den tyske Højsøflaades Virksomhed drøfter Mulighederne for Tilbagetogsveje og udtaler:

»Vejen rundt Skagen og gennem Bælterne var lukket for os, da Danskerne havde spærret disse Farvande med Miner.«[1])

9. Vi skal saa til Slut vende os til Admiralstabsværkets Beskyldning mod Danmark for paa ufyldestgørende Maade at have overholdt sit Løfte om at holde Tyskland underrettet om de engelske Søstridskræfters Tilsynekomst og Optræden i Nærheden af de danske spærrede Farvandsafsnit.

Denne Beskyldning er meget ejendomlig, fordi den røber, at den tyske Admiralstab har haft den Opfattelse, at Danmark skulde have forpligtet sig overfor Tyskland paa en Maade, der vilde have været uneutral af Danmark.

Under Henvisning til det paa Pag. 601 og Pag. 602 anførte, skal der erindres om, at den tyske Gesandt, Grev Rantzau, den 6. August rettede en Henvendelse til den danske Regering, hvori det bl. a. hed:

»Betingelserne for, at de tyske Søstridskræfter holder sig borte fra det spærrede Farvand, er, at de danske Søstridskræfter straks tilstiller dem Meddelelse, naar tyskfjendtlige Søstridskræfter Nord fra trænger ind i det spærrede Omraade. Denne Fordring er nødvendig for, at de tyske Søstridskræfter rettidig og med Magt kan imødegaa en voldelig Forcering af det spærrede Omraade ved dettes Sydgrænse.«

Svaret herpaa blev afgivet af den danske Udenrigsminister den 7. August. Det lød:

---

[1]) Admiral Scheer: Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg, Pag. 47.

»at dersom en mod Tyskland fjendtlig Flaade Nord fra trængte ind i det spærrede Omraade og saaledes krænkede Danmarks Neutralitet,[1]) vilde dette straks blive meddelt, da det som Neutralitetskrænkelse vilde blive meddelt alle Magter.«[1])

Denne Udtalelse er ganske korrekt og i streng Overensstemmelse med de neutrale Krav. Og det Tilsagn, der er blevet givet i den, er ikke blevet brudt. Men i hele Krigsperioden har intet engelsk, eller andet mod Tyskland fjendtligt Fartøj, nærmet sig, endsige trængt ind paa dansk spærret Omraade, saaledes at der ikke har været nogen Anledning til at avertere Tyskland eller andre Magter om en saadan Neutralitetskrænkelse. Man staar derfor ret uforstaaende overfor Admiralstabsværkets Klage over, at de lovede danske Meddelser er udeblevne, hvad enten dette nu maatte »skyldes forsætlig eller uforsætlig Undladelse eller Forhalelse fra dansk Side,« som Værket tillader sig at udtale.

Den danske Udenrigsminister anvendte Udtrykket: »at en mod Tyskland fjendtlig Flaade trænger ind i det spærrede Omraade«. I Admiralitetsværket er Udtrykket forandret til »kommer til Syne i Nærheden af de af Danskerne spærrede Farvande.« Heller ikke finder man i den danske Udenrigsministers Svar den som Citat anførte Sætning i Admiralstabsværket: »da den danske Regering i saa Tilfælde vilde betragte det tilsigtede Brud paa Danmarks Neutralitet som udført,« hvilken Indrømmelse den danske Gesandt skulde have opnaaet af den danske Regering. (Se Pag. 602 og 621).

Saafremt man fra den tyske Regerings Side har ventet sig, at den danske Regering skulde have holdt Tyskland à jour med engelske Søkrigskræfters Optræden i Kattegat og andre Farvande, hvor Passagen var fri for alle, — ogsaa for tyske Søstridskræfter — saa

[1]) Udhævet af Forf.

maa den have antaget, at Danmark skulde have paataget sig en ganske neutralitetsstridig Forpligtigelse, og Hjemmel for denne Antagelse kan under ingen Omstændigheder findes i den danske Udenrigsministers Svar paa det tyske Krav. Tværtimod fremhævede Udenrigsminister Scavenius meget stærkt i Forbindelse med sit Svar, at Danmark ikke kunde indlade sig paa noget, der kunde kompromittere dets Neutralitet. (Se Pag. 602).

Hermed er vi til Ende med Imødegaaelsen af det tyske Admiralstabsværks Kritik af den militære Værdi af de danske Spærringsforanstaltninger. Man tør vel vove at sige, at denne Kritik ikke har været helt velbegrundet. Naar man har fundet Anledning til at gaa saa dybt ind paa dette Emne, da er det, fordi et saa anset Værks Paastande, hvis de faar Lov til at staa uimodsagte, kommer til at staa som det sidste Ord i en Sag, der er af stor Betydning for den offentlige Mening saavel i Tyskland og det øvrige Udland, som herhjemme. Saaledes lægges selvfølgelig Admiralstabsværkets Bedømmelse af Situationen til Grund for Argumentationen hos tyske historiske Forfattere, som f. Eks. hos Dr. Karl Alnor, der i sin »Handbuch zur schleswigschen Frage«[1]) retter en skarp Kritik mod den danske Politik i Almindelighed og de danske militære Foranstaltninger i Særdeleshed, og derunder ogsaa kommer ind paa den lovede, men svigtende Underretningstjeneste.

Ogsaa herhjemme tages vel i Almindelighed Admiralstabsværkets Ord til ubetinget Troende. Som tidligere nævnt slutter den daværende Forsvarsminister, Dr. P. Munch, sin Bedømmelse af Store Bælt-Spærringernes militære Værdi med en Henvisning til den tyske Vurdering, som han ikke kan siges at tage Afstand fra, selv om han dog ikke, som Tyskland, fralægger Spærringerne al militær Værdi. (Se Pag. 622).

---

[1]) Neumünster 1929, II. Bind, 1. Del, Pag. 100 og videre.

Man kan ikke frigøre sig for det Indtryk, at det tyske Admiralstabsværk behandler Spørgsmaalet om de danske Spærringer paa en noget tendentiøs Maade. Dette er til Skade for et saa stort og interessant Værk, thi finder man Tendens paa et Punkt, hvor man ejer Midlerne til at kontrollere det — som her, hvor det drejer sig om Forholdet til Danmark, — da aner man Tendens overalt.

Maaske kan man søge Aarsagen til den Tendens, der kommer til Syne i Behandlingen af Spørgsmaalet om de danske Spærringer, i et Forsøg paa at forsvare de Foranstaltninger, som den Øverstkommanderende i Østersøen, Storadmiral Prins Heinrich, foretog i de danske Farvande i flere ret vanskelige Situationer og under stærk Følelse af sit Ansvar, men uden sin Regerings Billigelse og imod Aanden i de Forhandlinger, som hans Regering havde ført med Danmark.

Den første af disse Foranstaltninger var den tidligere omtalte Mineudlægning i Langelandsbælt mellem Langelands Sydspids og Albuen, Natten til den 5. August.

Men dette blev ikke den eneste Foranstaltning af denne Art:

Den 24. September 1914 befandt Prins Heinrich sig med en Flaadestyrke paa en Operation i den østlige Del af Østersøen, da han Kl. 11,25 E. M. modtog Telegram fra Admiralstaben om, at den tyske »Tillidsmand« i Malmø Kl. 5,30 E. M. havde meldt, at den engelske Flaade var løbet ind i Store Bælt, efter at have fjernet Minespærringen ved Hjælp af ældre Skibe. Admiralstabens Meddelelse var ikke ledsaget af nogen Forholdsordre. Prins Heinrich var i en meget vanskelig Situation. Han befandt sig i den østlige Del af Østersøen med Størstedelen af de for hele Østersøen disponible Stridskræfter. Ved Kiel laa kun svage Styrker. Han kunde regne ud, at de fremtrængende engelske Søstridskræfter allerede den 25. Kl. 7 F. M. kunde være ved den sydlige

Udgang af Langelandsbæltet. Han maatte tage sin Beslutning øjeblikkelig, og denne kom til at gaa ud paa, straks at afbryde Operationerne mod den russiske Kyst og vende tilbage til Østersøens vestlige Del, idet han samtidig telegraferede en Ordre til den kommanderende Officer i Kiel om at udlægge endnu en Minespærring i Langelandsbæltet.

Den i Kiel i Prins Heinrichs Fraværelse kommanderende Officer, Kontreadmiral Miscke, havde selv modtaget Efterretningen fra Malmø fra Admiralstaben. Uafhængig af det, iøvrigt samtidig fra Prins Heinrich indløbende Telegram, havde han allerede besluttet sig til at udlægge en ny Langelands-Bælt-Spærring, idet han dog forinden havde konfereret telefonisk med Admiralstaben i Berlin.

Spærringen blev udlagt i Nattens Løb og omfattede 337 Miner, der blev udlagt i Linien Kjelsnor Fyrtaarn (Langelands Sydspids) til Kappel Kirke (paa Lolland). Spærringen havde ingen Gennemsejlingsaabning.[1]) Efter tysk Opgivelse gik den i begge Ender ind paa dansk Søterritorium.

Om Eftermiddagen den 25. September konstateredes det, at Efterretningen om den engelske Flaades Indbrud i Store Bælt havde været blind Alarm, foraarsaget ved meget løse Rygter.[2])

I Admiralstaben havde man vel undret sig over, at Meddelelsen kom fra Malmø, og ikke i Henhold til de trufne Aftaler fra den danske Regering, men havde ikke desto mindre ikke betvivlet den.[3])

I dette Tilfælde, hvor det havde drejet sig om en Forcering af spærret Farvand i Store Bælt, vilde Danmark selvfølgelig have gjort sin Pligt og meddelt Neu-

---

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 176.
[2]) Ostsee, Bind I, Pag. 152.
[3]) Ostsee, Bind I, Pag. 174.

tralitetskrænkelsen til Tyskland som til andre interesserede Magter.

Udlægningen af denne anden Langelands-Bælts-Spærring, der ikke blev meddelt den danske Regering, var et Brud paa den af den tyske Regering den 8. August afgivne Erklæring om fuldstændig at holde sig borte fra de danske Gennemsejlingsfarvande. (Se Pag. 603).

I Realiteten kom denne Minespærring imidlertid ikke til at spille nogen Rolle for Danmark, da den gennemgaaende Trafik i Store Bælt allerede var ophørt.

Man forstaar Prins Heinrich's vanskelige Stilling. Man forstaar ogsaa Vanskeligheden for Forfatterne af det tyske Admiralstabsværk ved at skulle dække over den noget flove Situation, — da Foretagenderne i Østersøens østlige Del blev afbrudte, — store Dele af Nordsø-Flaaden i Huj og Hast dirigeret til Østersøen, — og en ny Minespærring udlagt, delvis paa dansk Territorium, paa Trods af kort forinden givne Løfter, — det hele baseret paa en Meddelelse fra en tysk Landstormsmand, der havde været paa Udkig paa Skaanes Kyst mellem Trelleborg og Falsterbo, og hvis Observation af, hvad der sandsynligvis har været et Par Handelsdampere, der fra Sundet stod ind i Østersøen, ved Passagen af diverse Telefon-Mellemled svulmede op til at blive »den engelske Flaade, der forcerer Store Bælt!«[1])

Man kan ikke værge sig imod den Tanke, at den »konstruerede« og slet begrundede Undervurdering af de danske Forsvarsforanstaltninger, ligesom den uretfærdige Beskyldning mod Danmark for Illoyalitet i Opfyldelsen af et givet Løfte om Meddelelser, kun skal tjene til at fremskaffe en Baggrund af »yderste Nødvendighed« for saadanne af Prins Heinrich's

[1]) Ostsee, Bind I, Pag. 152.

Foretagender overfor Danmark, der ellers vanskeligt vil kunne staa for Kritikken.

Fra engelsk Side foreligger der kun lidet, der kan tjene til Belysning af den engelske Regerings Syn paa de danske Spærringsforanstaltningers politiske Betydning og paa Minespærringernes militære Værdi.

Udenrigsminister Scavenius havde den 5. August dels givet den engelske Gesandt i København, dels telegrafisk instrueret den danske Gesandt i London, om at give den engelske Regering følgende Meddelelse:[1])

»Bedes notificere Britisk Regering, at Danmark vil iagttage absolut Neutralitet i den udbrudte engelsk-tyske Krig. Meddel samtidig følgende:

For at opretholde denne Neutralitet og saa vidt muligt holde Krigsoperationerne borte fra danske Kyster og Farvande, samt for at sikre Forbindelsen mellem Landsdelene, har den danske Regering besluttet foruden det danske Løb i Sundet at spærre med Miner Store-Bælt samt det danske Løb i Lille-Bælt. Meddelelse herom gives i Henhold til Konventionen af 1907 om Udlægning af undersøiske selvvirkende Stødminer. Denne Foranstaltning blev absolut nødvendig, da en krigsførende Magt allerede havde begyndt at udlægge Miner udenfor Søterritoriet, og det maatte ventes ogsaa at ville ske indenfor. Herved vilde Neutralitetskrænkelser ikke have kunnet undgaas paa et Omraade, hvor vi manglede Kræfter til at modsætte os dem. Da Spærringen saaledes alligevel vilde være blevet gennemført, har vi foretrukket selv at foretage disse Skridt, der ikke strider mod den gældende Folkeret. For Skibsfartens Vedkommende vil det intet Afbræk gøre, da Skibsfarten allerede er ophørt i disse Farvande. Den kongelige Regering nærer den Fortrøstning, at den britiske Regering vil forstaa Danmarks Stilling.«

(Den sidste Del af denne Meddelelse fra »Denne Foranstaltning« blev givet i Fortrolighed).

Nogen officiel Udtalelse i Anledning af denne Meddelelse fremkom ikke fra engelsk Side.

I et Statsraadsmøde paa Amalienborg den 14. August 1914 meddeltes, at Erklæringer i det engelske Uden-

[1]) Bilag XV, Pag. 198.

rigsministerium overfor den danske Gesandt under 8. August, og tilsvarende Udtalelser i den engelske Konges Svartelegram til den danske Konge, viste, at den engelske Regering fuldtud forstod Danmarks meget vanskelige Stilling. Udenrigsminister Scavenius udtalte, at England maatte anses for at have akkviesceret ved den trufne Beslutning om at spærre Store Bælt. Dette havde Ministeren da ogsaa søgt at fastholde ved i et Telegram af 10. August at instruere Gesandten om overfor den engelske Regering at udtale, at den danske Regering i høj Grad værdsatte Englands velvillige Holdning.[1])

Tanken om at føre et Angreb paa Tyskland ind i Østersøen var flere Gange fremme i England i Krigens Løb, men strandede altid paa den Betragtning, som tidligere er blevet omtalt her, at Størrelsen af Englands Flaade i Sammenligning med Tysklands ikke tillod en samtidig Optræden med tilstrækkelig Styrker i Nordsøen og i Østersøen, saalænge den tyske Højsøflaade endnu bestod, idet England, saa længe dette var Tilfældet, ikke turde blotte Nordsøen af Frygt for tyske Angreb i den engelske Kanal og paa Englands Kyster.

Kun ringe Styrker kunde England derfor ofre til Østersøoperationer.

Alt hvad der i Krigens Løb indpasserede i Østersøen var 7 engelske Undervandsbaade, der slap ind gennem Flinterenden, som Danmark-Sverige jo havde ladet staa aaben ogsaa for Passage af krigsførende Krigsskibe. De vakte en ikke ringe Nervøsitet hos den tyske Krigsledelse og sænkede en Del Skibe.

Det eneste virkelige Tilløb til et Krigsforetagende af større Dimensioner mod Østersøen skyldes den initiativrige engelske First Sealord,[2]) Admiral, Sir John Fisher. Efter at de tyske Hæres Fremrykning i Nord-

---

[1]) Bilag XV, Pag. 199.

[2]) Overste Admiral i det engelske Admiralitet.

frankrig var standset i Efteraaret 1914, og Landkrigen stivnet i en Skyttegravskrig, overvejede man i England, hvad der kunde gøres for at faa mere Gang i Krigsførelsen. Der var to Muligheder, som laa for, — at omgaa Centralstaternes venstre Fløj i de tyrkiske Farvande, eller deres højre Fløj ved et Indbrud i Østersøen. Admiral Fisher var en varm Forkæmper for det sidste Alternativ, og da man ikke turde røre den engelske Hovedflaade til dette Foretagende, foreslog han at bygge en mægtig Flaade af Skibe, der var særlig konstruerede med denne Ekspedition for Øje. Flaaden skulde ialt tælle 612 Skibe, deriblandt 5 Slagkrydsere af forholdsvis ringe Dybgaaende, men fra 18,600—26,500 Tons store, 37 Monitorer af lignende Type som de danske Kystforsvarsskibe, 64 Undervandsbaade, 56 Torpedobaadsjagere o. s. v. Forslaget blev vedtaget samme Efteraar, og Bygningen af Skibene begyndte.

Planen for Ekspeditionen var, at denne Flaade skulde staa ned i Østersøen, sikre England Herredømmet i dette Farvand og beskytte Overførelsen af en russisk Hær, der skulde landsættes paa den pommerske Kyst, hvorfra den kun vilde have en kort Distance (ca. 170 km) til den tyske Hovedstad. De store Skibe stak dog saa dybt, at de ikke kunde passere Flinterenden, men maatte gennem Store Bælt.

Dette Foretagende kom imidlertid aldrig i Gang, thi i Foraaret 1915 blev Russerne haardt trængt af Tyrkerne i Kaukasus og henvendte sig til de Allierede om Hjælp paa den Kant.

Den engelske Marineminister, Winston Churchill, var ikke nogen Tilhænger af Admiral Fishers Østersøplan; han foretrak Angrebet paa den anden Fløj, ved Dardanellerne, — et Foretagende, som han ansaa for mindre risikabelt og strategisk mere lønnende end Angrebet i Østersøen. Det lykkedes Mr. Churchhill trods Admiral Fishers ihærdige Modstand at sætte sin Vilje

igennem og at iværksætte det for de Allierede saa sørgelige Dardaneller-Felttog, der fuldstændig mislykkedes, og som kom til at koste den engelske og franske Flaade 7 Slagskibe, sænkede ved Miner og Torpedoer samt ved Ilden fra de tyrkiske Kystbefæstninger, — et slaaende Bevis paa Vanskeligheden for en Flaade ved at bane sig Vej gennem en af Artilleri og Torpedofartøjer forsvaret Minespærring.

Det blev nødvendigt til Dardaneller-Felttoget at anvende en stor Del af det Skibsmateriel, der var bygget med Angrebet i Østersøen for Øje, og dette Projekt blev nu lagt til Side. Admiral Fisher trak sig i Harme herover, og over Dardaneller-Felttoget, tilbage fra sin Stilling som første Sealord.

Den russiske Forbindelsesofficer paa den engelske Storflaade, Kommandør G. von Schoultz, søgte ved flere Lejligheder at genopvække Østersøplanen, idet han haabede, at et engelsk Angreb i Østersøen vilde aflaste Rusland for det Tryk, som Krigen lagde paa det.

I Efteraaret 1915 henvendte han sig i det engelske Admiralitet med en Henstilling om forøget engelsk Virksomhed i Østersøen for at neutralisere den tyske Østersøflaades Støtte af den tyske Hærs venstre Fløj paa den østlige Krigsskueplads. Chefen for Marinestaben, Kontreadmiral Oliver, svarede med at henvise til Vanskeligheden ved Gennemførelsen af Krigsforetagender i Østersøen, nævnte det mislykkede Dardaneller-Foretagende og gjorde gældende, at saafremt den engelske Flaade forsøgte en Indtrængen i Østersøen, vilde Følgen deraf være, at Tyskland besatte de danske Øer, en Handling, ved hvilken den indtrængende engelske Flaade meget snart vilde blive afskaaret fra sine Støttepunkter.[1])

[1]) Schoultz: »Mit der Grand Fleet im Weltkriege«, Pag. 54. Udhævelsen ved Forf.

Uagtet Englænderne saaledes stillede sig afvisende overfor Kravet om at føre Krigen i større Format ind i Østersøen, saa søgte man dog ved Flaadedemonstrationer i Skagerak og Kattegat og ved den tidligere omtalte Detachering af Undervandsbaade til Østersøen at imødekomme Ruslands Ønsker.

Saaledes var der paatænkt en meget stor Demonstration af hele den engelske Storflaade i Begyndelsen af Juni 1916. Slagskibene og Slagkrydserne skulde samles i den sydlige Del af Skagerak, de lette Krydsere skulde staa ind i Kattegat og Torpedobaadsjagerne helt ned til Store Bælt. Dog var det ikke Hensigten at staa ned i spærret dansk Farvand, men kun at vise sig ved de skandinaviske Kyster, opbringe og nedskyde fjendtlige Skibe og haabe paa at lokke den tyske Højsøflaade ud til Kamp.[1])

Den 30. Maj 1916 afgik Storflaaden med denne Ekspedition for Øje, men Operationen i de danske Farvande kom ikke til Udførelse, thi Meddelelse indløb om, at den tyske Højsøflaade var ved at staa ud, og dette førte til Nordsøslaget den 31. Maj 1916.

I Slutningen af Oktober 1917 henvendte Kommandør Schoultz sig atter i det engelske Admiralitet for at anmode om Assistance for den russiske Flaade, som trængtes haardt af den tyske Flaade i Østersøen. Han henstillede navnlig, at Fremstødet maatte blive ført helt ned gennem de danske Gennemsejlingsfarvande og forbundet med Angreb paa de der stationerede tyske Bevogtningsskibe, idet han mente, at en saadan Operation vilde kalde den tyske Flaade tilbage fra Østersøens østlige Del.

Første Sealord, der nu var Admiral Sir John Jellicoe, gav Tilsagn om, at der skulde blive givet Ordre til en dybt indtrængende Demonstration af Torpedobaadsjagere i de danske Bælter (uagtet dette Udtryk er brugt, har

---

[1]) Schoultz: »Mit der Grand Fleet im Weltkriege«, Pag. 133.

man dog kun ment Øresund), og til et Angreb paa Bevogtningsskibene ved de tyske Spærringer. Fremstødet førtes dog ikke længere ned end til den sydlige Del af Kattegat. Her mødte de udsendte Jagere en lille tysk Hjælpekrydser, som de nedskød.[1])

Under Kommandør Schoultz Samtale med Første Sealord i Admiralitetet ved ovennævnte Lejlighed meddelte Admiral Jellicoe iøvrigt, at den for sin Energi og Dristighed bekendte Kontreadmiral Keyes havde faaet den Opgave at udarbejde en Plan for en Indtrængen i Østersøen. Keyes var imidlertid ligesom andre før ham kommet til det Resultat, at en Indtrængen var umulig.[2])

Adm. Jellicoe udtalte yderligere:

»Det drejer sig her om et Fremstød, som i sin Karakter ligner Tyskernes Indtrængen i Rigabugten.[3]) Den tyske Flaade begyndte Gennemførelsen af dette Foretagende med Erobringen af de omliggende Øer. Vi maatte for at have Held med os gaa frem paa samme Maade,[4]) men Forskellen bestaar deri, at Øerne i dette Tilfælde tilhører en neutral Magt. Iøvrigt var den tyske Flaades Indtrængen forbundet med et specielt, strategisk Maal, — Omgaaelse af den russiske Landfront. Jeg kan dog ikke rigtig forestille mig det som nogen strategisk Nødvendighed for den engelske Flaade at tiltvinge sig en Indtrængen i Østersøen.«[5])

De samme Synspunkter fremførtes kort Tid efter, den 2. November 1917, af den engelske Marineminister, Sir Eric Geddes, der i Underhuset tog Ordet i Anledning af den i Pressen rejste Kritik af Admiralitetets Mangel paa Aktivitet.[6])

Marineministeren udtalte først, at man ved et Forsøg

---

[1]) Schoultz: »Mit der Grand Fleet im Weltkriege«, Pag. 405.

[2]) Udhævet af Forf.

[3]) Tysk Operation i Efteraaret 1917.

[4]) Udhævet af Forf.

[5]) Schoultz: »Mit der Grand Fleet im Weltkriege«, Pag. 408.

[6]) Efter »Times« af 3. November 1917.

paa at forcere Adgangene til Østersøen vilde være nødt til at gaa frem paa tilsvarende Maade som Tyskerne ved deres Forcering af Adgangene til Rigabugten, nemlig først at erobre Kysterne, og derefter lidt efter lidt at rense Farvandet for Miner under Kamp med Forsvarernes Flaadestyrke. Der udtales derefter:

»Øerne, der behersker Indløbene til Østersøen, tilhører en neutral Magt, Danmark. Vilde det ikke være Galskab af den engelske Flaade at forcere igennem Østersøen, vidende med Sikkerhed, at Tyskerne vilde besætte og befæste disse Øer i Ryggen paa os? Den Operation, at trænge igennem til Østersøen vil tage betydelig Tid[1]) og — foreløbig bortset fra Spørgsmaalet om Danmarks Neutralitet — vil man være nødsaget til at rydde meget udstrakte Minefelter.[1])

De førende Skibe af en Flaade, der bryder ud fra Store Bælt, — den eneste mulige Passage — i en nødvendig dyb Formation og paa en smal Front, vil dersteds finde hele den tyske Flaade opmarcheret og koncentrerende sin Ild paa dem.

Jeg har ikke fundet nogen ansvarlig Søofficer af nogen Skole, som under de nuværende Forhold vilde paatage sig Ansvaret for et saadant Foretagende.«[1])

Dette er, hvad der foreligger af engelske Udtalelser af Betydning.

De betoner Omstændeligheden og Vanskeligheden ved at skaffe Passage for en Flaade gennem det minespærrede Store Bælt. De peger paa den, paa Pag. 631 angivne 3. Metode, — Erobring af Kysterne, derefter Fordrivelse af Forsvarsstyrken, og endelig Strygning af Minerne. De taler et andet og sobrere Sprog end det tyske Admiralstabsværk.

Fra andre fremmede Stater end de her nævnte foreligger der, saa vidt vides, ingen officielle Udtalelser eller faglige Artikler, der omtaler Værdien af de danske Spærringer i Gennemsejlingsfarvandene.

---

[1]) Udhævet af Forf.

2. *Folkeretlig Vurdering.*

Saa vidt vides har endnu ingen udenlandske Folkeretseksperter udtalt sig om Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande under Krigen.

Heller ikke den i 1924 af Folkeforbundet nedsatte »Ekspert-Komité til Kodifikation af Folkeretten«, der har afgivet sin Betænkning i 1926, udtaler sig om dette specielle Spørgsmaal; dette laa forøvrigt ogsaa udenfor det Omraade, der var afstukket for Komiteens Arbejde, idet den kun skulde beskæftige sig med Folkeretten i Fredstid.

Det skal dog nævnes, at denne Ekspert-Komité nedsatte et Udvalg, hvis Leder blev den bekendte tyske Folkeretslærer Schücking. I det af denne udarbejdede Memorandum findes under Afsnittet »Stræder« følgende Bemærkning:[1])

»En Retsregel, som ikke er uden praktisk Betydning, og som har vundet Hævd i Reglerne for de Stræder, som tjener som Passage mellem frie Have, er den, at et saadant Stræde aldrig kan lukkes. Denne Regel er i Overensstemmelse med den Opfattelse, at en Kyststat i Krig ikke har Ret til at lukke sit Søterritorium fuldstændigt. Det drejer sig imidlertid her om Spørgsmaal vedrørende Krigens Ret, som ikke skal behandles i denne Forbindelse.«[2])

Som den lille Digression, denne Bemærkning var, blev den ikke optaget i Udvalgets Forslag til Konvention, men den viser Tankegangen hos denne bekendte tyske Folkeretsekspert. Ekspert-Komiteen tog iøvrigt slet ikke Stilling til Udvalgets Forslag, men sendte det til Overvejelse og Udtalelse hos Folkeforbundsstaternes Regeringer.

I Foraaret 1930 samledes Ekspert-Komitéen atter i

---

[1]) Rapport du Sous-Comité, Comité d'Experts pour la Codification progressive du Droit international, Pag. 17.

[2]) I Forbindelse med de for Fredstid gældende Regler. *Forf.*

Haag med Udsendinge fra de forskellige Regeringer til Drøftelse af disse folkeretlige Spørgsmaal.

Fra moderne danske Folkeretslærere foreligger der en Række Udtalelser efter 1914 om de danske Gennemsejlingsfarvandes folkeretlige Stilling, idet der stadig gaas ud fra Øresundstraktaten.

Saaledes udtaler Cohn:[1])

»Trods Traktatens ret vidtgaaende Udtryk maa det sikkert antages, at det dermed hovedsagelig var Meningen at bringe de tidligere med Hensyn til Sundet og Bælterne haandhævede særlige Regler i Overensstemmelse med de for saadanne Stræder i Almindelighed gældende, saa at den danske Stat maa være berettiget til f. Eks. til Værn om sin Neutralitet i Sundet og Bælterne at foretage enhver Foranstaltning, som efter almindelige folkeretlige Regler er tilladelig, ligesom det maa fastholdes, at Danmarks Ret som krigsførende Magt i saa Henseende er den samme som tidligere. Saadanne ekstraordinære Forhold kan Traktaten ikke antages at have haft for Øje«.

Professor Knud Berlin skriver:[2])

»Derimod er det indlysende, at de andre Forpligtigelser ikke kan forstaaes efter Bogstaven, saaledes at Danmark f. Eks. ikke i sit eget Forsvars Interesse eller for at overholde sin Neutralitet skulde kunne standse eller anholde noget Skib i Sundet eller Bælterne eller slukke noget Fyr eller fjerne Bøjer eller Tønder. Traktatens videregaaende Ord maa her forstaas indskrænket efter dens naturlige Mening og Øjemed, som kun kan antages at være den at betrygge den frie Sejlads gennem de danske Farvande under almindelige Fredsforhold, og Traktaten kan derfor ikke antages at have gjort nogetsomhelst Skaar i Danmarks Ret til som suveræn Stat i Krigstilfælde at foretage de nødvendige Forsvarsforanstaltninger i Sundet og Bælterne eller til, til Opretholdelse af Danmarks Neutralitet, at lægge Miner i disse Farvande i det Omfang, dette efter de almindelige folkeretlige Regler maatte være tilladeligt.«

Professor Axel Møller skriver:[3])

»Øresundstraktaten af 14. Marts 1857, der iøvrigt kun har Han-

[1]) G. og M. Cohn: Moderne Krigsret, 1915, Pag. 23.

[2]) Berlin: Statsforfatningsret, 1916, I, Pag. 98.

[3]) Axel Møller: Folkeretten I 1925, Pag. 201, Fodnote 3.

delsskibsfarten for Øje, har sikkert ikke tilsigtet at berøve Danmark noget iøvrigt lovligt Forsvarsmiddel i Krigstilfælde.»

Det danske Udenrigsministerium udsendte den 25. Maj 1926 en Oversigt over de vigtigste Regler vedrørende det danske Søterritorium.

I denne Erklæring udtales følgende om fremmede Skibes Passage af de danske Stræder i Fredstid:

»Friheden til Besejling af de danske Stræder er bleven garanteret ved den internationale Traktat af 14. Marts 1857 om Ophævelsen af Øresunds- og Bæltetolden.»

Derefter nævnes de Forpligtelser, som Danmark har paataget sig ved Indgaaelse af denne Traktat (se Pag. 574), og der knyttes hertil følgende Udtalelse:

»Denne sidste Bestemmelse, som lægger Forpligtigelser paa Danmark, fortolkes saaledes, at den ikke indskrænker den danske Stats retsmæssige Beføjelse til i Krigstid at foretage de nødvendige Foranstaltninger til Hævdelse af Statens Neutralitet og til Opfyldelse af de Pligter, som paahviler den som Medlem af Folkenes Forbund.»

Under 19. Januar 1927 har H. M. Kongen stadfæstet Bestemmelser for fremmede Krigsfartøjers Adgang til danske Farvande og Havne under Fredsforhold.[1])

I Følge disse Bestemmelser er det tilladt fremmede Magters Krigsfartøjer uden foregaaende Anmeldelse at besejle de danske Farvande, som ikke henregnes til indre Farvande, Københavns Rhed eller lukkede Farvande.

Ved indre danske Farvande forstaas foruden Havne, Havneindløb, Rede, Bugter og Fjorde, den Del af dansk Farvand, der ligger mellem og indenfor Øer, Holme og Rev, som ikke til Stadighed er overskyllet af Søen.

Det er tilladt fremmede Magters Krigsfartøjer at anløbe eller besejle indre danske Farvande, naar Anmeldelse derom forinden er sket ad diplomatisk Vej.

---

[1]) Marineministeriets Kundgørelse B 4/1927.

Den Del af de danske Farvande i Kattegat, Sundet, Store Bælt og Lille Bælt, der falder ind under de naturlige Trafikveje mellem Nordsøen og Østersøen henregnes ikke til indre danske Farvande.

Endelig er opregnet, hvilke indre Farvande, der er lukkede for fremmede Magters Krigsfartøjer, — det er Farvande som Isefjord, Smaalandsfarvandet, Limfjorden o. s. v.

Som det heraf vil ses, er Betragtningerne over Passagen af Gennemsejlingsfarvande væsentlig de samme efter, som før Verdenskrigen.

Stadig gør sig den almindelige folkeretlige Opfattelse gældende, at ligesom det er givet, at de naturlige Trafikveje mellem frie Have skal staa aabne i Fredstid for alle Nationers fredelige Passage, saaledes skal disse Farvande heller ikke i Krigstid kunne spærres helt og holdent. I de i det foregaaende anførte Citater af det tyske Admiralitetsværk udtales dette Gang paa Gang som en fastslaaet Folkeretsregel, som Tyskland ikke desto mindre fik Danmark til at bryde, — og forresten ogsaa brød selv. Men som paavist, har denne almindelige folkeretlige Opfattelse ingen Retshjemmel. Ligesaa lidt nu som i 1914 findes der nogen international Konvention, som ved at lovfæste en Bestemmelse om, at Stræder ikke maa spærres under Krigsforhold, forhindrer en Strædestat i, paa sit Søterritorium i Strædet, at foretage de Forsvarsforanstaltninger, som er nødvendige for Statens Neutralitet og Sikkerhed.

Dog tør man vist ikke stole paa, at det Faktum, at Danmark uden Protest fra andre Magter under Verdenskrigen fik Lov til delvis at spærre sine Gennemsejlingsfarvande, har skabt et Præcedens, der kan tages til Indtægt for Tilhængerne af Spærringsprincippet. Folkeretten er, som tidligere omtalt, temmelig elastisk, naar det gælder Stormagternes Interesser; naar der i 1914 ikke blev protesteret mod Bæltespærringerne fra de krigs-

førende Magters Side, saa var det, fordi Spærringerne paa det givne Tidspunkt var i Tysklands Interesse, medens de ikke interesserede England, som hverken ved Krigens Udbrud eller senere havde Hensigter i Østersøen. Det er højst sandsynligt, at hvis der ved en anden Lejlighed skulde staa tilstrækkelig stærke Interesser paa Spil og tilstrækkelig store Midler til Raadighed, vil Resultatet blive et ganske andet, men dette er et politisk, og ikke et folkeretligt Spørgsmaal, selv om Folkeretten maaske vil faa Lov til at agere Stormbrædt.

Der har været Stemmer herhjemme, der har hævet sig for at faa de danske Gennemsejlingsfarvandes Forhold ordnede ved international Konvention, paa lignende Vis som de tyrkiske Stræders Forhold er ordnede ved Lausanne-Konventionen af 1923.[1]) Det er vist rigtigst at tage Afstand fra denne Tanke, da dens Realisation kunde medføre farlige Konsekvenser. I Følge Lausanne-Konventionen maa saaledes Tyrkiet som Neutral i Krigstid ikke som Neutralitetsforanstaltning tage nogensomhelst Forholdsregel, der kan hindre den fuldkomne frie Gennemsejling, og selv naar Tyrkiet er krigsførende, bestaar Gennemsejlingsfriheden for neutrale Handelsskibe, idet Tyrkiet dog har den en krigsførende Magt i Almindelighed tilkommende Visitationsret.

Lignende Regler overførte paa de danske Stræder vilde medføre, at det var givet, at Danmark var bundet paa Hænder og Fødder og afskaaret fra at benytte sig af en Chance som den, Begivenhederne i August 1914 bragte os, da Danmark uden Brud paa folkeretlige Aftaler kunde udføre de Foranstaltninger, der holdt os fri af Krigen. Men givet er det derimod ikke, at en krigsførende Stormagt, hvis Livsinteresser staar paa Spil, vil respektere en saadan Strædekonvention; uden Hensyn til Folkeretten vil den sikkert nu selv

[1]) Se saaledes Landsretssagfører Erik Brüel: De danske Stræders folkeretlige Stilling. Tilskueren 1927.

foretage de Spærringer, som Situationen kræver, selv om Krigens Dønninger skulde komme til at skylle over neutraliserede Kyster.

Det fremgaar da ogsaa af Udenrigsministeriets Pag. 648 citerede Memorandum af Maj 1926, at den danske Regering ialtfald endnu betragter sig i samme Situation som i 1914, hvad angaar Indskrænkninger i Passagefriheden i Sund og Bælter under Krigs- og Neutralitetsforhold.

IV. Afsluttende Bemærkninger.

Af den her fremsatte Redegørelse vil man kunne danne sig et Overblik over Situationen, saaledes som den forelaa, da den danske Regering den 5. August 1914 blev stillet overfor Tysklands Forespørgsel om Spærring af Store Bælt, — og saaledes som den udviklede sig, efter at Regeringen havde taget sin Beslutning.

De Spørgsmaal, som siden er blevet stillede, og som fra forskellig Side er søgt besvarede paa forskellig Maade, er følgende:

1. Var de trufne Foranstaltninger folkeretlig berettigede?
2. Var de i Overensstemmelse med den ligelige Neutralitet, som en neutral Stat er forpligtet til at følge?
3. Kunde Regeringen have handlet anderledes?

ad 1.

Af de i Afsnit I fremsatte folkeretlige Betragtninger maa det fremgaa, at Regeringens Foranstaltninger var folkeretlig berettigede. Ganske vist eksisterede der en almindelig Opfattelse, gaaende ud paa, at naturlige Trafikveje mellem fri Have ikke burde kunne spærres, men denne Regel havde ikke kunnet finde konventionsmæssig Hjemmel. Det stod derfor en Strædestat frit for, forsaavidt den ikke var bunden ved særlige Strædetraktater, at træffe de Foranstaltninger, som Hensynet til dens Sikkerhed krævede. De paa de danske Stræder ved Øresundstraktaten hvilende Forpligtelser maatte betragtes som kun sigtende paa absolut fri Passage under

Fredsforhold. Ved de af Regeringen trufne Foranstaltninger toges iøvrigt det mest mulige Hensyn til Trafikken, idet der anvistes Passage mellem Kattegat og Østersø for alle Skibe undtagen for de mest dybtstikkende Krigsskibe. Hertil maa føjes, at den tyske Spærring af Langelands-Bælt, der stod som en Kendsgerning, da Regeringen skulde træffe sin Beslutning, allerede havde spærret Passagen for dybtstikkende Skibe.

Den Omstændighed, at Regeringen, førend denne Situation indtraf, i sin Neutralitetserklæring havde henvist til en tidligere Meddelelse om, at Gennemsejlingsfarvandene ogsaa i Krigstid vilde forblive uspærrede, kunde ikke forbyde, at Regeringen, da Situationen fik en ganske anden Karakter, ændrede en saadan ensidig afgiven Programerklæring. I Indledningen til den XIII. Haager-Konventionen om neutrale Staters Rettigheder og Pligter staar ganske vist anført, at Magterne skal udstede nøje Forskrifter om de retslige Følger, som den af dem antagne Neutralitet medfører, og at disse Regler principielt ikke bør forandres af en neutral Magt under Krigen, — men der tilføjes — »undtagen i det Tilfælde, at Erfaringen har paavist Nødvendigheden deraf til Beskyttelse af dens egne Rettigheder.«

Denne Erfaring og denne Nødvendighed indtraf ved den til Vished grænsende Sandsynlighed for, at saafremt Danmark ikke spærrede Store-Bælt, vilde Tyskland gøre det, hvilken Opfattelse i høj Grad bestyrkedes ved Meddelelsen om Tysklands allerede gjorte Begyndelse dertil i den sydlige Del af Langelands-Bælt.

Den Kritik, der er rettet mod Spærringsforanstaltningernes folkeretlige Berettigelse, og som blandt andet er kommen stærkt til Orde i Professor Wieth-Knudsens Piece »Sandheden om Danmarks Spærring af Bælterne den 5. August 1914«,[1]) savner folkeretligt Grundlag.

[1]) København 1919.

ad 2.

I Indledningen til den XIII. Haager-Konvention om neutrale Staters Rettigheder og Pligter udtales:

»at det er en anerkendt Pligt for de neutrale Magter at anvende de af dem antagne Regler uden Partiskhed paa de forskellige Krigsførende.«

Fra forskellig Side er det gjort gældende, at den danske Regering ikke ved de trufne Spærringsforanstaltninger har overholdt Kravene til denne ligelige Neutralitetspolitik, idet disse Foranstaltninger skulde have begunstiget Tyskland paa Bekostning af England.

Denne Kritik kommer bl. a. ogsaa til Orde i Professor Wieth-Knudsens ovennævnte Piece; den fremføres endvidere i den af Repræsentanterne for Partiet Venstre og det konservative Folkeparti givne Fremstilling af Begivenhederne ved Krigens Udbrud i »Beretning, afgivet af Kommissionen til Undersøgelse og Overvejelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning.«

Der anføres her,[1])

»at Ministeriet efter vor Opfattelse paa væsentlige Punkter kom i Uoverensstemmelse med de af Landet indgaaede Neutralitetsforpligtelser ved at træffe Foranstaltninger, der var uforenelige med Princippet om en ligelig og upartisk Neutralitet«.

Repræsentanterne for de to Partier baserer denne Udtalelse, dels paa deres Vurdering af Slutningssætningen i Regeringens Svar til Tyskland af 3. August 1914: »Danmark vil i intet Tilfælde slutte sig til Tysklands Modstandere« (se Pag. 589),[2]) og dels paa den Opfattelse, som de to Partiførere, Folketingsmand Neergaard og Landstingsmand Grev Frijs, lod komme til Orde paa Formiddagsmødet i Marineministeriet den 5. August (se

[1]) Beretning, Pag. 228.

[2]) Beretning, Pag. 135—136.

Pag. 595),[1]) gaaende ud paa, at Minespærringen ikke var Udtryk for nogen ligelig Neutralitetspolitik, idet den var et Skridt, som efter dets Natur maatte antages at ville gavne Tyskland og skade England; — en Opfattelse, som de »Beretningen« udgivende Repræsentanter for Partiet Venstre og det konservative Folkeparti aabenbart deler, naar de senere i Beretningen udtaler,[2]) at

»man ret naturligt vedblivende maatte nære Bekymring for Udfaldet af en Handling, som sandsynligvis af Tysklands Modstandere vilde blive opfattet som uforenelig med ligelig Neutralitet.«

Hvad den første af disse Indvendinger angaar, maa det erindres, at den danske Regerings Erklæring af 3. August var Svar paa en tysk Erklæring, der gik ud paa, at Tyskland paa ingen Maade havde til Hensigt at bringe den danske Stats Integritet i Fare; endvidere maa den forstaas saaledes, at den forudsatte, at en Fortsættelse af Krigsoperationer ind i danske Farvande kun kunde ske uden Tysklands Vilje og Medvirkning. (Se Pag. 588). En forsætlig tysk Neutralitetskrænkelse bandt altsaa ikke længere den danske Regering til denne Erklæring.

Repræsentanterne for Partiet Venstre og det konservative Folkeparti anker endvidere over, at et tilsvarende Tilsagn ikke har været givet den anden krigsførende Part[3]) og betragter dette som Udslag af en uligelig Neutralitet.

Hertil bemærker Repræsentanterne for det radikale Venstre (det daværende Regeringsparti) og Socialdemokratiet,

»at saafremt der havde været den fjerneste Anledning til at afgive en ligelydende Erklæring til England og Vestmagterne, vilde dette selvfølgeltg være sket. Men Vestmagterne tænkte sig overhovedet ikke den Mulighed, at Danmark kunde slutte sig til deres

[1]) »Beretning«, Pag. 138.
[2]) »Beretning«, Pag. 151,
[3]) »Beretning«, Pag. 133.

Modstandere; derfor spurgte de ikke, og derfor fik de intet Svar. Tyskland henvendte sig til os, fordi Tyskland i Kraft af hele dets tidligere Stilling til Danmark mente at kunne nære Tvivl om Danmarks Holdning, og derfor fik de Svar.»[1])

Hvad angaar den anden Indvending, at Spærringsforanstaltningerne skulde begunstige Tyskland og skade England, da henvises der til de under Afsnit III anførte Udtalelser fra det tyske Admiralstabsværk.

Det er ganske givet, at Tyskland i Krigens første Fase betragtede de danske Spærringer som en for Tyskland gavnlig Foranstaltning, der forskaffede dette Land en højst nødvendig Dækning mod engelske Indfald i Østersøen. Men forholdsvis hurtigt ændredes Tysklands Opfattelse, og hvad Tyskerne i første Færd havde anset for en Fordel, blev dem nu en Hindring for Udnyttelsen af deres Søstridskræfter.

Fra England foreligger der kun ringe Tilkendegivelse af de danske Spærringers Betydning for engelsk Krigsførelse. Engelsk Strategi havde overhovedet ikke regnet med en Indtrængen i Østersøen, og under de Overvejelser, der desuagtet, navnlig under Pres fra Ruslands Side, toges om en saadan, var Vanskelighederne ved en Forcering af de danske Spærringer og tillige Hensynet til Danmarks Neutralitet kun vigtige Momenter, som maatte tages i Betragtning. (Se Pag. 595).

Fra den daværende danske Regerings Side hævdes sikkert med Rette, at den neutralitetsmæssige Karakter af en Stats Foranstaltninger ikke paa nogen Maade kan være afhængig af, om de i en eller anden Situation faktisk kan komme til at virke til Nytte for den ene eller anden af de krigsførende Stater. Saafremt disse Foranstaltninger iøvrigt er forenelige med Folkerettens Regler, er deres Karakter udelukkende beroende paa, om de er udsprungne af Hensynet til den neutrale Stats egen Interesse og Sikkerhed i

[1]) »Beretning«, Pag. 233.

Forbindelse med Ønsket om at iagttage en ubetinget Neutralitet.[1])

Hvor Folkeretten ikke har taget noget eksakt Standpunkt, maa Hensynet til de statsegoistiske Interesser blive de afgørende.

Sverige afslog i August 1914 overfor Tyskland at spærre Flinterenden, med den Motivering, at denne var et internationalt Gennemsejlingsfarvand, som efter den almindelige folkeretlige Betragtning ikke kunde spærres (se Pag. 617), men Hovedaarsagen til Sveriges Nægtelse var Hensynet til Sveriges Handelsinteresser.

Danmark spærrede samtidig sine Gennemsejlingsfarvande, med den Motivering, at nævnte folkeretlige Betragtning ikke havde konventionsmæssig Lovhjemmel, men Danmark spærrede hovedsagelig, fordi Spærringen laa i Danmarks Interesse, idet den gav Danmark en Chance for at undgaa at blive tilføjet en Neutralitetskrænkelse, der kunde have draget Landet ind i Krigen.

Alt efter de geografiske Forhold og mange andre Omstændigheder kan saadanne Neutralitetsforanstaltninger, der træffes indenfor Folkerettens Rammer for at tjene den neutrale Stats Interesse og sikre den mod Indblanding i Krigen, komme til at være af forskellig Betydning for de to krigsførende Parter, virke til Gavn for den ene og til Skade for den anden. Men dette er Neutralitetshandlingen som saadan uvedkommende og kan ikke stemple den som Udslag af en ikke ligelig Neutralitet.

Noget andet er, at det kan medføre den Risiko, at en af de krigsførende Parter anser sine Interesser for saa stærkt angrebne eller truede ved den trufne Neutralitetsforanstaltning, at den griber til Modforanstaltninger, men dette er da ikke i Ly af Folkeretten, men paa Basis af den Ret, der sidder paa Enden af den Stærkeres Spydstage.

---

[1]) Jævnfør: »Beretning«, Pag. 234.

ad 3.

Kunde den danske Regering have handlet anderledes?

Saafremt den danske Regering havde sagt Nej til Tysklands Forespørgsel om Spærringen af Store Bælt, vilde efter den Opfattelse, som Regeringen havde faaet, og som efter de foreliggende, her fremsatte Oplysninger, sikkert er rigtig, Tyskland selv have foretaget de Spærringsforanstaltninger, som det ansaa for nødvendige for dets Sikkerhed, og da utvivlsomt paa de gunstigste Steder i Bæltet, — der hvor de danske Minespærringer nu kom til at ligge. Dette vilde sikkert have medført, at Tyskland til Sikring af sine Spærringer havde posteret en Flaadestyrke ved dem, og til yderligere Forsvar af Spærringen havde besat de tilstødende Kyststrækninger og anlagt Kystbatterier der. Yderligere vilde tyske Forpoststyrker være blevet skudt frem i Kattegat, tysk Søkrigsførelse vilde være blevet ført frem mod England gennem Bælterne, Kattegat og Skagerak, og højst sandsynligt vilde en tysk Flaadebasis være blevet etableret i den nordlige Del af Kattegat, ved Frederikshavn eller Skagen. Dette sidste vilde være til stor Nytte for de tyske Søkrigsstyrker, som skulde operere ud fra og tilbage til Kattegat, og som derved kunde undgaa at søge den lange Vej tilbage til Kiel for at hente Kul og andre Forsyninger.

Resultatet vilde være blevet, at Danmark var blevet et besat Land, Forbindelsen mellem Landsdelene afbrudt, Handel med andre Lande end Tyskland afskaaret, Søfart og Fiskeri ødelagt, Danmark blokeret af England, som Tyskland blev det, og dermed udsat for den samme Sultedød.

En Protest fra Regeringens Side, i Overensstemmelse med det radikale Regeringspartis hidtidige politiske Program, vilde have været unyttig; en Indsats af de danske

Forsvarsmidler vilde, — naar Tyskland under denne Situation var nødsaget til at sætte sin Vilje igennem, og naar rettidig Hjælp udeblev, have kunnet føre til deres Tilintetgørelse.

Saafremt England, under disse Omstændigheder, afskaaret fra al Handel med Østersøen og med Sverige, vilde se sig tvunget til at søge at drive Tyskerne ud af Danmark, vilde vort Land være blevet krigshærget.

En Appel til England om Hjælp og Støtte d. 5. August samtidig med et Nej til Tyskland, vilde sikkert være blevet besvaret fra engelsk Side med et: »Vi kan ikke«.

England var, fra Krigens Begyndelse og til dens Slutning, som tidligere anført, ikke stærk nok til at afse større Styrker til Østersøoperationer.

Tilbage blev da kun den Udvej, som Regeringen valgte, og som ogsaa viste sig at være god og klog Politik.

Man maa anerkende den Resoluthed, hvormed Regeringen sluttede op om den af den kommanderende Admiral, Viceadmiral Kofoed-Hansen, med saa stor Vægt anviste Fremgangsmaade, og man maa ogsaa anerkende, at de radikale Ministre, til Trods for de mange tidligere saa kraftigt fremsatte og saa stærkt forfægtede modsatte Synspunkter, turde erkende, at her forelaa der en Situation, »hvor det næppe vilde være gennemførligt at nøjes med en Protest.«[1])

Det var utvivlsomt et Held for den danske Regering, at Forsvarsordningen af 1909 stillede det Personel og Materiel til dens Disposition, som Opretholdelsen af vor neutrale Stilling krævede. Ganske vist var der, som tidligere nævnt, ikke forudset Miner til Spærringer i Store Bælt,

[1]) Se Forsvarsminister, Dr. P. Munchs Redegørelse for Ministeriets Opfattelse ved Mødet hos H. M. Kongen den 5. August 1914. (Pag. 597).

men der havdes dog et tilstrækkeligt stort Antal Miner til Raadighed, beregnede paa Spærring og Forsvar af Adgangene til Smaalandsfarvandet og andre Steder — til at de væsentligste Krav kunde opfyldes. Ligeledes havde man det fornødne Skibsmateriel til at kunne danne et Artilleri- og Torpedoforsvar for Minespærringerne, og et saadant blev organiseret.

Den daværende Forsvarsminister, Dr. P. Munch, udtalte i Folketinget d. 19. November 1919, at den praktiske Nytte, som vi Krigstiden igennem havde haft af vort Militærvæsen, lige saa godt kunde have været opnaaet med en Militærordning, saaledes som den var foreslaaet af det radikale Venstre ved Ordningen af 1909; dette vilde for Flaadens Vedkommende have været en Ordning, der noget nær knyttede sig til den, der gennemførtes, men med Opgivelse af de store Skibe, Kystforsvarsskibene (Orlogsskibene).[1])

Dr. Munch har i Følge Erfaringerne fra 1914—18 ikke Ret paa dette Punkt. Der er tidligere gjort Rede for den Rolle, som de pansrede Artilleriskibe spiller i Forsvaret af Minespærringerne, — og for det Sammenspil mellem Artilleri, Miner og Torpedoer, der skal tvinge det kostbare Materiel, de fjendtlige Slagskibe, frem som Maal for Undervandsbaadenes og Torpedobaadenes Torpedoer. Hvis man berøver Minespærringerne deres Artilleriforsvar, saa tager man Rygraden ud af dem; de kan bortryddes og danner ikke længer nogen Hindring, kun en ringe Forsinkelse.[2])

---

[1]) Rigsdagstidende, 19. November 1919, Spalte 1288.

[2]) Der tales her kun om Minespærringer i Stræder, hvis Beliggenhed, netop fordi de ligger i Stræder, er kendt af Modstanderen. Minespærringer, der udlægges i det aabne Hav, er af anden Karakter. Der kan ikke gives saadanne Spærringer Artilleriforsvar; deres Farlighed beror paa den ukendte Beliggenhed; men er først Minefeltets Plads fastslaaet, er det ikke vanskeligt at rydde eller omgaa det.

Dette véd enhver Søofficer, og det vidste ogsaa de tyske Marineautoriteter.

Saafremt Danmark kun havde været i Stand til at udlægge Spærringer uden Artilleriforsvar, vilde den tyske Forespørgsel af 5. August aldrig være blevet stillet, thi Tyskerne, der paa det Tidspunkt var saa ængstelige for en engelsk Indtrængen i Østersøen, vilde aldrig have slaaet sig til Ro bag en dansk Spærring af saa ringe Værdi. Selv med det Artilleri- og Torpedoforsvar, som vi knyttede til vore Spærringer, følte den Højstkommanderende i Østersøen sig jo ikke tryg, men udlagde sine egne Spærringer som Supplement. Som tidligere anført maa dette vistnok betragtes som Udslag af overdreven Nervøsitet, men hvorledes vilde der være blevet handlet, hvis vi ikke havde kunnet give vore Spærringer Artilleriforsvar. Tyskerne vilde da ganske simpelt selv have udlagt de Spærringer, som de ansaa for nødvendige, og paa de bedst dertil egnede Steder. Følgerne heraf har vi skildret.

Dette er imidlertid et taktisk Spørgsmaal, som man ikke kan forlange, at Politikere skal være kendt med, men Sagen har aktuel Interesse, fordi man nu atter foreslaar en Flaadeordning, der ikke vil sætte os i Stand til at opfylde de Krav, der stilledes til os i 1914.

Men alt i alt maa man sige, at Regeringen ikke kunde have handlet paa anden Maade, end den gjorde d. 5. August 1914; takket være denne Politik, de Hjælpemidler, der kunde stilles bag den, og en for Danmark heldig Udvikling af Krigen, lykkedes det os at bevare vor Neutralitet.

Hvorvidt Danmark nogensinde kan komme i en lignende kritisk Situation, som i 1914, kan ikke forudsiges, men umuligt er det ikke. Trods alt Folkeforbundsarbejde taarner Vanskeligheder og Modsætninger sig op rundt omkring i Verden; hvem tør være saa optimistisk

at tro paa, at Tusindaars-Riget er kommet? Intet andet Land har endnu turdet tage Konsekvenserne af en saadàn Tro.

Man maa haabe, at vort Land, om det atter skulde blive ført ud i Begivenhedernes Malmstrøm som i August 1914, maa have de rette Mænd ved Roret, og at disse Mænd ikke maa savne de nødvendige Midler.

Nekrolog.

Kaptajn **Niels Theodor Olsen** er født i København den 26. Oktober 1855 og Søn af Købmand Frederik Theodor O. og Hustru Henriette Florentine f. Steemann. Han blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen i 1872 og afgik fra Skolen 21. August 1876 som Sekondløjtnant. Umiddelbart efter hans Udnævnelse til Officer udkommanderes han i 1876—77 med Fregatten *Jylland* til Vestindien og var derefter i Sommeren 1877 atter med samme Skib. Den 15. December 1879 udnævntes han til Premierløjtnant. Af hans Udkommandoer som subaltern Officer skal nævnes 1881 Skonnerten *Ingolf* til Island og Færøerne, 1882—83 Næstkommanderende paa Andreas Hovgaards *Dijmphna* Ekspedition, 1884 Skonnerten *Fylla* til Grønland, 1886 Fregatten *Jylland* paa Sommertogt og 1886—87 med samme Fregat til Vestindien. I 1890 var han Næstkommanderende i Skonnerten *St. Thomas* i Eskadre, i 1892 Næstkommanderende i Korvetten *Dagmar* og i Krydseren *Hekla*, begge som Kadetskibe. Den 21. November s. A. forfremmedes han til Kaptajn, i 1894—97 var han Fører af et af Postvæsenets Dampskibe mellem Korsør og Kiel og 24. Februar 1896 modtog han Ridderkorset. 1900—01 var han Chef for Kanonbaaden *Grønsund* paa Fiskeriinspektion i Nordsøen, 1902 Næstkommanderende paa Panserskibet *Helgoland* og 1902—03 Chef for Skonnerten *Ingolf* som Stationsskib i Vestindien. Den 18. April 1905 blev han afskediget efter Ansøgning med Pension og var derefter et Togt med Skoleskibet *Viking* som Skoleforstander. 1. April 1912 ansattes han som Næstkommanderende ved Søtransportvæsenet og 1914—18 var han indkaldt til midlertidig Tjeneste under Sikringsstyrken, hvorfor han 19. December 1918 benaa-

dedes med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Den 31. Oktober 1925 afskedigedes han fra sin Stilling ved Søtransportvæsenet paa Grund af Alder.

Kaptajn Olsen var en velbegavet og livlig Officer, som ung i Besiddelse af sprudlende Lune og Vid, der dog ofte var skarpt og satirisk. Han forstod derfor ikke at gøre sig afholdt af sine Underordnede, der ofte var bange for hans skarpe Tunge. Pædagog var han ikke, og det var derfor et Misgreb at gøre ham til Skoleforstander paa Koffardiflaadens Skoleskib. Der var i hans Ungdom noget bohèmeagtigt over ham, men han var i Grunden godmodig og retsindig. Han var pligtopfyldende, militærisk og nøjagtig i sin Tjeneste.

Han var gift med Anna Lorenze f. Friis, der overlever ham. Efter nogen Tids Svagelighed døde han den 11. Oktober 1930 i Gentofte.

T.-J.

Linekastningsapparat.

Ved Kaptajnløjtnant H. J. Rasmussen.

Artikel 23 i »International Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen« udfærdiget i London den 31. Maj 1929 lyder: »Ethvert Skib, paa hvilket nærværende Kapitel finder Anvendelse, skal have om Bord et Linekastningsapparat af en af vedkommende Regering godkendt Type«.

De Skibe, der sigtes til i ovenstaaende, er ifølge samme Konventions Artikel 4: ». . . . nye Passagerskibe, der er beskæftiget paa internationale Rejser«. »Et nyt Passagerskib er et Skib, hvis Køl er lagt paa eller efter den 1. Juli 1931 eller et Skib, der paa eller efter dette Tidspunkt ombygges til Anvendelse som Passagerskib; alle andre Passagerskibe anses som gamle Passagerskibe«.

Søartilleriet har gennem en lang Aarrække ikke alene fremstillet Redningsraketter til det danske og enkelte fremmede Redningsvæsener, men ogsaa Nødraketter, Signalraketter o. l., som har fundet Anvendelse i danske og fremmede Skibe, i den danske Hær og i Redningsvæsenet.

Med den Erfaring, som denne Fremstilling af Raketter har givet, var det meget nærliggende, at Søartilleriet gik i Gang med at fremstille et anvendeligt Linekastningsapparat, og der foreligger nu (Oktober 1930) en Model, der har givet saa tilfredsstillende Resultater, at Ministeriet for Søfart og Fiskeri under 29. September d. A. efter afholdte Prøver med Apparatet har godkendt dette til Brug i danske Passagerskibe i Overensstemmelse med ovenstaaende Art. 23.

Et saadant Linekastningsapparat bestaar af:

1 Karabin,
5 Raketter,
10 Patroner,
3 Liner,
1 Linekurv med Sele og
1 Kasse til Opbevaring.

Til at rette og antænde Raketten anvendes en omdannet 11 mm Remingtonkarabin M/67, paa hvilken der udvendig omkring Mundingen er paaskruet et glat, cylindrisk Raketbæger af 270 mm's Længde. Karabinen lades med en løs Patron indeholdende lidt Jagtkrudt.

Raketten, der er 250 mm lang og ca. 25 mm i Diameter, bestaar af et cylindrisk Staalhylster, som netop passer i Raketbægeret. Fortil lukkes Hylstret af en Træprop, der af Hensyn til Luftmodstanden har en ogival Form. I Hylstret er presset en langsomtbrændende Raketsats paa en saadan Maade, at der centralt, bagtil dannes et kegleformet, tomt Rum. Bagtil lukkes Hylstret af en gennemboret Staalprop, bag hvilken der anbringes en shellakeret Karduspapirsbrikke for at holde Fugtighed ude. Af samme Grund anbringes et Paplaag omkring Rakettens Bagende.

Omkring Rakethylstret er til Forkant og omkring Midten paaloddet Staalbaand, der tjener til Anbringelse af en ca. $^1/_2$ m lang Staalraketstok. Mellem Rakethylstret og Stokken er der et Spillerum, der er lidt større end Raketbægerets Godstykkelse. Bagtil i Raketstokken er ispledset en ca. $^1/_2$ m lang Stjert af engelsk Flyvemaskinewire, 2 mm Diameter. Bagtil i et Øje i Stjerten kan Raketlinen knobes.

Raketlinen er en 160 m lang, venstreslaaet Hampeline af 4 mm Diameter. Den er opskudt i en Lineæske af Pap, fra hvilken den kan løbe klart ud, naar Raketten udkastes. Linen brister ved et jævnt Træk paa ca. 170 kg.

Linekurven er firkantet og af galvaniserede, flade Jernbaand. Paa to modstaaende Sider er anbragt Øjer til Ihugning af Karabinhager paa en Sejldugssele.

Naar Linekastningsapparatet skal benyttes, aabnes Lineæsken, som forsigtigt anbringes i Linekurven. Denne ophænges i sin Sele saaledes, at den befinder sig ud for Skyttens venstre Hofte.

Paplaaget paa Rakettens Bagende fjernes, og Raketten indføres med Spidsen fremefter i Raketbægeret, indtil den med sin bageste Ring hviler imod dettes Munding. Den øverste Tamp af Raketlinen knobes med et Skostik til Rakettens Wirestjert, medens Linens anden Ende, der er forsynet med et Øje, lægges omkring Skyttens højre Haandled. Karabinen lades, og Apparatet er klar til Brug.

Under Kastningen af Raketten holdes Karabinen i en skraa Stilling (ca. 25° Elevation) afhængig af Vindens Retning og Styrke. Kolben holdes mellem højre Underarm og Siden og venstre Haand støtter Karabinen omkring Forskæftet. Raketten kan ogsaa kastes fra knælende Anslagsstilling; i saa Fald stilles Lineæsken paa Dækket foran Skytten, og Øjet i Agterhaanden af Linen lægges om den ene Fod. Karabinen støttes mod Dækket og højre Knæ og af venstre Haand omkring Forskæftet.

Naar Skuddet affyres, vil Raketten af Trykket kastes ud, og samtidig tændes Raketsatsen, hvorved Raketten fortsætter sin Bane medtagende Linen. Rækningen er i stille Vejr ca. 100 m og i frisk Mod- og Medvind henholdsvis 85 og 110 m. Saafremt Vinden blæser tværs paa Skudretningen, maa passende Højde tages.

Apparatet, der med Tilbehør fremstilles og leveres af Søartilleriet, er efter Marineministeriets Bestemmelse for Tiden ved at blive indført i Marinens Skibe til Erstatning for den nu reglementerede Tapriffel til Udskydning af Redningspil.