

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1931.

102. AARGANG.

UDGIVET AF

SØLIEUTENANT-SELSKABET.

REDAKTØR: KOMMANDØRKAPTAJN IPSEN



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

H. H. THIELES BOGTRYKKERI.

1931.



35.5

Tu 27

1931

54018



# INDHOLDSFORTEGNELSE

## ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE.

### *Bog anmeldelse.*

|  | Pag. |
|--|------|
| Acworth, B., The navies of today and tomorrow.....         | 399  |
| Bülow, Fürst von, Denkwürdigkeiten .....                   | 109  |
| Delage, E., La Tragédie des Dardanelles .....              | 321  |
| Drage, G., Sea Pover .....                                 | 215  |
| Hashagen, E., U-boote westwärts .....                      | 116  |
| Landquist, Sjöfarten och Sjöförsvaret.....                 | 396  |
| Manwaring, A., Bibliography of British Naval History ..... | 115  |
| Rabeau & Laurens, Les submersibles .....                   | 215  |
| Schultz, J., Den danske Marine 1814—1848.....              | 44   |
| Stauning, Th., Min Grønlandsfærd .....                     | 217  |
| Vidll, C., Les Mutineries de la Marine Allemande .....     | 531  |

### *Finanslov.*

|  |     |
|--|-----|
| Uddrag af § 23 (Marineministeriet) ..... | 475 |
|--|-----|

### *Fiskeriinspektion.*

|  |     |
|--|-----|
| Islands Fiskeriinspektion. Af Kaptajnløjtnant R. Steensen..... | 522 |
|--|-----|

### *Folkeret.*

|   |          |
|---|----------|
| Nogle Bemærkninger ang. Konferencen i Haag 1930 til Kodificering af visse folkeretlige Spørgsmaal. Af Kaptajnløjtnant A. H. Vedel ..... | 447, 539 |
|---|----------|

### *Grønland.*

|   |     |
|---|-----|
| Danske Ekspeditioner til Grønlands Østkyst. Af Orlogskaptajn H. Bistrup ..... | 327 |
| — En Tilføjelse. Af Orlogskaptajn H. Bistrup .....                            | 394 |

### *Historie.*

|   |    |
|---|----|
| Elfenbensmodellen af «Norske Løve». Af Orlogskaptajn P. Holck | 65 |
|---|----|

### *Krigsskibe.*

|  |     |
|--|-----|
| Krigsskibes Navne. Af Kaptajnløjtnant R. Steensen..... | 355 |
| — Tilføjelser. Af Kaptajnløjtnant R. Steensen.....     | 568 |
| Krydserproblemet. Af Søløjtnant A. Legind.....         | 561 |

|                                |      |
|--------------------------------|------|
| <i>Marinens Bibliotek.</i>     | Pag. |
| Bibliotekets Tillæg 1930 ..... | 284  |

*Marineorganisation.*

|  |     |
|--|-----|
| Om Flaadens Overledelses-Organisation gennem Tiderne. Af Sø-<br>løjtnant A. Legind ..... | 495 |
|--|-----|

*Marinepolitik, dansk.*

|  |     |
|--|-----|
| Spørgsmaal. Af Kaptajn G. Gullaksen .....                                      | 106 |
| Besvarelse. Af Kommandør L. Dornonville de la Cour .....                       | 107 |
| Ikke «kan være», men en Nødvendighed. Af Kaptajn G. Gullaksen                  | 151 |
| Svar til Kaptajn G. Gullaksen. Af Kommandør L. Dornonville<br>de la Cour ..... | 155 |

*Marinepolitik, svensk.*

|  |   |
|--|---|
| Forsvarspolitiske Spørgsmaal i Sverige. Ved Kaptajnløjtnant<br>A. H. Vedel ..... | 1 |
|--|---|

*Meddelelser fra fremmede Mariner.*

|                                 |                                  |
|---------------------------------|----------------------------------|
| Ved Kaptajnløjtnant M. E. Dahl: |                                  |
| Amerika .....                   | 63, 175, 264, 353, 581           |
| England .....                   | 52, 166, 255, 343, 486, 575      |
| Finland .....                   | 56, 259, 347, 576                |
| Frankrig .....                  | 56, 169, 259, 347, 488, 576      |
| Grækenland .....                | 57, 171, 490, 577                |
| Holland .....                   | 57, 171                          |
| Italien .....                   | 57, 171, 261, 349, 490, 577      |
| Japan .....                     | 58, 261, 491, 578                |
| Jugoslavien .....               | 59, 172                          |
| Kina .....                      | 172                              |
| Letland .....                   | 350, 492                         |
| Norge .....                     | 172, 261, 350, 492               |
| Polen .....                     | 59, 492, 578                     |
| Portugal .....                  | 352                              |
| Rumænien .....                  | 59, 352                          |
| Rusland .....                   | 173, 262, 492, 578               |
| Spanien .....                   | 173, 262, 352, 493, 579          |
| Sverige .....                   | 60, 173, 262, 352, 442, 493, 579 |
| Tyrkiet .....                   | 60, 174, 263, 353, 580           |
| Tyskland .....                  | 60, 174, 263, 494, 580           |

*Minevæsen.*

|   |     |
|---|-----|
| Mineskibe. Af Orlogskaptajn B. Andersen .....                 | 177 |
| Opankring af selvvirkende Miner. Af Søløjtnant W. Sallcath .. | 267 |

|  |      |
|--|------|
| <i>Navigation.</i>                                   | Pag. |
| Parkers Kursindikator. Af Kommandørkaptajn Grut..... | 207  |

*Nekrologer. Ved T.-J.*

|   |     |
|---|-----|
| Kommandør E. E. Andersen.....                       | 572 |
| Kommandør P. C. Bræstrup.....                       | 482 |
| Kommandør A. R. da Cunha Sotto Major.....           | 117 |
| Premierløjtnant C. V. Greve Danneskjold-Samsøe..... | 213 |
| Kaptajn H. R. Kjølsen.....                          | 162 |
| Kaptajn, Fyrdirektør H. V. Ravn.....                | 211 |
| Kommandør F. P. Uldall.....                         | 529 |
| Underdirektør H. Vedel.....                         | 252 |

*Personalhistorie.*

|  |    |
|--|----|
| Autentisk Beretning om Lord Nelsons Død ved Trafalgar den<br>21/10 1805. Ved Orlogskaptajn H. Bistrup..... | 33 |
| En Tale af Lord Nelson. Ved Orlogskaptajn H. Bistrup.....  | 42 |

*Politik.*

|   |     |
|---|-----|
| Den europæiske Situation. Tyske og engelske Synspunkter. Ved<br>Søløjtnant A. Legind..... | 239 |
|---|-----|

*Prisspørgsmaal.*

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| Prisspørgsmaal 1931..... | 120 |
| Prisspørgsmaal 1932..... | 574 |

*Projektorer.*

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| Projektorer. Af Kaptajn Nørgaard..... | 121 |
|---------------------------------------|-----|

*Solieutenant-Selskabet.*

|   |     |
|---|-----|
| Solieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1930—31 | 484 |
|---|-----|

*Soofficersforeningen.*

|   |     |
|---|-----|
| Soofficersforeningen i 1929 og 1930.....  | 164 |
| Nogle Bemærkninger vedr. Søofficersforeningens Tilblivelse. Af<br>Kaptajn H. E. Foss..... | 219 |

*Taktik.*

|  |     |
|--|-----|
| Harens Vaaben. Af cand. mag. Erik Hansen.....      | 196 |
| Motor-Torpedobaade. Af Søløjtnant W. Salicath..... | 266 |

*Verdenskrigen.*

|  |    |
|--|----|
| Krydserkampen i Adriaterhavet 20/12 1915. Ved Orlogskaptajn<br>Barfod..... | 21 |
|--|----|



# INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN.

|  | Pag.     |
|--|----------|
| <i>Andersen, B. H.</i> , Mineskibe .....   | 177      |
| <i>Barfod, H. B.</i> , Krydserkampen i Adriaterhavet <sup>20/12</sup> 1915 .....   | 21       |
| <i>Bistrup, H. A. Ø.</i> , Autentisk Beretning om Lord Nelsons Død ved<br>Trafalgar <sup>21/10</sup> 1805 .....                                  | 33       |
| — En Tale af Lord Nelson .....   | 42       |
| — Boganmeldelse:   |          |
| •Sea Power• — Drage, Geoffrey .....  | 215      |
| •Les Submersibles• — Rabeau A. & Laurens A. ....   | 216      |
| •Min Grønlandsfærd• — Stauning Th. ....  | 217      |
| — Marinens Biblioteks Tillæg 1930 .....  | 284      |
| — Danske Ekspeditioner til Grønlands Østkyst .....   | 327      |
| — — En Tilføjelse .....  | 394      |
| <i>Dahl, E. M.</i> , Meddelelser fra fremmede Mariner. 52, 166, 255,<br>343, 442, 486, 575   |          |
| <i>Dornonville de la Cour L.</i> , Besvarelse af Spørgsmaal (vedr. dansk<br>Forsvar) .....   | 107, 155 |
| — Boganmeldelse:   |          |
| •The navies of today and tomorrow• Acworth, B. ....  | 399      |
| <i>Foss, H. E.</i> , Nogle Bemærkninger vedr. Søofficersforeningens Til-<br>blivelse .....   | 219      |
| <i>Grut, H.</i> , Parkers Kursindikator .....  | 207      |
| <i>Gullaksen, G.</i> , Spørgsmaal (vedr. dansk Forsvar) .....  | 106      |
| — Ikke •kan være•, men en Nødvendighed .....   | 151      |
| <i>Hansen, Erik</i> , Harens Vaaben .....  | 196      |
| <i>Hempel-Jørgensen, F.</i> , Boganmeldelse: Denkwürdigkeiten — Fürst<br>von Bülow. A Bibliography of British Naval History —<br>Manwaring ..... | 109      |
| <i>Holck, P.</i> , Elfenbensmodellen af •Norske Love• .....  | 65       |
| <i>Kjølens F.</i> , Boganmeldelse: •Les Mutineries de la Marine Alle-<br>mande 1917—1918• Vidil Ch. ....   | 531      |
| <i>Legind, A.</i> , Den europæiske Situation. Tyske og engelske Syn-<br>punkter .....  | 239      |
| — Boganmeldelse:   |          |
| •La Tragédie des Dardanelles• — Delage, Edmond .....   | 321      |
| — Om Flaadens Overledelses-Organisation gennem Tiderne .   | 495      |
| — Krydserproblemet .....   | 561      |

|  | Pag.     |
|--|----------|
| <i>Norgaard, J. L.</i> , Projektører .....   | 121      |
| <i>Salicath, W.</i> , Motortorpedobaade .....  | 266      |
| — Opankring af selvvirkende Miner .....  | 267      |
| <i>Steensen, R.</i> , Lidt om Krigsskibes Navne.....   | 355      |
| — — Tilføjelse .....   | 568      |
| — Islands Fiskerlinsektion .....   | 522      |
| <i>Solieutenant-Selskabet</i> , Prisspørgsmaal 1931.....   | 120      |
| — — — 1932.....  | 574      |
| — — — Solieutenant-Selskabets Virksomhed i<br>Forsamlingsaaet 1930—31.....                             | 484      |
| <i>Søofficersforeningen</i> . Søofficersforeningen i 1929 og 1930.....                                 | 165      |
| <i>Topsoe-Jensen, Th.</i> , Boganmeldelse: »Den danske Marine 1814—<br>1848 af Kommandør Schultz ..... | 44       |
| — Nekrologer:  |          |
| Kommandør A. da Cunha Sotto Major.....   | 117      |
| Kaptajn H. R. Kjelsen .....  | 162      |
| Kaptajn, Fyrdirektør H. V. Ravn.....   | 211      |
| Premierløjtnant C. V. Greve Dannekjold-Samsøe.....   | 213      |
| Underdirektør H. Vedel .....   | 252      |
| Kommandør P. C. Bræstrup.....  | 482      |
| Kommandør F. P. Uldall .....   | 529      |
| Kommandør E. E. Andersen .....   | 572      |
| <i>Vedel, A. H.</i> , Forsvarspolitiske Spørgsmaal i Sverige.....                                      | 1        |
| — Boganmeldelse:   |          |
| »Sjøfarten och Sjöförsvaret» — Landqujst, D.....   | 396      |
| — Nogle Bemærkninger ang. Konferencen i Haag til Kodificering af visse folkeretlige Spørgsmaal .....   | 447, 539 |
| — Forslag til Finanslov — Uddrag af § 23 (Marineministeriet)   | 475      |



## Forsvarspolitiske Spørgsmaal i Sverige.\*)

Ved Kaptajnløjtnant A. H. Vedel.

Anmeldelse af „Utredning rörande Sveriges försvarspolitiska Läge samt Behov av Försvarskrafter“.

Efter at Ordningen af Sveriges Forsvar i det Store og Hele blev fastsat i 1925, har der i og for sig været politisk Ro om dette Spørgsmaal, idet det blev overladt de Sagkyndige nærmere at udforme de forskellige Enkeltheder (se herom bl. a. Tidsskrift for Søvnæsen Pag. 89/1927). En Undtagelse herfra dannede dog Overledelsesspørgsmaalene, idet der den <sup>29</sup>/<sub>10</sub> 1926 blev nedsat en blandet Kommission med den Opgave at fremkomme med Forslag til en Omorganisation af det svenske Forsvars øverste centrale Ledelse; denne Kommission fremkom den <sup>14</sup>/<sub>11</sub> 1927 med en Betænkning (T. f. S. Pag. 1/1928), der derefter blev tilstillet de højeste militære Myndigheder til Udtalelse (T. f. S. Pag. 115/1929); disse Udtalelser gav sammen med selve Kommissionsbetænkningen Anledning til en Del Diskussion og Kritik fra forskellig Side. Men efter at dette Spørgsmaal var blevet bragt til en foreløbig Løsning, optog man indenfor Regeringen atter selve Forsvarsspørgsmaalet til Prøvelse, idet Kongen under <sup>7</sup>/<sub>12</sub> 1928 bemyndigede Forsvarsministeren til at nedsætte en Kommission af Sagkyndige med den Opgave »at fremkomme med en Udredning angaaende Spørgsmaalet om en Forøgelse af Forsvarets Effektivitet«.

Denne Kommissionsbetænkning foreligger nu, dateret <sup>19</sup>/<sub>5</sub> 1930 og betitlet: »Utredning rörande Sveriges

---

\*) Indsendt i September 1930.



försvarspolitiske Läge samt Behov af Försvarskrafter». Som alle de svenske Kommissionsbetænkninger angaaende Forsvarsspørgsmaal er ogsaa denne et anseligt Værk — paa 325 Sider — og indeholder meget Stof af Interesse, ogsaa for danske Læsere.

Kommissionens Formand var Generalløjtnant Åkermann og Flaadens Tilforordnede Kommandør C. F. Tamm; Formaålet med Kommissionens Nedsættelse fremgaar af følgende i Betænkningen citerede Udtalelse af Statsministeren (Lindman), nemlig: »Efter at visse forberedende Arbejder nu er tilendebragt, og efter at Behandlingen af Spørgsmaalet om Omorganisationen af Forsvarets centrale Ledelse nu er afsluttet, bør der atter foretages en Undersøgelse af andre Forsvaret vedkommende Spørgsmaal. Særlig bør man søge at komme til Klarhed over, hvorvidt der i de senere Aar er sket væsentlige Ændringer i de Forudsætninger, hvorpaa den nuværende Forsvarsordning bygger. Og her henledes Opmærksomheden særligt paa Nutidens Luft- og Gaskrig, i hvilke Henseender Undersøgelserne bør følge de i tidligere Kommissioner anvendte Fremgangsmaader. Efter at disse Undersøgelser er foretaget, skal Kommissionen optage Spørgsmaalet om hvilke Retningslinier, man bør følge i de Ændringer, som er nødvendige for at forøge Effektiviteten af vort nuværende Forsvar». Om Overledelsesspørgsmaalene — som Statsministeren senere ønskede optaget til ny Behandling — udtalte han bl. a.: »For at kunne bedømme disse rigtigt, er det efter min Mening nødvendigt, at Spørgsmaalet ses paa Baggrund af selve Forsvarets Opgaver og af de Krav, der under forskellige Muligheder og politiske Forhold stilles til vore Stridskræfter. En saadan Undersøgelse er saa meget mere nødvendig, som de politiske Forhold omkring Østersøen efter Krigen har undergaaet væsentlige Forandringer, Forandringer som man nu tydeligere kan overse end under Forarbejderne til Forsvarsordningen af 1925. Des-

uden nødvendiggør Luftvaabnets Udvikling Ændringer i de tidligere Planer\*.

I Overensstemmelse med disse Udtalelser har Kommissionen saa anset det for sin Hovedopgave først og fremmest at undersøge, hvorvidt der er indtraadt væsentlige Ændringer i de Forudsætninger, der var gældende ved Udarbejdelsen af Forsvarsordningen af 1925, samt at klarlægge og belyse det svenske Forsvars Opgaver og de Krav, der i forskellige Tilfælde maa stilles til det. Spørgsmaal vedrørende Organisation og Udrustninger er derfor kun berørt i den Udstrækning, i hvilken de har Indflydelse paa Bedømmelsen af de strategiske Betingelser for Forsvaret.

Et Forhold, der særlig er taget op til Behandling, er Spørgsmaalet om Gotlands Forsvar.

Selve Kommissionsbetænkningen omfatter foruden adskillige Bilag 3 Dele, nemlig:

- I. Sveriges Stilling set fra et folkeretsligt og politisk Synspunkt.
- II. Sveriges Stilling set fra andre Forsvaret vedkommende Synspunkter samt Fastlæggelse af de Retningslinier der bør følges ved Ordningen af Sveriges Forsvar.
- III. Gotlands Forsvar.

Særlig 1' Del og et enkelt Afsnit af 2' Del synes at have almen Interesse, idet Kommissionen her dels foretager en kritisk Undersøgelse af hele Folkeforbundsapparatet og det internationale Nedrustningsarbejde, dels belyser de strategiske Forhold i og omkring Østersøen og derved ogsaa kommer ind paa Spørgsmaal af særlig Interesse for danske Forhold.

Betænkningens 1' Del vil med Udbytte kunne læses af enhver, der ønsker en nogenlunde kortfattet og en objektiv Fremstilling af Folkeforbundsakten og nogle af

de deraf følgende ofte vanskelige Spørgsmaal og Fortolkninger.

Kommissionen indleder her med at paapege de Forhold, der efter Krigen særlig har influeret paa Sveriges folkeretslige og politiske Stilling, nemlig

1) Oprettelsen af Nationernes Forbund og Sveriges Tilslutning dertil; andre Forsøg paa at opbygge en mellem folkelig Restpleje samt Kellogpagten og

2) Den forandrede politiske Stilling ved Østersøen, særlig Oprettelsen af en Række selvstændige Stater ved Østersøens østlige Kyst,

og gennemgaar derefter Forbundsaktens forskellige Bestemmelser. Særlig omtales Indholdet af Artiklerne 16 og 17\*), der som bekendt indeholder Bestemmelserne for de Forholdsregler, som det paahviler Folkeforbundsmedlemmerne at iagttage for at opretholde Forbundets Bestaaen over for en fredsbrydende Stat, og Kommissionen gør her bl. a. følgende Synspunkter gældende:

*\*) Artikel 16.*

1. Dersom noget Medlem af Folkeforbundet griber til Krig i Strid med dets Forpligtelser i Henhold til Artiklerne 12, 13 eller 15, skal denne Stat ipso facto anses for at have begaaet en Krigshandling imod samtlige øvrige Medlemmer af Forbundet. Disse forpligter sig til straks at afbryde enhver Forbindelse af kommerciel eller finciel Art med den forbundsbrudende Stat, at forbyde enhver Forbindelse mellem egne Indbyggere og Indbyggerne i den omtalte Stat samt at forhindre enhver Forbindelse af finciel, kommerciel eller personlig Art mellem denne Stats Indbyggere og Indbyggerne i enhver anden Stat, hvad enten denne tilhører Folkeforbundet eller ej.
2. Det paahviler i saa Tilfælde Raadet af foreslaa vedkommende Regeringer, med hvilke Land-, Sø- eller Luftstridskræfter de enkelte Forbundsmedlemmer skal bidrage til de væbnede Styrker, som skal anvendes til Hævdelse af Forbundsforpligtelserne.
3. Forbundets Medlemmer er endvidere blevet enige om ved Gennemførelsen af fincielle og økonomiske Forholdsregler, der er hjemlet ved denne Artikel, at understøtte hverandre paa en saadan Maade, at de heraf følgende Tab og Vanskeligheder for-



»Saavel i de i 1921 vedtagne Resolutioner som i senere gennem Nationernes Forbund foretagne Undersøgelser er den Opfattelse kommet til Orde, at de i Art.

mindskes mest muligt. De skal ligeledes gensidig støtte hverandre i Modstanden mod de særlige Forholdsregler, som en fredsbrudende Stat maatte rette imod nogen af dem. De skal endvidere hver inden for sit Omraade lagttage de nødvendige Forholdsregler for at tillade fri Passage for Styrker, der tilhører Forbundsmedlemmer, som deltager i fælles Sanktioner til Hævdelse af Forbundsforpligtelserne.

4. Hvert Medlem af Forbundet, som gør sig skyldig i Brud paa nogen af de af Forbundsakten flydende Forpligtelser, skal udelukkes af Forbundet gennem en af Raadet vedtaget Beslutning, som vedtages af Repræsentanter for alle øvrige i Raadet repræsenterede Forbundsmedlemmer.

#### *Artikel 17.*

1. Dersom en Tvist opstaar mellem to Stater, af hvilke kun den ene er Medlem af Forbundet, eller mellem Stater, af hvilke ingen tilhører Forbundet, skal den eller de Stater, som ikke tilhører Forbundet, indbydes til at paatage sig de Forpligtelser, som er forenede med Medlemsskab af Forbundet, for at Tvisten kan søges bilagt paa saadanne Vilkaar, som Raadet maatte finde hensigtsmæssige. Er en saadan Opfordring efterkommet, skal Bestemmelserne i Artiklerne 12—16 finde Anvendelse med de Ændringer som Raadet maatte finde nødvendige.
2. Saa snart Opfordringen er udgaaet, skal Raadet straks paabegynde en Undersøgelse af Tvisten og foreslaa saadanne Forholdsregler, som i det foreliggende Tilfælde maatte synes mest hensigtsmæssige og virksomme.
3. Dersom den saaledes opfordrede Stat vægrer sig ved — for Bilæggelse af Tvisten — at paatage sig de Forpligtelser, som er forenede med Medlemsskab af Forbundet, og griber til Krig mod noget Medlem af Forbundet, skal Bestemmelserne i Art. 16 kunne anvendes mod denne Stat.
4. Dersom begge Parterne efter at være opfordret vægrer sig ved — for Tvistens Bilæggelse — at paatage sig de Forpligtelser, som er forenede med Medlemsskab i Forbundet, bør Raadet tage saadanne Forholdsregler og fremsætte saadanne Forslag, som er egnede til at forebygge Fjendtligheder og føre til Tvistens Bilæggelse.

16 omtalte Sanktioner skulde kunne gennemføres, uden at der behøver at indtræde Krigstilstand mellem den Stat, mod hvilken Sanktionerne er rettede og de Stater, som udfører disse. Særlig med Hensyn til de militære Sanktioner forekommer denne Opfattelse dog at være Leg med Ord. Theoretisk kan man maaske gøre gældende, at den Stat, som har sluttet sig til Nationernes Forbund, dermed under visse Omstændigheder har bundet sig til at finde sig i Foretagender af nævnte Art fra de øvrige Forbundsmagters Side; men dette kan ikke gælde uden for Forbundet staaende Magter, for saa vidt de ikke i Henhold til Art. 17 for et bestemt Strids-spørgsmaals Vedkommende har paataget sig de Forpligtelser, der paahviler Folkeforbundsmedlemmerne. I alle Tilfælde er det klart, at den Magt mod hvilken Sanktionerne rettes, altid har Mulighed for at betragte disse som casus belli og gennem Krigserklæring gøre Ende paa det »fredelige« Forhold til de i Sanktionerne deltagende Magter, og denne Mulighed foreligger forøvrigt ikke blot ved de militære, men ogsaa ved de rent økonomiske Sanktioner. Selv om man ser bort fra den direkte Deltagelse i militære Sanktioner, hvortil jo intet Forbundsmedlem er umiddelbart forpligtet, saa staar dog det Spørgsmaal tilbage, i hvilken Udstrækning de i Henhold til Art. 16 obligatoriske Forpligtelser — Deltagelse i økonomiske Sanktioner, gensidig Hjælp mod de af den pagtbrydende Stat foretagne Handlinger samt Handlinger, der tilsigter Tilladelse til Gennemmarch for Tropper til de militære Sanktioner — kan opfyldes af en Stat uden at foranledige Krigstilstand. Det er som tidligere nævnt tydeligt, at det i Art. 16 udarbejdede Sanktionssystem i hele sin Tendens staar i stærk Modsætning til det i den almindelige Folkeret før Oprettelsen af Nationernes Forbund udviklede Neutralitetsbegreb, i Henhold til hvilket de Stater, der ikke deltog i en Krig, skulde indtage den upartiske Tilskuers Stilling. Denne Modsætning frem-



gaar allerede af den grundlæggende Bestemmelse i Art. 16, at det Medlem af Folkeforbundet, som griber til Krig i Strid med Folkeforbundsakten, skal anses for at have begaaet Krigshandling mod alle Forbundets Medlemmer. Ogsaa Bestemmelsen om fri Gennemmarch for Tropper staar i Strid med de folkeretslige Regler, som slutter sig til Neutralitetsbegrebet, og som blev indført ved Haagerkonventionerne i 1907 angaaende neutrale Staters Rettigheder og Pligter.....

.....

Det er...vanskeligt at forstaa, hvorledes Opfyldelsen af de i Art. 16 indførte Forpligtelser til gensidig Bistand mod den fredsbrydende Stat samt til fri Gennemmarch for Tropper til militære Sanktioner skal kunne forenes med de Pligter, som folkeretslig set paahviler en neutral Stat. I det Tilfælde, at baade den Stat, som har grebet til Krig, og den Stat, som er blevet angrebet, har undertegnet Haagerkonventionerne af 1907 om neutrale Magters Rettigheder og Pligter, men kun den sidste tilhører Nationernes Forbund, vil det i mange Tilfælde være vanskeligt for de øvrige Magter, som baade har undertegnet Haagerkonventionerne og er Medlemmer af Folkeforbundet, at undgaa at kolliderer enten mod Konventionerne eller mod Forbundspagten, for saa vidt de ikke selv overgaar til at blive krigsførende.

I et andet Kapitel behandles Spørgsmaalet: Nationernes Forbund som Fredsgaranti, og her omtales det store og betydende Arbejde, der udføres af Folkeforbundet; men Kommissionen gør ogsaa opmærksom paa de Mangler og Farer, der er ved den nuværende Tilstand og slutter med følgende Bemærkning: »Der har ofte været fremsat Krav om, at den nuværende Usikkerhedstilstand m. H. t. Sanktionssystemets Indhold og Rækkevidde burde ændres, enten ved at Sanktionsbestemmelserne blev udvidet og skærpet, eller ved at disse begrænsedes,

saaledes at der blev mere Tale om en Neutralitet svarende til Førkrigstidens. Begge disse Fremgangsmaader medfører imidlertid hver for sig en vis Risiko. En *Skærpelse* af Sanktionssystemet synes hverken at være mulig eller heldig saa længe Folkeforbundet ikke har vokset sig stærkere, og Tilliden til dets Evne til paa fredelig Vis at bilægge opkomne Tvistigheder har skabt større Udsigt til, at Sanktioner kun ganske undtagelsesvis vil blive nødvendige. En *Begrænsning* af Sanktionerne kan meget let føre til, at Forbundets Udviklingsmuligheder mod en fastere Fredsorganisation svækkes, bortset fra at en saadan Fremgangsmaade sikkert vil støde paa bestemt Modstand fra et betydeligt Antal Staters Side. Hvor utilfredsstillende den nuværende Tilstand end synes at være for de mindre Stater, forekommer det derfor alligevel, som om en bestemt Definition af Sanktionsspørgsmaalene — hvis Konsekvenser synes ganske uoverskuelige — ikke vil blive fremtvunget af disse Stater, som for Tiden næppe vil have nogen Interesse deraf.»

Nu følger et Kapitel om »Havenes Frihed«, der belyser Spørgsmaalet historisk op til vore Dage og bl. a. behandler Spørgsmaalene Fjernblokade og Kontrabandebegrebet; endvidere omtales særlig de engelske og amerikanske Synspunkter.

Af Interesse for danske Læsere er nogle Bemærkninger, der fremsættes om Spørgsmaalet: den fuldstændig isolerede Afrustning. Kommissionen udtaler herom: «..... I denne Sammenhæng skal til Slut yderligere berøres et særligt Problem. Forbundsaktens Bestemmelser om Nedrustning er sikkert blevet til ud fra den rigtige Opfattelse, at overdrevne Rustninger kan medføre en Trusel mod Verdensfreden. Tanken har utvivlsomt været den, at Rustningerne ved internationale Overenskomster skulde bringes ned til det laveste Punkt, der var muligt af Hensyn til den internationale Sikker-



hed og til Pligten til at deltage i internationale Sanktioner, *uden at Ligevægten og Forholdet mellem de forskellige Landes militære Stilling hermed skulde ændres væsentligt.* (Naturligvis undtaget den Nedrustning som af rent politiske Grunde er paatvunget de i Verdenskrigen besejrede Magter). Forbundsaktens Bestemmelser tager ingenlunde Sigte paa en fuldstændig Afrustning. En saadan vilde ogsaa stride ikke alene imod Forbundsakten, men ogsaa imod ethvert internationalt Retssystem. Selv den mest fuldkomne Retsordning maa altid regne med en international Ordensmagt — internationale Land-Sø- og Luftstridskræfter — enten internationalt eller nationalt organiseret, men af de enkelte Magter stillet til Raadighed for det fælles Foretagende. ....

..... Forbundsakten tager altsaa Sigte paa en Nedrustning, ikke paa Afrustning, og den forudsætter, at de enkelte Stater skal opretholde det Maal af Stridskræfter, som er uundgaaelig nødvendigt for deres nationale Sikkerhed og for Deltagelsen i Fællesaktioner til Gennemførelse af de i Akten nævnte internationale Forpligtelser. Der ligger heri for de enkelte Stater en Formaning til ikke at indskrænke Rustningerne i en saadan Grad, at de øvrige Forbundsmedlemmers Forpligtelser herved *væsentlig forøges.* En isole-ret fuldstændig Afrustning, hvorved der i forsvarspolitisk Henseende dannes et Vacuum, maa nemlig i tilsvarende Grad forøge de øvrige Forbundsmedlemmers Forpligtelser. En saadan Formindskelse af Forsvarskræfterne umuliggør endvidere ikke blot Deltagelse i de ganske vist fakultative militære Sanktioner, men ogsaa i de obligatoriske økonomiske. Man kan nemlig vanskelig tænke sig, at en afrustet Stat tør deltage i økonomiske Sanktioner i det mindste imod en nærliggende Fredsbryder, da en saadan Deltagelse — som vist i det foregaaende — let kan føre til aabenbar Krigstilstand. Styrker, de være sig militære eller politimæssige, der kun skal »markere«

en Territorialkrænkelse er her ingenlunde tilstrækkelige. En Stats isolerede, fuldstændige Afrustning betyder i Praksis en Fravigelse fra Sanktionssystemet og dermed fra Ligestillingen med de øvrige Stater inden for det fælles Interesseomraade, som udgøres af Nationernes Forbund.

Fra svensk Side har det stedse været hævdet, at de nuværende Rustninger er overdrevne, og at en betydelig *fælles*\*) Reduktion ikke alene er ønskelig, men ogsaa nødvendig for at Forbundsaktens Voldgift- og Sanktionssystemer skal kunne fungere tilfredsstillende. Det er ligeledes mere en een Gang blevet understreget fra svensk Side, at en *forholdsmæssig*\*) Nedrustning i de forskellige Lande vilde medføre en forøget Sikkerhed, og lignende Synspunkter er fremført af Repræsentanter for de andre skandinaviske Lande og for Holland. Det synes aabenbart, at det stadig — ikke alene for Sveriges egne Interesser, men ogsaa for hele Verdensfreden — vil være meget ønskeligt, om det *almindelige*\*) Rustningsniveau indskrænkedes i betydelig Grad.

Man ser af disse Udtalelser hvor stor Forskel der gøres paa en *almindelig fælles Nedrustning* — som findes meget ønskelig — og paa den *isolerede Afrustning*, som stærkt fordømmes. Yderligere præciserer Kommissionen sit Standpunkt med følgende Bemærkninger: »..... Den foregaaende Fremstilling har formentlig vist, i hvor ringe Grad en neutral Stats Stilling kan anses sikret ved de almen anerkendte Folkeretsregler. En neutral Stats Muligheder for at bevare en nogenlunde taalelig Stilling kommer derfor i højeste Grad til at afhænge — ikke af dens økonomiske, kulturelle eller andre lignende Resourser, men af, at dens militære Magtstilling ikke er for ubetydelig».

\*) Udhævet her.



Af det følgende Afsnit: Forholdene ved Østersøen, hvor Kommissionen dels kort omtaler Tiden før Verdenskrigen, dels Forholdene under denne og dels de nuværende Forhold, skal citeres enkelte Punkter og særlig de Steder, der berører danske Forhold. Om Forholdene under Krigen 1914—18 udtaler Kommissionen:

•Efter Verdenskrigens Udbrud viste der sig straks visse Konsekvenser af Tysklands Magtstilling i Østersøen. England gjorde intet Forsøg paa at trænge ind i dette Hav med større Stridskræfter, og den russiske Østersøflaade undgik saa vidt mulig Kamp med den tyske.

Der forelaa imidlertid den Mulighed, at de Allierede skulde tiltvinge sig Adgang til Østersøen eller over Sverige søge at opnaa Forbindelse med Rusland. Danmarks Beslutning: at hindre Adgangen til Østersøen, muliggjordes af de tilstedeværende Forsvarskræfter, som — særlig p. G. a. de hos de to Modstandere raadende Magtforhold — var en hæmmende Faktor over for Forsøg paa at trænge ind i Østersøen, og Rusland modsatte sig i Almindelighed Forholdsregler, som kunde være egnede til at tvinge Sverige over paa Centralmagternes Side. Vort Land [Sverige] raadede nemlig over en Krigsmagt, som under de tilstedeværende Magtforhold havde en ikke ringe Betydning. De forholdsvise store Styrker, som Rusland under de usikre Forhold i Krigens Begyndelse holdt stationeret i Finland, danner en god Maalestok for Ruslands Vurdering af den svenske Krigsmagt, og at denne var en Faktor, som i høj Grad — maaske hovedsagelig — muliggjorde Bevarelsen af vor Neutralitet, turde nu anses for bevist.

Om de nuværende Forhold siger Kommissionen bl. a.:  
•Gennem Danmarks Beliggenhed ved Indgangen til Østersøen vil den danske Afrustning, om den gennemføres, blive af stor Betydning og i Særdeleshed, da det danske Afrustningsforslag klart fastslaaer den bestemte Hensigt, at man ikke vil yde nogen virkelig Modstand mod An-

greb eller alvorlige Neutralitetskrænkelser. Danmarks nuværende Krigsmagt er ganske vist ikke særlig betydelig, men den er dog egnet til at fremtvinge en ikke ringe Kraftanstrængelse fra den Magts Side, som har i Sinde at gøre sig til Herre i Gennemsejlingsfarvandene. En Okkupation af et afrustet Danmark kan derimod endog foretages med umoderne eller svagt Søkrigsmateriel og kvantitativt og kvalitativt svage Tropper.\*

\*Paa Grund af Gennemsejlingsfarvandenenes Betydning skal deres militærgeografiske og folkeretslige Stilling nærmere omtales. .... Over »Tærskelen« fører to Sejlrender: en rent dansk mellem Amager og Saltholm, kaldet Drogden, der tillader Passage for Skibe med 7 m Dybgaende ..... og en anden, Flinterenden, mellem Sverige og Saltholm med lidt større Dybde (7,3 m). Drogden var under Verdenskrigen spærret af danske Minespærringer og beskyttet af Fæstningsanlæg. Flinterenden var ikke spærret. .... Taktisk set er en Forcering af de naturlige Gennemsejlingsfarvande til Østersøen et vanskeligt Foretagende, selv om de Stridskræfter, der etablerer og forsvarer Spærringerne er underlegne, thi de nautiske Forhold forhindrer eller vanskeliggør en fri Udnyttelse af Angrebsmidlerne. En effektiv Spærring af Sundet og Bælterne er imidlertid kun mulig for en Magt, der behersker Sjælland og Fyen. .... (Om Kielerkanalen) ..... Hvad de danske Farvande, Bælterne og Drogden, angaar er Forholdene ikke saa klare [som for Kielerkanalen]. De kompliseres deraf, at Gennemsejlingsfarvandene paa den ene Side er dansk Territorium, paa den anden Side Færdelsesveje af stor international Betydning mellem to frie Have. Ved Fortolkningen af de Interesse-



konflikter, som kan opstaa heraf, fremtræder paa den ene Side Kyststatens Krav om ikke — p. G. a. sin Beliggenhed — at blive udsat for unødige Farer eller Krænkelser, paa den anden Side Retten til en rimelig Bevægelses- og Handlefrihed for Skibe, som i fremmede Magters Interesser besejler Farvandene.

I Fredstid er der garanteret fuld Gennemsejlingsfrihed i Henhold til Traktaten af  $14/8$  1857 (Øresunds-trakten) . . . . .

Derimod har der med Hensyn til den uhindrede Passage i Krigstid, naar Danmark er neutralt, gjort sig forskellige Synspunkter gældende. Danmark har som Deltager i de væbnede Neutraliteter i det 17' og 18' Aarhundrede hævdet Retten til at spærre Østersøen for fremmede Magters Krigsfartøjer, men denne Ret er ikke blevet anerkendt af Vestmagterne. Paa den anden Side har Danmark under Krimkrigen og den russisk-japanske Krig holdt Gennemsejlingsfarvandene aabne for Krigsfartøjer, uden at der er protesteret fra nogen Side. Gennem kgl. Anordning af  $12/12$  1912 har den danske Regering meddelt, at de naturlige Trafikveje mellem Kattegat og Østersøen, hvad dansk Søterritorium angaar, ikke skal betragtes som indre dansk Farvand. I Praksis betyder dette, at Gennemsejlingsfarvandene vil blive holdt aabne i en Krig, hvori Danmark ikke er indblandet. Dog|forbeholder Landet sig Ret til, hvis det er nødvendigt, at ændre denne Anordning; og i saa Tilfælde skal begge de andre skandinaviske Lande underrettes i saa god Tid, at en Meningsudveksling om Spørgsmaalet kan finde Sted. En Forordning som den nævnte bør i Henhold til den XIII'de Haagerkonvention ikke ændres i Krigstid, saafremt dette ikke er nødvendigt for at beskytte Statens Rettigheder. Retten til at ændre Anordningen i Fredstid bestrides dog ikke.

Det blev før nævnt, at Danmark tillod Passage for Krigsskibe under Krimkrigen og den russisk-japanske

Krig. Under Verdenskrigen derimod spærredes de danske Farvande efter tysk Tryk, og denne Ændring i Anordningen af <sup>12</sup>/<sub>12</sub> 1912 motiveredes netop med Nødvendigheden af at beskytte egne Rettigheder, da man ansaa Faren for en tysk Spærring af Bælterne for overhængende.

Efter dansk Praksis kan Gennemsejlingsfarvandene til Østersøen saaledes holdes aabne eller lukkede efter Omstændighederne. Fra et folkeretslig Synspunkt er det dog blevet hævdet, at Spørgsmaalet om Spærring efter almindelige folkeretslige Regler ikke er overladt til Danmarks frie Afgørelse, idet den Regel allerede før Krigen havde udviklet sig, at en neutral Stat ikke var berettiget til at tage saa kraftige Forholdsregler som Udlægning af Minespærringer i internationale Gennemsejlingsfarvande. Ved Lausannekonventionen af 1923 er denne Regel blevet bekræftet. Det maa nu mere end tidligere synes tvivlsomt, hvorvidt Spørgsmaalet om Spærring af internationale Indhave udelukkende er overladt til Kyststatens Afgørelse. I hvert Tilfælde er der endnu ikke truffet nogen Overenskomst, som afgør Spørgsmaalet om Karakteren af de danske Gennemsejlingsfarvande under Krigsforhold, naar Danmark er neutralt.

Med Hensyn til Passage under Forhold, hvor Danmark er krigsførende Magt, har dette Land ifølge tidligere Opfattelse fuld Handlefrihed til at træffe de nødvendige Forsvarsforanstaltninger.

Endelig skal med Hensyn til Gennemsejlingsfarvandene nævnes, at efter dansk Opfattelse betragtes Drogden — som værende en Del af Kjøbenhavns Havneomraade — som indre dansk Farvand, hvilket den danske Regering under alle Omstændigheder forbeholder sig fuld Ret til at spærre. Ihvorvel denne Opfattelse ikke lades ubestridt fra svensk Side, turde det dog ikke være usandsynligt, at Drogden vil blive spærret under fremtidige Østersøkonflikter ligesom under Verdenskrigen,



selv i det Tilfælde, at Danmark er neutral. Dette medfører, at den gennemgaaende Trafik gennem Sundet henvises til Flinterenden.

Hvad denne angaar er der i Henhold til ovennævnte Traktat (Sundtraktaten) garanteret fuld Gennemsejlingsfrihed.

I kgl. Kundgørelse af <sup>20/12</sup> 1912 indeholdende visse Bestemmelser angaaende Sveriges Neutralitet under Krig mellem fremmede Magter — dan svenske Parallel til ovennævnte danske kgl. Anordning af <sup>12/12</sup> 1912 — nævnes, at i Sundet er kun Havne og Havneindløb at betragte som indre Farvand. Da kun indre Farvand — i Henhold til samme Kundgørelse — kan spærres for Gennemsejling af krigsførende Magters Orlogsskibe, følger heraf, at fri Passage gennem de svenske Dele af Sundet er tilladt krigsførende Magters Orlogsskibe i en Krig, hvor Sverige er neutralt. Denne Regel er et Udtryk for den svenske Regerings Opfattelse, at Stræder, som danner Forbindelse mellem to frie Have, ikke kan spærres. . . . . Under hele Krigen 1914—18 gjorde Sverige med Fasthed den Opfattelse gældende, at Passage gennem Flinterenden ikke maatte hindres eller vanskeliggøres, med mindre der forelaa en virkelig Fare for Krænkelse af Neutraliteten. . . . . \*

---

Efter saaledes at have behandlet Sveriges internationale og politiske Stilling m. m. konkluderer Kommissionen i et særlig Afsnit med at fremsætte nogle sammenfattende Synspunkter angaaende Forsvarets Opgaver; heraf skal enkelte Brudstykker citeres, hvorved man formentlig vil kunne faa et Indtryk af Kommissionens Standpunkt.

\* . . . . . Folkeforbundets Fortjenester med Hensyn til Freden er imidlertid betydelige, men Fremskridtene er ikke naaet uden Ofre. Den af Sverige tidligere med



Fordel hævdede Ret til Neutralitet er sat paa Afskrivning, og med Tilslutningen til Forbundet er fulgt visse Solidaritetskrav. Det er her i Betænkningen tidligere berørt, hvilke Forpligtelser Medlemsskabet i Folkeforbundet medfører, og heraf fremgaar det formentlig, at disse blandt andet vil kunne indeholde en vis Krigsrisiko, særlig da det antagelig vil kunne blive vanskeligt for en mindre Stat at unddrage sig Deltagelse i et Sanktionsforetagende, hvortil Forbundets øvrige Magter har sluttet sig. Betegnende synes det i denne Sammenhæng at være, at visse Forslag om Lettelser i Bestemmelserne vedrørende saadan Deltagelse ikke er blevet ratificerede.

De her nævnte Forhold synes at pege paa, at Folkeforbundet ikke udelukker Krigen, men at Forbundsakten endog under visse Forhold regner dermed som et Middel til Opfyldelse af sine Formaal. . . . .  
 . . . . . De nuværende internationale og folkeretslige Forhold giver os ingen Støttepunkter til Bedømmelse af, paa hvilken Maade og paa hvilket Tidspunkt vort Medlemsskab af Folkeforbundet kan yde os Hjælp i en Konflikt.

De Sagkyndige mener derfor at burde gaa ud fra, at vi maa være forberedt paa selv at løse de Forsvarsopgaver, som fremgaar af vor Stilling. Vort Forsvar bør paa een Gang være afpasset efter vor Evne og vor Beliggenhed samt saaledes, at der — henset til vore Midler — indenfor Kollektivitetens Ramme skabes Forudsætninger for Samvirke med andre Magter. Vort Forsvar bør ogsaa være et saadant, at det kan indgyde en Respekt, som formindsker eller udelukker mulige Risikomomenter og styrker vor Handlefrihed, saa langt som vi retsmæssigt kan og bør hævde denne. Vort Forsvar skal med andre Ord være en Magtfaktor, hvis Opgave det er at forhindre, at Sverige indvikles i Krig.

Denne Opfattelse af Forsvarets Nødvendighed er saaledes dels — og først og fremmest — begrundet i vor

egen Fred og Sikkerhed, dels af Hensyn til vore Solidaritetsforpligtelser. Forbundsakten forudsætter, at hvert Medlem opretholder de Stridskræfter, som er uundgaaelig nødvendige til Værn af den nationale Sikkerhed og til Deltagelse i en fælles Forbundsaktion. Der kan saaledes ikke paaregnes nogen Andel i Solidariteten for en Stat, som ikke selv vil bringe noget Offer for denne. Den almindelige Forpligtelse for enhver Stat, som er Medlem af Folkeforbundet, til ikke at frembyde tillokkende og utilstrækkeligt forsvarede Angrebsmaal for en fredsbrydende Magt, spiller en særlig Rolle for os, henset til de tidligere nævnte strategisk vigtige Omraader paa og under vor Kyst, hvortil vi paa Grund af vor særlige Stilling i dette Spørgsmaal maa regne Aalandsafsnittet. Vi kan med andre Ord, selv om vi vilde indrette os uden Forsvar, ikke »træde ud af Krigens System« dels fordi vi dermed samtidig vilde udelukke os fra Solidaritetssystemet, dels fordi en Krig i eller omkring Østersøen under saadanne Forhold maaske med endnu større Sandsynlighed vilde komme til at berøre os eller vore Interesser. Derimod har Erfaringen vist — senest under Verdenskrigen — at et effektivt Forsvar kan være os en Fredsgaranti.

Angaaende Forsvarets almindelige Karakter, maa vi i Tilslutning til det ovennævnte betone, at det ikke kan organiseres udelukkende med Henblik paa at værne vor Neutralitet, end mindre som en ren Neutralitetsbevogtning kun egnet til at konstatere eventuelle Neutralitetskrænkelser. Det er nødvendigt, at Forsvaret er af en saadan Størrelse og Beskaffenhed, at det kan tilfredsstille de Opgaver, som umiddelbart stilles det ved en Konflikt, samt — særlig hvad Landforsvaret angaar — at det kan danne Stammen til og muliggøre en senere nødvendig Udvikling. . . . .  
 . . . . . Forsvarskrav kan ogsaa opstaa ved Sundet og bliver her mere sandsynlige og nødvendige i samme

Forhold, som Danmark afstaar fra at forsvare Bællerne, og andre Magter indretter sig paa at spærre disse. Dette kan nemlig føre til Konflikter, som kan komme til at berøre os bl. a. paa Grund af den særlige Betydning, Sundet i saa Tilfælde kan faa. ...."

Om Flaadens Størrelse udtaler Kommissionen, at den af Rigsdagen i 1927 i Henhold til Forsvarsordningen af 1925 vedtagne Flaadeplan ikke vil være tilstrækkelig til Løsningen af de af Kommissionen fremsatte Opgaver; der foreslaaes derfor et større Flaademateriel, nemlig for »Kystflaadens» Vedkommende:

|                               |                |
|-------------------------------|----------------|
| 4 Panserskibe                 | (1 Division)   |
| 12 Jagere                     | (3 Divisioner) |
| 8 Vedetbaade                  | (2 — )         |
| 12 Undervandsbaade            | (4 — )         |
| samt 1 eller flere Krydsere*) |                |

1925 Ordningen forudsætter derimod til Kystflaaden kun:

|                   |
|-------------------|
| 4 Panserskibe     |
| 8 Jagere          |
| 8 Vedetbaade      |
| 9 Undervandsbaade |
| 1 Hangarkrydser   |

Luftvaabnet foreslaar Kommissionen sammensat paa følgende Maade:

|  |
|--|
| 10 Recognoseringsdivisioner à 9 Luftfartøjer     |
| 5 Fjernrecognoseringsdivisioner à 9 Luftfartøjer |
| 11 Jagerdivisioner à 9 Luftfartøjer              |
| Ialt 234 Luftfartøjer                            |

\*) Foruden dette Linie-Materiel forudsættes en Del Reserve-Materiel, Skibe til særlige Formaal m. m.



Af Fjernrecognoseringsdivisionerne skal de 4 bestaa af Bombemaskiner og 1 af Torpedoplaner; denne sidste skal tildeles Kystflaaden.

Til Slut anføres i dette Afsnit nogle Bemærkninger om Nødvendigheden af at udvikle alle tre Vaaben — Hæren, Flaaden og Luftvaabnet; det anses ikke rigtigt at foretrække det ene paa de andres Bekostning.

Betænkningens sidste Del — Del III — indeholder forskellige Betragtninger over Gotlands strategiske Betydning samt et Forslag til en Ordning af Øens Forsvar, der — som det er for Øjeblikket — ikke forekommer Kommissionen fyldestgørende.

Et Sted, hvor der er Tale om fremskudte Baser (Flyvebaser) i Østersøen, siger Kommissionen: »Betragter man de store Afstande fra Sundet til de vigtigere Pladser i de baltiske Randstater, finder man, at en eventuel Basing f. Eks. paa dansk Landomraade — selv om dette af andre Grunde kunde være tænkeligt — ikke vil være af nogen Værdi for direkte Operationer i saa Henseende. Derimod kan det ikke bestrides, at Gotlands Beliggenhed er meget gunstig for en ikke-baltisk Magt, som har i Sinde med Luftfartøjer at gribe ind i Konflikter Randstaterne vedrørende.....»

Ihvorvel Gotland naturligvis ligger særlig gunstigt for saadanne Operationer, kan man dog næppe se bort fra, at ogsaa Bornholm kan komme til at spille en Rolle i denne Sammenhæng.

Endelig følger en særlig Indstilling fra et af Kommissionens Medlemmer, Major Mellquist, der mener at Kommissionens Undersøgelser nogle Steder burde være gaaet mere i Enkeltheder og bedre burde have belyst visse Spørgsmaal; endvidere er Majoren ikke enig med Kommissionens Flertal i Opfattelsen af Aalandsbarrierens Betydning samt i Spørgsmaalet om Gotlands Forsvar.

Som Bilag medfølger derefter bl. a. Folkeforbundsakten, Kelloggpagten, Aalandskonventionen, militærgeografiske Oplysninger om Østersøstaterne, udenlandske Synspunkter vedrørende Luftvaabnets og Giftgassens fremtidige Betydning m. m.

---

I det foregaaende er væsentlig medtaget, hvad der har særlig Interesse for danske Forhold, og man mærker den Indvirkning, Talen om en dansk isoleret Afrustning flere Steder ses at have paa Kommissionens Synspunkter, særlig hvad angaar Forholdene i Sundet.

Iøvrigt spiller ogsaa Forholdet til Sovjetunionen samt Aalandsspørgsmaalet en ikke ringe Rolle i Kommissionens Overvejelser.

Hovedindtrykket af Betænkningen forekommer at være, at Kommissionsmedlemmerne efter en grundig Gennemgang af forskellige for Sverige vigtige Spørgsmaal samt af Folkeforbundstanken og Nedrustningstankens nuværende Standpunkt er kommet til det Resultat, at et endog ret kraftigt Forsvar er en Nødvendighed, hvis Sverige skal have Udsigt til med Held at gennemleve en ny europæisk Krig.

---

## Krydserkampen i Adriaterhavet

29. December 1915.

Af Orlogskaptajn Barfod.

Da denne lille Hændelse forekommer af Interesse for Tidsskriftets Læsere, skal her gives en kort Fremstilling af den og hertil knyttes et Par Bemærkninger, som den formentlig giver Anledning til:

Den <sup>28</sup>/<sub>12</sub> 1915 Kl. 21 fik Kommandør Seitz, der var Chef for den østrigske lette Krydser »Helgoland«, som laa i Cattaro Havn, Ordre til med fem Jagere at foretage et Raid mod Durazzo Bugten, der var Hoved-Udskibshavn for den serbiske Hær.

Natten var klar. Det var næsten stille.

Den <sup>29</sup>/<sub>12</sub> Kl. ca. 2 løb Kommandør Seitz ud fra Cattaro med Jagerne som Nærdækning, uden at der var fremsendt østrigske Eklairerings-Styrker for at beskytte Raidet.

Uden for Cattaro laa to franske U-baade paa Post. Den ene af disse, hvis Angreb paa Helgoland mislykkedes, blev Kl. 2<sup>30</sup> løbet i Sænk af en af de østrigske Jagere.

Kl. ca. 7 modtog man i Brindisi en fejlagtig Melding om østrigske Jagere ud for Vallona, hvorfor den engelske lette Krydser »Dartmouth« og den italienske lette Krydser »Quarto« beordredes til Søs for at afskære dem.

Kl. 7<sup>30</sup> udførtes Raidet mod Durazzo af de fire østrigske Jagere, der sænkede tre i Durazzo Havn liggende smaa uarmerede Handelsskibe, medens »Helgoland« og en Jager holdt Vagt uden for.

Kl. 7<sup>45</sup> fik den engelske lette Krydser »Weimouth« og den italienske lette Krydser »Nino Bixio« Ordre til



at holde sig klar til at løbe ud fra Brindisi for at understøtte de to førstnævnte Krydsere.

Kl. ca. 8, da de fire østrigske Jagere atter løb ud fra Durazzo, stødte to af dem paa Miner. Den ene sank medens den anden forsøgte slæbt, hvorved en tredje Jager »Czepel« fik sin Fart nedsat paa Grund af en Trosse i Skruen.

Kl. 8 var »Dartmouth« og »Quarto« ude af Brindisi Havn og satte Kurs mod Cattaro. Fem franske Jagere havde Ordre til snarest at følge dem. Lige inden »Dartmouth« løb ud, fik den at vide, at det var Durazzo og ikke Vallona, der var udsat for Raid.

Kl. 8<sup>15</sup> modtog Kommandør Seitz Melding om et opsnappet Telegram, der underrettede den italienske Admiral i Brindisi om Raidet, hvorfor han sendte følgende Telegram til den østrigske Admiral i Cattaro: »To Jagere stødte paa Miner. Een af dem sunket. Een slæbes, men trækker Vand. Durazzo har advaret Brindisi; vi vil derfor muligvis blive afskaaret«.

Kl. 9 fik Brindisi paany Melding fra Durazzo om, at Østrigerne endnu var uden for denne Havn, hvorfor Admiral Belline fik Ordre til at afgaa med »Nino Bixio«, »Weimouth« og fire Jagere.

Kl. 9<sup>50</sup> kunde Østrigerne først afgaa fra Durazzo med den beskadigede Jager paa Slæb med 6 Knobs Fart.

Kl. 10<sup>10</sup>, da ovennævnte Advarselssignal blev modtaget af den østrigske Admiral i Cattaro, var »Dartmouth« og »Quarto« c. 55 Sml. W. for »Helgoland« med Kurs mod Cattaro. De fem franske Jagere var et Stykke agten for Krydserne, og Admiral Bellini var ca. 12 Sml. N for Brindisi paa samme Kurs. I Modsætning til de østrigske 6 Knob løb disse Styrker c. 22 Knob.

Den østrigske Panserkrydser »Kaiser Karl VI« havde imidlertid faaet Ordre til at sætte Dampen op, og

Kl. 10<sup>35</sup> anmodede Kommandør Seitz om, at den



maatte blive sendt til Assistance. Den blev straks beordret til at lette, men først

Kl. 11<sup>30</sup> løb den med fire Torpedobaade ud af Havnen.

Det er betegnende for, hvor fast Skibe ligger i en Havn, at saavel Østrigere som Italienerne i de nævnte Havne hver havde 3 ældre Panserskibe liggende. Foruden de lette Styrker, der ovenfor er nævnt som værende løbet ud, havde Østrigerne desuden 2 lette Krydsere, 2 Jagere og 4 Torpedobaade, og de allierede 3 lette Krydsere, 9 Jagere og 18 U-baade. Af de nævnte østrigske løb 1 Panserskib og de 2 lette Krydsere ud Kl. ca. 13<sup>45</sup>, medens ikke flere allierede løb ud. Den kommanderende i Brindisi vidste, hvad Østrigerne havde ude, men nøjedes dog med at advare sine i Søen værende Styrker for »Kajser Karl VI«.

Kl. ca. 12 modtog Chefen for »Dartmouth« ret nøjagtig Meddelelse fra Brindisi om Situationen i den østrigske Styrke, hvorfor han kunde indse, at han havde passeret den. Han drejede derfor straks til NE mod Land, og da han havde faaet dette i Sigte, drejede han Kl. 12<sup>25</sup> SE paa langs dette.

Kl. 12<sup>38</sup> stødte de fem franske Jagere til »Dartmouth«.

Kl. 12<sup>50</sup> talte Kommandør Seitz med den patrullerende U-baad, U 15, og anbefalede den i Tilfælde af Kamp at holde sig i Nærheden af den minesprængte Jager for at faa en Chance.

Kl. 12<sup>55</sup> observeredes fra »Dartmouth« Admiral Belinis Styrke om Stb. Denne havde fremsendt 2 Jagere paa Rekognoscering, og da han modtog Melding fra Brindisi om, at »Kajser Karl VI« var ude, var han drejet til E.

Kl. 13<sup>10</sup> meldte Jagere af Kommandør Seitz Styrke »Dartmouth« og »Quarto« i Nord, hvorfor den minesprængte Jager beordrede forladt og sænket.

Kl. 13<sup>18</sup> observeredes Østrigerne fra »Dartmouth«. »Helgoland« holdt da op imod den, medens Jageren

»Czepela«, der paa Grund af Trosse i Skruen kun kunde løbe 20 Knob, søgte S over. De to ubeskadigede Jagere var optaget af at sænke den minesprængte.

De Styrker der kom til at staa over for hinanden var følgende:

#### Allierede Styrke:

|                       |   |  |
|-----------------------|---|--|
| lette Krydsere        | { | »Dartmouth« (engelsk) 8 Stk. 15 cm K.<br>25,9 Knob.  |
|                       |   | »Quarto« (italiensk) 6 Stk. 12 cm K.<br>28,8 Knob.   |
| 5 Jagere (franske)    |   | med 10 cm K. og 30 à 35 Knob.                        |
| lette Krydsere        | { | »Nino Bixio« (italiensk) 6 Stk. 12 cm K.<br>28 Knob. |
|                       |   | »Weymouth« (engelsk) 8 Stk. 15 cm K.<br>25,6 Knob.   |
| 4 Jagere (italienske) |   | med 12 cm og 76 mm K. 30 Knob.                       |

#### Østrigske Styrke:

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| let Krydser »Helgoland«        | 9 Stk. 10 cm K. 27 Knob.                      |
| 3 Jagere                       | med 10 cm K. ca. 33 Knob.                     |
| Panserkrydser »Kaiser Karl VI« | 2 Stk. 24 cm K. 8 Stk.<br>15 cm K. 20,8 Knob. |

Kl. 13<sup>30</sup> indsaa Kommandør Seitz, at han ikke kunde naa at forene sig med »Kajser Karl VI« og drejede til W. »Dartmouth« beordrede Max-Fart, sendte Meddelelse til Admiral Bellini om Situationen og sendte de franske Jagere mod de østrigske. Afstanden var da 13 Sml. Den minesprængte Jager var sænket, inden de franske Jagere naaede frem, og de to ubeskadigede østrigske Jagere var paa Vej mod »Helgoland«. Da de franske Jagere var flere Knob langsommere end de lettere Krydsere, naaede de ikke op til disse i Løbet af Eftermiddagen.

Kl. 13<sup>35</sup> drejede »Dartmouth« til S for ikke at lade »Helgoland« faa en for forlig Position. Af samme Grund

drejede den i den følgende Tid stadigt til Stb., altsaa i en Slags Hundekurve.

Kl. 13<sup>45</sup> aabnede »Dartmouth« Ilden paa 128 hm Afstand, medens »Helgolands Kanoner kun kunde række ca. 100 hm.

Admiral Bellini var da i NNW ca. 14 Sml. Afstand og modtog ved den Tid Melding fra de i nordlig Retning udsendte Jagerer om, at »Kajser Karl VI« observeredes i N.

Kl. 13<sup>45</sup> tilbagekaldte han derfor Jagerne og satte selv Kurs mod »Dartmouth«.

»Helgoland« skal i Løbet af Eftermiddagen have arbejdet sig op paa en Fart af 29 Knob. »Dartmouth« kunde kun løbe ca. 26 Knob, medens »Quarto«, der kunde løbe knap 29 Knob, holdt sig i »Dartmouths« Kølvand. »Dartmouths« Chef opgav, at det var hans Hensigt at holde sig N for »Helgoland« og jage den SW paa mod Brindisi, hvorfra han haabede, at Skibe vilde løbe ud til hans Assistance. Kurserne var i Begyndelsen SW-lige, men »Helgolands« større Fart gjorde dem efterhaanden mere vestlige.

Kl. 13<sup>55</sup> blev »Helgoland« ramt første Gang. Det var en uvæsentlig Træffer i Overbygningen. »Helgoland« gjorde dog intet Forsøg paa at formindske Afstanden af Hensyn til egne Kanoners Rækning, men søgte tvært imod at forøge den for at unddrage sig Kamp. Den bevarede en Afstand paa ca. 120 hm, og





»Dartmouth« skød derfor langsomt for ikke at spille Ammunition.

Kl. 15<sup>02</sup> blev »Helgoland« for anden Gang ramt, ligeledes i Overbygningen.

Kl. 15<sup>80</sup> saa Kommandør Seitz Admiral Bellinis Styrke i NE.

Kl. 15<sup>40</sup> drejede Kommandør Seitz skarpt til NW, og »Dartmouth« fulgte denne Bevægelse. Afstanden faldt paa Grund af den nye Kurs, der førte over Modstandernes hidtidige Kurslinie, og

Kl. 15<sup>50</sup> kunde ogsaa »Weymouth«, der efter Til-ladelse søgte at slutte sig til »Dartmouth«, aabne Ilden.

Kl. 16 drejede Kommandør Seitz 12 Streger til Syd, og baade »Dartmouth«, »Quarto« og »Weymouth« fulgte Bevægelsen, hvorved han fik dem om Bb.

Kl. 16<sup>07</sup> drejede han derpaa til SW. »Dartmouth« og »Quarto« fulgte Bevægelsen, hvorved de kom sydligst og derfor var udmanøvrerede, »Weymouth«, der var 2 à 3 Sml. nordligere, fulgte ikke i »Dartmouths« Kølvand men drejede til paralel Kurs og forblev derfor paa Nordsiden af »Helgoland«, hvor Admiral Bellini ogsaa holdt sig. De østrigske Jagere begyndte nu at lægge Røgslør, saa at ofte kun »Helgolands« Toppe saas.

Kl. 16<sup>25</sup> blev »Helgoland« ramt i en af Skorstenene, hvorved en Kedel blev beskadiget. Den vedblev dog at kunne holde større Fart end Modstanderne. Den foretog ved den Tid Drej til Syd, men

Kl. 16<sup>30</sup> blev dens Ildleder-Station beskadiget sammen med Fortoppen, hvorfor den, da den nye Kurs bragte den nærmere til »Dartmouth«, drejede tilbage til SW. Jageren »Czepel«, der til Trods for Trossen i Skruen stadigt havde kunnet forøge sin Fart, sluttede sig ved denne Tid til den. Solen var nu netop gaaet ned, og »Helgolands« Silhuet stod klar mod Solnedgangshimlen, hvor den i ca. 5 Minntter var udsat for en farlig Ild, som derpaa paa Grund af tiltagende Tasmørke ophørte.

Efter at have holdt SW-lige Kurser i nogen Tid endnu drejede Kommandør Seitz

Kl. 16<sup>50</sup> til NW-lig Kurs langs den italienske Kyst, som han endnu var ca. 12 Sml. fjernet fra. Admiral Bellini drejede samtidig til W for at afskære ham, men da Afstandene vanskeligt kunde maales og Nedslagene vanskeligt ses, blev Skydningen mere og mere unøjagtig. »Helgoland« blev ganske vist ramt nogle Gange, men var saa heldig, at Træfferne ikke nedsatte dens Fart.

Kl. 17 satte »Dartmouth« og »Quarto« Farten ned til 20 Knob og opgav dermed Forfølgelsen.

Kl. 17<sup>50</sup>, da Afstanden var kortest, var den gaaet ned til 64 hm. »Nino Bixio« fik en uvæsentlig Træffer, og Admiral Bellini drejede Stb. over, da han mente at se »Helgoland« dreje til N. »Weymouth« fortsatte Skydningen paa NW-Kurs.

Kl. 17<sup>50</sup> indstillede den ogsaa Ilden, og

Kl. 18 var alle Kommandør Seitz Modstandere ude af Sigte.

### Kampens Faktorer.

#### 1. Materiellet.

De to østrigske Jageres Minesprængning i Spærringen ved Durazzo, viste ligesom andre Hændelser under Verdenskrigen, at Jagere ikke er egnede til at færdes i Minefarvand.

For de lette Krydsere Vedkommende nedsatte Vaabenvirkningen ikke paa nogen af Siderne Skibenes Ydeevne. Under en Jagtkamp er Farten den mest betydende Faktor, idet den betinger, om Kamp overhovedet kommer i Gang. I dette Tilfælde var den i Forhold til Modstanderne uventet høje Fart, som »Helgoland« kunde holde, Betingelsen for, at Kommandør Seitz kunde gennemføre den af ham valgte Taktik. Til Trods for at »Helgoland«, som nævnt fik en Kedel havareret, og at det opgives, at 2 Fyr i 2 andre Kedler ved samme Lej-

lighed blev slukket, kunde den dog bevare sin Fartoverlegenhed. Dette viser Betydningen af at have mange mindre Kedler i Stedet for faa store, eller som det gamle Ord siger: »Man skal ikke lægge alle sine Æg under een Høne».

## 2. Det rent taktiske.

Med Hensyn til Begyndelsesstillingen havde de allierede den strategiske Fordel, at de med Overmagt afskar Østrigernes Tilbagetogslinie. Dette havde de kunnet gøre, fordi Østrigerne foretog Raidet uden Erklairings- eller Dækningsstyrker til Søs. Østrigerne spillede endvidere Tid med Forsøg paa at bjerge den minesprængte Jager, hvilket rettidigt vilde være opgivet, hvis de havde haft den nødvendige Erklairering ude. Derfor fik de heller ikke samlet deres i Søen værende Styrker. Manglen paa Erklairering var altsaa Enearsag til den uheldige Situation, hvori Kommandør Seitz kom med sin Styrke.

Chefen for »Dartmouth» fik ikke de franske Jagere med, saa at han ikke havde Midler til Erklairering. Admiral Bellini havde derimod Jagere hos sig, sendte dem frem til Erklairering og fik derved den værdifulde Oplysning om »Kajser Karls VI«s Position.

De U-Baade, som de allierede havde paa Post uden for Cattaro, svigtede ganske overfor Erklairings-Tjenesten og i Angreb, saaledes som det praktisk talt altid var Tilfældet under Verdenskrigen. De allieredes Efterretnings-Tjeneste fungerede derimod tilfredsstillende fra Durazzo. Det første Alarm-Signal naaede dem inden Angrebet paa Durazzo, og samtidig med dettes Udførelse fik de nøjagtige Oplysninger. Begge Cheferne for de allieredes to Grupper handlede efter de modtagne Oplysninger saaledes, at de kom i Kontakt med Modstanderen i den heldigste Position.

For begge Parters Vedkommende er det lærerigt at



se de Tider, som det tog at faa de i Havn liggende Skibe ud. Først en Time efter Ordren til at staa til Søs var en engelsk og en italiensk Krydser uden for Brindisis Havn, og de fem franske Jagere kom først ud paa ca.  $1\frac{1}{2}$  Time. De efterfølgende Styrker synes at have været klar omtrent ved samme Tid, men fik først Ordre til Afgang 1 Time efter de første. »Kajser Karl VI«, der oven i Købet 20 Minutter forinden havde faaet Ordre til at sætte Dampen op, var ogsaa ca. 1 Time om sammen med 4 Torpedobaade at komme ud, og de følgende østrigske Skibe afgik først over 2 Timer senere.

Naar der henses til, at alle italienske Beretninger fra Krigen opgiver, at Styrker i Brindisi altid var klar til øjeblikkelig Udløb for at understøtte Otranto-Patrouillen, saa betød dette altsaa ved denne Lejlighed kun, at de kunde faa Skibene ud paa 1 Time eller  $1\frac{1}{2}$ . Man bør sikkert altid være forsigtig med at regne med, at Skibe, der ligger i Havn, kan løbe øjeblikkeligt ud.

S-Faktorerne synes ikke at have haft Betydning den paagældende Dag, og om nogen Position for at skabe Koncentration var der ikke Tale.

Selve Kampen var en Artillerikamp men foregik for Størstedelen paa saa store Afstande, at den var en stadig Indskydning, og Skibenes Koncentration mod samme Maal kan derfor næppe have frembudt Vanskeligheder. Det, der fra et rent taktisk Synspunkt gør selve Kampen interessant, er det Eksempel paa Udmanøvrering, som den indeholder. Det var Kommandør Seitz, der udførte en saadan, der lykkedes fuldstændigt overfor »Dartmouth« og »Quarto«. Under Kampen i Koreastrædet haves Eksempel paa, at Admiral Jessen forbedrede sin oprindeligt uheldige strategiske Position ved gennem en Række Manøvrer at udmanøvrere Admiral Kamimura, saa at Vejen til Vladivostok atter blev fri. Han benyttede hertil Japanesernes Ønske om at naa frem til Beskydning af »Rurik«, som han samtidig søgte at dække.

I det her i Adriaterhavet omhandlede Tilfælde var der ingen saadan udenforstaaende Hensigt hos Fjenden at udnytte. Spørgsmaalet om Udmanøvrering var derfor alene afhængigt af Kommandør Seitz's Evne til at forudse, hvorledes hans fritstillede Modstandere vilde reagere overfor hver enkelt af hans Manøvrer. Selv under en Jagtkamp, hvor den ledende Tanke er at unddrage sig Fjendens Vaabenvirkning, ses det altsaa, at Manøvrer muligvis kan bruges til at fremme ens Hensigter. Hvis dette er rigtigt, maa omvendt en passiv Holdning, hvor Fjendens Manøvrer bliver bestemmende for egne, ogsaa være forkert for den svage, selv naar denne ikke ser anden Mulighed end at unddrage sig Kamp ved Flugt. Hvis Drejet Kl. 16<sup>25</sup> var tænkt som et Forsøg i samme Retning, altsaa Udmanøvrering overfor »Weymouth«, saa lykkedes det ikke i det Tilfælde. Aarsagen hertil var formentlig, at den nye Kurs ikke turde holdes længe nok paa Grund af »Dartmouth«, der 5 Minuter senere var paa c. 105 hm Afstand, og som paa de stærkt konvergerende Kurser nærmede sig rask, hvorved en afgørende Kamp med denne maatte befrygtes.

Idet der gaaes ud fra, at der ingen Mulighed var for heldig Udmanøvrering i dette sidste Tilfælde, spørger man uvilkaarlig sig selv, om Mulighed heller ikke forelaa i det første Tilfælde for samtidigt at udmanøvrere »Weymouth«. Kun den, der var paa Stedet, kan dømme herom, men rent teoretisk har det dog formentlig Interesse at overveje Spørgsmaalet.

Ved den første Udmanøvrering, da Kommandør Seitz Kl. 16 drejede til S, fulgte ogsaa »Weymouth« Drejet til samme Kurs og kom derved paa hans Bb. Side. Han holdt imidlertid kun Kursen S i 7 Minutter, og da han derpaa drejede 4 Streger Stb. over, kom »Weymouth« ved at følge Bevægelsen atter paa hans Stb. Side. »Helgoland« blev ikke truffet i de nævnte 7 Minutter, og umiddelbart efter begyndte de østrigske Jagere at udvikle Røgslør, saa at saadant altsaa var disponibelt. Spørgsmaalet forekom-



mer da at være, om Kommandør Seitz kunde have faaet »Weymouth» til at fortsætte paa Bb. Side ved at erstatte det store 4 Stregers Drej med flere mindre, eller om han ved at holde Kursen S en Tid endnu, samtidigt med at han i Læ af Røgsløret satte Farten ned for at lade de fjendtlige Skibe trække frem, kunde have udmanøvreret ogsaa »Weymouth». Muligvis forhindrede dog Hensynet til »Nino Bixio» den sidste Fremgangsmaade.

### 3. Personellet.

Selv om man ikke kritikløst kan sammenligne de for forskellige Landes Skibe opgivne Farter, saa er de opgivne Tal herfor dog det eneste Grundlag for Sammenligning, man har, og naar de under en taktisk Situation opnaaede Farter afviger væsentligt fra de opgivne, maa dette ofte tilskrives Personellet. Naar »Helgoland», der stod opført for 27 Knob, løb 29 Knob, og naar de italienske Krydsere, der stod opført for 28 og 28,8 Knob, ikke løb større Fart end de engelske, der stod opført til 25,6 og 25,9, saa skyldes dette sikkert for en Del Personellet. »Helgoland»s Maskinpersonels store Ydeevne var Betingelsen for, at Kommandør Seitz kunde gennemføre sin Taktik. Naar de franske Jageres Fart af Englænderne opgaves at ligge et Par Knob under »Dartmouth»s, maa dette have været 6 à 10 Knob under de opførte Farter, og mon ikke dette i hvert Fald for en stor Del kan tilskrives Personellet. I saa Fald ses altsaa her tydelige Eksempler paa, at det døde Materiel først faar sin Værdi gennem Personellets Træning, og at høj Fart for en væsentlig Del er et Spørgsmaal om Personel.

For Førernes Vedkommende er det navnlig Kommandør Seitz's maalbevidste Handleevne under Kampen, der falder i Øjnene. Han var iøvrigt ogsaa fra andre Lejligheder kendt af de allierede som den østrigske Sø-



officer, der viste mest Initiativ. Han begik her den Fejl ikke at sikre sig ved Eklairering, men dette kan skyldes, at man ikke havde givet ham Materiel nok til Operationen.

Cheferne for de to allierede Grupper handlede maaltbevidst indtil Kontakt var opnaaet med »Helgoland«. Fra det Øjeblik savner man en samlet Plan, som deres numeriske Overlegenhed berettigede til at vente; men den af tre Nationers Skibe sammensatte Styrke vanskeliggjorde maaske dette. Som Styrken blev ledet, synes Hundekurver at have været noget for fremherskende, ellers skulde man synes, at i ethvert Fald ikke alle 4 øst-rigske Enheder kunde være sluppet uskadt hjem.

---

## Autentisk Beretning om Lord Nelsons Død ved Trafalger den 21. Oktober 1805.

Oversat fra The Naval Chronicle for 1807  
af Orlogskaptain H. Bistrup.

(Extracted from Dr. Beatty's Work, entitled: Authentic Narrative of the  
Death of Lord Nelson etc.)

Det var fra »Redoutable«, at Lord Nelson modtog sit dødelige Saar. Omkring 15 Minutter over 1, som var midt i Kampens Hede, spadserede han sammen med Captain Hardy paa Skandsen, og var ved at vende rundt tæt ved Nedgangen, med Ansigtet mod »Victory«s Agterende, da den fatale Kugle blev affyret fra Fjendens Krydsmær, som paa Grund af de to Skibes Stilling (bordende hinanden) var lidt agtenfor og noget under »Victory«s Storraa og derfor ikke over 15 Alens Afstand fra den Del af Dækket hvor Lorden stod. Kuglen ramte Epauletten paa hans venstre Skulder og gennemborede hans Bryst. Han faldt med Ansigtet mod Dækket. Captain Hardy som befandt sig paa hans højre Side, saa, da han vendte sig om, Serjeant-Major Secker af Marinerne sammen med to Søfolk rejse ham fra Dækket, hvor han var falden, paa det samme Sted, hvor hans Sekretær, hvis Blod havde tilsmudset Lordens Klæder, kort før havde udaandet. Captain Hardy udtrykte Haabet om, at han ikke var alvorligt saaret; hertil svarede den tapre Chef: »Endelig har de faaet Ram paa mig, Hardy« . . . »Det haaber jeg ikke«, svarede Captain Hardy. »Jo«, svarede Lorden, »Min Rygrad er gennemskudt«.

Captain Hardy gav Søfolkene Ordre til at bære Admiralen ned i Lasarettet. Medens Søfolkene bar ham ned af Trappen Midtskibs, lagde Lorden Mærke til, at Rorlinerne endnu ikke var bragt i Orden, og befalede

en af Kadetterne, som havde Post her, at gaa op paa Skandsen og minde Captain Hardy derom og forlange, at nye øjeblikkelig skulde spledses i. Efter at have givet denne Ordre, tog han sit Lommetørklæde frem af sin Lomme og dækkede Ansigtet med det, for at han kunde blive bragt til Lasarettet ubemærket af Besætningen.

Adskillige saarede Officerer og ca. fyrretyve Mand blev ligeledes bragt til Lægen for at hjælpes netop paa samme Tid, nogle andre havde draget deres sidste Suk under Transporten ned. Imellem disse sidste var Lieutenant Wm. Andrew Ram og Captainens Sekretær Mr. Whipple. Lægen havde netop undersøgt disse to Officerer og konstateret, at de var døde, da hans Opmærksomhed blev vakt ved at adskillige af de saarede raabte til ham: »Mr. Beatty, Lord Nelson er her: Mr. Beatty, Admiralen er saaret«. Lægen saa nu, da han saa sig om, Lommetørklædet falde af Lordens Ansigt, og Stjernen paa hans Frakke, som ogsaa havde været dækket af Lommetørklædet, vise sig. Proviantforvalteren Mr. Burke og Lægen løb øjeblikkelig til for at hjælpe Lorden, og tog ham fra de Søfolk, som havde baaret ham ned. Da de bar ham hen til en af Kadetternes Køjer, snublede de, men rettede sig op uden at falde. Lord Nelson spurgte da, hvem det var, som hjalp ham; og da Lægen sagde ham det, svarede Lorden: »Ak, Mr. Beatty! De kan intet gøre for mig. Jeg har kun en kort Tid at leve i: min Ryg er gennemskudt«. Lægen svarede, »han haabede, at Saaret ikke var saa farligt som Lorden forestillede sig det, og at han forhaabentlig endnu vilde leve længe, længe nok til at kunne glæde sig over sin straalende Sejr«. Skibspræsten Dr. Scott, som havde været borte for at give Lemonyade til de saarede, kom nu øjeblikkelig hen til Lorden; og i sin fortvivlede Sorg, sagde han, idet han vred sine Hænder: »Ak! Beatty, hvor profetisk De var!« refere-



rende til de Forudfølelser om ondt, som Lægen havde udtalt forud for Kampen, angaaende Lordens Sikkerhed.

Lorden blev nu lagt paa en Seng og efter at Klæderne var aftagne, blev han dækket med et Lagen. Medens dette foregik, sagde han til Dr. Scott, »Doktor, jeg sagde det til Dem. Doktor, jeg er færdig«, og, tilføjede han, efter en kort Pause, med sagte Stemme, »jeg maa efterlade Lady Hamilton, og min Adoptivdatter Horatia som en Arv til Nationen«, Lægen undersøgte saa Saaret, idet han forsikrede Lorden, at han ikke vilde volde ham megen Smerte under Forsøget paa at finde Kuglens Vej; han fandt hurtigt ud af, at Kuglen var trængt dybt ned i Brystet og sandsynligvis havde sat sig fast i Rygraden. Da dette blev forklaret Lorden, svarede denne »han var overbevist om, at hans Ryg var gennemskudt«. »Ryggen blev derpaa undersøgt udvendig, men uden at nogen Skade kunde opdages; hvorpaa Lægen anmodede Lorden om, at meddele ham alle de Fornemmelser han havde. Han svarede, at »han følte en Strøm af Blod hvert Minut inde i sit Bryst; at han havde ingen Følelse i den nedre Del af Legemet; og at hans Aandedræt var vanskeligt og ledsaget af meget stærke Smerter omkring den Del af Rygraden, hvor han var overbevist om, at Kuglen havde ramt; thi, »sagde han »jeg følte, den knækkede min Ryg«. Disse Symptoner, men særlig Blodstrømmen, som Lorden klagede over, sammen med Pulsens Tilstand, viste Lægen Tilfældets haabløse Karakter; men, indtil Sejren var sikret og meddelt Lorden, blev Saarets sande Karakter af Lægen skjult for alle om Bord, undtagen for Captain Hardy, Dr. Scott, Mr. Burke og de assisterende Læger D'Hrr. Smith og Westenburg.

»Victory«s Besætning raabte Hurrah hver Gang de saa een af Fjendens Skibe overgive sig. Ved en af disse Lejligheder spurgte Lord Nelson ængsteligt, hvad Grunden var hertil; da rejste Lieutenant Pasco, som laa

saaret i nogen Afstand fra Lorden, sig op og fortalte ham, at nok et Skib havde strøget, hvilket synes at give ham megen Tilfredsstillelse. Han følte nu en heftig Tørst; og forlangte hyppigt at drikke og at blive viftet med Papir, idet han benyttede Ordene: »Vifte, vifte« og »Drikke, drikke«. Dette vedblev han at gentage, naar han ønskede en Drik eller Forfriskelsen ved den kølige Luft, til meget faa Minutter før han udaandede. Lemonade samt Vin og Vand blev givet ham af og til. Han viste stor Interesse for Slagets Gang, og Frygt for hans Ven Captain Hardy's Sikkerhed. Dr. Scott og Mr. Burke benyttede ethvert Middel, som de kunde finde paa, for at mindske hans Ængstelse. Mr. Burke fortalte ham »Fjenden var afgjort slaaet, og han haabede, Lorden vilde leve længe nok til selv at være Overbringeren af den glædelige Tidende til Nationen«. Han svarede, »Det er Snak, Mr. Burke, at tro, at jeg kan leve; mine Lidelser er store, men de vil snart alle være ovre«. Dr. Scott bønfaaldt Lorden »ikke at opgive Haabet om at leve«, og sagde, »han stolede paa, at det guddommelige Forsyn endnu engang vilde give ham tilbage til Fædrelandet og Vennerne«. . . . »Ak, Doktor!« svarede Lorden, det er altsammen forbi; det er altsammen forbi«.

Mange Bud blev sendt til Captain Hardy med Anmodning om hans Nærværelse hos Lorden, som blev utaalmodig efter at se ham og som ofte udbød: »Vil ingen hente Hardy ned til mig? han maa være dræbt; han er sikkert falden«. Captainens Adjutant, Mr. Bulkeley kom nu ned og fortalte, at »Forhold vedrørende Flaaden krævede Captain Hardy's Nærværelse paa Dækket, men han vilde benytte den første gunstige Lejlighed til at besøge Lorden«. Ved at høre Adjutanten aflevere denne Besked til Lægen, spurgte Lorden hvem der havde bragt den. Mr. Burke svarede, »det er Mr. Bulkeley, Lord Nelson«. . . . »Det er hans Stemme«, svarede Lorden;



derpaa sagde han til den unge Mand: »Hils Deres Far fra mig«.

Der forløb dog en Time og ti Minutter efter at Lorden blev saaret, førend Captain Hardy's første paafølgende Samtale fandt Sted, hvis nærmere Omstændigheder var følgende: »Naa, Hardy hvorledes gaar det med Kampen? Hvorledes gaar Dagen for os? . . . »Meget godt, Lord«, svarede Captain Hardy: »Vi har erobret tolv eller fjorten af Fjendens Skibe; men fem af deres Skibe i Teten har holdt af og synes at have til Hensigt at bære ned paa »Victory«. Jeg har derfor tilkaldt to eller tre af vore friske Skibe og har ingen Tvivl om, at vi vil give dem en kraftig Omgang (a dubbing). . . . »Jeg haaber«, sagde Lorden, »at ingen af vore Skibe har strøget, Hardy«. . . . »Nej svarede denne, »det er der ingen Fare for«. Lord Nelson sagde da: »Jeg er en død Mand, Hardy. Det gaar hurtigt med mig: det er snart altsammen ovre med mig. Kom nærmere til mig. Vær venlig at lade min kære Lady Hamilton faa mit Haar og alt andet, hvad der tilhører mig«. Mr. Burke var ved at trække sig tilbage, da denne Samtale begyndte, men Lorden, som opdagede hans Hensigt, ønskede at han skulde blive. Captain Hardy bemærkede, at »han haabede, at Mr. Burke endnu kunde give Haab om, at han kunde leve«. . . . »Aa, nej«, svarede Lorden, »det er umuligt. Min Ryg er gennemskudt. Beatty vil fortælle Dem det«. Saa vendte Captain Hardy tilbage til Dækket, idet han vekslede Haandtryk med sin højagtede Ven, da han forlod ham.

Lorden forlangte nu, at Lægen, som lidt før havde været borte en kort Tid for at hjælpe Mr. Rivers, skulde vende tilbage til de saarede, og hjælpe dem, som han kunde være til Nytte for, »for« sagde han, »De kan intet gøre for mig«. Lægen svarede ham, at hans Medhjælpere gjorde alt, hvad gøres kunde for disse ulykkelige; men da Lorden adskillige Gange gentog sin Ordre



herom, forlod Lægen ham, som var omgivet af Doktor Scott, Mr. Burke og to af Lordens Tjenere. Efter at Lægen havde været fraværende nogle faa Minutter for at hjælpe Leiutnanterne Peake og Reeves af Marinerne, som var saarede, blev han af Dr. Scott kaldt tilbage til Lorden, som sagde: »Aa, Mr. Beatty! Jeg har tilkaldt Dem for at sige, hvad jeg glemte at fortælle før, at nedenfor mit Bryst er al Evne til Bevægelse eller til at føle borte; og De, fortsatte han »veed meget vel, at jeg kun kan leve en kort Tid«. Den alvorlige Maade, paa hvilken han udtalte disse sidste Ord, lod ingen Tvivl tilbage i Lægens Sind, at Lorden hentydede til et Tilfælde med en Mand, som om Bord i »Victory« nogle Maaneder iforvejen havde faaet et dødeligt Saar i Rygraden, og som havde følt Smerter med en lignende Berøvelse af Følelse og af Muskelbevægelighed. Tilfældet havde gjort et stærkt Indtryk paa Lord Nelson: han havde været ivrig efter at lære Grunden til disse Symptomer at kende, som derfor var bleven ham forklarede; og han syntes nu at sammenligne denne Mands Tilfælde og Skæbne med sin egen. Lægen svarede: »Lord Nelson, De sagde mig det før«; men han undersøgte nu Lemmerne for at overbevise sig om, hvorledes det forholdt sig; da sagde Lorden: »Aa, Beatty, jeg er vis derpaa; Scott og Burke har allerede undersøgt det. De veed, at jeg er færdig«. Lægen svarede: »Lord Nelson, desværre for vor Nation, kan intet gøres for Dem«; og efter at have afgivet denne Erklæring, var han i den Grad greben, at han drejede sig rundt og trak sig nogle faa Skridt tilbage for at skjule sin Bevægelse. Lorden svarede: »Jeg veed det, jeg føler noget hæve sig i mit Bryst«, og idet han førte sin Haand til sin venstre Side, »som siger mig, at jeg er færdig«. Det blev anbefalet hyppigt at give Lorden noget at drikke og Dr. Scott og Mr. Burke viftede ham med Papir. Han udbrød ofte, »Gud være lovet, jeg har gjort min Pligt« og paa

Lægens Spørgsmaal, om hans Smerter stadig var meget stærke, erklærede han, »de vedblev at være saa stærke, at han ønskede, han var død«. . . . »Og dog«, sagde han med svag Stemme »kunde man ogsaa ønske at leve længere«, og efter et Par Minutters Pause, tilføjede han i samme Tone, »hvad vilde stakkels Lady Hamilton sige, om hun kendte min Tilstand«?

Da Lægen fandt det umuligt at yde Lorden yderligere Hjælp, forlod han ham for at behandle Lieutenant Blight og Kadetterne D'Hrr. Smith og Westphal og nogle Søfolk, der nylig var bleven saarede. Captain Hardy kom nu ned i Lasarettet for anden Gang at see til Lorden, hvilket omtrent var 50 Minutter efter Slutningen af hans første Besøg. Førend han forlod Dækket sendte han Lieutenant Hills til Admiral Collingwood for at underrette ham om den sørgelige Omstændighed, at Lord Nelson var saaret. Lord Nelson og Captain Hardy gav atter hinanden Haanden; og medens Captainen beholdt Lordens Haand i sin, lykønskede han ham lige paa Dødens Tærskel til hans storslaaede Sejr; »som«, sagde han, »var fuldstændig; skønt han ikke vidste hvormange af Fjendens Skibe, der var erobrede, da det var umuligt at skelne hvert Skib tydeligt. Han var dog sikker paa, at fjorten eller femten havde overgivet sig«. Lorden svarede, »Det er godt, men jeg havde gjort Regning paa tyve«, og udbød saa ivrigt: »Gaa til Ankers Hardy, gaa til Ankers«! Hertil svarede Captain Hardy: »Jeg antager, Hr. Admiral, at Admiral Collingwood nu vil tage sig af Sagernes Ledelse«. »Ikke saa længe jeg lever, haaber jeg, Hardy«! udbød den døende Chef; og forsøgte i det Øjeblik forgæves at rejse sig fra Sengen. »Nej«, tilføjede han, »gaa De til Ankers, Hardy«. Captain Hardy sagde da, »Skal vi give Signal derom, Sir«. . . . »Ja« svarede Lorden, »for hvis jeg lever, vil jeg ankre«. Den energiske Maade, paa hvilken han ytrede disse hans sidste Ordre til

Captain Hardy sammen med Anstrengelsen ved Forsøget paa at rejse sig, viste hans faste Beslutning om aldrig at give Kommandoen fra sig, saalænge han havde Herredømme over sine ualmindelige Evner og at han ventede, at Captain Hardy ogsaa vilde bringe hans op-hidsede Sinds Henstilling til Udførelse; Følelsen af Pligt overvandt Dødens Smerter. Han fortalte derpaa Captain Hardy »han følte, at om nogle Minutter vilde han ikke være mere«. og tilføjede med lav Stemme, »Kast mig ikke over Bord, Hardy«. Captainen svarede, »Nej, nej, sikkert ikke«. . . . »Saa«, svarede Lorden, »veed De, hvad De skal gøre«<sup>1)</sup>: »og« vedblev han, »tag Vare paa min kære Lady Hamilton, tag Vare paa stakkels Lady Hamilton. Kys mig Hardy«. Captainen knælede nu ned og kyssede ham paa Kinden; da sagde Lorden, »Nu er jeg tilfreds. Takket være Gud, jeg har gjort min Pligt«. Captain Hardy stod et Minut eller to i tavs Betragtning, knælede saa ned og kyssede Lordens Pande. Lorden sagde: »Hvem er det?« Captainen svarede, »Det er Hardy«; til hvilket Lorden svarede: »Gud vel-signe Dig, Hardy«! Efter denne bevægede Scene, trak Captain Hardy sig tilbage, og vendte tilbage til Skandsen efter at have tilbragt omkring otte Minutter med dette hans sidste Møde med sin døende Ven.

Lord Nelson udtalte nu det Ønske, at Hovmesteren Mr. Chevalier skulde vende ham om paa den højre Side; da dette var gjort, sagde Lorden: »Jeg vilde ønske at jeg ikke havde forladt Dækket, for jeg vil snart være borte«. Senere blev det meget daarligt med ham; hans Aandedræt blev tungt og hans Stemme svag. Han sagde til Dr. Scott: »Doktor, jeg har ikke været nogen stor Synder«; og efter en kort Pause, »Husk, at jeg efter-lader Lady Hamilton og min Datter Horatia som en

<sup>1)</sup> Dette refererede til nogle Ønsker, som Lorden tidligere havde udtalt overfor Captain Hardy, angaaende, hvor han skulde begraves.



Arv til Nationen; »og«, tilføjede han, »glem aldrig Horatia.« Hans Tørst tiltog nu; han bad om »Drikke, drikke«, »Vifte, vifte« og »Gnid, gnid«; henvendende sig med det sidste til Doktor Scott, som havde gnedet Lordens Bryst med Haanden, i hvilket han fandt nogen Lindring. Disse Ord udtalte han meget hurtigt, hvad der gjorde hans Udtale vanskelig; men af og til gjorde han, øjensynligt med voksende Besvær, Forsøg paa med mere Kraft at bruge sin Stemmes fulde Magt, og udtalte tydeligt disse Ord: »Takket være Gud, jeg har gjort min Pligt!« og disse højtidelige Ord vedblev han at gentage saa længe han var i Stand til at give dem Form.

Lorden mistede Mælet omtrent femten Minutter efter, at Captain Hardy havde forladt ham. Doktor Scott og Mr. Burke, som hele Tiden havde understøttet Puden under hans Skuldre (hvilket løftede ham op i en næsten halvt siddende Stilling, den eneste, som var udholdelig for ham) afholdt sig fra at forstyrre ham ved ikke at tale til ham; og da han havde forholdt sig tavs i omtrent fem Minutter, gik Lordens Hovmester hen til Lægen, som for en kort Tid havde været beskæftiget med de saarede i en anden Del af Lasarettet og udtalte sin Frygt for, at Lorden var ved at dø. Lægen gik øjeblikkelig hen til ham og fandt ham paa Grænsen mellem Liv og Død. Han knælede ned ved Siden af ham og tog hans Haand, som var kold; Pulsen var forsvundet fra Haandleddet. Da Lægen følte paa hans Pande, som ligeledes var kold, aabnede Lorden sine Øjne, saa op og lukkede dem igen. Lægen forlod ham igen og vendte tilbage til de saarede, som trængte til hans Hjælp; han havde imidlertid ikke været borte fem Minutter, da Hovmesteren meddelte ham, at »han troede Lorden havde udaandet.« Lægen vendte tilbage og fandt, at Meddelelsen var kun altfor vel begrundet: Lorden havde udaandet sit sidste Suk, tredive Minutter over fire; paa hvilket Tids-

punkt Dr. Scott var i Færd med at gnide Lordens Bryst og Mr. Burke at understøtte Puden under hans Skuldre.

Fra det Klokkeslet, Lorden blev saaret, til hans Død forløb der omkring to Timer og fem og fyrretyve Minutter; men Lorden fik af Captain Hardy Meddelelse om, at Sejren var afgjort indenfor de første fem Kvarter af dette Tidsforløb. En delvis Kanonade vedblev dog endnu, fordi Fjendens flygtende Skibe passerede de engelske paa forskellige Steder; de sidste fjerne Skud, som blev affyrede mod de af Fjendens Skibe, som var ved at flygte, hørtes et Minut eller to før Lorden udaandede.

### En Tale af Lord Nelson.

Oversat fra The Naval Chronicle for 1808 af Orlogskaptajn  
H. Bistrup.

Ved en officiel Middag, givet af Magistraten i Monmouth for Lord Nelson, Rev. Dr. Nelson, Sir William og Lady Hamilton, udbragte Borgmesteren Thomas Holling Esq., som præsiderede ved Bordet, følgende Skaal: »Paa Lord Nelsons Sundhed, med Tak til Hans Herlighed for de uvurderlige Tjenester, han har ydet Nationen.«

Saasnart Skaalen var drukket og Selskabet kommet til Sæde rejste Hans Herlighed sig og rettede, med den største Værdighed og i veltalende Ord, vækkende paa een Gang alle tilstedeværendes dybe Opmærksomhed og Beundring, følgende Ord til Forsamlingen:

»Gentlemen!

Jeg beder om Tilladelse til at returnere min ærbødige Tak for den Ære, der er gjort mig, ved at drikke min Skaal og ogsaa for Anerkendelsen af de vigtige nationale Tjenester, som De er saa elskværdig at sige, at jeg har gjort mit Land.

Det har været min gode Lykke at have haft nogle

af den engelske Marines mest erfarne Officerer under min Kommando, Officerer, hvis professionelle Dygtighed blev støttet af engelske Sømænds uforfærdede Mod; og hvilken Ros, der end kan ydes mig, saa maa jeg erklære, at jeg behøvede blot at vise dem Fjenden og Sejren kransede Flaget.

Den engelske Marine har opnaaet megen national Ros; men, hvor velfortjent den end er, maa det siges, at det samme Mod, den samme Pligtfølelse, vilde have kendetegnet den engelske Hær, hvis den var blevet stillet overfor Situationer, der vilde have ydet den den samme Lejlighed til at vise sit nationale Mod; men uheldigvis har det været saaledes, at den samme gode Lykke ikke er faldet i Hærens Lod, ellers vilde vi have haft lige saa god Grund til at rose dens Heltemod og nationale Fortjenester.

Da den engelske Hær blev sendt til Ægypten, var det mange intelligente Mænds Mening, at den vilde blive ødelagt. Jeg for min Del troede det ikke . . . thi naarsomhelst engelske Soldater er blevet stillet overfor franske, har de uforanderligt overvundet dem.

I min egen Person har jeg i overstrømmende Maal modtaget Nationens Tak . . . langt mere end jeg baade fortjente og ventede; thi det samme Held vilde have kronet en hvilken som helst anden engelsk Admirals Anstrængelser, havde han under sin Kommando haft lige saa fremragende Officerer og tapre Besætninger.

Og lad mig her indprente det i enhver i Tjenesten staaende Officers Sind, at til hvilken Del af Jorden, han end bliver beordret, hvad enten til Øst- eller Vest-Indien, Afrika eller Amerika, saa vil hans Lands Øjne altid følge ham; og saa længe som Nationens Mænd i Nationens Tjeneste udfolder al deres Kraft i disse Stillinger for at opfylde de Hverv, som Nationen har betroet dem, saa længe vil de altid finde den engelske Nation rede til i yderste Udstrækning at overøse dem med sin Tak og sit Bifald.



## Bog anmeldelser.

Den danske Marine 1814—1848 af Kommandør *J. H. Schultz*.  
Udgivet paa Marineministeriets Foranstaltning. Første Bind.

Interessen for historisk Forskning er meget udviklet for Tiden. Efterhaanden som Adgangen til Arkiverne lettes mere og mere, ser man gamle Sager og Dokumenter blive taget frem og belyst ved Forskernes og Kritikernes Søgelys, og mangen Gang er en Omvurdering af Begivenheder Resultatet heraf. Nu er det jo ikke hver Mands Sag selv at gaa til Kilderne, hvilket kræver mere Tid og Kendskab til Arkivstudier end de fleste i vor travle Tid har til Raadighed, og man maa derfor være taknemmelig over, at der har været og stadig er Mennesker, der har ofret Tid og Kræfter og samtidig har haft Evner til efter Kildestudier at give en for Almenheden let tilgængelig Oversigt over Begivenheder m. m. paa et specielt Felt. Den danske Sæetat og alle, der har beskæftiget sig med Danmarks Historie, staar derfor i stor Taknemmelighedsgæld til Kommandør H. G. Garde for hans 2 fortjenstfulde Bøger: »Efterretninger om den danske og norske Søemagt«, Kbhvn. 1832—35 og »Den dansk-norske Sømagts Historie«, Kbhvn. 1852 og Kbhvn. 1861. Af disse skal særlig fremhæves den første, der har været en saa nyttig og efterspurgt Haandbog for Søofficerer og Historikere, at den er en af de vanskeligste Bøger at faa fat i hos Antikvarer. Da der jo nu er forløbet c. 100 Aar siden denne Bogs Fremkomst, og Tidsrummet 1814—1830 jo paa Grund af Omstændighederne heri kun kan være behandlet ganske overfladisk, er det naturligt, at mange har følt Savnet af en Fortsættelse af Gardes Værker for det nittende Aarhundrede, der paa Grund af den rivende Udvikling af Materiellet frembyder den allerstørste Interesse.

Kommandør J. H. Schultz, hvis Interesse for Søværnet er velkendt, har nu med Støtte fra Marineministeriet paabegyndt Udgivelsen af et omfattende Arbejde, der paa en Maade skal fortsætte begge Gardes førnævnte Bøger. Foreløbig foreligger den første Del af Værket: Den danske Marine, der omhandler Tidsrummet 1814—1848, og Kommandørens anerkendte Flid, Nøjagtighed og Kendskab til det foreliggende Emne er en Borgen for, at Arbejdet er udført godt og forsvarligt.

Der var jo, hvad Materiellet angaar, saa at sige gjort rent Bord i den danske Marine i 1807. Krigsperioden 1807—1814 skabte et nødtørftigt Materiel, hovedsagelig bestaaende af Brigger og Kanonbaade. Ved Afslutningen af Krigen i 1814, Tidspunktet hvorfra Forfatteren tager sit Udgangspunkt, var vi blottet for søgaaende Skibsmateriel, havde en tom Statskasse, men et fra Krigen og fra Førkrigens Tid stort og veløvet Personel, hvoraf en stor Del dog gik til Norge, med hvilket Land den lange Forbindelse jo nu var brudt.

Forfatteren skildrer nu først Fredslutningens umiddelbare Følger og de Indskrænkninger, der var en naturlig Følge heraf, af Adskillelsen fra Norge og af Pengeknapheden og dernæst den Genopbyggelse af Flaaden, som straks blev begyndt, og som trods de meget knappe Pengemidler blev fuldt gennemført i et Tidsrum af c. 20 Aar.

Han giver herunder en meget interessant Skildring af Skibsmateriellets Bygning og Udvikling i det omhandlede Tidsrum og tvinges, hvad man kun kan hilse med Glæde, til at gaa noget tilbage i Skibsbygningens Historie og give en Fremstilling af Fabrikmester Hohlenbergs Konstruktioner, der faktisk er Grundlaget for Krigsskibsbyggeriet i Tidsrummet 1814—1848. Forfatteren er en glødende Beundrer af Hohlenberg, der i sin Levetid gav Anledning til megen Strid, idet han vel havde mange Tilhængere, men ogsaa mange Mod-

standere. Nu er Striden jo endt, og Stridens Genstand, de hohlenbergske Skibe, er forlængst forsvundne. Det skulde da gerne være Historiens endelige og retfærdige Dom, der nu udtales af Forfatteren, men at dette er Tilfældet, føler jeg mig ikke fuldt overbevist om, selv om jeg gerne vil erkende Hohlenbergs Geni og Dygtighed som Konstruktor og Organisator.

Jeg skal prøve paa saa kortfattet som muligt at begrunde min fra Forfatterens afvigende Mening.

### 1. Hohlenberg som Konstruktor og Fabriksmester.

Om Skibene, der fandtes i H. t. Flaadeplan af  $16\frac{1}{4}$  1781, udtaler Forfatteren (Pag. 32), at de alle var byggede efter de gamle Principper: fladbundede med meget brede Agterspejl, men intet eller ganske ringe Stævnforsvar.

Man faar deraf det Indtryk, at Skibene var daarlige Sejlere og daarlige Krigsskibe. Men dette var jo ingenlunde Tilfældet. Der fandtes endog særdeles gode Typer baade blandt de Gernerske og Stiboltske Skibe. Saaledes nævner Forfatteren selv Gerners Linieskib *Neptunus* som et Mesterstykke, og Stibolts Linieskib *Sejeren* og Fregat *Havfruen* var bekendte som udmærkede Sejlere.

Hohlenbergs første Skib Fregatten *Najaden* blev besejlet med Fregatten *Cronborg*, der paa Besejlingens Tidspunkt (1796) var «en meget gammel, kjølbrudt og kassabel Fregat»<sup>1)</sup>. I de afholdte Sejlprøver havde *Najaden* haft en Fordel over *Cronborg*, der kunde udtrykkes ved Forholdet 14 til 13. Det var jo ikke overvældende, og hvorledes var Forholdet blevet, hvis Besejlingen var foretaget mellem *Najaden* og Stibolts velsejlende Fregat *Havfruen*?<sup>2)</sup>

Ved Besejlingen mellem Hohlenbergs *Norge* og Stibolts *Danmark* (Pag. 123), der fandt Sted Septbr.—Oktbr.

<sup>1)</sup> Biogr. Erindringer om Admiral Steen Billes Liv. Archiv f. Søværnen 1840, Pag. 41.    <sup>2)</sup> Samme: Pag. 37—41.



1801, faar man heller ikke Indtryk af nogen særlig Overlegenhed for *Norge*. I de ovenfor citerede Erindringer om Admiral Steen Billes Liv udtales herom<sup>1)</sup>: »at *Norge* var en god, *Danmark* maaske lidt bedre Luvholder; at *Danmark* var en god, *Norge* en lidt bedre Sejler; at Skibene var lige stive; at *Danmark* var et godt, *Norge* et fortrinlig godt Batailleskib; at *Norge* var slet, *Danmark* godt bastingueret; at Skibene vendte lige villigt og hurtigt.»

Et af de vigtigste Hovedprincipper i Hohlenbergs Konstruktion var det indknebnede Agterskib, men Uenssigtmæssigheden ved denne Form for Agterskibet gik dog efterhaanden op saavel for Styrelsen som for Søofficererne, og først da Fabriksmester Schifter fik Lov til at modificere Agterskibet, fik vi den Type af Sejlskibe, Fregatter (*Thetis*) og Korvetter (*Valkyrien*), der betegner den højeste Udvikling af dansk Sejlskibsbygning.

## 2. Hohlenbergs Flaadeplan.

Forfatteren gennemgaar denne udførligt og ligeledes dens Behandling i Kommissionen af 29. Decbr. 1801 og har herved gjort en interessant Forhandling og et vigtigt Resultat tilgængeligt for Offentligheden. Men naar han deraf drager den Slutning (Pag. 75), at Hohlenbergs Flaadeplan »som Enkeltmands Værk vel nok er et af de ejendommeligste Dokumenter i den danske Marines Historie«, saa tror jeg, at han er kommen alt for højt op. Flaadeplanen blev jo paa Grund af Krigen aldrig gennemført. Nu er det ikke let for os, der ikke har oplevet Sejlskrigsskibene, at sætte os til Doms i Spørgsmaalet om Valget af de rette Typer. Det er heller ikke rigtigt at bygge paa Samtidens Dom, da Søetatens Officerer paa det Tidspunkt var delte i 2 Partier, der stod haardt mod hinanden, for eller imod Hohlenberg. Jeg vil derfor ikke undlade at henlede Opmærksomheden

<sup>1)</sup> Pag. 50—51.

paa en Artikel i Archiv for Søværnen for 1837, Pag. 206, hvor dette Spørgsmaal behandles paa et Tidspunkt, hvor man maa gaa ud fra, at der var kommet Ro i Gemytterne, og hvor Sagen var anderledes afklaret end i 1801.

I Artiklen udtales:

»Nu sammenkaldtes d. 29. Decb. 1801 Commissionen til at bestemme Flaadens fremtidige Sammensætning. Denne gik ud fra den meget rigtige Anskuelse, at 64 Kanons-Skibe ej længer kunde forsvare deres Plads i Linien, en Mening, der var eenstemmig. Det var altsaa at formode, at man var kommet til den Beslutning, at Flaadens Skibe skulde bestaa af Skibe som Valdemar, paa 82, med 24  $\mathcal{N}$ iger paa øverste Batteri, eller idetmindste af Skibe med Norges Dimensioner, men bedre bestykkede. Ingenlunde! Uden at komme til nogen egentlig Conclusion, blev der dog, til at udgøre Massen, antaget de af Hohlenberg foreslaaede Skibe; Skibe, der ikkun vare:

|                                  | bevæbnede med  |                                    |
|----------------------------------|--|------------------------------------|
| • 166 Fod i øverste Vandlinie    | $\left( \begin{array}{l} 24 \mathcal{N} \text{ Kan. } 28 \\ 18 \text{ - - } 30 \\ 24 \text{ - Caron. } 6 \\ 8 \text{ - Kan. } 6 \end{array} \right)$ | Lagets Vægt<br>722 $\mathcal{N}$ . |
| • 44 - 3 T. brede paa Tømmeret   |  |                                    |
| • 22 - 4 - brede paa Hækbjelken  |  |                                    |
| • 1101 Last drægtig paa Tømmeret |  |                                    |
|                                  | 70   |                                    |

»hvorimod Lagets Vægt i »Danmark«, det Skib, de udtrykkeligen vare betegnede til at sammenlignes med, havde været 838  $\mathcal{N}$  og med lutter mere skarpskydende Kanoner. Det er saaledes klart, at hele Forhandlingen udgjorde en logisk Cirkel; thi idet man begyndte med at antage, at 64 Kanons-Skibe ikke længer kunde bruges i Linien, endte man med at blive staaende ved Skibe, der paa det Allernærmeste vare liig disse, alle andre inferieure, og heraf skulde i Fremtiden Flaadens Masse bestaae.«<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Fremhævet af T.-J.

### 3. Hohlenbergs Død.

Kommandøren hæver sig ved Omtalen af Hohlenbergs Død op til en saa lyrisk Stemning, som man ikke venter at finde i en rent historisk Afhandling. Man kommer uvilkaarlig til at drage Sammenligninger mellem Hohlenberg og et andet stort Geni, Napoleon, som ogsaa kom til at ende sine Dage paa en lille Ø i det store Hav. Men der er jo den vigtige Forskel paa Hohlenberg og Napoleon, at denne var kommet til Øen efter en andens og stærkere Vilje, medens Hohlenberg kom der efter eget Ønske, dels fordi han mente, at Klimaet vilde gøre ham godt, dels fordi han vilde faa mere Ro og Fred, og endelig fordi han ventede, at det skulde blive en økonomisk Fordel for ham. Man maa jo ikke se bort fra, at Christianssted ved Begyndelsen af det nittende Aarhundrede var et smukt og behageligt Opholdssted.

Jeg mener, at Forfatterens Beundring for Hohlenberg som Fabrikmester og Organisator har været saa stor, at hans Dom ikke er objektiv, og at man vistnok kommer Sandheden nærmere ved, at man — idet man iøvrigt anerkender Hohlenbergs Geni og Dygtighed — lader ham indtage sin Plads i Rækken med andre dygtige Fabrikmestre: Benstrup, Gerner, Stibolt, Schifter og erkender, at han sammen med disse har været med til at lægge Sten paa Sten paa Bygningen og derved bidraget sit til, at dansk Sejlskibsbygningsskunst før Midten af det 19. Aarhundrede var naaet til den højeste Grad af Fuldkommenhed samtidig med, at vi havde faaet netop de rigtige Typer af Skibe. —

Med denne lille Indvending mod en Del af Bogen, en Indvending som kun maa opfattes som en Tvivl om, at Forfatterens Dom er den rigtige og endelige, og ikke som en Benægtelse heraf, har jeg ogsaa i det væsentligste sagt Alt, hvad der efter min Mening kan indvendes mod Bogen.



Stoffet er udmærket ordnet. En fyldig Indholdsfortegnelse giver straks Anvisning paa, at man kan faa Oplysninger om højst forskellige Emner, der har Tilknnytning til Søetaten, saaledes Mellemværendet med Norge, Den Glückstadske Søekvipage, Det gl. Kongens Bryghus, Prisepenge m. m. Man kunde maaske med nogen Grund vente Afsnittet om Personel noget fyldigere, og derunder at finde Oplysninger om Personellets Lønninger, Pensionering, Uniformsbestemmelser m. m. Ligeledes kunde man vistnok ogsaa vente at faa at vide, hvorledes Reduktionen af Flaadens Officerskorps kom til at indvirke paa Søkadetakademiet, og hvorledes denne for Søværnets Trivsel saa vigtige Institution udviklede sig i den behandlede Periode. Men det er jo muligt, at disse Emner bliver behandlede i det følgende Bind.

Afsnittene om de forskellige Skibstyper er udtømmende behandlet, i høj Grad belærende og indeholder meget Nyt. Særlig skal fremhæves det højst interessante Afsnit om Hjuldampskibene, der udelukkende tilhører dette Tidsrum, og det er rimeligt, at Kongeskibet Dannebrog er medtaget her, uagtet det tilhører en senere Periode.

Udstyrelsen af Bogen og Formatet er tiltalende, og det er lykkedes Forfatteren at fremskaffe adskillige interessante Billeder, som ikke tidligere har været kendt af Offentligheden.

All i Alt er det et i høj Grad fortjenstfuldt Værk, der her foreligger, et Værk, som fortjener at blive læst med Interesse af alle Søofficerer og af de mange, der har Øjet aabent for den Betydning, som Flaaden altid har haft og stadig vil have for Danmarks Udenrigspolitik. Alle, der med Interesse fordyber sig i Værket, vil sikkert forenes i Ønsket om, at Forfatteren ikke vil lade det blive staaende ved dette Afsnit af Marinens Historie, men at han, der gennem sit Livs Virksomhed og ganske særligt gennem dette Arbejde har erhvervet sig ene-

staaende Kundskaber om Flaadens indre Historie, ogsaa snart vil fortsætte med det følgende, ligesaa interessante Tidsrum.

Kommandør Schultz har ved sit store Arbejde sat sig selv et smukt Mindesmærke, og han har skænket sine nuværende og fremtidige Kollegaer en stor og smuk Gave, for hvilken jeg vil bringe ham en dybtfølt Tak.

*Th. Topsøe-Jensen.*

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet December 1930).

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

### England.

#### Nybygninger.

Jagere. 6 af Jagerne af *•Acasta•*-Klassen — 1330 ts, 1927-Programmet — er indgaaet i 3. Flotille i Middelhavet. *•Anthony•* er under Reparation i Gibraltar, og den sidste Jager *•Acheron•* forventes at blive afleveret i December Maaned efter afsluttede Prøver.

Af *•Beagle•*-Klassen (1330 ts) er Jageren *•Brazen•* sat i Vandet d. 30/7. Denne Klasse hører til 1928-Programmet, men er først paabegyndt 1929. Til Foraaret 1931 forventes alle 8 Jagere at være færdigbyggede, hvorefter de med Flotillelederen *•Keith•* skal udgøre 4. Flotille ved Middelhavseskadren i Stedet for Jagerne af *•W•*-Klassen.

Af *•Beagle•*-Klassen er endvidere følgende Jagere sat i Vandet: *•Boadicea•* d. 20/9, *•Beagle•* d. 26/9 og *•Brilliant•* d. 9/10. Den sidste Jager af denne Klasse — *•Bulldog•* — vil blive sat i Vandet d. 6. December.

Den 12/9 lagdes Kolen til 2 nye Jagere af *•C•*-Klassen: *•Comet•* og *•Crusader•* i Portsmouth. C-Klassen hører til 1929-Programmet, som oprindelig omfattede 8 Jagere, hvilket Antal senere nedsattes til 4.

Til den kanadiske Flaade er de to Jagere *•Skeena•* og *•Saguonay•* sat i Vandet. Jagerne er nærlig af samme Type som den engelske *•Acasta•*-Klasse, med hvilke Baade de er beregnet til at kunne samarbejde. Forskellen mellem de to Klasser ligger hovedsagelig i Fartøjernes Apterling og Udrustning med Henblik paa deres specielle Anvendelse i kanadiske Farvande.

Jagerne formenes at være færdige i Lobet af Foraaret 1931.

U-Baade. U-Baaden *•Parthian•* (1600/2075 ts) har udført de søgaaende Prøver og har i Oktober Maaned hejst Kommando.

De 3 U-baade som skal bygges efter det reducerede 1929 Program har faaet Navnene *•Thames•*, *•Swordfish•* og *•Sturgeon•*. Af disse skal *•Thames•* være paa ca. 1700 ts, hvorimod de to andre er beregnet til Kystbrug og kun paa 640 ts.

*•Regulus•* (1475/2015 ts, 1928-Programmet) har d. 1. November hejst Kommando og er afgaaet til Middelhavseskadren.



Der er givet Ordre til at standse Eftersynet paa K. 26, idet denne U-baad skal overgaa til Reservemateriellet. K. 26 — 2170/2810 ts — er den sidste dampdrevne U-Baad af K-Klassen.

Sloops. *«Scarborough»* har d. <sup>30</sup>/<sub>7</sub> hejst Kommando for at paabegynde Afleveringsprøverne. Besætningen er Personel, der er uddannet ved First Mine-Sweeping-Flotilla ved Portland. Efter Prøvernes Afslutning i Slutningen af Oktober er *«Scarborough»* knyttet til Minestrygerflotillen indtil Afgangen til Amerika og Vestindien.

*«Hastings»* har d. <sup>17</sup>/<sub>10</sub> hejst Kommando og har i Slutningen af Nov. paabegyndt Afleveringsprøverne som afsluttedes d. 27. November.

*«Hindustan»*, som bygges til den indiske Marine, har i Oktober Maaned foretaget Maskinprøverne inden Afleveringsprøverne finder Sted.

Af 1929-Programmet er *«Fowey»* (1040 ts) sat i Vandet d. <sup>4</sup>/<sub>11</sub>, og *«Shoreham»* er sat i Vandet d. <sup>21</sup>/<sub>11</sub>.

Kølen er lagt til den 4. Sloop af 1929-Programmet, *«Rochester»*. Programmet omfattede oprindeligt 6 Sloops, men formindskedes senere til 4.

Krydsere. Den nye Krydser *«Dorsetshire»* har i September afsluttet Afleveringsprøverne og hejst Kommando d. <sup>10</sup>/<sub>9</sub>. Krydseren, der hører til 1926-Programmet, har været omtrent 3 Aar under Bygning og er bestemt til 2. Krydsereskadre i Atlanterhavsflaaden. Iflg. franske Opgivelser har *«Dorsetshire»* kostet 240 Mill. francs.

Kølen til den nye Krydser *«Leander»* — 1929-Programmet — er lagt d. <sup>8</sup>/<sub>9</sub> i Devonport.

Krydseren bliver paa 7000 ts og hører til de smaa London Krydsere med 15,5 cm K.

#### Skoler.

Et nyt Semester paa *«Senior Officers Technical Course»* er begyndt i August. Til at gennemgaa Kursuset er bestemt Kontre-admiraler og Kommandører.

Den anden Hovedskole for *«Senior Officers»* — the War Course Greenwich — har paabegyndt det nye Semester i Oktober. Blandt de Officerer, der er bestemt til at gennemgaa Skolen, er 5 *«flag officers»*, bl. a. forhenv. Chef for Kina Stationen, Stabschefen i Mid-delhavseskadren, Chefen for *«Courageous»* m. fl.

Paa Grund af Personalindskrænkningen i Flaaden er Antallet af Kadetter i Dartmouth i Løbet af de sidste 2 Aar formindsket med 30%.

#### Øvelser og Togter.

Under Dykkeøvelser i Eftersommeren har man med nye, forbedrede Dykkegrejer opnaaet langt større Dybder end tidligere. Med

en almindelig Dykkerdragt kan man, efter de nye Dekompressionsmetoder, udføre Dykning til 116 m.

Kun et ringe Antal Dykkere har vist sig at have de fysiske og mentale Egenskaber til Dykning paa over 50 m, hvorfor man har oprettet 2 nye Kategorier af Dykkere: Seaman deep diver, og artiller deep diver med henh. 9 d. og 1 sb. 2 d. om Dagen.

Der oprettes en Skole til Uddannelse af Personal til Dybvandsdykning.

(Nav. Mil. Rec. 24. Sept.).

Der afholdes til Stodighed Signaløvelser mellem de engelske Krigsskibe og Handelsskibe for at holde Signalpersonellet i begge Flaader i god Træning. I et Kvartal i Aar er der saaledes afholdt ca. 1600 Signaløvelser, som indsendes og bearbejdes, hvorefter de Skibe af begge Flaader, som opviser det højeste Antal Points, bliver præmieret.

Til Brug under Gasøvelser og under Krig er udsendt et nyt »Gas manuel« (1930) der bl. a. indeholder detaillerede Bestemmelser af Beskyttelsesmateriellet samt af dettes Brug. Bogen er specielt udgivet med Henblik paa Officerer af Lægekorpset.

I Slutningen af September og Begyndelsen af Oktober afholdt Atlanterhavslaaden de aarlige store Efteraarsøvelser i Nordsøen. Øvelserne omfattede saavel Artilleriskydning med »Rodney«s store Kanoner som kombinerede taktiske Øvelser med Jagerne i Angreb under Taagedækning, samt kombinerede Natangreb mellem to Krydserflaader.

I Kanalen ved Wight er i September afholdt nogle højt interessante Øvelser mellem en Flaadestyrke, der angreb en aaben Kystby, og Luftstridskræfter, som med Bomber og Torpedoer og Luftjagerangreb søgte at imødegaa Angrebet.

Atlanterhavslaaden foretog Angreb i 12—15 Sm. Afstand paa Cowes, hvis eneste Forsvarskræfter bestod af Luftfartøjer fra R. A. F. baseret i Gosport.

Umiddelbart efter at Beskydningen af Cowes var begyndt foretog Luftfartøjerne Angreb paa »Nelson« og »Rodney«, idet 9 Flycatchers — dækket af Taageskyer — fra 6000 ft. Højde foretog Gas- og Maskingeværangreb paa Krydserne »Centaur«, »Norfolk« og »Adventure« samt mod Jagerne for at opholde disse, medens andre Angreb forberedtes.

Samtidig søgte en anden Eskadrille Flycatchers at nedkæmpe Personellet ved AL-Skytset paa »Nelson« og »Rodney«.

Efter Jagerangrebene foretoges derefter et Massetorpedoangreb af 18 ældre »Dart«-Maskiner mod de store Slagskibe. Dækket af



Skumringen — Øvelsen holdtes Kl. ca. 18,00 — foretoges Angreb samtidig fra begge Sider i ca. 1000 yards Afstand. Maskinerne gik ganske lavt og kastede Torpedoerne, af hvilke 40 % var Træffere.

Efter Torpedoangrebet foretog 6 *Fairey III*-Maskiner Bombeangreb mod *Malborough* og *Emperor of India* som begge ramtes flere Gange af 250 kg Bomber.

Med ca. 10 Min. Mellemlum fulgte nu Jager- og Bombeangreb under Gas- og Taageudvikling mod Skibene medens disse gennem Manøvrer og AL-Beskydning søgte at afslaa Angrebene.

Ialt deltog 60 Luftfartøjer i Angrebet paa ca. 20 Skibe.

Kl. 19,00 udførtes igen et Torpedoangreb af 15 *Dart*-Maskiner mod Slagskibene, efter at Angrebet var blevet indledet med Jagerraid mod AL-Personellet. Torpedoerne kastedes mod Skibene, efter at disse først var blevet belyst af Faldskærmsblus. Der var i dette Angreb 8 Torpedotræffere.

Øvelsen har givet et overordentlig virkningsfuldt Billede af Luftvaabnets Anvendelse under Angreb paa aabne Kystbyer og til Fulde vist det Hensyn en angribende Flaade maa tage til et velorganiseret Luftforsvar. I Beretningen om Øvelsen anføres: *and again the result appears to prove that, while aircraft cannot save the civilian population entirely, it can reduce the severity of an attack, and even make it too risky to be undertaken lightly by an enemy force.*

I Øvelsen deltog ingen U-Baade eller Mineskibe.

Deltagerne i *the Imperial Conference* havde i de første Dage af Nov. Lejlighed til at overvære en Demonstrationsovelse i Atlanterhavsflaaden, hvor der bl. a. vistes Minestrykning og Minesikringsøvelser, U-Baadsangreb, Dydbombekastning og Artilleriskydning, samt Jagerangreb under Taagedækning. Fra *Courageous* opsendtes Bombe- og Torpedoplaner til Angreb paa Slagskibene.

Fire af de nye U-Baade af P-Klassen — *Perseus*, *Pandora*, *Poseidon* og *Proteus* — afsejler fra England i Beg. af December for — uden Moderskib — at afgaa til Kinastationen.

En Eskadre paa 1 Krydser og 2 Jagere af Middelhavsflaaden har i August anløbet Constanza i Rumænien. Besøget er blevet ivrigt kommenteret i Verdenspressen og udlægges som Tegn paa, at Rumænien ønsker oprettet et Flaadebasis ved Sortehavet, samt paa en nøjere Handelsforbindelse mellem England og Rumænien. Passagen gennem Dardanellerne opfattes som et Modtræk til den russiske Eskadres uhindrede Passage i Fjor, da 2 af Østersøflaadens Skibe overflyttedes til Sortehavsflaaden.



### Finland.

Som Skoleskib for den finske Flaades Personel er i Tyskland indkøbt et 3-mastet Fuldskib, »Oldenburg», som tidligere tilhørte Norddeutsche Lloyd i Bremen.

### Frankrig.

#### Nybygninger.

Jagerø. Ved den nye Jager »Vautour»s Stabelafløbning den 28/8 standsede Jageren efter at være gledet ca. 60 m ned ad Beddingen. Først ved næste Højvande kunde den sættes i Vandet.

U-Baade. Den 1/8 sattes U-Baaden »Protée» i Vandet. Baaden hører til 1927-Programmet og er paa 1560/2080 ts.

Af samme Klasse sattes U-Baaden »Pégase» i Vandet den 20/7. Baaden bliver fuldført i Brest og har nu paabegyndt Prøverne.

Af denne Klasse — »Actéon»-Klassen — er nu 4 Baade ved at blive afleveret.

Krydsere. Den nye Krydser »Algérie» — den 7. 10 000 ts Krydser — sættes paa Bedding efter Krydseren »Duplex»s Stabelafløbning.

Den nye Krydser vil paa enkelte Omraader adskille sig fra de tidligere Krydsere af samme Klasse, idet man ved at ofre noget af Farten — stipuleret Max. Fart 32 Knob — kan give den en stærkere Beskyttelse. Hoveddækket bliver gennemgaaende — som den engelske 10 000 ts Krydser — og der skal kun være een Skorsten. Trebensmasten forstærkes og til Opsætning af Luftfartøj anbringes Katapult.

Armeringen kommer til at bestaa af 8 × 20, 4 cm K. af forbedret Type, anbragt i 4 double Taarne. Foruden Hovedarmeringen forsynes Krydseren med 8 × 10 cm og 8 × 37 mm ALK., samt 6 550 mm Torpedorør i Triple-Aff.

De kommende 5 Krydsere af denne Type vil faa Navne efter de franske Kolonier.

Minekrydseren »Pluton» — 5300 ts — fuldfører for Tiden de afsluttende Prøver. »Pluton» er armeret med 4 × 14 cm K., og kan med en Maskinkraft paa 57 000 HK. naa op paa ca. 30 Knob, hvilket giver den nogen Artilleri- og Fartoverlegenhed overfor den engelske Minekrydser »Adventure», med hvilken Type den nærmest man sammenlignes.

#### Budget.

Budgettet for 1931 er paa 2856 Mill. francs.

#### Øvelser og Togter.

Ved Toulon er der i November Maaned afholdt Luftangrebsøvelser i Lighed med de Øvelser, der har været afholdt ved Lyon og London.

Saa vel Land- som Søluftfartøjer deltog i Øvelsen, som for- mede sig som et Natbombeangreb paa Flaadestationen og Værk- stederne i Mourillon. Øvelsen forløb særdeles tilfredsstillende, og den civile Befolkning fulgte med megen Præcision Militærets Sluk- nings- og Sikkerhedsordrer.

### Grækenland.

#### *Nybygninger.*

U-Baade. Den nye græske U-Baad *«Glaucos»* er afleveret til de græske Autoriteter.

Baaden er den 6. U-Baad, som for Grækenland bygges i Fran- krig, er paa 786/960 ts. Maskinkraften er paa 1420 HK., hvilket giver den en Fart paa 14 Knob i Overflade.

#### *Øvelser og Togter.*

Det græske Skoleskib *«Ares»* — et Bark-rigget Skib, som i 1927 byggedes i Frankrig — har besøgt Portsmouth.

En engelsk Flaadekommission skal — efter Venizelos' Anmod- ning — afrejse til Grækenland for at beskæftige sig med den græske Flaades Organisation.

### Holland.

#### *Nybygninger.*

Jagere. De afsluttende Prøver for den nye Jager *«Van Ness»* — 1650 ts, 4 × 12 cm K, 6 × 530 mm Torp. Rør (Triple-Aff.) — har fundet Sted hos Yarrow, hvor Baadene er bygget.

Alle 8 nye Jagere af 1926-Programmet er derved nu færdigbygget.

De første 4 — *«de Ruyter»*, *«Evertson»*, *«Piet Hien»* og *«Korte- naer»* — er Søsterskibe; de sidste 4 adskiller sig fra disse ved et mere moderne Maskineri med særlige Højtrykskedler med over- varmet Damp.

#### *Budget.*

I Overensstemmelse med det nye Flaadeprogram er Budgettet for 1931 forøget med 770 000 Florins, hvoraf 250 000 Flor. afsættes til første Rate for den nye 5250 ts Krydser til Ostindien; 520 000 Flor. afsættes som første Rate for en moderne Kanonbaad, lige- ledes til Ostindien.

### Italien.

#### *Nybygninger.*

Jagere. Jagerne *«Breccia»* og *«Dardo»* samt Jageren *«Strale»* (1450 ts, 38 Knob) er sat i Vandet. Jagerne hører til 1928-Programmet.

U-Baade. Den  $^{11}/_9$  er U-Baaden *Tricheco* (875 ts) og den  $^{29}/_9$  U-Baaden *Luigi-Settembrini* sat i Vandet. Den sidste hører til *Pisani*-Klassen af 1925-Programmet og er paa 950/1150 ts.

Armeringen bestaar af  $1 \times 10,2$  cm K. og  $8 \times 533$  mm Torp. Rør.

Den nye U-Baad *Ettore Fieramosca* har paabegyndt Afleveringsprøverne. Baaden er den eneste af denne Type og konstrueret til Forsøg. Den er paa 1500 ts, 19 Knob. Armering  $1 \times 12$  cm K., 8 Torp. Rør samt apteret til Udlægning af Miner.

Krydsere. Krydseren *Bartolomeo Colleoni* er sat i Vandet ved Genua. Krydseren er paa 5000 Wash-Tons: Hovedarmering  $8 \times 152$  mm K.

Krydseren *Alberigo-da-Barbiano* (5250 ts), som sattes i Vandet i Sommer, har ved Hastighedsprøverne været oppe paa 37 Knob.

Under Hastighedsprøver med den nye Krydser *Alberto-da-Giussano*, som sattes i Vandet den  $^{16}/_6$ , har man opnaaet den hidtil højeste Fart for denne Klasse Skibe, 40,7 Knob. Krydseren er paa ca. 5500 ts. Af denne Klasse vil den italienske Flaade besidde 4 i det kommende Aar.

Italienske Værfter er for Tiden beskæftiget med store Leverancer til fremmede Flaader. Saaledes bygges der

- 2 Krydsere paa 6800 ts for Argentina.
- 2 Jagere (Borea-Klasse) for Tyrkiet.
- 2 — (Dardo) for Grækenland.
- 3 U-Baade (775 ts) for Argentina.
- 2 — for Tyrkiet.
- 2 Motortorpedobaade for Tyrkiet.

#### Budget.

Det italienske Flaadebudget for Juli 1930—Juli 1931 er paa 1476 Mill. Lire, hvilket er 244 Mill. Lire mere end det sidste Aars Budget.

Af Budgettet skal ca. 45 % afsættes til Nybygningsprogrammet.

#### Japan.

##### Nybygninger.

Krydsere. Krydseren *Maya* er sat i Vandet. Af denne Klasse har Japan nu 11, hvoraf 4 er paa 7100 ts, og 7 paa 10 000 ts.

Endnu en 10 000 ts Krydser *Chokai* er nær ved Fuldendelsen. Med disse 12 Krydsere har Japan naaet det i London-Traktaten fastsatte Antal 20,3 cm K. Krydsere.



Efter Vedtagelsen af London-Traktaten staar Japan overfor betydelige Forandringer og Udvidelser af Flaademateriellet:

- a. Kampskibsmateriellets Modernisering.
- b. Forøgelse af Skydevinkler i Kampskibene.
- c. De nuværende lette Krydsere med 14 cm K. skal erstattes med Skibe med 15,2 cm K.
- d. Et Antal U-Baade som forældes skal erstattes med nyt Materiel.
- e. Et nyt Hangarskib paa 12000 ts skal bygges. 25 % af de japanske Skibe skal forsynes med Luftfartøjer.

#### *Øvelser og Togter.*

Krydseren *•Akashi•*, som iflg. London-Traktaten skulde desarmeres, er blevet brugt som Maal for Bombeforsøg. I 1,5 Time kastedes Bomber mod Krydseren fra 3 Bombeplaner, uden at den dog tog nogen nævneværdig Skade. Først ved en senere, lignende Øvelse lykkedes det at sænke Krydseren.

### Jugoslavien.

#### *Nybygninger.*

Den jugoslaviske Regering har i England bestilt en Jager paa 2400 ts. Turbinemaskineriet er beregnet til 42 000 HK.

### Polen.

#### *Nybygninger.*

Jagere. Den anden polske Jager *•Burza•*, som bygges i Frankrig, har i September foretaget de afsluttende Prøver. Armeringen bestaar af 4 × 13 cm K., 2 × 37 mm ALK. og 6 × 550 mm Torp. Rør i Triple-Aff.

Jageren *•Wicher•* er i Sommer afsejlet til Gdingen fra Værftet i Caëns.

### Rumænien.

#### *Nybygningsprogram.*

Der er fremsat et Rekonstruktionsprogram for de kommende 3 Aar, omfattende Bygningen af

- 16 Jagere.
- 24 store U-Baade.
- 24 Torpedobaade.
- 2 Hangarskibe.

Det er Hensigten at lade Skibene bygge paa engelske Værfter.

## Sverige.

*Nybygninger.*

Hangarskibe. Da det har vist sig, at den projekterede Byggesum, 11,5 Mill. Kr., for den nye Krydser *«Gotland»* ikke kan overholdes ved det foreslaaede Projekt, har man været nødsaget til at foretage enkelte Modificationer ved de nye Tegninger. Krydserens Udrustning vil dog ikke blive forandret.

Stockholms Kommune har købt Flaadestationen i Stockholm til senere Bebyggelse, naar en ny Flaadestation er etableret.

Omraadet omfatter Skepps- og Kastelholmene, samt Beckholmen med Dokanlæggene. Købesummen er 30 Mill. Kr., som er beregnet til Organisation af en ny og moderne udstyret Flaadestation paa Lidingø.

Den samlede Udgift til den nye Flaadestation er beregnet til ca. 40 Mill. Kr.

## Tyrkiet.

Under Fartprøver med *«Sultan Jarius Selim»* (ex *«Goeben»*) efter endt Reparation er opnaact 27 Knob.

## Tyskland.

*Nybygninger.*

Krydsere. Krydseren *«Leipzig»*, der løb af Stabelen i Oktober 1929 menes at være færdig til Tjeneste, naar *«Emden»* i Lobet af 1931 vender hjem fra Udenlandstogtet.

Panserskibe. *«Ersatz Preussen»* ventes at være færdigbygget i 1932.

*Nybygningsprogram.*

I det af den tyske Regering fremsatte Statsbudget for 1931 fremsattes paany Planer om Bygningen af Panserskib B, efter at deltes Nybygning forinden Regeringskrisen i Tyskland i Sommer, var udtaget af Flaadeloven.

Det nye Statsbudget indeholder et fuldstændigt 6-aarigt Rekonstruktionsprogram, som bl. a. fastsætter bestemte Levealdrer for Flaademateriellet. Af Planen skal følgende fremføres.

a. Krigsskibe (Panserskibe, Krydsere, Jagere og Torpedobaade). Levealderen sættes for Panserskibe og Krydsere til 20 Aar, for Jagere og Torpedobaade til 15 Aar fra Aføbningsdatoen.

b. Hjælpekrigsskibe (alle øvrige Skibe og Fartøjer). Levealderen afhænger af deres Brug og Specialtjeneste.

c. For et Tidsrum fra 1931—1936 fastsættes følgende Rekonstruktionsplan:

Panserskib A (samlet Byggesum 75 Mill. Mark) færdigbygget 1931.

Panserskib B (samlet Byggesum 73 Mill. Mark), paabegyndes 1931, færdigbygget 1934.

Panserskib C paabegyndes 1932, færdigbygget 1936.

Panserskib D, paabegyndes 1934.

Krydseren *Leipzig* (samlet Byggesum 42 Mill. Mark) skal være færdigbygget 1931.

4 Reservejagere skal bygges i 1934—36, 5 Bevogtningsfartøjer (2,9 Mill. Mark) skal bygges 1931—32 og fra 1936 skal paabegyndes Bygningen af 5 Torpedobaade.

Artilleriskoleskibet *Ersatz Drache* (samlet Byggesum 9,54 Mill. Mark) skal være færdigbygget 1931.

Artilleriskoleskibet *Ersatz Hay* skal paabegyndes 1936.

Bygningen af 6 *Ersatz Minensuchboten* skal paabegyndes 1935.

7 *Sperrübungsfahrzeuge* skal bygges i 1931 for 1,5 Mill. M.

Det samlede Nybygningsbudget vil for de 6 Aar, som Planen omfatter, beløbe sig til 50 Mill. Mark om Aaret.

Med Hensyn til Krydsernes Byggesummer skal til Sammenligning anføres, at den i England nybyggede Washingtonkrydser *Dorsetshire* paa 10 000 ts har kostet ca. 34,3 Mill. Kr., og den for *Leipzig* (6000 ts) beregnede Sum er paa ca. 37,8 Mill. Kr.

#### Øvelser og Togter.

Den tyske Linieskibeskadre, bestaaende af *Schleswig-Holstein*, *Schlesien*, *Hessen* og *Hannover*, i Forbindelse med Krydserne *Köln* og *Königsberg* samt en Flotille Jagere afholdt i Begyndelsen af August i Østersøen samlede Eskadreøvelser med Torpedoskydning og Dag- og Natjagerangreb.

Fra Linieskibene udførtes Torpedoskydning paa lang Afstand (8—10 000 m) mod Krydserne, og Jagerne førtes i Dagangreb af de to nye Krydsere.

Før Øvelserne var der mistet en Torpedo (80 000 Mark). Det oplyses i Pressen, at man regner med ca. 2 % Bundgængere under Torpedoskydning. For at lette Eftersøgningsarbejderne har man fornylig — forsøgsvis — installeret et Lydsignalapparat i Torpedoen, saaledes at dette træder i Funktion, saasnart Torpedoen tager Bund.

I Øvelsesladningsrummene er anbragt et elektrisk Lysapparat, som er saa stærkt lysende, at Torpedoer i 12 m Dybde kan ses i ca. 4 km Afstand om Natten.



Under Natøvelserne, hvor Jagerne angreb gruppevis, dækkedes Angrebet ved Taageudvikling. Angrebet førtes ind til ca. 2000 m.

I Slutningen af August Maaned foretoges de aarlige Artilleriskudninger i Kieler Bugt mod Maalskibet *•Zähringen•*.

Mest Interesse frembyder Krydseren *•Köln•s* Artillerikamp mod *•Zähringen•*, paa ca. 12—10 000 m Afstand.

Styret af *•Blitz•*, som havde Plads 2000 m agten for *•Zähringen•*, manøvrerede dette ganske som under virkelige — bemandede — Forhold. Det foretog Drejninger, udlagde Taage for at dække sig mod *•Köln•s* Beskydning, og markerede under Kampen paa parallelle Kurser selv Beskydning ved Opsendelse af Lysraketter. Ved en Træffer i Agterskibet antændtes Korkkladningen, hvorved der udbrød en hæftig Ildebrand, som først efter megen Anstrængelse slukkedes. (*•Zähringen•* er paa 11 800 ts og bygget i 1901).

Under de senere Natøvelser foretoges Natangrebsøvelser med hurtiggaaende Slæbemaal mod *•Schlesien•* og *•Hannover•*, som foruden Projektorbelysning anvendte Lysgranater til Belysning af Maalet.

I Slutningen af September afholdtes i Nordsoen en større, afsluttende strategisk Øvelse. De tidligere Aar har disse Øvelser været afholdt i Østersøen, men for at uddanne Personellet i omfattende Operationer under større Forhold har man forlagt Operationsområdet til Nordsoen.

Af de 2 Partier var det ene — det blaa — delt i 2 Dele og placeret henholdsvis i Helgolandsbugten og i Skagerak, medens det andet Parti — gult — fra Udgangstilling ved Dokkerbank skulde forhindre de 2 Blaa Styrker i at forene sig. Den forenede Blaa Styrke skulde imødegaa Gul Styrke og understøtte Kystforsvaret i Helgolandsbugten.

Gul Styrke repræsenterede 10 000 ts Krydsere, lette Stridskræfter og Luftstyrker. I Øvelsen deltog endvidere et Antal chartrerede Handelsdampere, bl. a. for at indøve Føring af større Styrker.

Blaa Styrke i Helgolandsbugten omfattede let Materiel, bl. a. Minesøgningsflotiller. Styrkernes Operationer hæmmedes stærkt af stormfuldt og taaget Vejr.

Ved den sidste Oversigt over den tyske Flaades Organisation er det bemærkelsesværdigt, at man har henlagt *•1. Minensuchhalbflotille•* under Eklaireringsgruppen, som omfatter de nye Krydsere *•Köln•* og *•Königsberg•* samt 1. og 2. Jagerflotille.

Der er saaledes indført den Ordning som Krigserfaringerne førte ind paa, nemlig at have en speciel Minesøgningsstyrke knyttet til selve Kampflaaden til Sikring af dennes Bevægelser, og underlagt Chefen for Eklaireringsstyrken.

## U. S. A.

## Nybygninger.

Krydsere. Den sidste Krydser af *•Pensacola•*-Klassen, *•Louisville•*, er sat i Vandet den 1/9.

Samme Dag paabegyndtes Bygningen af 10 000 ts Krydseren *•Astoria•*. Til denne Klasse skal høre 4 × 10 000 ts Krydsere, *•Portland•*, *•Minneapolis•* og *•New Orleans•*.

De sidste 6 af de hidtil byggede 8 Krydsere skal alle have 2 Katapulter og kunne medføre 6 Luftfartøjer.

Krydseren *•Chicago•* vil være færdig til Marts 1931 og skal derefter være Flaadeflagskib i Stedet for *•Texas•*.

Krydseren *•Augusta•*, som ligeledes ventes at blive færdig i Marts 1931, skal afløse *•Wyoming•* som Admiralskib for Ekklairingsstyrken.

Slagskibe. Naar Slagskibene *•Pennsylvania•* og *•Arizona•* har afsluttet Moderniseringen — bl. a. Bygningen af Bulges og nye Maskinerier — skal de sammen med *•New York•*, *•Oklohama•* og *•Nevada•* udgøre Slagskibeskadren i den amerikanske Flaade.

Luftvaabnet. Det nye Program for Konstruktion af Luftfartøjer omfatter ca. 1000 Maskiner i de næste 5 Aar til en samlet Sum af ca. 80 Mill. Doll.

## Nybygningsprogram.

Efter Vedtagelsen af London-Traktaten er der fremsat et Nybygningsprogram som strækker sig over Tidsrummet 1931—35, med det Maal at skabe fuldstændig Paritet med den engelske Flaade ved den nye Flaadekonference 1935.

Nybygningsprogrammet fastsætter et aarligt Nybygningsbudget paa 135 Mill. Doll.

Programmet for 1931 omfatter Bygningen af

- 1 × 10 000 ts Krydsere.
- 1 × 7500 ts Krydser
- 1 × 13 800 ts Hangarskib.
- 1 Jagerflotille.
- 3—4 U-Baade.

Endvidere skal Slagskibene *•New Mexico•* og *•Mississippi•* moderniseres.

## Udrustninger.

Dette Aars Udrustninger omfatter en Ekklairingseskadre paa 8 × 7000 ts Krydsere samt 2 Krydsere, som Admiralskibe for Jager-

eskadrillerne. Endvidere  $5 \times 10\,000$  ts Krydsere — *«Pensacola»*, *«Salt Lake City»*, *«Northampton»*, *«Chester»* og *«Louisville»*, knyttet til Eklaireringsstyrken —, samt  $3 \times 10\,000$  ts Krydsere som Admiralskibe.

Af andre Enheder regnes udrustet:

- 3 Hangarskibe.
  - 2 Minekrydsere.
  - 100 Jagere (af Linien).
  - 6 lette Minefartøjer.
  - 71 U-Baade.
  - 15 Patrouillefartøjer.
  - 6 Moderskibe for Jagere.
  - 6 Moderskibe for U-Baade.
  - 2 Moderskibe for Luftfartøjer.
  - 2 Reparationsskibe.
  - 8 Tankdampere.
  - 26 Minestrygere.
  - 10 Bjergningsdampere for U-Baade
- samt enkelte mindre Auxiliærfartøjer.

Det samlede Personal udgør 84 500 Mand, hvoraf 62 270 hører til den udrustede Flaade (incl. Luftvaabnet), og 22 230 Mand til Landtjeneste (incl. Luftvaabnet).

Gennemsnitsbemandingen af Skibene er 87 %, og kun ganske faa Skibe har fuld Besætning.

#### *Øvelser og Togter.*

Det kommende Aars Øvelser vil blive afholdt ved Panama fra den  $12\frac{1}{2}$  til den  $24\frac{1}{2}$ .

Eklaireringsstyrken skal forsvare Kanalen, som skal angribes af Slagskibsflaaden.

En ny Krydserdivision bestaaende af *«Northampton»*, *«Pensacola»*, *«Chester»* og *«Salt Lake City»* skal for første Gang deltage i Manøvrene. Hangarskibene *«Saratoga»*, *«Lexington»* og *«Langley»* skal knyttes til Slagskibsflaaden, medens *«Wright»* skal tjene som Moderskib for Eklaireringsstyrkens Luftflaade.

256 Søluftfartøjer vil deltage i Øvelserne.

Ialt skal 184 Skibe deltage, omfattende 11 Slagskibe, 3 Hangarskibe, 13 lettere Krydsere, 74 Jagere, 39 U-Baade og 44 Auxiliærfartøjer.



## Elfenbensmodellen af „Norske Løve“.

Rosenborg.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Blandt Rosenborgs righoldige og værdifulde Samling af Elfenbensarbejder findes en Model af et Orlogsskib »Den norske Løve«, som ved sit harmoniske Helhedsindtryk umiddelbart fanger den Besøgendes Øje, og den kunstinteresserede og opmærksomme Iagttager vil glæde sig over den tekniske Færdighed, hvormed selv de mindste Detailler er udført og den plastiske Virkning, der er opnaaet ved de bugnende papirstynde Elfenbenssejl, der giver Skibet Fart og drager Tanken hen mod svundne Tidens Romantik.

Det er ikke ufortjent, at denne prægtige Model er gengivet i en Række Værker omhandlende saavel Kunst- som Marinehistorie; thi den repræsenterer en Tid, hvor Skibsmodeller og da særlig nøjagtige Modeller er sjældne.

Modellen er forfærdiget af den bekendte Elfenbensskærer Jacob Jensen Nordmand, der i 1654 forærede den til Kong Frederik III. De ældste Kunstkammer-Inventarieregnskaber giver ingen særlige Oplysninger om Skibet, her opføres kun: »Et stort Orlogsskib af Elfenbeen med Redskab og støcher af Sølv«, derimod omtaler Nordmand i sin Selvbiografi (Samlinger til den danske Historie II, 3) sit Arbejde saaledes:

»I Januar efter tvende Aars Forløb, gjorde jeg et Skib af Elphenben efter den norske Løves Figur, paa 60 Delinger, Støcherne derpaa og Kuglerne vare gjorte af Sølv, og alt som et Skib kunde tilhøre med sin Deling, Takkell og Tov var gjort af Elphenben og Sølv, og efter

hans Majest. gode Behag og Tykke, hans kongelige Majest. Vaaben derpaa udskaaren.»

Bortset fra den Værdi Modellen af «Norske Løve» har kunstnerisk set, er det af Interesse at faa konstateret, om man ogsaa kan lide paa dens Paalidelighed og Nøjagtighed som veritabel Skibsmodel. Skibet syner nemlig meget smalt i Forhold til Længden, hvorfor den Formodning er fremsat, at det som Følge af Tandens Form er for «narrow-beamed», og at Rejsningen er for høj; men som det senere skal paavises stemmer Modelens Maal særdeles vel overens med samtidige Oplysninger, og Modellens Udførelse og Nordmands Dygtighed berger for et samvittighedsfuldt og nøjagtigt Arbejde.

En Eftermaaling af Modellen giver til Resultat, at «Norske Løve» har haft følgende Hovedmaal:

|                             |                                   |
|-----------------------------|-----------------------------------|
| Længde over Stevnen....     | 116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' |
| Største udvendige Bredde.   | 26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> '  |
| Dybtgaaende . . . . . agter | 10'                               |
| — . . . . . for             | 9'                                |

(De øvrige Maal er opført i Tabel I & II, Pag. 103—104).

#### Modellen.

Modellen viser et Orlogsskib (Fregat) med et lukket Hovedbatteri og sekundær Armering anbragt i Bak, Skanse og Hytte, samt en indenbords Defensions-Armering til Afværgelse af Entringsforsøg.

Kanonportene er fordelt som følger:

|         |    |             |                      |               |    |       |
|---------|----|-------------|----------------------|---------------|----|-------|
| Batteri | 20 | Porte + 2   | Bovporte & 2         | Arkeliporte . | 24 | Porte |
| Bak ..  | 4  | » + 2       | Jagerporte . . . . . | 6             | »  |       |
| Skanse  | 6  | » + 2       | Hækporte & 2         | Porte i Side- |    |       |
|         |    |             |                      | galleri       | 10 | »     |
| Hytte   | 2  | » . . . . . |                      |               | 2  | »     |
|         |    |             |                      |               |    | 42    |
|         |    |             |                      |               |    | Porte |

desuden Placementer til 2 Svingbasser i Bastingagen midtskibs, samt til det defensive Skyts:

Bak... 2 Porte, Skanse... 2 Porte &  
 Hytte.. 2 Porte ..... 6 Porte.

### Skroget.

Skroget har sin største Bredde ved Bakkens Agterkant og er betydelig skarpere bygget agter end for, Overskibet er bygget med stærkt Spring, Stevnens Rejsning er vel ikke væsentlig større, end hvad der senere var Brug, men Rejsningen agter er betydelig og øges efter Proportion for de øvre Dæks Vedkommende, saaledes at Skibet giver Indtryk af at være meget overbygget agter, men denne Overbygning er af en noget anden Karakter, end hvad der var Tilfældet for de Skibe, der byggedes i det 16. Aarhundrede, hvor Overbygningen ofte var flere Dæk høje bestykkede Kasteller, der kun i ringe Grad havde noget med selve Skibet at gøre. Her indgaar Overbygningen harmonisk i Konstruktionen og underbygger den højtliggende Skanse, som Datiden krævede som Kommandosted og sidste Forsvarslinie under Entring, medens den indvundne Plads anvendes til bekvem og luftig Beboelse og til kun enkelte lettere Piecer, og som Følge heraf kan Konstruktionen gøres ganske let.

Skibssiden indfalder fra Batteridækket opefter, nærlig i samme Grad for som agter, men her syner Indfaldet mere paa Grund af Skrogets større Højde.

Den Kurve, Skibssiden danner langs Batteridækket, begynder ved Stevnen som nærlig cirkelformet og gaar fra Bakken næsten umærkeligt over i en fin Bugning, hvorved Dækkets Bredde aftager svagt agterefter, samtidig med at Kurven følger Skrogets stærke Rejsning mod Agterstævnen, hvor den slutter skarpt til det platte Agterspejl.



Overløbet (Hoveddækket) følger Batteridækket, men Dækshøjden vokser fra ca. 6 Fod midtskibs med Skibets Proportion til ca. 7 Fod agter, og dette gør sig i endnu mere udpræget Grad gældende for Agterhalvdækket, der agter har en Dækshøjde af 10—12 Fod.

Skibets Dybgaaende er noget større agter end for, og Faconen under Vandlinien tyder paa et meget højt skibsbygningsteknisk Standpunkt.

Da Fregatten med den store Tyngde over Vandet, som Følge af den ret svære Armering og den deraf følgende tunge Fortømring, maa have et højtliggende Metacenter, er det deplacerede Volumen ret ringe i Forhold til Længde og Bredde, hvorved er opnaaet tilstrækkelig Stivhed til at føre store Sejl.

Den overraskende store Længde i Forhold til Bredden er i Virkeligheden kun tilsyneladende; thi betragtes Skibet nærmere, vil det ses, at den store Længde over Stevnen fremkommer derved, at begge Stevnene er høje i Forhold til Dybgaaendet og har stærkt Fald, men at Skrogets Forhold under Vandet, og det er jo disse Dimensioner, hvoraf Skibets Sødygtighed i det væsentlige er afhængig, slet ikke er saa meget ulig senere Skibes, Længden over Stevnen i Vandlinien er saaledes kun 104 Fod. Ved denne Konstruktion kan Batteridækket gøres længere og Kanonantallet i Bredsidens forøges, samtidig med at der paa de øvre Dæk opnaas bedre Plads til Sejlens Manøvrering og mere hensigtsmæssig Visning af Skøder, Braser o. lign.

I artilleristisk Henseende vinder Skibet derved, at de højtanbragte og spredt opstillede Kanoner forsvinder til Fordel for et stærkere og mere ensartet Hovedbatteri med lettere Ammunitionstilførsel og bedre Beskyttelse indenfor den regulære Skibsside, og i skibsbygningsteknisk Henseende vindes, at Artillerivægten bringes nærmere Vandet, og at Overbygningens Vægt kan formindskes.

Den ovenbords Tyngde er forringet ved den indfaldende Skibsside, der indskrænker de øvre Dæks Bredde og forhindrer et større Krængningsmoment, naar det læ Batteri under Bataille maa besættes med Størstedelen af Mandskabet.

Skrogets Facon for og agter har givet Skibet Evne til under bidevind Sejlads op mod Søen hurtigt at føje sig efter denne. Bovens Fyldighed over Vandlinien tillader en hurtig Løftning af Forskibet, og det meget underløbne Agterskib frembyder ved ringe Ændring i Styrlastighed en stor Deplacementsforandring, saaledes at der under Sætning hurtigt opnaas et passende Soutien agter.

Som Følge heraf har Fregatten været meget følsom og i Tide kunnet løfte den meget lave Gallion fri af Næsesø, men har haft store og dog bløde Bevægelser.

For at modvirke det store Kølbrydningsmoment, forårsaget af den lange Gallion og det meget underløbne Agterskib, er Skroget forstærket med tre svære Barkholter, der udenpaa Skibssiden følger Skibets Spring, og som alle er fortløbende med Undtagelse af den midterste, der ved næstagerste Kanonport er gennemskaaret. Af Hensyn til Entring er det øverste Barkholt ikke saa skarpt i Profilet, at det kan give Fodfæste for Angriberne.

Hvor den lettere Optømring til Bak, Skanse og Hytte udgaar fra det egentlige Skibsskrog er lagt et svært Raeholt, der altsaa er afbrudt mellem Bak og Skanse.

Skroget afsluttes agter af det platte Spejl, der over Gillingen fortsættes i et højt Hakkebrædt, der rejser mere end selve Agterstævnen, saaledes at Skibet over Gillingen har det for Orlogsskibe normale Fald, medens selve Stevnen og Spejlet har det for denne Fregatttype allerede nævnte stærkere Fald.

Dækkene har store rektangulære Udskæringer, der dækkes af Ristværk og giver Lys til det indre af Skibet, idet Koojer endnu ikke var bragt i Anvendelse, og Vinduer kun er anbragt til Kahytsbeboelsen, endvidere tjener de til Ventillation og giver under Kamp Aftræk for den meget generende Krudtrøg. I daarligt Vejr dækkes de af Presseninger.

Bak og Halvdæk er lukkede med tværskibs Skodter, hvori der foruden Kanonporte til det defensive Skyts findes store Porte, saaledes at Mandskabet hurtigt kan passere ind og ud alt efter Forholdene, i Borde er Bak og Skanse forbundet med høje Bastingager med mange Skydeskaar og Udskæring for Svingbasserne. Endvidere er Baks- og Agterhalvdæk forbundet med en bred midtskibs Løbebro af Ristværk.

De øvre Dæk har i Borde aabne Rækværk og af Forsvarshensyn tværskibs Søjlegelændere, der gør Dækkene vanskeligere tilgængelige.

Lønningsaffaldene er prydet med Hermer, der fortsættes i særligt svungne Voluter, og forskelligt udskåret Arbejder danner Udsmykning indenbords.

### Gallion og Stevn.

Forskibet er udbygget med en lang ret lav Gallion, hvis Dæksflade, der bestaar af Ristværk, følger Skibets Spring i Højde med Hoveddækket.

Gallionens Skægtræ danner fremester en fin Bue og bærer for Enden i Højde med Baksdækket som Gallionsfigur den smukt udskaarne »Norske Løve«. Over Vandet er Skægtræet for Vægtbesparelse gennemskåret med Ornamenter, og under Vandet er det boltet til Stevnen og ført helt ned til Kølen og forøger saaledes Fregattens Vandlinielængde og dermed dens Luvholdningsevne.

Forbindingen til Stevnen er styrket med to Sløjknæ, der er fastnaglet til de to underste Barkholter.



I Sideretningen støttes Gallionen af tre Relinger, hvoraf de to underste samlede støtter sig til Boven ved det øverste Barkholt, saaledes at Bovkanonerne har frit Skudfelt, medens den øverste i en stærkt opløbende Kurve slutter til Siden af Bakkens Forkant.

De underste Relinger er indbyrdes forbundne med ornamenteret Fletværk, og den øverste bærer forrest et udskåret Mandshoved og agterst et i højt Relief udskåret Mandsansigt.

Skibsstevnen ender i Højde mellem Hoveddæk og Baksdæk og danner Støtte for det stærkt rejsende Bøvspryd. Foran for det tværskibs Forskodt til Bakken er lagt et mindre Stevndæk i Højde med Jagerportenes Bøssebænk, hvorved Næsesø afvises, og eventuelt Mandskab paa Gallionen kan beskyttes mod direkte Lufttryk fra disse Kanoner.

Bakkens Forskodt er ikke plant, men noget udbuet forneden, hvorved det vinder i Styrke mod overbrydende Næsesø. Det er gennemskaaret for to Jagerporte og en mellemliggende Port, der er saa bred, at den tillader Passage af to bevæbnede Mænd samtidigt. I Hjørnerne er Krankjælkerne anbragt under en Vinkel paa ca. 45° og med en ornamenteret Trykker, der støtter mod selve Stevndækket.

### Sidegalleri og Spejl.

Et lukket Sidegalleri er anbragt agter og har Placement for en mindre Hækkanon, det har Adgang til Kahytten, men Dækket er sænket et Par Trin, for at Gallerifoden kan komme til at korrespondere med Gillingen. Forefter bærer det en mindre aaben Platform med Søjlerækværk og er foroven afsluttet med et smukt buet Tag, der bærer et Taarn med aaben Rundgang. Ogsaa Adgangen til dette Taarn sker fra Kahytten, hvor der findes en særlig indre Trappe. Kahytten er saaledes et eneste stort og ca. 12 Fod højt Rum, der sammen med øverste

Hytte optager hele Opbygningen agter. Loftet dannes af Agterhalvdækket, der samtidig er Gulv i Hytten. Den Kommanderende kan derved uden at behøve at gaa op paa selve Dækket fra det lukkede Sidegalleri eller dets Platformer have frit Udsyn hele Horizonten rundt, og under Entring forhindrer Galleriet, at de kæmpende Skibe falder klods til agter og umuliggør derved en Overrumpling af øverste Skanse som Kommandoplads.

Den Oplysning, som Modellen her giver om Udnyttelsen af Pladsforholdene i det høje Agterskib, er overordentlig interessant, thi den giver muligvis Forklaring paa, hvorfor det tidligere har været saa vanskeligt at komme til Klarhed over Dæksforholdene i de gamle Skibe, hvis Udseende kun kendes fra ældre Malerier, Tegninger eller Stik. Her har ofte været et tilsyneladende Misforhold mellem Batteriportenes horizontale Plan, Barkholternes Spring, Sidegalleriets Anbringelse og Vinduesrækkernes Højde, hvorfor man har opstillet den Theori, at Dæksinddelingen var anderledes agter end for det øvrige Skib, eller den Formodning at Kunstneren paa Grund af manglende Kendskab til Skibsarkitekturen har ladet sig vildlede af Forskellen mellem Skibets og Barkholternes Spring.

Studerer f. Eks. et Fotografi af Modellen, Pag. 74—75 er det vanskeligt at gøre sig klart, hvor Dækkene er beliggende agter, Barkholterne, der rejser meget, virker forstyrrende, og selv ved at følge Batteriportene kan man ikke bringe Sidegalleriet til at passe ind i Dæksinddelingen, og ganske naturligt danner man sig da det Billede, at der er indskudt et «Mellemdæk». Saaledes er Forholdet imidlertid ikke, hele Sidegalleriet korresponderer med den store Hytte, men er af Hensyn til Skibets orlogsmæssige Udseende bygget med samme Spring som Barkholterne, og Galleridækket faar derved en forskellig Rejsning og et noget andet Niveau end Hoveddækket.



Sidegalleriet indgaar som et væsentlig Led i Skibets dekorative Komposition, og det er lykkedes med megen Smag og arkitektonisk Sans at føje denne Sidebygning ind i Skibets Linier. Den indhulede Gallerifod danner en elegant Overgang fra Skibssidens Runding til Galleriets plane Flader, der inddelt i Felter af pilasterbaarne Rundbueslag virker let og fint, og det smukt formede Tag med det karakterfulde vinduesprydede Halvtaarn fremhæver Konstruktionens Lethed.

Medens den store Kahyt faar Sidelys fra et foran for Taarnet smukt indfattet og højsiddende Vindue, der harmonerer med et agtenfor siddende Vindue til øverste Hytte, faar Galleriet Lys fra Vinduer i alle tre Sider.

Vinduet i Agterkant korresponderer med den Vinduesrække, der over Gillingen pryder Agterspejlet og giver Lys til den store Kahyt.

Selve Skrogets Spejl er pladt og fortsættes over Gillingen i et højt Hakkebrædt, der smaller til opefter med Skibssidens Indfald. Det er flankeret af hermeagtige, gammeldags udskaarne Mandbuster, der fortsættes i ornamenterede firkantede Søjlefødder og øverst bærer et Topstykke med to Delfiner og en rigt udskaaret Campagnelanterne. Saavel Gilling som Gallerifod bæres af ornamenterede Knægte, og Rorkoppen er formet som et Mandshoved.

To af Spejlets Vinduer kan anvendes som Kanonporte.

Under Vinduesrækken er indgraveret et Aarstal, antagelig 1654, men det tredie Chiffer er med Fortsæt bortgraveret, og dette er antagelig foretaget, fordi man i sin Tid har ment, at Aarstallet var misvisende som angivende Tiden for Modellens Forfærdigelse og ikke Skibets virkelige Bygningsaar.

Endvidere mangler Hakkebrædtets Hovedudsmyk-



ning: Kongens og Rigens Vaaben, hvorved forstaaes Rigsvaabnet med Vildmændene, hvorunder et Vaabenskjold med Fr. III' kronede Navnetræk, dette er mulig-



vis af samme Aarsag, som ovenfor anført, fjernet ud fra den Formening, at Skibet rettest burde bære Chr. IV' Navnetræk, men herom senere.

### Rejsningen.

Fregatten, der foruden en lille Sprydmast har tre Master, fører som Forsejl: Blinde og Bovenblinde og agter Sprydmesan uden Topsejl samt Krydssejl. Rejsningen er

meget høj, men Bovensejlene er meget smalle, og Stagsejl findes ikke.

Bovsrydet har en stor Rejsning: 37° og er kun



forstøttet til Stevnen og ikke med Vuling til Gallionen, hvilket kan tyde paa, at man endnu regnede med den Mulighed under Entring at løbe Gallionen over Modstanderens lavest liggende Dæk og ad denne Vej bringe Folk over paa det fjendtlige Skib. En delvis Ødelæggelse af Gallionen skulde da ikke medføre, at Spryd og Fortop ragedes overbord. Entredræg med Forløber af Kæde findes paa Modellen i Sprydærs og Foremærs.

Alle tre Master har store runde Mærs, og endvidere

findes lignende noget mindre Mærs paa Forstang, Storstang og Bovspryd.

Saa vel løbende som staaende Gods er overalt ført ned til Bak, Skanse eller Hytte, saaledes at Sejlenes Manøvrering kan foregaa uafhængig af en eventuel Kamp paa Midterdækket under Entring.

Da Nordmand indskrænker sig til kun at meddele, at Modellen er efter »den norske Løve«, kan der antagelig kun være Tale om et dengang eksisterende Orlogsskib, og de kendte Skibslisters nævner da ogsaa et saadant Skib, der er bygget 1633 i Nakskov, hvorfor man hidtil har antaget, at Modellen af »Norske Løve« forestiller dette Skib.

En nøjere Undersøgelse giver imidlertid til Resultat, at denne Antagelse er fejlagtig; thi efter de Maal, der angives i Byggekontrakten, og den Armering, som »Norske Løve« af 1633 vides at have haft, kan dette Skib ikke have været Forbillede for Modellen.

#### »Norske Løve« af 1633.

Den 13. Marts 1631 oprettedes Kontrakt om dette Skibs Bygning (Sjæll. Registre 18, 558).

G. A. V. Det vi naadigst haver accorderet med Os elskelige M. Daniell Sinklar. Vores Bygmester om et Skib at opbygge af følgende Størrelse og Maner.

1) Han skal selv skaffe Tømmeret, som er fornødent til Skibet. Det skal være 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> sjæl. Alen langt i Kølen, Bjælkerne 15 Al., Fald af Forstævn 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al. fra de 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al., Fald af Skudstavnen 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al., Bredden af Hædtz-bjælkerne 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al., Forbindingen i Rummene 7 Al. 2 Tom. Svømlinien midt paa Skibet 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Vateralen, bagtil 7 Vateralen. Bredden paa Skibet efter medfølgende Skabelon,



dog skal Skibet gøres bredere ved det 10. Spænd fra Spejlet, for at det ikke skal komme til at stikke saa dybt agter »Sougit«<sup>1)</sup> 6 Al. 4 Tom. fra den nederste Kant af Kølen til Spejlet, imellem Overløbet og Overkanten af Kobryggens Bjælker 7 Fod, Indholterne fra Bundstokkene skal være først 14 Tom., siden 12, 11, 10 o. s. v. og opad smallere som Fortyningen<sup>2)</sup> kan taale.

2) Han skal snarest muligt begynde paa Skibet og anordne Master, Stænger og Rær og andet Tilbehør, samt Køjer og Kahytter.

3) Snedkerværket i Køjerne og Kahytterne vil Kongen selv lade forfærdige paa sin egen Bekostning, det være sig Borde, Bænke, Køjer og andet, som behøves i Kahytterne, og skal M. Daniel forfærdige alting saaledes deri, at Snedkerne ikke faar nogen Forhindring som Følge af, at Kahytten ikke er jævnet.

4) Endvidere skal han indrette Arkeliet, Kabysser, Buteliet, Kabelrum, Sejlkammer, Krudtkammer, Hovedsmandskælder og andre Skillerum og Kammerser, som et Orlogsskib behøves, med alt andet mere, som udkræver Økse, Naver og Høvl, indtet undtaget i nogen Maade. Gallionen skal være vel stafferet og udskaaret med Snedkerværk og Billedværk.

5) Kongens og Kronens Vaaben bag paa Skibet og andet Billedsnedkerværk vil Kongen lade gøre paa egen Bekostning. Skibet skal stikke 7 Vateralen, naar det bliver færdigt med al Tilbehør.

6) M. Daniel Sinklar skal selv skaffe sig Folk, som skal løfte og lette, slæbe og bære, medens Skibet staar paa Bankestokken, og han skal selv holde saa mange Savskærere og Borere, som man behøver til samme Arbejde, og saaledes forfærdige Skibet med Tømmermandsarbejde, Savskærerarbejde, Driven og Digten, som det sig

<sup>1)</sup> Suget, den Del af Skibet, hvor Vandet slipper agter under Sejlladsen.

<sup>2)</sup> Hollandsk: Vertuining, Optømring til Skanse, Hytte og Bak.

bør i alle Maader, saa at det kan være fuldkommen færdig til Pinsedag 1632.

7) Til Gengæld har Kongen tilsagt ham 9500 Rdlr. in specie, Daleren beregnet til 6 Mark eller deres Værdi udi Mynt, hvilke 9500 skal leveres ham i Rentekammeret i 4 Terminer, den første nu strax 2375 Rdlr., den anden Termin naar Køl, Stavn, Spænderne, Bundstokkene og Kølsvinene er lagt, og Plankerne udtil slaaet, den tredie naar Skibet er færdigt til at løbe udi Vandet, den fjerde naar det er slet færdigt med al Tømmeracie og sejl-færdigt.

8) Da der ligger en Del Tømmer i Skovene paa Laaland, som endnu ikke er vurderet, vil Kongen med det første lade samme Tømmer vurdere efter hans egen og andres sædvanlige Vurdering ved Holmen og overlade ham det for den Pris, det bliver vurderet til. Tømmeret skal føres til Slotsøen (ved Nakskov) paa Landet, hvor Skibet skal opsættes. Det som Tømmeret vurderes til skal afkortes ham i de tre Terminer.

9) Kongen vil skaffe ham det Jernværk, som behøves til Skibet og ligeledes Masterne, men han skal selv gøre Masterne og Skibet sejlfærdigt for de samme Penge. Der bevilges ham de nødvendige Folk, Blokke og Tov o. a. til, naar Skibet er færdigt, at skyde det af Bankestokken udi Søen. Han maa uhindret bruge Slotsøen til Oplagring af Tømmer o. a., som behøves til Bygningen.

10) Hvis han forsømmes med det han skal have af Kongen, saa han med sine Folk bliver ledig og Bygningen forhindret, skal den Bekostning godtgøres ham, saavidt den er billigt, men han skal ogsaa staa Kongen til Rette, dersom han findes forsømmelig og ikke fortsætter med samme Skibsbygning.

Frederiksborg, den 13. Marts 1631.

I samme Anledning udfærdiges følgende Missive lil Palle Rosenkrantz. (Smaalandske Tegn. pag. 342).

V. G. T. Vi bede Dig og naadigst, at du nu straks og med allerførste lader føre til Slotsøen ved vor Kjøbstad Nakskov, hvis Skibstømmer som ligger hugget paa Vore Skove der i dit Lehn udi Vort Land Laaland og lade det paa Land opføre.

Frederiksborg Slot, den 13. Marts 1631.

Skibets Bygning tog imidlertid langt længere Tid end beregnet, og Grunden hertil var maaske den, at Kongens Tømmer ikke naaede frem eller ikke egnede sig til Skibet; thi af Regnskaberne fremgaar det, at der ikke er foretaget nogen Afkortning i Skibsbyggerens Tilgodehavende. I anden Termin, der først forfaldt den 30. Jan. 1633, hvor anføres: »fk Mester D. Sinklar kgl. Bygmester, som er den anden Termins Betaling hannem naadigst er bevilget for et nyt Skib, han haver antagen at skal opbygge for kgl. Maj. efter hans skriftlige Kontrakt, dateret Friderichsborg d. 13. Martii 1631, 2375 Rdlr.» (Rentemesterregnskabet pag. 197).

Skibet blev færdigt til Afløbning i April 1633.

I Missive til Jost Frederich Pappenhiemb (Smaalandske Tegn. pag. 362) hedder det: V. G. T. at Du M. D. Sinklar Vor Skibsbygger allerunderdanigst Os haver ladet tilkjendegive, at det Skib, som han haver opsat derudi Vort Land Laaland, skal med desforderligste udi Vandet, Thi bede Vi Dig og vill, at naar det hid skal, Du da forskaffe sammen saa mange Folk, som dertil behøves, og ville Vi, at du hannem skal anmelde, at Skibet skal kaldes, den norske Løffve.

Hafnia, den 12. April 1633.

Skibets Armering og Størrelse er anført i Flaadelisten over den danske Flaade 1653 i den svenske Resident



Magnus Durell's Relation om Danmark (Rigsarkivet i Stockholm, Afskrift det kgl. Bibliotek, ny kgl. Saml. Nr. 1031), hvor det hedder:

«Norske Leyonet», gammalt, hafuer:

|                         |    |                            |     |
|-------------------------|----|----------------------------|-----|
| på unnerste laghet..... | 18 |                            |     |
| i førbackan.....        | 8  | Officerare och Badsmann .. | 160 |
| i achterbackan.....     | 12 | Bysse Skyttare.....        | 40  |
| emellan backarne .....  | 6  | Soldater .....             | 30  |
| i Kajutarne.....        | 8  |                            |     |
|                         |    | Mann....                   | 230 |
| Portar... ..            | 52 |                            |     |

För ar

|                     |    |             |   |
|---------------------|----|-------------|---|
| i unnerste laghet.. | 16 | — 1/2 Cart. | Långht øfuarStafnen. 60 <sup>2</sup> / <sub>4</sub> Allen |
| Bomslånger .....    | 2  |             | diupt i rummat..... 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —       |
| i øfuarste laghet.. | 22 | — 10 Pd.    | 1 tum.  |
| i Kajutarne .....   | 4  |             | Breet .....   |
|                     |    |             | 15 <sup>2</sup> / <sub>4</sub> Allen                      |
|                     | 44 | Styckar     |   |

Som det vil ses betegner Durell Skibet som gammelt, og saaledes er det allerede opført i en tidligere Flaadeliste af 1647, hvilket stemmer godt overens med Skibenes gennemsnitlige Levealder, der dengang var 15—20 Aar, Skibene kunde vel blive betydeligt ældre, men i saa Fald tillagdes der dem ikke nogen synderlig Kampværdi.

Det maa da ogsaa undre, at Jacob Jensen Nordmand skulde vælge at forfærdige en Model efter et saa gammelt Skib, som ganske vist bar hans Fødelands Vaabenmærke, men som ellers ikke havde gjort sig særlig bemærket.

Eftermaalingen af Modellen og Vurdering af Armering og andre Forhold giver da ogsaa til Resultat, at Skib og Model ikke kan have noget med hinanden at gøre.

«Norske Løve» af 1633 havde en Længde over Stævnen af 61<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al. Køllængde: 50<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Al. var bygget med Kobrygge, rimeligvis som Todækker med i alt 18

Kanonporte i underste Lag, medens der til Modellen svarer et Skib, langt over Stævnen  $58\frac{1}{4}$  Al. Køllængde  $42\frac{1}{2}$  Al., med enkelt Batteri paa i alt 24 Kanonporte.

Forklaringen maa da være den, at et nyt Skib af Navn »Norske Løve« er tilgaaet Flaaden i Aarene 1653—54.

### Skibsbygning 1652—54.

Det er imidlertid meget vanskeligt at udfinde, hvilke Orlogsskibe der er blevet bygget fra Chr. IV's Død til Enevældens Indførelse. Kancelliets Registerbøger og Arkivsager er ikke ført med tilstrækkelig Omhu og Nøjagtighed, og Marinens Regnskaber er ufuldstændige og ikke specificeret paa en saadan Maade, at man kan sondre Reparationsarbejder fra Nybygninger, men det synes at fremgaa, at der ikke i København er bygget noget Orlogsskib i Perioden 1652—54, derimod kan det paavises, at to Skibe er sat i Bygning andetsteds.

Den eneste Forfatter, som har gjort dette Tidsrum til Genstand for indgaaende marinehistoriske Studier, er afdøde Pastor H. D. Lind, der i Bogen: »Frederik den Tredies Sømagt«, har søgt at gøre Rede for de skete Nybygninger, men denne Forfatter har ladet sig vildlede og ikke været opmærksom paa, at de Kilder, han citerer, refererer til to forskellige Nybygninger, og ikke som han anfører udelukkende til det ene Skib: Orlogsskibet »Lindormen«.

### „Lindormen“ af 1654.

$18\frac{1}{2}$  1652 kundgjordes følgende Kontrakt: (Sjæll. Regst.) »Eftersom Os elskelige Heinrich Würger sig haver paataget at ville lade bygge og opsætte til Vor og Rigens Tjeneste et godt Orlogsskib paa 32 Porte, over Stævnen 60 sjæl. Al., dyb 6 Al., imellem overloppet 6 Fod, og Bjælkerne lange  $14\frac{1}{2}$  sjæll. Al., da love Vi hermed og tilsige Heinrich Würger at ville lade ham

for bemeldte Skib, naar det fuldfærdigt her leveret worder, straxen contentere og betale eftersom han bevislig gør, det hannem med Arbejdsløn og Materialer haver kostet, eller og efter den Taxt og Pris, som det af søfarne og derpaa forstandige Folk taxeres og sal\*.

Som det vil ses omtales ikke, hvor Skibet skal op-sættes, eller naar det skal være færdigt, men Lind skriver pag. 62, at Underskibsbygmester James Robbins i 1653 »dernæst snarest skal begive sig til Lybek at forsfærdige det Skib (Lindormen), som han har under Hænder at bygge der«.

At Lind kommer til det Resultat, at «Lindormen» blev bygget i Lybek, er ret naturligt, da Würger var Faktor der, og det Skib, som han havde paataget sig at lade bygge, fik Navnet «Lindormen», men ikke desto mindre er dette fejlagtigt; thi Skibet blev bygget i Norge.

Den 24. Februar 1686 indsender Ekvipagekontoret (Ekvipagekontorets Copibog 1686 pag. 252 og 259) til Admiralitetet en Liste over Flaadens Skibe med Opgivelse af Byggeaar og Byggested m. m., og i Tilslutning hertil indberettes, at om 24 Skibe vides ingen Underretning om hverken naar de er bygt eller af hvad Mester. I denne Liste opføres «Lindormen» som bygget i Lybek 1654 af M. Jacob Robinsøn. Paa Basis af denne Liste udarbejder Admiralitetet en Liste dateret <sup>20/11</sup> 1686 (Admiralitetets Registerbog pag. 224), hvor forskellige Fejl er rettet, og nu opføres «Lindormen» som bygget 1654 af Robin i Norge, og endnu samme Aar har Ekvipagekontoret en ny Liste, hvor «Lindormen» ligeledes anføres som bygget i Norge 1654.

Da der saaledes er tilvejebragt Enighed mellem Admiralitetet og Holmen, der selvfølgelig dengang raadede over en mere fuldstændig Samling af Dokumenter, end de nu bevarede, kan man vel gaa ud fra, at Skibet virkelig er bygget i Norge og ikke i Lybek,



og dette stemmer ogsaa overens med, at Würger i et udateret Brev til Righovmesteren (Brev LXV) anmoder om extra 3195 Rdlr. i Anledning af, at han har udført mere Arbejde ved Skibet end accorderet og extra Udgifter med de Rejser, denne Skibsbygning har givet Anledning til, hvilket tyder paa, at Skibet ikke blev bygget i Lybek; thi der var Würger bosiddende, og de anførte Rejser maatte da væsentlig gælde København for at forhandle med Admiralitetet, men da Flaadens Skibe hyppigt anløb Lybek for at hente Materialer o. desl., har saadanne Forhandlinger sikkert kunnet føres gennem disse Skibes Chefer, og desuden har Würger sikkert ikke som en af Marinens Hovedleverandører savnet bekvem og billig Skibslejlighed til København.

Forklaringen paa, at «Lindormen»<sup>1)</sup> blev bygget saa langt borte som i Norge, er sikkert, dels at Byggeforholdene ved Lybek var utilfredsstillende saavel for Afløbning som for at bringe det færdige og ret dybtstikkende Skib over Travens grundede Udløb, og dels at de store europæiske Krige drog Haandværkerne til England og Holland og bragte Materialpriserne i Vejret, hvorfor Würger har set sin Fordel i at benytte det norske Værft ved Christiania, der i Aarene 1647—52 byggede de store Skibe «Sophia Amalia», «Prins Christian» og «Hannibal» og som maaske laa inde med Materialer til en rimelig Pris, da Byggevirksomheden standsede ret brat, thi «Lindormen» blev sikkert bygget af vellagret Egetømmer, da Skibet trods megen Sejlads opnaaede den usædvanlige Levealder af 51 Aar.

Skibet er, som nævnt i Listerne, sikkert først blevet bygget i 1654, thi det er ikke færdigt til Aflevering før i November d. A., hvor vor Skibshøvedsmand David Daneel d. 14/11 (Sjæll. Tegn.) beordres at anamme vores

<sup>1)</sup> Lindormen betaltes med 3500 Rdlr., heraf var 3419 Rdlr. for «Omkostninger at bringe samme Skib til Trawemünde» Afregn. IX, III, det store Beløb tyder ligeledes paa en længer Transport.

Orlogsskib her for Byen (Flensborg) og med hvis Inventarium og Redskab, som Heinrich Würger i Lybek hannem derpaa leverer, og begive sig dermed til København og der samme Skib med Tilbehør efter Inventarium til Vor Viceadmiral paa Holmen Jørgen Bjørnsen at lade overlevere og indlægge udi Flaaden.

#### Nybygning i Lybek 1652—54.

Dette Skib er sat i Bygning 1652, men om Byggekontrakten vides intet.

Den 26. Januar 1653 tilskrives Rentemesteren (Sjæll. Tegn. XXXII pag. 477 f) at James Robbins den yngre paa hans Ansøgning faar 300 Rdlr. af hans Løn og Besoldning, og det med forderligste, saa han til Lybek kan komme at forfærdige det Skib, som han under Hender har at bygge.

Nybygningen er færdig til Afløbning i Løbet af Sommeren 1653, og herom hedder det i et Brev til Danske Kancelli:

«Eftersom min Søn Jacob Robbins nu med sin Skibsbygning, som han for Hs. kgl. Majestæt udi Lybek i Verk haver, saa vidt er kommen, at han næst Guds Hjælp med allerførste samme Skib udi Vandet at forsette, hvorfor er min ydmygeligste Begjering til Hr. Øverste Sekreterer Otto Kragh, at hans Velbaarenhed vilde være mig behjælpelig hos hs. kgl. Maj., at jeg paa nogle Dages Tid maatte forlofves at rejse herfra og til Lybek, at undervise og hjælpe min Søn til Rette med samme Skibs Udsættelse i Vandet, efterdi det er et meget vanskeligt Sted Skibet er blevet bygt paa. Og at mig maatte bevilges En af Hs. Maj. Liden Jagter eller Gallioth, som kan føre mig selv, nogle Skruer og andet, som jeg til samme Værk did behøver, og er jeg paa det ydmygeligste begierendes, at der maatte bevilges mig nogle Rejsepenge.»

Fra Jacob Rubinus, engelsk Skibbygger.



Dette udaterede Brev findes indlagt blandt indkomne Breve til Danske Kancelli 1653 og maa være indsendt inden Juni d. A., da Otto Kragh fratraadte sin Stilling som øverste Sekretær, samtidig med at han blev Medlem af Rigsraadet.

Skibet meldes færdigt i et Brev fra Heinrich Würger til Rigshovmesteren, dateret Lybek <sup>31</sup>/<sub>8</sub> 1654 (Brev LXV), heri takker Würger for de tilsendte 2000 Rdlr. og meddeler, at han Gud været lovet er kommet saa vidt «mit dem lieben Schiff», at det efter megen Møje og Besvær er bragt ud forbi Stadsbroen paa Traven, og anmoder endnu en Gang allerunderdanigst om, at der cito cito maa blive sendt 20 gode søfarende Folk, herunder en dygtig Kvartermester, saaledes at Skibet snarest kan afleveres til hs. Excell. Disse Folk maa medbringe 1 Maanedes Kost, for det øvrige skal der nok blive sørget, ligeledes meddeler han, at han ogsaa har skrevet til Admiral Chr. Lindenow om at faa disse Folk tilsendt omgaaende.

I Brevet anføres, at det er et meget smukt Skib, som bliver beundret af alle, der ser det, og Würger haaber, at det ogsaa vil falde i hs. Excell. og højtærede Patrons Smag.

I en Efterskrift meddeles, at de bestilte Jernkanoner, saavel de 24 Stk. paa 18 Pd. som de mindre, kan sendes, naar hs. Excell. vil give Ordre dertil, men det foreslaaes, at de nu sendes med dette nye Skib.

Dette Brev giver et fuldgyldigt Bevis for, at Nybygningen i Lybek ikke kan være identisk med Orlogsskibet «Lindormen»; thi her siges med rene Ord, at det i Lybek byggede Skib er fuldfærdigt og med det første (i April) kan ventes til København, og der rekvireres cito det til denne Overfart nødvendige søvante Mandskab, ligesom det foreslaaes, at medgive Skibet de bestilte Kanoner, medens det med Sikkerhed vides, at «Lindormen» først blev færdig i November Maaned.



Da alt taler for, at Modellen af «Norske Løve» fremstiller et nyt Skib, og det nu er lykkedes at paa-vise, at der netop i disse Aar til Flaaden er bygget et Skib, hvis Navn ikke kendes, men som grundet paa Travens ringe Dybdeforhold maa have været et mindre Skib, om hvilket der berettes, at dets Skønhed vakte almindelig Beundring, kan man vel gaa ud fra, at Ny-bygningen fra Lybek har faaet Navnet: «Norske Løve».

#### Modellens Forfærdigelse.

Der er intet til Hinder for, at Nordmand har for-færdiget Modellen i København samtidig med, at Skibet er blevet bygget i Lybek. Som Constabel og Rustmester paa Akershus har han sikkert ikke kunnet undgaa at gøre Bekendtskab med begge Skibsbyggerne Robins, der arbejdede paa de da paa Hovedøen ved Christiania opsatte Skibe, og som sandsynligvis har boet paa selve Fæstningen.

Med vort Kendskab til Nordmands Interesser og hele Naturel kan man sikkert gaa ud fra, at dette Bekendtskab er fortsat i København, hvor han havde sin daglige Gerning i umiddelbar Nærhed af Tøjhusavnen og Holmen og ganske naturligt har fulgt det Liv, der rørte sig her.

Den ældre Robins, der, som det fremgaar af Brevet, var fuldt ud fortrolig med Sønnens Arbejde, har sikkert bistaaet Nordmand med alle nødvendige Detailler, der betingede, at Skib og Model kunde forfærdiges samtidig.

Det er saaledes ganske naturligt, at Nordmand netop har skaaret en Model af dette nye Skib, hvis Navn «den norske Løve» yderligere har ansporet ham dertil, men Hovedgrunden er maaske den, at «Norske Løve» muligvis var saaledes bygget og apteret, at Kongen kunde benytte Skibet som Kongejagt. Herpaa tyder den store Kahyt agter, der med den store Loftshøjde, den pragt-

fulde Himmelseng og Adgang til saavel øvre som nedre Sidegalleri maa siges at være en efter Skibets Størrelse meget luksuøs Beboelse.

Endvidere er Modellens Store-Merssejl forsynet med Kongens kronede Navnetræk, en Prydelse der kun vides at være anvendt paa Sejlene til de specielle kongelige Fartøjer.

Naar Nordmand udtrykkeligt anfører, at han med Kongens Tilladelse anbragte Kongens Vaaben paa Skibet, skyldes dette rimeligvis, at der ikke var taget Bestemmelse om Agterskibets Dekoration, da Skibet endnu ikke var afleveret. Fra adskillige Kontrakter vides det, at medens Skibsbygmesteren havde Ordre til at forsyne Skibene med sædvanligt Billedskærerarbejde, blev Bestemmelsen om den særlige Dekoration af Spejlet først taget senere og udførtes af særlige Billedskærere, jfr. Pag. 77, Pkt. 5.

Det over Gillingen indgraverede Aarstal — 1654? — angiver saaledes, som det vil fremgaa af det foranstaaende, ikke alene Aaret for Modellens Tilblivelse, men ogsaa Aarstallet for selve Skibets Indlemmelse i Flaaden.

### Modellens Nøjagtighed.

Modellens minutiøse Udførelse vidner om, at Nordmand som Elfenbensskærer og Kunsthaandværker har præsteret et Præcissionsarbejde, hvis Nøjagtighed sikkert staaer Maal med den tekniske Færdighed, hvormed de mindste Detailler er behandlet.

De enkelte Maal kan desværre ikke kontrolleres, da Bygningskontrakten, som nævnt, ikke findes, men efter at der er tilvejebragt Sandsynlighedsbevis for, at «Norske Løve» er bygget i Aarene 1652—54, er det muligt at paavise, at de Maal, man tidligere har draget i Tvivl, nemlig Skibets Bredde og Rejsningens Højde, maa anerkendes som værende i Overensstemmelse med de originale Maal.

Til Bedømmelse af Modellens Bredde i Forhold til Længden giver Durells Flaadeliste fortrinlige Oplysninger, ikke mindre end 20 Orlogsskibe opføres med Længde og Bredde, og for de Skibes Vedkommende, hvor de opgivne Maal kan kontrolleres, er de i fuld Overensstemmelse med de faktiske Forhold, endvidere kan det anføres, at Maalene for Bredden er udvendigt Maal, saaledes at Modellens Maal direkte kan benyttes.

Sættes Bredden til 1, er Forholdet mellem denne og Længden som følger:

|                            |                                     |                                    |        |
|----------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|--------|
| •Tre Kroner• .....         | lang: 121'                          | bred: 32'                          | 1—3,78 |
| •Norske Løve• af 1633..... | — 121 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' | — 31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' | 1—3,86 |
| •Spes• .....               | — 104'                              | — 32'                              | 1—3,25 |
| •Forgylde Bjørn• .....     | — 110'                              | — 24 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' | 1—4,49 |
| •Hannibal• .....           | — 141'                              | — 35'                              | 1—4,03 |
| •Victoria• .....           | — 151'                              | — 34 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ' | 1—4,38 |
| Modellen .....             | — 116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | — 26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>   | 1—4,40 |

Af disse Skibe er de tre sidste nye, og «Forgylde Bjørn» bygget 1645 det Skib, der i Armering ligner Modellen mest, idet det er den eneste Fregat med 24 Porte paa Batteridækket.

Tilsyneladende gaar Tendensen i Retning af at bygge Skibene længere i Forhold til Bredden, men dette er ikke ensbetydende med, at Skibene blev væsentlig smallere, thi to Skibe, som er nærlig ens og har samme Vandlinielængde, kan have en stor Forskel i Længden over Stevnen, idet Skibet med den lange Køl og det lille Fald af Stevnene vil have en mindre Længde over Stevnen end Skibet med den kortere Køl og det større Fald, det første vil altsaa efter Maalene synes kort og relativt bredt, medens det sidste vil synes langt og smalt, endskønt de har nærlig samme Vandlinieareal, kun er det sidste mere skarptbygget og har et noget mindre Displacement.

Tabellen giver imidlertid den meget værdifulde Oplysning, at Flaaden i «Forgylde Bjørn» besad et ret



nyt Skib af nærlig samme Dimensioner som det, Modellen fremstiller, og det maa da antages, at »Forgylde Bjørn« har været Forbillede for »Norske Løve«, saaledes at Modellen ingenlunde kan siges at være for »narrow-beamed«.

At Modellens Sejlføring er en paalidelig Gengivelse af »Norske Løve«s Sejl, vil fremgaa af Tabellen Pag. 105, idet Maalene paa i alt 7 Sejl, der blev syet til Fregatten 1664 og 1666, kendes fra Regnskabsbøgerne, hvor de nysyede Sejl fra Tid til anden opføres; alle disse Sejl passer til Modellen, dog er Fokken paa Modellen et Par Fod for smal og Krydssejlet 3—4 Fod for bredt, men dette skyldes sikkert, at Modellen fremstilledes med den originale Sejlføring, medens Skibet ved Besejling har vist sig at være for luvgerrikt og derfor senere har faaet et større Forsejl og et mindre Agtersejl, hvilket var et meget almindeligt forekommende Tilfælde. Endvidere bekræfter en Sammenligning med andre Skibes Sejl, at Modellens Sejl svarer til et Skib af »Norske Løve«s Dimensioner, og Rejsningen maa saaledes siges at være nøjagtig dimensioneret.

Der er derfor al mulig Grund til at være Jacob Jensen Nordmand taknemlig for, at han har skænket Eftertiden en saa gennemført nøjagtig og fint udført Model, der er ganske enestaaende i sin Art<sup>1)</sup>. Det

---

<sup>1)</sup> Mig bekendt eksisterer der af større Elfenbensmodeller kun en, der er ældre end Rosenborgmodellen. Dette Elfenbensarbejde, der er udført 1620 af Jacob Zeller af Deutz ved Cøln og opbevares i Samlingen: »Grünes Gewölbe« i Dresden, er udarbejdet som en større Figurkomposition. Motivet er Guden Neptun, der, ridende gennem Bølgerne paa en fyrig Havhest, omgivet af forskellige Fantasi væsner, bærer et firmastet Orlogsskib for fulde Sejl over sit Hoved.

Omend Skibet, der er af nærlig samme Størrelse som »Norske Løve«, er meget kunstfærdigt forarbejdet og viser adskillige interessante Enkeltheder, er det behæftet med iøjnefaldende marine-arkitektoniske Fejl og staar i teknisk Henseende langt fra Maal med vor Model.

smukke Elfenbensmateriale fremhæver Skibets Linierenhed og fine Bygning, medens Tovværkets Udførelse i Sølvtraad til sene Tider vil bevare det mod Tidens Tand og give den marinehistoriske Forsker et nøje Kendskab til Datidens Standpunkt paa Skibsbygningskunstens Omraade.

#### Jacob Jensen Nordmand.

Jacob Jensen Nordmands Historie (1614—1695) er i Korthed denne:

Som ganske ung gik han i dansk Orlogstjeneste og rejste derefter til Holland, hvor han lærte Smedehandværket. Efter at være udlært fik han Lyst til Krigerlivet og gjorde først Tjeneste et Aar som Soldat i Flandern; men da de Vestindiske Herrer lod Trommen røre, lod han sig hverde og gjorde nu 5-Aars Tjeneste i Brasilien, hvor han deltog i adskillige Træfninger saavel til Søs som til Lands og oplevede lidt af hvert.

1640 vendte han tilbage til sit Fædreland: Norge, og ankom Juleaften til Christiania.

Overensstemmende med Tiden har Skibet en lav Bak, der løber ud i en nærlig vandret Gallion. Sprydet, der rejser frit fra Stevnen under en Vinkel af  $45^{\circ}$ , bærer ingen Blindemast og er kun daarligt forstøttet. Underblinden sidder højt, og Skoderne farer op under Foremers. Mesanmasten bærer Rær til et Krydssejl, der ikke findes, derimod føres et Mesantopsejl. Agterkastellet er højt og har Kanoner i 3 Lag samt en Vægtergang, der fortsættes langs Siden af Agterskibet. En liden Kurv er vist til Ammunitionsophængning til Storemærs. Af Armeringen paa 32 Kanoner, der er udført i Guld, er kun 8 placeret paa et lukket Batteri med 4 i hver Bredside.

Kunstnerisk set er Skibet det svageste Led i Kompositionen, idet Skroget, der er meget plumpt agter, er uden Harmoni med det bærende Leds skønne og ubundne Figurer. Før at bøde herpaa har Kunstneren tilladt sig forskellige dekorative Friheder, der intet har med Skibsbygning at gøre, saaledes er Stevnen prydet med udskaarne Figurer. Røret er ornamentalt udskaaet, og saavel Bak som Agterkastel har høje Søjler med Statuetter.

Hele Opsatsen, der er ca. 1 Meter høj og 70 cm lang, blev i 1654 vurderet til rundt regnet 6500 Kr.



I det fremmede havde han samlet sig en Del Penge, dels som Bytte og dels ved Tuskhandel, og dette satte ham i Stand til at uddanne sig som Elfenbensskærer og andet kunstfærdigt Haandværk.

Senere tog han Tjeneste som Constabel og Soldat paa Akershus og deltog i Krigen mod Sverige som Rustmester. Under Frederik III og Sophia Amalia's Ophold i Christiania 1648 fik han Lejlighed til at komme i Forbindelse med Kongefamilien. Selv beretter han, at Dronningen opfyldte hans Bøn at være Fadderske for hans Datter, der ved Daaben fik Navnet Sophia Amalia, i hvilken Anledning han forærede Dronningen en Alen gjort af hvid Rinshorn.

Dette skal være Aarsagen til, at han blev antaget i Kongens Tjeneste som Drabant og senere efter at være kommet til København fik Bestalling som kongelig Ladmager (1649), ligesom han blev Lærermester for Kongefamilien i Drejning. Som saadan har han undervist Kongen og Dronningen samt Chr. V og Fr. IV som Prinser. Han fik endvidere Opsyn med Kongens Livrustning paa Rosenborg og arbejdede for Kunstammeret, til hvilket han forfærdigede adskillige ypperlige Stykker i Elfenben.

Som Erkendtlighed for disse Arbejder opnaaede han flere Begunstigelser. Foruden Ducører forbedredes hans Løn i 1652 med 100 og i 1654 med 150 Dlr., og samme Aar fik han Bevilling paa den nu ledige Bod paa Slotsbolmen, og i 1659 omtales han som Rustmester.

Under Svenskekrigen købte han den gamle og brøstfældige Fregat «Højenhald», som han lod udbedre og sendte til Skaane efter Brændevad, der nu var en sjælden Vare i København. Denne Ladning overlod han Kongen for en langt lavere Pris, end han ellers havde kunnet opnaa, og derefter blev Fregatten hyret for 50 Rdlr. om Maaneden og bestykket af Admiralitetet og ud-



lagt i Kalleboe, hvor den opnaaede sit historiske Navn ved det Heltemod, hvormed Skibet blev forsvaret<sup>1)</sup>.

Jacob Jensen Nordmand døde 1695 og efterlod trods sit stræbsomme Liv sin Familie i trange økonomiske Kaar. Et Maleri af Kunstneren findes paa Rosenborg.

For at faa det rette Indtryk af denne Mands Personlighed, maa Beretningen læses i sin Helhed; thi foruden at vise os en driftig og arbejdsom Mand, der udviklede sine Evner og Anlæg og vel ogsaa tragtede efter den kongelige Gunst, er Fremstillingen præget af Guds frygt og en vis Beskedenhed, der giver den Paalideligheds Stempel, ligesom den stemmer overens med, hvad der kan kontrolleres i officielle Dokumenter. I denne Sammenhæng er Uddraget formentlig tilstrækkeligt til at fastslaa, at denne Kunsthaandværker havde tilegnet sig saavel praktisk som teknisk Forudsætning for at kunne forfærdige en fuldt ud troværdig Skibsmodel.

### Sømilitære Betragtninger.

For at faa det rette Udbytte af Studiet af denne Model, skal der i meget korte Træk gøres Rede for de Principper, der har været bestemmende for Skibets Konstruktion, Armering og hele Udseende.

Skønt den Udvikling, vore Orlogsskibe gennemgik under Chr. IV og Fr. III, var af en gennemgribende Natur, foreligger der saa godt som intet om de Tanker og Principper, der laa til Grund for de Skibstyper, der fremkom. Om Chr. IV ved vi, at denne Konge med megen Indsigt og personlig sømandsmæssig Erfaring skabte Landet en Flaade, der regnedes for en af Euro-

<sup>1)</sup> Saml. til den danske Hist. II, 3. Sjæll. Reg. 23. <sup>23/3</sup>—1652, <sup>23/1</sup>, <sup>10/2</sup> og <sup>22/2</sup>—1654. Sjæll. Reg. 28, P. 558. Sjæll. Tegn. XXXIV <sup>20/5</sup>—1658, XXXV <sup>17/1</sup>, <sup>16/4</sup>, <sup>24/5</sup> og <sup>15/10</sup>—1659. Breve og Indlæg til Danske Kancelli <sup>9/3</sup>—1659. Københavns Diplomatarium III, P. 428.

pas bedste, og man kan sikkert gaa ud fra, at Kongen som Bygherre har haft en afgørende Indflydelse paa den rent tekniske Udvikling og mundtlig har tilkendegivet Skibsbygmesteren sin Vilje, men selve Kontrakterne indeholder udover Standardmaal sjældent noget om Skibenes øvrige Udseende, Armering eller særlige Konstruktion.

Man maa derfor gaa ud fra, at det i Hovedsagen overlodes til den kgl. Skibsbygmesters Duelighed og Erfaring som Haandværker at bygge Skibene, saaledes som Orlogsskibene skulde være, efter de Tegninger, Maal og Skabeloner, som denne selv sad inde med. Saadanne dygtige og erfarne Mestres var meget efterspurgte, og selv vaagede de over Tegninger m. m., der omgaves med stor Hemmelighedsfuldhed, og som Regel gik i Arv fra Fader til Søn, eller maatte erhverves for ret store Beløb.

Da Chr. IV meget tidligt tog den skotske Skibsbygger David Balfour og senere Daniel Sinklair i sin Tjeneste, er vore Orlogsskibe fra den Tid stærkt engelskprægede, d. v. s. slanke og skarptbyggede og derfor velsejlende, men ogsaa hollandsk Paavirkning kan spores, idet enkelte hollandske Skibe indkøbtes, saaledes at Udviklingen ikke blev ensidig, men gik i Retning af at skabe de for vore Farvande bedst egnede Typer.

Under Fr. III fortsattes Udviklingen efter de hidtil gældende Principper, indtil Curt Adeler efter sin Indtrædelse i den danske Marine med megen Myndighed satte sit Præg paa vor Skibs konstruktion.

«Norske Løve» maa efter hele Skibets Udseende og Størrelse i Sammenligning med Flaadens øvrige Skibe karakteriseres som en kraftig Fregat, og som saadan være i Stand til at løse følgende Hovedopgaver:

1) at udføre al Fregattjeneste, 2) at indgaa som Kampenhed i selve Flaadestyrken, 3) at optræde som Stationskib under Norge, 4) at konvoyere Handels-

skibe, 5) at optræde som Krydser mod Capere, og endelig 6) at besejle vore atlantiske Øer samt udenlandske Farvande.

Omend adskillige af disse Opgaver kræver samme Egenskaber, stilles der dog ogsaa Krav, som vanskeligt kan forliges, naar Konstruktøren er bundet til en vis Skibsstørrelse, og hvad der saaledes opnaas af Fordele i en Retning, vil straks melde sig som en Hindring i en anden, og Skibet bliver derfor et Udtryk for, hvilke Formaal der er lagt mest Vægt paa.

Det Hovedkrav, der stilles til Fregatten, er udpræget gode Sejlegenskaber, Evne til at føre Sejl i haardt Vejr, en saadan Form af Skroget, at Skibet fejrer sig efter Havets Bevægelse uden at arbejde haardt og derved udsætte Rejsningen for større Kraftpaavirkninger og deraf følgende Havari, en tilstrækkelig Letsejlenhed til i stille Vejr at udnytte den mindste Luftning, og dertil en god Luvholder, som kan ligge tæt ved Vinden.

Da Fregatten kun raader over et Hovedbatteri, maa dette føres vel fri over Vandet, og Skibet være i Besiddelse af tilstrækkelig Stivhed til at kunne benytte Batteriet ogsaa under haard Sejlads. Vel kan dette Krav i nogen Grad negligeres, da Fregatten altid vil være i Stand til ved sine overlegne Sejlegenskaber at unddrage sig Kamp med større Orlogsskibe, men i mange Tilfælde vil den netop i haardt Vejr have den Fordel, at Modstanderen ikke kan aabne underste Batteriporte og derved er berøvet Brugen af det sværeste Skyts, saaledes at Overvægten er paa Fregattens Side, men den maa i alle Tilfælde være fjendtlige Fregatter af lignende Størrelse jævnbyrdig saavel i Stivhed som i Armering for at kunne løse sin Hovedopgave, at skaffe Underretning om fjendtlige Flaadestyrker, uden at lade sig afvise af den første den bedste Modstand.

Som Stationskib under Norge kræves udpræget gode Søegenskaber, bekvemme Beboelsesforhold for



Mandskabet, Evne til at føre Proviant, Øl og Vand for længere Tid og tilstrækkelig Plads til Varegoods af enhver Art, paa den anden Side maatte Skibet være billigt i Drift og ikke større, end at Kølhaling og Reparationer kunde udføres i enhver større norsk Havn.

Endvidere maatte Fregatten være saaledes armeret og bemændet, at den i paakommende Tilfælde kunde føre en henholdende Kamp og bringe sig selv i Sikkerhed indenfor mulige Skanseanlæg e. l.

En af Fregatternes vigtigste Opgaver var at holde Farvændene fri for Capere. Disse statsautoriserede Sørovere var velarmede og velbemandede Fartøjer, der var i Stand til at opbringe og besætte de svagt armerede Handelsfartøjer, og i Besiddelse af overordentlige gode Sejlegenskaber, saaledes at de som Regel kunde undløbe den jagende Fregat, der var tyngt af orlogsmæssig Armering og Bemanding, og i løjt Vejr var Caperen, der med sine færre Kanoner havde større Plads mellem Raperterne, bedre i Stand til at udnytte Aarerne.

Opbringelse af Capere lykkedes da som oftest kun ved Overrumpling i Dagbrækningen, eller naar Caperens Manøvreevne var reduceret ved Afgivelse af Mandskab til tågne Handelsfartøjer, eller den havde lidt Havari paa Ror eller Rejsning.

Fregatten maatte dog ogsaa være forberedt paa at støde paa velarmede og forholdsvist store Capere, der ikke var bange for at optage en Kamp, og hvis Besætning af raa Elementer, der kæmpede af Vindesyge, var yderst farlige Modstandere.

Ud fra disse Betragtninger maa Fregatten bedømmes som Krigsskib, og i teknisk Henseende maa Modellen tale for sig selv.

---

„Norske Løve“ som Stationsskib under Norge.

Med Hensyn til Armering og Sejlegenskaber maa Skibet karakteriseres som en kraftig Fregat, der i særlig Grad eguede sig som Stationsskib under Norge paa Grund af Skibets store Egen-Defension, og hvis Størrelse og Velsejlenhed gjorde den særligt egnet til at optræde i disse Farvande, hvor den kunde søge ind i den norske Skærgaards Smuthuller og med sin høje Rejsning drage Nytte af Vinden, der her blæser friskere og mere konstant i de højere Luftlag end nede ved Vandet.

Medens Fregattens Overlegenhed overfor Skibe af lignende Størrelse beror paa det meget kraftige og ensartede Hovedbatteri, ligger Fregattens store Styrke overfor en overlegen Modstander, som den ikke kan undløbe eller er nød til at forsvare sig imod, deri, at ogsaa alt secundært Skyts er under Dæk, saaledes at Mandskabet er beskyttet, og Kanonernes Betjening ikke belemres med eventuelt nedfaldende Gods, og agter er den i Stand til at bringe 6 Kanoner i Aktion mod Forfølgeren, der vel kan have sværere Stevnskyts, men ikke flere i Antal, og hvoraf de øverste er delvis udækkede.

For Entring kræves der en stor Overlegenhed hos Modstanderen, idet Fregatten med det høje Agterskib her har Fordelen af Højden og kan lægge Hovedforsvaret paa de mere udsatte Baks- og Midterdæk. Skulde det imidlertid lykkes Fjenden at besætte disse Dæk, er Skibet langt fra tabt, da det fremstormende og ganske ubeskyttede Mandskab hurtigt vil blive fejet bort, idet Midterdækket nu bestyges af de 4 i Bak og Skanse, og Bakken af de 2 i Hytten staaende Skraastykker, foruden af Musketild fra Skydeskaar og Mærs.

Umiddelbart efter den første Salve vil Fregattens Mandskab gøre et Udfald fra de store Porte og over Løbebroen til Bakken, og kan Fjenden ikke øjeblikkelig



møde med tilstrækkeligt frisk Mandskab, er Entringsforsøget afslaaet og maa gentages, medens Fregattens Skraastykker atter er blevet ladet og klar til Brug, og i modsat Fald har Fjenden maaske forblødt sig og er nu den underlegne.

Det er derfor ganske fejlagtigt at skønne, at det høje Agterskib er en tilfældig Reminiscens fra ældre Tidens Kasteller, og at man dengang ikke havde Blikket aabent for de Ulemper, det medførte, og den skadelige Indflydelse det havde paa Skibets Sejldygtighed. Dette har man sikkert været fuldt ud klar over, og ved at gøre Højden jævnt tiltagende uden bratte lodrette Overgange har man forsøgt at reducere de skadelige Faktorer til det mindst mulige, samtidig med at man med velberaad Hu har bibeholdt den høje Skanse, hvorfra den Kommanderende havde et glimrende Overblik over hele Skibet og kunde forsvare sig til det yderste, idet Angriberne udækkede maatte bevæge sig opad det stærkt rejsende Agterhalvdæk.

De Forhold, der bidrog til den gradvise Reducering af Højden og senere Afskaffelse af den øverste Hytte, var saaledes ikke stigende Forstaaelse af det lavere og mere linierene Agterskibs Overlegenhed overfor den ældre Form, men udelukkende Kanonens voksende Betydning som Hovedvaaben, der muliggjorde, at Fjenden kunde tvinges til at stryge alene ved Kanonild.

Denne Ændring i Kampmetode meldte sig selvfølgelig ikke paa een Gang, men var Resultatet af Erfaringerne fra det 17. Aarhundredes mange Søslag, hvor Skibene øgedes i Størrelse og Kanonantal.

Alt som Kanonkalibret voksede, og særlig Skudvirkingen med de stedse tungere og mere effektive Kanoner øgedes, blev Entringstilfældene overfor ret intakte Skibe sjældnere og unødvendigjorde det høje Agterskib, samtidig med at Skibskonstruktørerne krævede Vægtbespa-



relse til Fordel for kraftigere Armering og stærkere Hovedskrog.

Da »Norske Løve« som Hovedopgave under Stations-tjeneste under Norge maatte kunde klare sig overfor de sandsynlige Modstandere, altsaa lignende Fregatter og mindre Orlogsskibe med middelsvær Armering, er Hovedvægten lagt paa en lignende Bestykning og en udpræget Evne til at afværge Entring, og Skibet repræsenterer derfor ikke den datidige danske Orlogsskibstype, men den som Stations-skib, under Norge særegne Fregatttype.

#### Supplerende Oplysninger om »Norske Løve«.

»Norske Løve«s Armering kendes ikke, men i 1662 opgives, at Skibet førte 42 Kanoner, heraf de 30 af Metal, og dette passer godt med Modellens Portantal, idet Bov- og Jagerporte samt Arkeli- og Hækporte under normal Krigsudrustning sædvanlig besattes med Skyts fra det Batteri, der ikke var i Aktion.

Modellens Kanoner er for smaa til, at man kan skønne om deres Kalibre, men ved Sammenligning med Skibe af lignende Størrelse, kan de formentlig anslaaes til:

|    |            |               |             |              |         |
|----|------------|---------------|-------------|--------------|---------|
| 20 | 12-pundige | Kobberstykker | i           | underste     | Lag     |
| 10 | 6-         | —             | —           | i            | øverste |
| de | øvrige     | 12            | 4—6-pundige | Jernstykker. |         |

I en Flaadeliste af 1665, som Lind pag. 241 har udarbejdet paa Grundlag af Oplysninger fra forskellige Kilder, anføres, at Skibet førte 6—24 pund. Kanoner, men om disse kan regnes for at have været regulære  $\frac{1}{2}$  Cartover er dog maaske tvivlsomt. Ifølge kgl. Ordre til Kjøbenhavns Tøjhus af  $\frac{29}{6}$  1659 udleveredes til »Norske Løve«:

|    |            |     |      |    |       |         |      |     |                               |     |
|----|------------|-----|------|----|-------|---------|------|-----|-------------------------------|-----|
| 2  | Kugelsække | udi | hver | 12 | runde | Kugler, | hver | paa | 2                             | Pd. |
| 11 | —          | —   | —    | 16 | —     | —       | —    | —   | 1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | —   |
| 3  | —          | —   | —    | 20 | —     | —       | —    | —   | 1 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> | —   |

altsaa Skraaladninger paa 24 Pd., hvad der ikke kræver et Kaliber paa 24 Pd. i Højden.

Et tilsvarende Forhold gør sig gældende for «Lindormen», dette Skib, der havde 12 og 6 pund. Kanoner, 8k i 1660 udleveret Skraasække paa 24 og 12 Pd.

Regnskaberne for Skibets Ekvipering i 1665 og 1666 giver en Del Oplysninger om Maling m. m.

Fregattens Skrog var brun-sort, idet det var behandlet med en Blanding af finsk Tjære og Kørnøg.

Gallionen var rødmalet, ligeledes Løven, men Krone og Økse var forgyldt. Sidegalleriet var for største Delen rødmalet, medens Galleri- og Taarntag var tækket med forgyldt Blik.

Campagnen var dels graamalet, dels forgyldt, Af-sætninger og Rælinger rundt Skibet graamaledede.

Spejl og Sidegalleri var stafferet med forskellige Farver, navnlig: smalsblaa, spanskgrøn, Zinober og Okker, en Del af Billedværket og Kronen agter var forgyldt. Fregatten var nu forsynet med to rødmaledede Campagne-lanterner.

Indenbords var Fregatten rødmalet og Faldportene forsynet med hvidt Kors paa rød Bund. Kabytten med Inventar var rødmalet, Loftet var blaat, rimeligvis med forgyldte Stjerner, og Dørene stafferet med Vaaben og Navnetræk, en Del Billedværk med forskellig Farver og Guld.

Fregattens fire Fløje var tilsammen 34 Alen lange i Flugten og Flagstørrelserne: 11, 9 og 5 Duge.

Modellen har agter paa Campagnen et Stutflag, muligvis er dette Blodflaget eller Fregattens Fahne, hvis Udseende ikke kendes, men som formentlig har været

rød med et hvidt Kors i det øverste Hjørne og muligvis prydet med den norske Løve.

Fregatten var endvidere forsynet med Skanseklæder til Lønninger og tværskibs Rækværker, samt Mærseklæder af rødt Klæde med paasyede hvide Kors, ligeledes med Bolsaner til Raanokkene.

Skibet, der havde en Drægtighed af 300 Læster, var forsynet med fire Ankre samt Varpanker:

|                    |             |                 |             |            |
|--------------------|-------------|-----------------|-------------|------------|
| 1 Dagliganker..... | 2           | Ankertøve...160 | Fayne...14½ | Tom.       |
| 1 Pligtanker....   | 2036 Pd...2 | —               | ...210      | — ...14 —  |
| 1 Tøjanker....     | 1780 —...1  | —               | ... 78      | — ...15½ — |
| 1 Vareanker....    | 1560 —      |                 |             |            |
| 1 Varpanker.....   | 1           | —               | ... 16      | — ... 3½ — |

Af Haandvaaben fandtes:

- 50 Musketter
- 3 Flintør
- 1 Bartisan
- 2 halve Slagsværd
- 50 Pamparter (korte Sabler)
- 40 halve Picker
- 30 Entrebiler
- 10 Hacker

For at give bedre Fodfæste paa Dækket var der medgivet Skibet en Tønde Hammerskel.

Af Ammunition var medgivet 80 Skud Krudt og Skarp pr. Kanon og endvidere 40 skarpladte Haandgranater. (Til 2000 Haandgranater medgik 2 Td. Beg, 64 Pd. Colophonium, 32 Pd. Terpentin, 32 Pd. Voks og 32 Pd. Ryssing.)

Om Fregattens Hovedudrustninger vides følgende:

I 1656 indgik »Norske Løve« i Kristoffer Lindenovs Eskadre, der den 28/7 førte Kongen paa Hyldningsrejse til Norge, »Trefoldighed« var Admiralskib, Nikolaj Helt var Viceadmiral paa »Hannibal« og Lavrits Nielsen Schoutbynacht paa »Norske Løve«.



Endnu inden Eskadren var tilbage, udstedtes  $\frac{2}{8}$  Instruks (Sjæll. Reg. 23, pag. 885 f) til Kr. Lindenov om med »Trefoldighed«, »Hannibal«, »den norske Løve«, »Lindormen«, »Pelikanen«, »den sorte Rytter«, »Phoenix«, »den graa Ulf«, »Snarensvend« og »Falcken« at begive sig til Danzig Rhed og varetage de danske Interesser, og her salutere den hollandske Flaade, der laa for Danzig i Anledning af de svenske Krigsoperationer i Polen.

Den  $\frac{12}{8}$  ankom Eskadren til København, afleverede det i Norge hentede Tømmer og kompletterede for det forestaaende Togt, men først den  $\frac{29}{8}$  fik den Ordre til straks at afsejle (Sjæll. Tegn. XXXIII pag. 575), og i denne Ordre anføres: »Vi vil at du dig strax paa den dig anbefalede Rejse begiver med hos dig havende 9 Orlogsskibe, hvoriblandt »den norske Løve« skal være Viceadmiral udi »Hannibals« Sted, hvorpaa Nic. Helt nok er anbefalet at commendere, og »Lindormen« derimod Schoutbynacht».

Den  $\frac{1}{9}$  var Eskadren for Danzig, og Hjemrejsen fandt Sted i Slutningen af September, men Storm splittede Skibene, saaledes at Styrken først var samlet i København den  $\frac{11}{10}$ .

Det er værd at lægge Mærke til, at medens »Norske Løve« paa det første Togt var udset som Schoutbynacht-skib, rykker det paa det følgende op som Viceadmiral-skib, og Fregatten kan derfor ikke have været et gammelt Skib.

Da Flaadens Tilstand grundet paa utilstrækkelige Midler kun var middelmaadig, krævede det store Anstrengelser at overkomme denne store Udrustning, der selvfølgelig blev fulgt med den største Opmærksomhed af vort Naboland, og den svenske Resident indberetter da ogsaa om vort Beredskab: »Hvorledes den danske Flaade i Krigstider skulde kunne komme i Søn, viser Ekvipagen i den sidste engelske Krig og de tvende Orlogsskibes Udrustning forgangen Aar. Admiralen var

en Mand om hvis slette Konduite og Kurage hele Landet ved at tale: Soldaterne var kun Bønderkarle, Matroserne de ynkeligste i hele Danmark, eftersom de jo blev pressede, Skibene urene og til Dels ureparerede.» De tvende Skibe, der her nævnes, er da sikkert de to nybyggede Skibe: »Norske Løve« og »Lindormen«.

1657 førte Niels Juel sit Flag paa »Norske Løve«.

I 1666 medførte vor Alliance med Holland Udrustningen af en Eskadre bestaaende af Skibene: »Norske Løve«, »Oldenburg«, »St. Mikael«, »Hummeren«, »Havfruen« og de hyrede hollandske Orlogsskibe: »Duisburg«, »Burgh van Leyden«, »Harderin« og »Faisant« under Admiral Helt, der førte sit Flag paa »Norske Løve«s Stortop (Sjæll. Reg. 26, pag. 244), og den <sup>29</sup>/<sub>9</sub> beordredes at krydse mellem Skagen og Lindesnæs for at holde Søen fri for Capere og engelske Orlogsskibe. (Eskadren afsejlede den <sup>11</sup>/<sub>10</sub>.)

Den <sup>21</sup>/<sub>10</sub> afsendtes Kaptajn Acheron med Skibene »Middelburg« og »Damiata« med Ordre til Adm. Helt om at afgive to af de hollandske Skibe, der skulde konvoyere Koffardiskibe til Vlie og selv med tilstundende lyse Maane at begive sig til København med den øvrige Eskadre (Sjæll. Tegn. XXXVII, pag. 622).

Denne Ordre gentoges den <sup>3</sup>/<sub>11</sub>, men ingen af Ordrene naaede rettidigt frem, da de haarde Efteraarsstorme havde tvunget Eskadren til at søge Læ under Norge. I Egersund under en orkanagtig Storm Natten den <sup>21</sup>/<sub>10</sub> sprang »Norske Løve«s Ankertove, og Fregatten drev ind paa Klipperne, hvor den sønderloges, men det lykkedes dog at redde hele Besætningen.

Fra <sup>23</sup>/<sub>10</sub> til <sup>27</sup>/<sub>10</sub> arbejdedes Dag og Nat, i Storm og Uvejr, paa at bjerge Kanoner, Ammunition, Redskab og Materialer af Mandskabet paa »Hummeren«, og Cornelius Hansen tog siden Vare paa det bjergede Gods, der afhentedes af »Røde Løve« og »St. Peder«.

## TABEL I

## «Norske Løve»

Opmaaling af Modellen paa Rosenborg (Skala 1 : 60)

## Skroget

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| Længde over Stævnen .....                                     | 116 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Fod |
| — i Vandlinien .....  | 104 —                               |
| under Forudsætning af Dybdgaaende, agter..                    | 10 —                                |
| — for....   | 9 —                                 |
| største udvendig Bredde .....                                 | 26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Kølels Længde .....   | 85 —                                |
| Forstævnens Fald .....  | 24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —    |
| Agterstævnens Fald .....                                      | 6 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —     |
| Gallionens Forkant foran for Stævnen.....                     | 22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Hakkebrædtets Agterkant agten for Agter-<br>stævnen .....     | 11 —                                |
| Skibets samlede Længde bliver saaledes....                    | 150 —                               |
| Hyttens Længde .....  | 24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —    |
| Agterhalvdækkets Længde (foran for Hytten)..                  | 35 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Dækkets Længde midtskibs .....                                | 29 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Bakkens Længde .....  | 26 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Sidegalleriets Længde .....                                   | 19 —                                |
| Afstand mellem Kanonportene paa Batteriet ..                  | 8 —                                 |
| Middelporten over Vandet .....                                | 3 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —     |
| — Kølels Underkant .....                                      | 13 —                                |
| Dækkets Højde over — .....                                    | 18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Højde mellem Dækkene paa Batteriet ... ca.                    | 6—7 —                               |
| Højde under Dæksbjælkerne under Bak, Skanse<br>og Hytte ..... | 5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> —     |
| Hakkebrædtets Højde (incl. Ornamenter) over<br>Kølen .....    | 50 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Spejlets største Bredde (incl. Sidegallerierne)               | 22 —                                |
| Spejlets Bredde ved underste Dæk .....                        | 20 —                                |
| Selve Hakkebrædtets Højde (den glatte Flade)                  | 12 —                                |
| — Bredde i Underkant ...                                      | 12 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> —    |
| Rorets Maalemærker: 10 Fod = 5,3 cm.                          |                                     |



## TABEL II

## Rejsningen.

(Flagpillenes Højde er ikke medregnet.)

|  |                                 |     |
|--|---------------------------------|-----|
| Sprydets Længde .....                        | 58 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | Fod |
| — Rejsning.....                              | 37 <sup>o</sup>                 |     |
| Sprydastens Højde.....                       | 19                              | Fod |
| Boven - Blinderaa .....                      | 20                              | —   |
| Blinderaa .....                              | 38 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| Fortoppens Højde over Kølens Underkant... .. | 129                             | —   |
| Fokkemastens Højde over — .....              | 76                              | —   |
| Fore-Stænge-Mærs Højde o. — .....            | 109                             | —   |
| Fokke-Mærs Højde over — .....                | 71                              | —   |
| Fore-Bramraa, lang.....                      | 15 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| — Højde over Fore-Mærseraa ..                | 20                              | —   |
| Fore-Mærseraa, lang.....                     | 28 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| — Højde over Fokkeraa.....                   | 42                              | —   |
| Fokkeraa, lang.....                          | 50 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | —   |
| Stortoppens Højde over Kølens Underkant ..   | 134 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | —   |
| Stormastens — ..                             | 79 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | —   |
| Store-Stænge-Mærs — ..                       | 112 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> | —   |
| Store-Mærs — ..                              | 73 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | —   |
| Store-Bramraa, lang .....                    | 17                              | —   |
| — Højde over Store-Mærseraa ..               | 22 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| Store-Mærseraa, lang .....                   | 33 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>  | —   |
| — Højde over Storraa .....                   | 41 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| Storraa, lang .....                          | 59 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| Mesantoppens Højde over Kølens Underkant..   | 96                              | —   |
| Mesanmastens — ..                            | 76                              | —   |
| Kryds-Mærs — ..                              | 71                              | —   |
| Krydsraa, lang.....                          | 19                              | —   |
| — Højde over Bergineraa.....                 | 24 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>  | —   |
| Bergineraa, lang .....                       | 40 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |
| Mesanspryd, langt.....                       | 45 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>  | —   |

## TABEL III

Maal paa enkelte af »Norske Løve« s  
Sejl: 1666.

|                  |               |        |
|------------------|---------------|--------|
| Blinde .....     | dyb .....     | 19 Fod |
| — .....          | bred.....     | 37 -   |
| Fok .....        | dyb .....     | 27 -   |
| — .....          | bred.....     | 52 -   |
| Fore-Mærsejl ..  | dyb .....     | 35 -   |
| — ..             | bred oven ... | 27 -   |
| — ..             | » under...    | 49 -   |
| Store-Mærsejl .. | dyb .....     | 43 -   |
| — ..             | bred oven ... | 32 -   |
| — ..             | » under...    | 59 -   |
| Mesan .....      | dyb.....      | 38 -   |
| — .....          | bred under... | 38 -   |
| — .....          | Spryddet .... | 54 -   |
| Krydssejl .....  | dyb.....      | 23 -   |
| — .....          | bred oven ... | 15 -   |
| — .....          | » under...    | 30 -   |

---

## Et Spørgsmaal.

Kommandør L. Dornonville de la Cour giver i sin meget interessante Redegørelse i Tidsskriftets November og December Numre »Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i August 1914« en Vurdering af den bevæbnede Modstand, som den danske Storebælt-Eskadre under Verdenskrigen vilde have været i Stand til at yde mod en fremmed Flaades Angreb paa de danske Minespærringer i Storebælt. Der nævnes tre Veje, som Angriberen kan gaa, a) at skabe en Passage gennem Minespærringen ved Hjælp af Minestrygere, b) at ofre Handelsdampere eller ældre store Krigsskibe som Minespærringsbrydere, c) at besætte Kysterne. Medens de to første Metoder efter Kommandørens Vurdering vilde have givet Storebælt-Eskadren gode Betingelser for at bibringe Angriberen katastrofale Tab, vilde den tredje Metode, Besættelse af Sjællands og Fyens Storebælt-Kyster, have umuliggjort Storebælt-Eskadren Opholdet i Bæltet, hvorefter Angriberens Minestrygere i Ro og Mag kunde have fjernet vore Miner. Da man maa have Lov til at gaa ud fra, at det maa være fjendtlige Batterier i Land, der vilde have umuliggjort vore Skibe fortsat Ophold bag Minespærringen i Storebælt, ligger det nær at spørge, om da ikke egne Batterier i Land vil være i Stand til at umuliggøre fjendtlige Skibe Opholdet foran de samme Minespærringer? Spørgsmaalet synes saa meget mere berettiget, som Kommandøren i en iøvrigt helt historisk Udredning, umiddelbart forinden den nævnte tredje Metode omtales, har fundet Anledning til at tildele eventuelle danske Kystbatterier en meget beskeden Rolle. Hvordan kan fjendtlige Landbatterier tvinge vore stærkt pansrede Skibe ud af Storebælt og skabe Ro og Mag,



naar danske Landbatterier kun synes at møde Vanskeligheder? Hvis jeg skulde misforstaa Sagen eller forudsætte noget urigtigt, beder jeg Tidsskriftet venligst foranledige en Besvarelse af hvilke Omstændigheder, det da er, der saa afgjort vil sætte den danske Eskadre ud af Spillet i den givne Situation.

*G. Gullaksen,*  
Kaptajn af Generalstaben.

Kjøbenhavn, Proviantgaarden, den 8/12 1930.

---

### Besvarelse.

I Anledning af den af Kaptajn af Generalstaben G. Gullaksen stillede Forespørgsel skal jeg udtale følgende:

Naar Store Bælts Kyster er besat af Fjenden, hvilket som anført i min Afhandling kun vil være muligt gennem Erobring af Sjælland og Fyen, vil den danske Store Bælts-Styrke have mistet de Baser, som den har haft i de sjællandske og fynske Havne ved Store Bælt, ligesom den vil være afskaaret fra Tilførsler fra Flaadestationen i København.

Dette betyder, at enhver Forsyning af Brændsel, Proviant, Ammunition, Torpedoer o. s. v. vil ophøre, — at Fartøjerne ikke vil have noget Sted, hvor Havarier kan udbedres, Maskinerierne efterses, og hvor der kan forskaffes Besætningerne den Hvileperiode, der navnlig er nødvendig for de mindre Fartøjer.

Dette vil ganske lamme en Store Bælts-Styrkes Kampkraft, og, udsat for saavel Angreb fra Søen som Beskydning fra fjendtlige Kystbatterier, vil den meget hurtigt blive fortrængt, hvorefter Vejen for Minerydningsfartøjerne er klar.

Spørgsmaalet om, hvorvidt egne Kystbefæstninger alene vil være i Stand til at umuliggøre fjendtlige Skibes

Ophold foran vore Minespærringer, er allerede besvaret i min Afhandling (Pag. 630).

Det er her gjort gældende, at Kystbatterier, eller moderne, mobilt Motorskyls, kan være et fortrinligt Supplement (og ikke som udtalt af Kaptajn Gullaksen »tildelt en meget beskednen Rolle») i Forsvaret af vore Passagefarvande, men at det paa Grund af Store Bælts Bredde, den ofte ringe Sigbarhed dersteds der kan forøges ved Anvendelse af kunstig Taage, og ikke mindst under Hensyn til natlige Angreb, ikke kan siges, at Farvandet alene kan beherskes ved Hjælp af Kystbatterier. Her maa der flydende Artilleri til, der kan føres frem til ethvert Sted af Farvandet, og endvidere maa der det Kendskab til Søkrig, som udelukkende kan erhverves ved Flaadeuddannelse.

At man ogsaa har gjort Erfaring herfor under Verdenskrigen, vil fremgaa af nedenstaaende Citat af den tyske Korvetkaptajn E. E. Schulze i hans Beretning om det tyske Marinekorps Virksomhed under Forsvaret af Flanderens Kyst 1914—18. Korvetkaptajn Schulze var Admiralstabsofficer ved dette Korps Generalkommando og udtaler i sin Beretning (Marine-Rundschau, 1922, Hæfte 8—10) følgende:

»Bei allen Änderungen der Technik und der Taktik erweist sich doch immer wieder für jede Kriegführung, die aufs Wasser hinausreicht, die Unentbehrlichkeit und Unersetzlichkeit kampffähiger schwimmender Streitkräfte; das gilt letzten Endes aber auch für die Küstenverteidigung«.

*L. Dornonville de la Cour.*

## Anmeldelse af nogle Bøger indgaaet i Marinens Bibliotek 1930.

Af Kaptajnløjtnant Hempel-Jørgensen.

Fürst von Bülow: Denckwürdigkeiten. Band 1, 634 Sider — Band 2, 531 Sider. Berlin 1930.

Blandt de Statsmænd, der i Tiden før Verdenskrigen spillede Hovedrollerne i den internationale Storpolitik, træder den tyske Rigskansler Fürst Bülow stadig tydeligere frem som den, der maa bære et af de tungeste Ansvar for denne Politik's skæbnesvangre Resultat: Verdenskrigen.

Adskillige fremragende tyske Forfattere og Historikere har alt paapeget dette — man behøver blot i denne Forbindelse at mindes to for et Aarstid siden udkomne Bøger, nemlig Willy Beckers her i Tidsskriftet anmeldte Bog: Fürst Bülow und England 1897—1909, samt det anonymt udgivne Værk: Deutschland und die Mächte vor dem Krieg in amtlichen Schriften des Fürsten Bernhard von Bülow. Ohne seine Mitwirkung herausgegeben von einem ungenannten.

Begge disse Værker, saavel som talrige andre — ikke mindst i den Syndflod af Memoireværker, der i det sidste Tiaar har set Dagen — nagler ubønhørligt Bülow fast til Ansvaret for den Udvikling, Tyskland gennemgik i hans Kanslertid, en Udvikling, som nu klart for alle i højeste Grad var medvirkende til Verdenskrigen.

Det er derfor med en ikke helt almindelig Interesse, man Verden over har afventet Udgivelsen af dette store Memoireværk, hvis to første Bind nu foreligger offentliggjort. Oprindeligt havde Bülow vist ikke tænkt sig at



skrive sine Memoirer, men man maa gaa ud fra, at han, ligesom talrige andre af Verdenskrigens Politikere, Statsmænd og Feltherrer, har følt Trang til at efterlade Verden en Redegørelse — en Slags Forsvarsskrift — for sin Gøren og Virken, ikke mindst, efter at han selv naaede den noget tvivlsomme Lykke at opleve de, i det mindste foreløbige Resultater af den af ham saa stærkt paavirkede Udvikling. I Aaret 1920 paabegyndte han derfor Udarbejdelsen af det foreliggende Memoireværk, men bestemte samtidigt, at intet maatte udgives deraf før nogen Tid efter hans Død, og alt blev i stærkt forsegleet Stand deponeret i en Bankboks.

Fürst Bülow døde i Oktober 1929, og et lille Aar senere, i September 1930, udkom 1. Bind, efterfulgt af 2. Bind i November Maaned.

Det viser sig nu, at Memoireværket vil blive et af de største og mest omfangsrige, der i lange Tider har været offentliggjort, omfattende ialt 4 Bind.

1. Bind, der er paa 634 store Oktavsider, handler udelukkende om Tiden fra Bülows Ansættelse i Statssekretariatet 1897 til Marokkokrisen i 1904, og 2. Bind, der er paa 531 Sider, omhandler Resten af hans Rigs-kanslerperiode indtil Afskedigelsen i 1909. De kommende 3. og 4. Bind vil omfatte henholdsvis Verdenskrigen med det efterfølgende Sammenbrud og Bülows Ungdomsaar samt hans diplomatiske Karriere før Hjemkaldelsen til Statssekretariatet.

Hvorledes ser nu Bülow selv paa sit Liv og sin Virken i de foreliggende Bind? Har han selv Fornem-melsen af at have Medansvaret for den frygtelige Skæbne, der skulde ramme Tyskland endnu i hans egen Levetid?

Hertil maa der svares absolut benægtende; det frem-gaar tydeligt, at han paa alle Hovedpunkterne mener at have handlet rigtigt og til Landets Vel; at Katastrofen alligevel kom, skyldtes saa langt fra ham, og han hævder, at Tyskland i 1913 stod saa sikkert som ingen Sinde

før, og at det kun var Efterfølgeren Bethmann Hollwegs samt von Jagows utrolige Ubehændighed, der kastede Europa ind i det Kaos, som Verdenskrigen frembød. Paa enkelte Punkter indrømmer han at have taget fejl — hvem er ufejlbarlig! — men de Gange, det sker, er det altid i uvæsentlige Sager, der ikke har nogen Betydning for Udviklingen i sin Helhed.

Som man vil kunne se, og vel ogsaa paa Forhaand kunde have ventet, udgør Memoireværket et i høj Grad ensidigt Defensorat for Bülow selv, medens der ikke er mange af hans Omgivelser, der gaar Ram forbi, og som bliver sparet for hans skaanselsløse Kritik.

I Særdeleshed gaar det ud over Bethmann Hollweg, der Gang paa Gang kritiseres sønder og sammen, og om hvem han bl. a. udtaler: »Bethmann Hollweg var kun opfyldt af det brændende Ønske at blive i sin Stilling — ingen Minister har nogensinde i den Grad klæbet ved Taburetten som han, hvorfor han ogsaa i eet og alt talte Kejseren efter Munden«. Denne Karakteristik er imidlertid netop den samme, som de fleste Forskere er kommet til for Bülows eget Vedkommende.

Selve Kejseren kredser han atter og atter om, og man faar unægtelig gennem Bülows Fremstilling et stærkt og lidet flatterende Indtryk af Kejserens ejendommelige Mentalitet og Personlighed.

Bülow hævder, at Kejseren i og for sig var yderst fredsvenlig, og at hans Bestræbelser i høj Grad gik ud paa at sikre en fredelig Udvikling; naar Kejseren saa stærkt personligt gik ind for en saa kraftig Udvikling af Flaaden, var det dels for at skabe en Jævnbyrdighed med England, saaledes, at et Angreb fra den Side blev saa risikabelt, at det ikke kunde betale sig, dels for at tilfredsstille sin egen personlige Forfængelighed. Karakteristisk i saa Henseende er, at Kejserens skønneste Fremtidsperspektiv var Tanken paa den Dag, da han selv som Storamiral i Spidsen for sin Flaade møder, i fre-

deligt Samvær, den engelske Konge i Spidsen for den jævnbyrdige engelske Flaade til en straalende Flaaderevy i Kanalen.

Af særlig maritim Interesse er selvfølgelig Fremstillingen af den tyske Flaadepolitik, og man maa sige, at Skaberen af den tyske Flaade, Admiral Tirpitz, er en af de fremtrædende Personligheder, som Forfatteren overalt omtaler paa en fuldt ud loyal Maade — selv om der henimod Slutningen af hans Rigskanslerperiode opstod ret skarpe Divergenser imellem dem angaaende Flaadepolitiken. Bülow, der efterhaanden havde faaet Øjnene op for, at den meget stærkt forcerede Udvikling af Flaaden — i Særdeleshed af Kampskibene — stadig var England en Torn i Øjet, prøvede gentagne Gange at faa Tirpitz og Kejseren til at gaa med til et Forsøg paa en Overenskomst med England angaaende — om ikke en ligefrem Begrænsning af Flaadebygningen — saa dog et langsommere Bygg tempo. Men alt forgæves. Endnu en sidste Gang, da han om Bord paa »Hohenzollern« modtager sin Afsked som Rigskansler, bringer han Spørgsmaalet frem og prøver paa det indstændigste at vinde Kejseren for Tanken; men han møder et absolut og næsten haanligt Afslag — ingen og intet skal forhindre Kejseren i at bygge sin Flaade i det Tempo og i det Omfang, som han selv — Kejseren — ønsker.

Dette er iøvrigt en af de Ting, som Efterverdenen haardest har bebrejdet Bülow, at han ikke straks, da han blev klar over Flaadepolitikens Færlighed, satte sin Stilling ind paa en Ændring af denne; Bülow var ellers ikke bange for at bruge dette Middel, men altid i Tilfælde, hvor han paa Forhaand var saa godt som sikker paa, at han derved kunde sætte sin Sag igennem. I Flaadespørgsmaalet vidste han, at dette ikke vilde blive Tilfældet, derfor gjorde han det ikke, men foretrak at blive siddende og tage sin store Del af Ansvaret for en Politik, som han i sit inderste ikke kunde billige. Og



dette er en af de væsentligste Grunde til Beskyldningerne mod Bülow for Taburetklæberi.

Hvad der endvidere fra dansk Side kan paaregne særlig Interesse, er den Omtale af Danmark og danske Forhold, der flere Gange finder Sted i Memoireværket. Utvivlsomt under Paavirkning af tyske Marinekredse interesserer Kejseren sig stærkt for Danmarks Stilling under forskellige Forhold og er fuldstændig klar over de danske Gennemsejlingsfarvandes Betydning. Dette træder særligt stærkt frem under Omtalen af det noget herostratisk berømte Kejsermøde i Björkö mellem den russiske og den tyske Kejser, hvilket Møde efterfulgtes af sidstnævntes Besøg i København, et Besøg, der omfattedes med en ikke helt almindelig Opmærksomhed i interesserede udenrigspolitiske Kredse Europa over.

Man maa imidlertid lade, at Bülow selv saa behageligt nøgternt paa hele Forholdet til Danmark, heri indbefattet det sønderjyske Spørgsmaal, og det er derfor med nogen Uro, at han ser Kejseren foretage Besøget i København.

I Modsætning til Bülow er Kejserinden — hvem han iøvrigt kun har Lovord for — en svoren Fjende af alt, hvad dansk er. Kun nødtvungent deltager hun i Besøget i København 1907 og føler det som noget af en Haan, at hun »als Tochter des Nordmark« skal være venlig overfor Danmark. Hun slutter et Brev efter Besøget med følgende Bemærkning: »Die Dänen sind stets glatt gewesen, aber falsch«.

Inden denne Anmeldelse slutter, skal der lige omtales et Forhold, hvor Kejserens Egenraadighed kom til at spille en skæbnesvanger Rolle mange Aar senere, og som nu af alle anses for at være den væsentligste Grund til, at Tyskland ikke vandt Verdenskrigen i Løbet af nogle Maaneder, nemlig Udnævnelsen af von Schlieffens Efterfølger. Paa Trods af alle Raadgivere og paa Trods af Hellmuth Moltke selv, der var fuldstændig klar over sine

manglende Egenskaber som Feltherre i Krig, satte Kejseren dog sin Vilje igennem og udnævnte Moltke til Schlieffens Afløser som Chef for Generalstaben. Moltke var en beskeden, fin og nobel Personlighed, udmærket begavet og kundskabsrig; men, som han selv udtalte til Bülow, da der blev Tale om hans Udnævnelse: »Für die Aufgabe des Feldherrn im Kriege bin ich zu schwerblütig, zu bedächtig und bedenklich, zu gewissenhaft, wenn Sie wollen. Es geht mir die Fähigkeit ab, unter Umständen alles auf eine Karte zu setzen was die eigentliche Grösse des wahren und geborenen Feldherrn, die Grösse von Napoleon, von unseren Alten Fritz und meinem Onkel ausmachte. . . . . Ich habe keine Neigung, auch nicht das Temperament zum Hazardieren».

Tragisk maa det være for Tyskland, at en Mand, der saa sandt forstod at vurdere sig selv, hvad Resultatet som bekendt viste, mod sin egen Vilje og paa Trods af alle Raadgivere, paa et Kejserbud, sattes som øverste Leder af og Fører for den tyske Hær.

Memoireværket er saa omfangsrigt, at adskillige maaske skræmmes fra at gaa i Gang med Læsningen af det; det vil imidlertid være Synd, da det indeholder Stof af megen Interesse til Forstaaelse af hele Førkrigstidens Tyskland og til hele det diplomatiske Spil, der fra Aarhundredskiftet indtil Verdenskrigens Udbrud prægede Europa. Da Bogen, som tidligere nævnt, er uhyre ensidigt skrevet, maa den læses med megen Kritik; den er fyldt med Anekdoter, Citater, Breve og Digressioner af forskellig Art, som i nogen Grad gør det vanskeligt altid at holde en klar Linie i Fremstillingen.

At den foreløbigt udkomne Del af Værket har vakt megen Opsigt Verden over, og i mange tyske Kredse — særlig dem, der staar det gamle Kejserhus nær — vakt megen Forbitrelse, fremgaar af den stærke Presseomtale, der er blevet den til Del, samt de allerede kun paa Grundlag af de første to Bind udkomne Modskrifter,



hvilke sikkert i høj Grad vil forøges, naar hele Værket foreligger offentliggjort.

Med megen Interesse maa man nu afvente Værkets to sidste Bind, hvoraf Bind 3 formentlig vil være af særlig Interesse, omfattende, som i Begyndelsen nævnt, selve Verdenskrigen og dens umiddelbare Følger.

**Manwaring: A Bibliography of British Naval History, 163 Sider, London 1930.**

For enhver, der interesserer sig for den engelske Marines Historie, eller Dele deraf, vil denne Bog være af stor Betydning. Den udgør den først udarbejdede, komplette Oversigt over offentligt tilgængelig Litteratur, Tidsskriftartikler, Manuskripter m. m., der omhandler engelske Søkrigsbegivenheder fra de tidligste Tider til Tidspunktet lige efter Slaget ved Trafalgar — dog saadan at forstaa, at Bogen ogsaa omfatter al den Litteratur m. m. om det omhandlede Tidsrum, der er udkommet senere lige indtil Bogens Trykning.

Oversigten er meget praktisk delt i 2 Dele; i den første staar opført samtlige Forfattere og i den anden Emnerne, begge anført i alfabetisk Orden, idet dog de enkelte Søslag og Ekspeditioner er henført i kronologisk Orden til de respektive Regenters Regeringsperioder; saaledes findes eksempelvis den spanske Armada opført under Dronning Elizabeth og Trafalgar-Slaget under Kong George III.

De to Afsnit supplerer paa en udmærket Maade hinanden, og maa begge anvendes, hvis man vil have det fulde Udbytte af Bogen.

Der er her skabt en udmærket Haandbog, der paa en nem Maade skaffer den søgende paalidelige og alsidige Oplysninger om de tilgængelige Kilder til en hvilken som helst Foreteelse i den engelske Marines Historie indenfor den givne Tidsramme.



**Ernst Hashagen: U-boote westwärts!**  
220 Sider, Berlin 1931.

Blandt de snart mange Bøger, der er skrevet af tyske U-baadschefer i de sidste Par Aar, og som i mangt og meget naturnødvendigt ligner hverandre, træder Hashagens Bog frem som en af de betydeligste paa dette Felt.

Gennem en Række mere eller mindre løsrevne Skitser følger man Forfatteren paa hans forskellige Togter og bliver delagtig i de ofte yderst alvorlige og prekære Oplevelser, han kommer ud for. Man faar et udmærket Indtryk af den ridderlige Aand, som gennemsyrrer Forfatteren i al hans Gøren og Laden, og forstaar den Opsigt, ment i dette Ords gode Betydning, som Bogen har vakt baade i Tyskland og England.

Forfatteren har da ogsaa, hvad der vist maa siges at være et ret enestaaende Tilfælde, efter Indbydelse været i England og holdt Foredrag om sine Oplevelser som U-baadschef under Verdenskrigen, et Foredrag, som blev yderst vel modtaget saavel af Auditoriet som af Pressen.

---

## Nekrolog.

Kommandør **Antonio Ribeiro da Cunha Sotto Major** er født i København den 29. April 1863, Søn af Envoyé extraordinaire, Ministre plénipotentiaire for Portugal i de 3 skandinaviske Riger Antonio Ribeiro Vicomte da C. S. M.

Han kom som Dreng til Frankrig, hvor han fik sin Skoleuddannelse, og han var i Paris 1870—71 under Belejringen og senere under Kommunen. Han vendte tilbage til Danmark, da han skulde ud paa sine Lærlingetogter. I 1882 blev han optaget paa Søofficersskolen som Kadet, og han afgik fra denne som Sekondløjtnant den 27. August 1886. Umiddelbart herefter blev han udkommanderet med Fregatten *Jylland* til Vestindien og i September 1889 forfremmedes han til Premierløjtnant. Af hans Virksomheder og Udkommandoer som Løjtnant skal nævnes, at han 1894—97 var Skoleofficer paa Søværnets Underofficersskole og de tilsvarende Somre, 1895, 96 og 97, med Skolens Øvelsesskib, henholdsvis Briggen *Ørnen*, Skonnerterne *Diana* og *Ingolf*. 1897—1900 var han Skoleofficer ved Søofficersskolen og 1898, 99 og 1900 med Kadetskibet, Korvetten *Dagmar*. I Vinteren 1900—01 var han med Skonnerten *Ingolf* i Vestindien. 1903—06 havde han Orlov i Koffardifart og var Fører af Postskibet til Island S/S *Ceres*, tilhørende det Foren. Dampskibsselskab, og den 1. Januar 1905 blev han Kaptajn. I 1907 var han med Panserskibet *Ivar Hvitfeldt* og i 1909 og 10 med *Olfert Fischer* i begge Skibe som ældste Artilleriofficer og 13. September 1909 blev han Ridder af Dannebrog. I 1910—11 var han Chef for Inspektionsskibet *Beskytteren* paa Fiskeriinspektion ved

Færøerne, i 1911 og 1911—12 i Panserskibet *Peder Skram* først i Eskadre derefter under Vinterudrustning, i 1912—13 Chef for Inspektionsskibet *Absalon*, Fiskeriinspektion i danske Farvande. I 1913—14 var han Chef for Krydseren *Heimdal* som Øvelsesskib for Reservekadetter og 1914 Chef for samme Skib, der eskorterede Kongeskibet *Dannebrog* paa Kongens Rejse til England, Frankrig, Belgien og Holland. 1914—15 var han, der tidligere jævnlig havde været Torpedobaadschef, Chef for Torpedobaadsflotillen i Eskadren, efter 5. August i 1. Eskadre under Sikringsstyrken. Den 23. Februar 1915 udnævntes han til Kommandør og blev derefter Stabschef ved den flydende Defension. I 1915—16 var han Chef for Panserskibet *Herluf Trolle*, 1916—17 Chef for *Peder Skram* og 1917—18 Chef for *Olfert Fischer* alle under Sikringsstyrken. Den 24. Januar 1917 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. I Oktober 1918 blev han Stabschef ved Københavns Sødefension, hvor han forblev til Februar 1921, da han udnævntes til Chef for Søtransportvæsenet, den 2. April 1920 modtog han Kommandørkorset af 2. Grad af Dannebrog, og han afgik fra Tjeneste ved Søværnet ved opnaaet Aldersgrænse den 29. April 1923.

Det vil af det ovenstaaende fremgaa, at Kommandør da Cunha var en meget benyttet Officer, og at hans praktiske Uddannelse og Virksomhed var meget alsidig. Han var meget velbegavet og i Besiddelse af sund Sans, der gjorde ham velegnet til næsten alle Arter af praktisk Tjeneste, og han var med Rette anset for en dygtig og pligtopfyldende Officer. I de sidste Aar af hans Tjeneste kom der dog — maaske under Paavirkning af den Sygdom, der senere brød frem — noget usikkert over ham, og han mistede noget af sin Selvtillid og Evnen til at tage et selvstændigt Ansvar. Han var og blev en fremmed her i Landet, ikke saaledes at forstaa, at han ikke havde Venner, dem sik han i Tidens Løb mange af, men



selv over for sine Venner var han tilbageholdende, og han lærte aldrig at forstaa den bløde og sindige danske Folkekarakter. Han var Sydlænding og havde alle dennes Egenskaber; men trods Karakterforskel var han ualmindelig afholdt ikke alene af Kammerater, ældre og yngre, men ogsaa af alle sine Underordnede. Han var et ualmindelig kundskabsrigt Menneske, der havde sjældne Anlæg for Sprog. Fransk talte han fra sin Skoletid som en Indfødt, men ogsaa tysk, engelsk, spansk og portugisisk talte han godt. Han havde ogsaa grundige Kundskaber i Historie, saaledes interesserede han sig meget for Ægyptologi og Religionshistorie. Han var en Original, en fremmed Fugl, der dog trods Alt fandt sig vel tilrette heri Landet, et Menneske, der vandt meget ved nærmere Bekendtskab.

Efter Afgangen fra Tjenesten var han jævnlig syg og han døde efter flere Aars tiltagende Svagelighed paa Militær-Hospitalet i København den 20. November 1930 og blev begravet paa Vestre Kirkegaard.

Han var gift med Paula, f. Christophersen, men efter faa Aars Forløb blev Ægteskabet opløst.

*T.-J.*

---

## PRISSPØRGSMÅAL FOR 1931.

1. Anti-Undervandsbaadsvaaben, deres Anvendelse og Effektivitet.
2. I hvilken Udstrækning kan det eksisterende danske Brugs- og Lystmotorbaadsmateriel udnyttes af Marinen i Krigstid og under spændte Forhold, og hvorledes bør en saadan Udnyttelse forberedes i Fredstid.
3. Der ønskes fremsat Forslag til kombinerede Øvelser mellem Flaade og Hær, derunder ogsaa Øvelser, hvor Flaaden repræsenterer en fjendtlig Styrke.  
Særlig ønskes fremsat Grundlag for Øvelser, der har til Formaal at sammenligne Orlogsskibes og svært (15 cm), mobilt Landartilleris Effektivitet over for fjendtlige Foretagender.
4. Hvilke passive Spærringsmidler bør en Flaadedeling, baseret paa Store-Bælt — Smaalandsfarvandet, have til Raadighed for at kunne sikre midlertidige Ankerpladser. Der ønskes i Forbindelse hermed en Farvandsbeskrivelse af Ankerpladser, brugelige som midlertidige Stoppesteder for at skaffe Hvile.
5. Der ønskes en Klarlægning af hvilke Krav — strategiske, taktiske og tekniske — der bør stilles til følgende Fartøjstyper i Flaaden:
  - a. Torpedo- og Patruljefartøjer.
  - b. Undervandsbaade.
  - c. Luftjagere (herunder ogsaa saadanne, som maatte tage Sigte paa Typens Anvendelighed indenfor dansk Militærvæsen som Helhed). Besvarelsen kan gives for en enkelt eller flere af Fartøjstyperne.
6. Paa Grundlag af de senere Aars Eskadreøvelser i Undervandsbaadsdeployering under Retraitekamp ønskes Forslag til Eskadremarchformationer under forskellige Forhold i Krigstid og under en truende Situation.
7. Et Emne efter frit Valg af Interesse for Flaaden.

*Kobenhavn, den 18. November 1930.*

**Godfred Hansen.**

**Povl Scheibel.**

**S. Ramlau-Hansen.**

**H. Rasmussen.**

## Projektører.

Af Kaptajn Nørgaard.

De første Projektører af virkelig praktisk Værdi som saadanne er konstrueret omkring Aar 1867.

Ganske vist havde man f. Eks. allerede i Napoleonskrigene anvendt en Art Projektører til optisk Telegrafering, og paa forskellige Omraader havde man paa langt tidligere Tidspunkt udnyttet de Egenskaber ved Hulspejle, hvorpaa ogsaa moderne Projektører er baserede.

Opfindelsen af den elektriske Buelampe (i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede), hvorved det var lykkedes at fremstille en koncentreret Lyskilde af betydelig Styrke, gjorde det ikke blot muligt, men ledte ret naturligt Tanken hen paa at benytte Hulspejle til at samle saa meget af Lyset som muligt i en bestemt Retning.

Umiddelbart før og under den fransk-tyske Krig opnaedes dog endnu de bedste Resultater ved Anvendelse af Linse- og Primesystemet til Samling af Lyset.

Efter Krigen tog imidlertid Fremstillingen af Hulspejle et hurtigt Opsving, særlig efter at den franske Ingeniørofficer Mangin havde fremstillet det første virkelig brugbare Projektørspejl.

Projektørerne er fra første Færd hovedsagelig udviklet som et Krigsinstrument, hvis almindelige Betydning, det næppe er nødvendigt at paapege. Men sin egentlige sømilitære Betydning faar Projektøren dog først efter Torpedoen (Torpedobaadens) Fremkomst.

Til Afværgelse af et natligt Torpedobaadsangreb var og er en kraftig Lyskilde en absolut Nødvendighed, og Frygten for det nye Torpedovaaben satte store Kræfter i Bevægelse for at fuldkommengøre Modvaabnene og her i første Række Belysningsmidlerne.



Under Pres af Torpedovaabnets Udvikling fulgte nu Udviklingen af Projektørerne, særlig voksede stadig Kravet om Rækkevidde i samme Grad som Torpedoens Rækkevidde og Skudsikkerhed tiltog, og i Hovedsagen har her som paa andre Omraader Vaaben og Modvaaben nogenlunde holdt Trit med hinanden.

Den Anvendelse af Lysgranater som særlige udvikledes under Krigen 1914—18 kan i denne Forbindelse lades ude af Betragtning, saa meget mere som den formentlig ikke opfyldte de Forventninger, man stillede til den fra første Færd.

I hvert Fald har Lysgranaterne ikke paa nogen Maade fortrængt Projektøren, der under og efter Krigen er udviklet til høj Grad af Fuldkommenhed.

Denne Udvikling skyldes i nogen Grad de særlig gunstige Udviklingsforhold, som alt Krigsmateriel havde under Krigen, men den skyldes ikke mindre den forøgede Betydning, som Projektørerne har faaet ved Bekæmpelsen af Luftangreb om Natten.

Medens Grænsen for den nødvendige Rækkevidde ved Afværgelse af Torpedobaadsangreb — bestemt ved Synsvidden om Natten under Forhold egnede for Torpedobaadsangreb — allerede praktisk talt var naaet før Krigen, har Anvendelsen mod Luftmaal stillet betydeligt større Krav til Belysningsmidlerne, Krav som i det hele og store ogsaa har kunnet opfyldes ved en fortsat Udvikling af den Projektørtype, der allerede før Verdenskrigen kunde betragtes som Standarttype, nemlig et elektrisk Buelys i Forbindelse med et Hulspejl.

En Omtale af Projektørernes Udvikling og nuværende Standpunkt maa derfor i første Række omfatte Spejle og Lamper. Som nødvendig Supplement hertil maa da søjes Betragtninger over Projektørernes praktiske Ydeevne m. H. t. Belysning af Maalene og herunder deres Opstilling og Ledelse.

## Spejle.

De anvendte Spejle baserer sig alle paa de særlige Egenskaber, som findes hos Omdrejningsflader frembragt ved Drejning af Keglesnit (Ellipse—Hyperbel og Parabel). Særlig Omdrejningsparaboloiden har Betydning i denne Forbindelse, idet som bekendt en Lysstraale udgaaende fra Brændpunktet vil kastes tilbage parallelt med Aksen.

En punktformig Lysgiver og en ren Parabelflade vilde derfor tilsammen udgøre en ideel Projektør. Imidlertid eksisterer der ikke nogen punktformig Lysgiver, omend der ved elektriske Buelamper dannes en stærk Lysgiver af relativ ringe Udstrækning. Ligeledes har en fuldkommen Omdrejningsparaboloide vist sig meget vanskelig at fremstille.

Lysgiverens Udstrækning bevirker, at Straalerne ikke alle kastes tilbage parallelt med Spejlets Akse, men spredes i en Kegle, hvis Topvinkel vokser med Lysgiverens Udstrækning. Ufuldkommenheder i Slibningen af den spejlende Flade, hvad enten de skyldes Afvigelser fra den regelrette Paraboloide eller saadanne mindre Ujævnheder, som altid vil være at finde ved selv den bedste Slibning eller Polering, vil ligeledes medføre en Spredning af det tilbagekastede Lys.

De første af Mangin fremstillede Spejle var imidlertid ikke parabolske, men derimod Kuglespejle, da tilstrækkelig gode parabolske Omdrejningsflader paa dette Tidspunkt endnu ikke kunde fremstilles. Manginspejlene fremstilledes af Glas med to ikke koncentriske Kugleflader.

Saadanne Hulspejle af Glas kaldtes oprindeligt Spejllinser, en Betegnelse der var naturlig, da man som nævnt hidtil saa godt som udelukkende havde anvendt Linser og Prismer, og da Spejlbelægningen fandtes paa Spejlets Bagside, saaledes at Straalerne som ved egentlige Linser

maatte passere en vis Glastykkelse. I Modsætning hertil stod Metalspejle, hvor selve Forfladen var spejlende.

Kuglespejlene besad, bortset fra mangelfuld Slibning og Polering, den væsentlige Mangel, at det med en rimelig Brændvidde ikke lod sig gøre at fremstille Spejle med stor Nyttevinkel; desuden skyggede Lyskilden for den mest effektive Del af Spejlet, nemlig Midterpartiet, hvorfra Spredningen var mindst.

Medens man efter Fremkomsten af Manginspejlet, i England og Frankrig søgte at fremstille ideale Parabolspejle af Metal, søgte man i Tyskland at fremstille Parabolspejle af Glas. For Metalspejlets Vedkommende drejer det sig kun om at fremstille en saa fuldkommen Spejling og en saa regelret Parabelflade som muligt. Ved Fremstilling af Glasspejle derimod, kommer desuden helt andre Faktorer til. Den spejlende Del er her en Belægning (som Regel Sølv) paa Spejlets Bagside. Straaler kommende fra Spejlets Brændpunkt vil derfor dels reflekteres fra Spejlets Forside, dels brydes ved Passage af Forsiden, og altsaa træffe den spejlende Flade i en forkert Retning, og endelig atter brydes ved den anden Passage af Forfladen (Fig. 1).

Der fremkommer saaledes en Hovedrefleks (fra Spejlfladen) og en Forrefleks (fra Spejlets Forside); desuden fremkommer andre Bireflekser ved gentagen Tilbagekastning mellem den egentlige Spejlfade og Forfladen. Teoretisk set vil det være muligt at konstruere de to Flader, saaledes at alle Reflekser falder sammen parallelt med Spejlaksen. I Praksis lader det sig dog kun udføre med Tilnærmelse, omend med saa god Tilnærmelse at Manglerne, naar det drejer sig om Anvendelse til Projektorer, praktisk talt er uden Betydning.

Hovedvanskelighederne ved Metalspejle bestaar dels i at fremskaffe en tilstrækkelig stærkt reflekterende Flade og dels i at holde denne Flade i fuldkommen Stand. Hyppigst er Spejlfladen forgyldt. For Glasspejlernes Ved-



kommende er Vanskelighederne flere. Spejlene skal slibes meget nøjagtig paa begge Sider, og en vis Spredning paa Grund af det omtalte Forhold er i Praksis uundgaaelig. Fremstilling af Glas, som kan taale den stærke

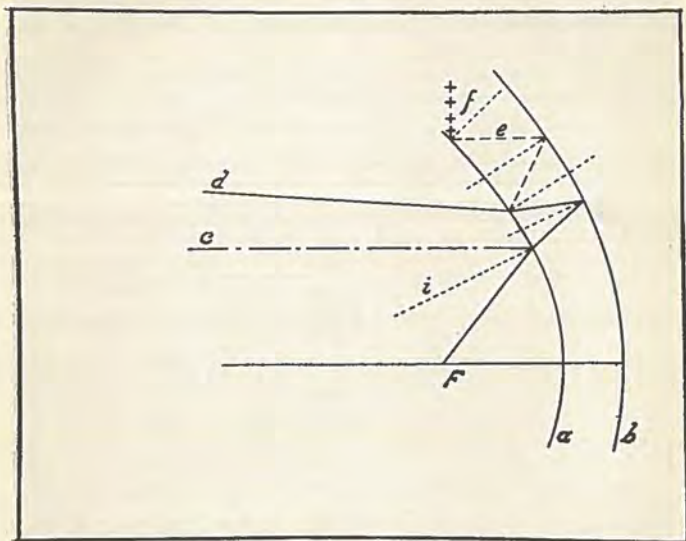


Fig. 1. a og b Parabelflader. c Forrefleks. d Hovedrefleks. c og f Bireflekser.

Varme fra Lyskilden, er meget vanskelig, og endelig er Glas meget mindre modstandsdygtigt end Metal overfor mekanisk Paavirkning. Medens saaledes Granatsplinter, for ikke at tale om direkte Træffere, absolut vil ødelægge et Glasspejl, vil det være muligt, at et Metalspejl kan slippe saaledes, at det fortsat kan anvendes, omend Ydeevnen selvfølgelig er nedsat. Spejlglasset absorberer desuden en ikke helt ringe Del af Lyset.

Metalspejle og Glasspejle kæmpede længe om Førstepladsen, og indenfor Glasspejlene igen konkurrerede det manginske Kuglespejl med det paraboliske Spejl. Glasspejlene vandt dog stadig mere og mere Terræn, og den

indbyrdes Konkurrence faldt ud til Fordel for Parabol-spejlet. Under Krigen 1914—18 vandt Metalspejlene atter noget af det tabte Terræn tilbage, hvilket hoved-

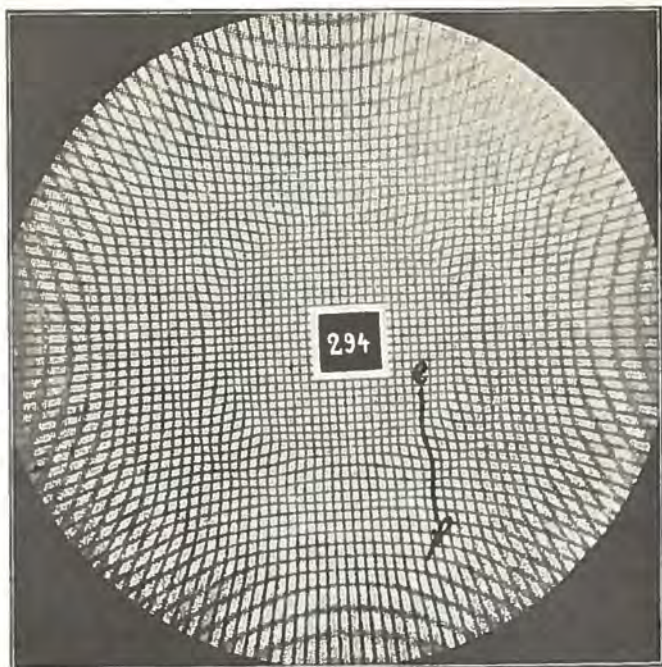


Fig. 2 a.

sageligt skyldtes Vanskelighederne ved at fremskaffe Glas af tilstrækkelig god Kvalitet. Man greb endog tit at fremstille »Ersatz«-Metalspejle, f. Eks. Pap med Metalovertræk. Saadanne Spejle, der fremfor alt er billige, anvendes nu til almindelige Belysningsformaal.

Efter Krigen er Fremstillingen af Metalspejle igen gaaet stærkt tilbage, men fastholdes ikke desto mindre endnu af nogle Firmaer f. Eks. Sautter, Harlé & Cie, Frankrig; og Cowper Coles, England. De vigtigste euro-

pæiske Fremstillere af Glasspejle er: Tyskland: Goerz, Siemens-Schuckert, Zeiss. England: Parsons & Co., Clarke Chapman & Co. Frankrig: Bréguet og Ber-

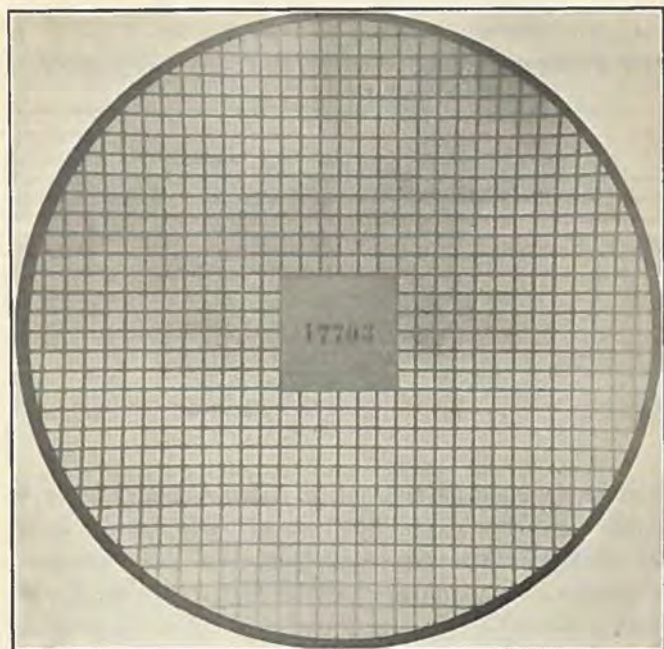


Fig. 2 b.

nard & Cie. Østrig: Bednarez samt Italien: Officina Gallileo og Salmoiraghi. Alle de nævnte Firmaer fremstiller Projektørspejle.

Omend naturligvis især Fremstillerne af Metalspejle stadig fremhæver disses Fordele, maa dog nu utvivlsomt Glasspejlens Overlegenhed betragtes som en Kendsgerning.

Et Spørgsmaal af Betydning er da, hvorledes man kan konstatere et Spejls praktiske Værdi og kontrollere dets nøjagtige Udførelse. Undersøgelse af den Art var



i en Aarrække efter de første Manginspejles Fremkomst meget ufuldkomne og i Hovedsagen rent subjektive. Den første Undersøgelsesmetode af virkelig praktisk Værdi skyldes den russiske Oberst Tschikolew og baserer sig paa den Omstændighed, at Lysstraalernes Passage af eller Tilbagekastning fra en ujævn Flade, fortrækker Bil-

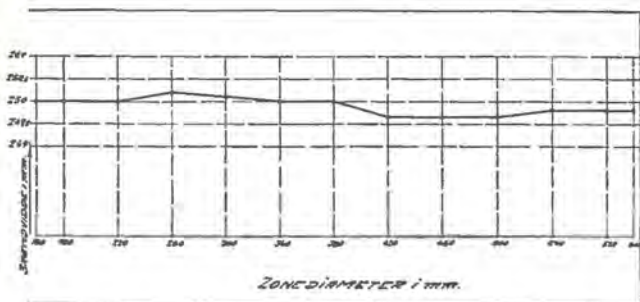


Fig. 3.

ledet af de spejlede Genstande. Denne Fortrækning er særlig paafaldende ved Spejling af rette Linier, noget der let kan konstateres ved at betragte f. Eks. Skorstene, Telefonpæle o. l. gennem et almindeligt Rudeglas. Tschikolew-Prøven bestaar i at fotografere det af Spejlet dannede Billede af et Net af horisontale og vertikale rette Linier. Uregelmæssigheder i Slibningen vil da vise sig ved, at Liniebillederne paa de tilsvarende Steder bliver fortrukne.

Fig. 2 a og b viser Liniebilleder af henholdsvis et gammelt Parabolspejl og et i 1930 indkøbt Spejl til Marinen.

Tschikolew-Metoden giver imidlertid kun en ren kvalitativ Bedømmelse af Spejlets Slibning og er derfor utilstrækkelig til Bedømmelse af Spejlets Anvendelighed som Projektørspejl.

Til en kvantitativ Bedømmelse af et Spejls Godhed indførte Schuckert en særlig Metode, hvorved Brændvid-

derne bestemmes for en Række forskellige Zoner af Spejlet.

I betydelig Afstand fra Spejlet i dettes Akse anbringes en kunstig Stjerne i Form af et Lysbuekrater. Ved Hjælp af et særligt Blændersystem kastes Lyset



Fig. 4 a.



Fig. 4 b.

gennem smaa Huller efterhaanden ind paa de forskellige Zoner, og Brændvidden bestemmes for hver enkelt Zone. De samlede Maalinger afsættes i et Kurvediagram, som da sammen med Linie billedet tjener til Bedømmelse af Spejlets Godhed.

Mod den Schuckertske Metode kan indvendes, at Brændpunktafvigelsen aflæses og kan være vanskelig at bestemme nøjagtigt. Yderligere maa anvendes en Korrektion, da Afstanden til Lyskilden ikke er uendelig, og de indkommende Straaler derfor ikke parallelle med Spejlaksen.

De to her nævnte Metoder er dog stadig de almindeligst anvendte til Undersøgelse af Projektørspejle.

Fig. 3 viser Diagrammet for Brændpunktafviselserne, svarende til Linie billedet Fig. 2 b.

En tredie og nyere Metode er indført af Firmaet Zeiss.

I Spejlets Brændpunkt anbringes et lysende Punkt, og i Afstande herfra, som retter sig efter Diameteren af det Buekrater, som skal anvendes, to andre lysende Punkter. I Brændplanet anbringes et Kamera, paa hvis Plade eller Matskive Spejlbillederne af de tre Lyspunkter falder. Kameraet bevæges henover Spejlet i Brændplanet, og samtidig bevæges Pladen vinkelret paa Kameraets Bevægelsesretning. Man faar derved Billeder som vist paa Fig. 4 a og b.

Metoden har bl. a. den Fordel fremfor de tidligere omtalte, at den viser Birefleksernes Styrke og Afvigelser i Forhold til Hovedrefleksen.

De tre nævnte Metoder har hver deres Fordele og Mangler, men supplerer hinanden, saaledes at alle tre Prøver i hvert Fald giver en god Bedømmelse af et Projektørspejl.

### Lamper.

Projektørlampernes Udvikling indtil de nyeste Typer Fremkomst er formentlig i Hovedsagen saa velkendt, at det ikke vil være af Interesse at gennemgaa den her. Til Gengæld har Udviklingen i de seneste Aar saa meget desto større Interesse.

Spørgsmaalet Lamper deler sig naturligt i tre Dele, nemlig:

1) Lysbuen og Kullene, og i direkte Forbindelse hermed 2) Projektørens Lysstyrke samt 3) Lampemekanismen.

### Lysbuen og Kullene.

Omend den stadig fremadskridende Glødelampeteknik har medført en forøget Anvendelse af Glødelamper i Forbindelse med Reflektorer, har dog i Projektører til militært Brug stadigvæk kun den elektriske Lysbue virkelig Betydning.

Lysgiveren i en Buelampe er som bekendt Krateret



i det positive Kul, idet Kullet ved Strømmens Passage udsættes for meget stærk Opvarmning. Naar Kul opvarmes til en Temperatur af ca.  $3700^{\circ}$  Celsius er Glansen eller Klarheden — d. v. s. Mængden af udstralet Lys angivet i Hefnerlys pr.  $\text{mm}^2$ , — ca. 180, hvilket gennem mange Aar blev anset for den største Glans, det var muligt at opnaa ad kunstig Vej. En yderligere Ophedning ved Forøgelse af Strømstyrken medfører saa godt som ingen Forøgelse af Glansen, men blot en hurtigere Fordampning af Kullet.

Som nævnt udgaar saa godt som alt Lyset fra en almindelig Lysbue fra Krateret i det positive Kul, idet selve Flammens Glans kun er ca. 5 HL/ $\text{mm}^2$ . Disse Forhold ændredes imidlertid meget væsentligt ved Indførelsen af Beck-Lampen, benævnt saaledes efter Opfinderen, Tyskeren Heinrich Beck. Dennes Opfindelse bestod hovedsagelig i at blande særlige Metalsalte i det positive Kuls Væge og samtidig forøge Strømtætheden meget betydeligt.

Der dannes da i det positive Krater en Kugle af glødende Luftarter, hvis Glans kan bringes op til omkring 950 HL/ $\text{mm}^2$ .

Naar Krateret i det positive Kul holdes dybt og regelmæssigt, hvilket opnaas dels ved en hurtigere Bortbrænding af Vægen end af selve Kullet og dels ved at lade Kullet rotere, fastholdes ved Buens Blæsevirkning de glødende Dampe af Metalsaltene i Form af en Gaskugle i Krateret.

Saafrømt det positive Kul ikke roterer, vil Krateret brænde skævt som i de ældre Lamper, hvorved Metal dampene for hurtigt vil undvige, og Glansen formindskes.

Til Sammenligning med den glødende Luftkugle ved Beck-Lampen kan anføres, at Solen, naar den staar højest paa Himlen, har en Glans af ca. 1000 HL/ $\text{mm}^2$ .

Ved Beck-Lampen er det desuden muligt at koncentrere Lyskilden bedre i Spejlets Brændpunkt end ved

de almindelige Buelamper og derved opnaa en mindre Spredning af Projektørstraalerne.

Den nødvendige større Strømtæthed voldte i Begyndelsen Vanskeligheder ved Strømtilførslen til Kullene, som derfor forsynedes med et Metalovertræk (Kobber). Metallet smeltede imidlertid og bevirkede let Standsning i Kullenes Rotation og Fremførelse, desuden ødelagdes Spejlene ved høje Elevationer af nedfaldende, glødende Metaldele. Ved nyere Lampekonstruktioner er det lykkedes at sikre Strømtilførslen uden at forkobre Kullene, til Trods for at Kullenes Dimensioner er betydelig ringere end i almindelige Buelamper.

Kuldiametrene for en almindelig 90 cm Projektør-lampe er saaledes: positivt Kul 27,5 mm; negativt Kul 18 mm; Strømstyrken ca. 100 Amp.; for en Beck-Lampe: positivt Kul 16 mm; negativt Kul 11 mm; Strømstyrken ca. 150 Amp.

En anden Vanskelighed ved Konstruktion af moderne Højlyslamper bestod i at fremstille Kulholdere, som kunde modstaa den stærke Varme uden at smelte, men ogsaa det er lykkedes fuldt ud.

For at undgaa en for stærk Ophedning af Spejl, Projektørhus og Lampemekanisme samt for at bortføre de udviklede Luftarter, som ellers vilde nedsætte Lysstyrken, dels ved Belægning af Spejl og Frontglas og dels ved at danne Røg i Projektørhuset, ventileres dette som Regel med en elektrisk dreven Blæser.

I mindre Projektører anvendes dog ogsaa naturligt Træk. Der anbringes da en særlig formet Skorsten tæt over Flammen. Naar der bruges Ventilator, kan Flammens Form og Retning i Forhold til Projektøren holdes praktisk talt konstant under alle Elevationer, selv ved en Elevation af  $180^\circ$  og derover.

Fig. 5 viser Flammens Form ved en Højlyslampe, naar Buen er rigtig reguleret. Det vil ses, at Flammen er længere end ved en almindelig Lysbue, desuden er

den meget stærkt lysende. Dette medfører et Lysfelt af betydelig Styrke udenom den egentlige Projektørkegle, og Feltet er særlig kraftigt paa den Side af Keglen, der er modsat Flammens Retning. Ved almindelige Elevationer ligger dette Felt foran for Keglen, hvorfor det



Fig. 5.

benævnes Forfelt. Projektørens Rækkevidde formindskes derved ikke uvæsentligt. Det kan imidlertid let indses, at ved Elevation over  $90^\circ$  kommer Forfeltet bag ved (ovenover) Keglen, hvorved den uheldige Virkning i høj Grad formindskes. Man anvender derfor i nogle Projektørtyper saakaldte Invertlamper, d. v. s. Lamper som er ophængt foroven i Projektørhuset; Skorstenen vender da nedad, og det kunstige Træk holder ved almindelig Elevation Flammen nedefter, saa Forfeltet kommer til at ligge bort fra Projektørens Standplads. I andre Typer søger man at dæmpe Forfeltet ved at afskærme Flammen.

#### Projektørens Lysstyrke.

Som Regel vil Køberen af en Projektør, særlig naar det drejer sig om at vælge mellem flere Typer, forlange



opgivet Rækkevidde, eller i hvert Fald forlange opgivet Størrelser, som angiver Typens Ydeevne.

En Projektørs Rækkevidde er imidlertid afhængig af en Mængde forskellige Faktorer, hvoriblandt først og fremmest Maalets Størrelse og Art samt Absorption af Lys i Atmosfæren.

Maalets Størrelse og Art kan naturligvis til dels opgives, men Absorptionen i Atmosfæren er en saa variabel og betydelig Faktor, at den vil gøre det umuligt at angive en Rækkevidde, som har almen praktisk Værdi.

En Projektørs Ydeevne opgives derfor som Regel ved dens Lysstyrke. Det vil da være nødvendigt at gøre sig klart, om der findes en almindelig fastslaaet Norm for, hvad der forstaaes ved en Projektørs Lysstyrke. Dette er imidlertid ikke helt Tilfældet, idet forskellige Firmaer anvender noget varierende Fremgangsmaader ved Bestemmelse af Lysstyrken. En nærmere Undersøgelse viser dog, dels at de opgivne Tal kun kan opfattes som tilnærmede Størrelser, og dels at de forskellige Fremgangsmaader ikke fører til Resultater, som er særlig meget afvigende fra hverandre.

Spejlets Virkning er nærmere betragtet den, at forstørre Lysgiveren til Størrelse af en Cirkel med samme Diameter som Spejlet. Bortset fra Absorptionen i selve Spejlets Glas og Frontglasset, Skygge fra Lampedelene, Unøjagtigheder i Spejlet m. m., skulde da Straalens Lysstyrke være Lysgiverens Glans multipliceret med Spejlarealet, beregnet som angivet.

Fra den saaledes beregnede Lysstyrke maa man da, før at faa et nogenlunde nøgternt Resultat, fradrage 40—45 % paa Grund af de nævnte, formindskende Faktorer. Ofte nøjes Firmaerne dog med at fradrage mindre end 40 %.

Det er imidlertid en Forudsætning, at Lysgiveren befinder sig nøjagtig i Brændpunktet, hvilket ofte ikke vil være Tilfældet ved praktisk Anvendelse af Projektøren.

Lysstyrken bør derfor, hvis den skal tjene til Sammenligning, være opgivet under en bestemt Spredning, opgivet ved Kegleens Topvinkel.

For en 150 cm moderne Sperryprojektør f. Eks. opgives saaledes almindeligvis en Lysstyrke af 1200,000,000 Normallys. Dette Tal fremkommer ved et Fradrag af kun 10 %. Et Fradrag af 40 % giver 790,000,000 Normallys, en Værdi der er i bedre Overensstemmelse med foretagne Fotometermaalinger paa større Afstande. Der regnes med en Spredning paa  $1^{\circ} 10'$ .

Med een og samme Lyskilde opnaar man en større Lysstyrke ved at vælge en større Spejldiameter. Eksempelvis kan nævnes, at man ved at forøge Spejldiameteren fra 90 cm til 150 cm forøger Belysningen til omtrent det 3-dobbelte, naar der anvendes samme Lampe i de to Projektører. Ved at anvende et 75 cm Spejl i Stedet for et 60 cm forøger man paa tilsvarende Maade Belysningen med ca. 60 %.

Afviger Lyskildens Plads fra Brændpunktet, falder Projektørens Ydeevne meget hurtigt.

#### Lampemekanismen.

I ældre Projektører var Lampemekanismens Funktion kun den at regulere Lysbuens Længde. Til Reguleringen anvendtes principielt en Strøm- og en Spændingsspole. For stor Strøm (kort Bue) fjernede Kullene, for høj Spænding (lang Bue) nærmede dem til hinanden.

Kultykkelserne var normalt saaledes afpassede, at det positive og det negative Kul brændte lige hurtigt bort. Det lysende Krater skulde derfor af sig selv blive i Brændpunktet, naar det en Gang var indstillet. Indstillingen skete ved at bevæge hele Lampen i Projektørhuset.

Strømtilførslen foregik i de bort fra Buen vendende Ender af Kullene, og den Omstændighed, at det negative Kul var meget tyndere end det positive og desuden

var tilspidset, samt at hele Krateret var Lyskilde, medførte, at Kullene kunde være vandrette, uden at det negative Kuls Skygge paa Spejlet blev af altfor ødelæggende Betydning. I moderne Lamper er det positive Kul anbragt vandret i Spejlaksen, det negative under en Vinkel af ca. 30—60°.

En Del af de Krav, der maa stilles til Lampemekanismen ved Anvendelse af Højlyslamper, fremgaar af det allerede anførte. De vigtigste Faktorer, som maa tages i Betragtning, er iøvrigt følgende:

Det positive Kul skal rotere, for at Krateret kan beholde en saadan regelmæssig Form, at den glødende Luftkugle bliver saa kraftig og faar saa lille Udstrækning som muligt.

Den forøgede Strømtæthed medfører, at Strømtilførslen til Kullene ikke kan ske fra Enderne, da Strømmen saa vilde bringe Kullene til at gløde i hele deres Længde. Strømtilførslen maa derfor ske saa tæt ved Buen som muligt.

Kulholderhovederne maa være af et Materiale, der er yderst modstandsdygtigt overfor Varme.

Da Strømmen skal overføres til Kul, der baade forskydes og drejes i Kulholderne, maa der træffes ganske særlige Foranstaltninger for at sikre Strømtilførslen og undgaa, at Kul, Børster og Lejer brænder sammen.

Mekanismen maa besørges saavel begge Kuls Forskydning, som det positive Kuls Drejning.

Der maa sørges for betydelig kraftigere Ventilation af Projektørhuset end tidligere nødvendigt.

Af Hensyn til Lyskildens ringe Udstrækning er en nøjagtig Anbringelse i Brændpunktet af større Betydning end ved almindelige Lysbuer.

De Fremgangsmaader, som er anvendt for at opfylde Kravene, er en Del forskellige.

Her skal omtales moderne Lamper fra to forskellige Firmaer: The Sperry Gyroscope Company og N. V. Neder-



landsche Apparatenfabriek (System Siemens-Schuckert). De to Lampetyper kan betragtes som karakteristiske, idet de omfatter de Principper, som anvendes i moderne Lampekonstruktioner, omend naturligvis Princippernes Anvendelse og Udførelse i Detailler er forskellig for de forskellige Fremstillere af Projektørlamper.

### The Sperry Gyroscope Company.

Der anvendes to Lampetyper, en til større og en til mindre Projektører. Den væsentligste Forskel mellem de to Typer ligger i de anvendte Metoder til automatisk Fokusering af Lyskilden. Fig. 6 viser Lamperne til henholdsvis en 60 cm (75 Amp.) og en 90 cm (150 Amp.) Projektør.

Fælles for begge er, at der findes en konstant løbende Motor, som dels driver de Mekanismer, der udfører Kullenes Forskydning og Rotation, og dels driver Blæsere til Ventilation og Luftafkøling.

Det positive Kul roterer uafbrudt. Fremføringen af det positive Kul reguleres ved mindre Lamper af en tredie Elektrode af Kobber anbragt i Flammen over Kullet (Fig. 7 a). Strømmen til det negative Kul igennem Flammen kommer da dels fra det positive Kul og dels fra Kobberelektroden. Efterhaanden som det positive Kul brænder bort, gaar en større Del af Strømmen gennem Kobberelektroden. En Spole, som er indskudt i Serie med Kobberelektroden, tiltrækker da sit Anker, hvorved Kullet føres frem, til Ankret igen slippes.

Ved større Lamper udføres denne Funktion af en Termostat (Fig. 7 b).

Naar det positive Krater er i den rigtige Stilling, dannes der ved Hjælp af en Linse et Billede af Krateret paa Lampefoden. Efterhaanden som Bortbrændingen sker, flyttes Billedet i modsat Retning og falder derved gennem en Aabning i Lampekassen ind paa Termostaten. Denne bestaar af sammenloddede Metalstrimler med for-

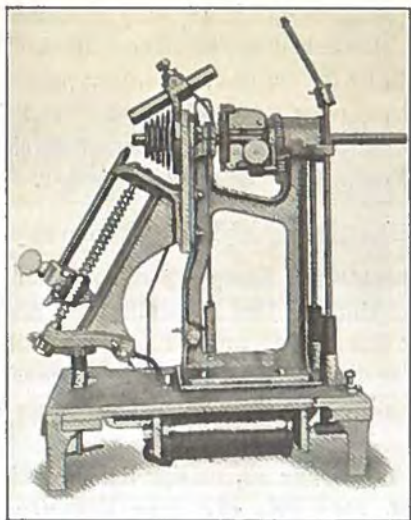


Fig. 6 a.

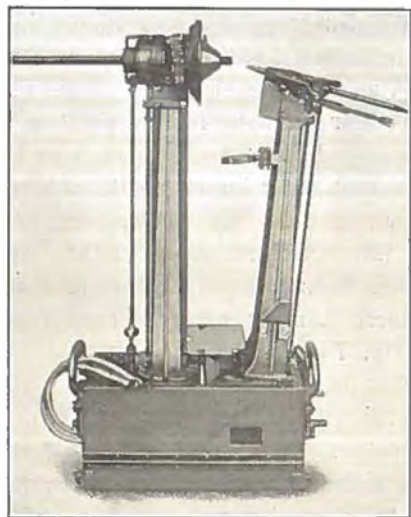


Fig. 6 b.

skellige Udvidelseskoefficienter. Ved Opvarmningen bøjer Strimlerne sig og slutter Kontakt, saa Strømmen passerer en Spole, hvis Anker tiltrækkes, og det positive Kul føres frem, til Billedet af Krateret ikke mere falder paa Termostaten.

Det negative Kuls Fremføring reguleres af en Spæn-

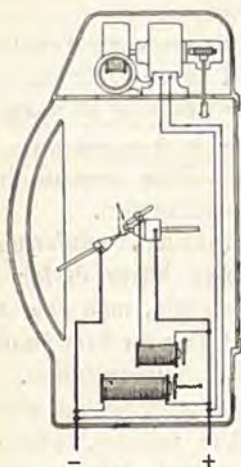


Fig. 7 a.

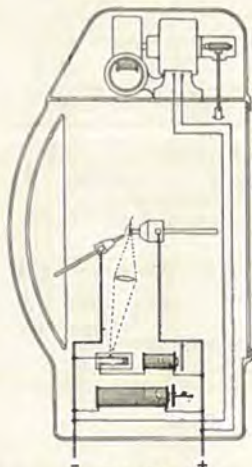


Fig. 7 b.

dingsspole parallelt over Lysbuen paa samme Maade som Fremføringen af begge Kullene ved de ældre Lamper.

Kullenes Bevægelse kan desuden håndreguleres, men Projektøren kan ikke virke, hvis den omtalte Motor gaar i Staa.

Lampen tændes, ved at det negative Kul føres frem og tilbage paa normal Maade. Der findes saaledes ikke som ved forskellige andre Lampetyper særlig Indretning til hurtig Tænding.

#### Nederlandsche Apparatenfabriek.

(System Siemens-Schuckert).

De af dette Firma fremstillede Lamper er, i Mod-sætning til de tidligere omtalte, kun halvautomatiske, hvorved forstaas, at der ikke findes nogen Mekanisme,



som automatisk regulerer det positive Krater tilbage til Brændpunktet, saafremt det under Lampens normale Funktion kommer bort derfra.

Som ved de omtalte Sperrylamper findes der ogsaa her en konstant løbende Motor, der er anbragt i Lampeskassen.

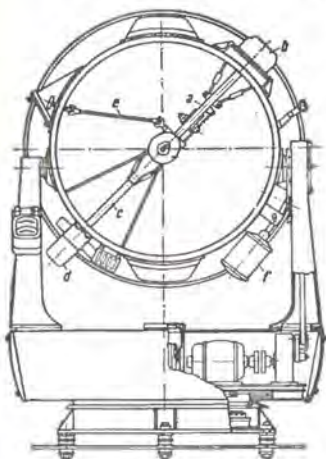


Fig. 8.

Gennem en Tandhjuls- og Krumtapforbindelse bevæger Motoren et System af Træk- og Vægtstænger, som fører Kullene frem og drejer det positive Kul.

Kullenes Fremføring og Drejning bliver derfor ikke kontinuerlig, men sker trinvis, et Trin for hver Omdrejning af Krumtaphjulet.

Omdrejningshastigheden er ikke variabel, hvorimod

Fremføringshastigheden for Kullene kan varieres ved Indstilling af Trækstængernes Længde. Denne Indstilling afpasses efter Kullenes gennemsnitlige Forbrændings-hastighed og foretages paa Fabrikken.

Da Kullenes Forbrændings-hastighed imidlertid ikke er helt ens fra Sæt til Sæt, kan Efterreguleringen blive nødvendig fra Tid til anden under Lampernes Funktion. Denne Efterregulering sker ved Hjælp af Haandhjul, som er anbragt udvendig paa Projektørhuset. En Drejning af Haandhjulene til den ene eller anden Side forøger eller formindsker Fremførings-hastigheden, som atter bliver normal, naar Haandhjulene slippes. Automatisk Regulering af Buelængden ved Spændingspole findes derfor ikke paa disse Lamper. Efterregulering er gennemsnitlig nødvendig med et Kvarters à en halv Times Mellemrum.

Kullenes Fremføring kan ske ved Haandkraftbevægelse af hele Fremføringssystemet. Efterregulering foregaar da paa normal Maade,

Forfeltbelysningen søges afskærmet, dels ved en

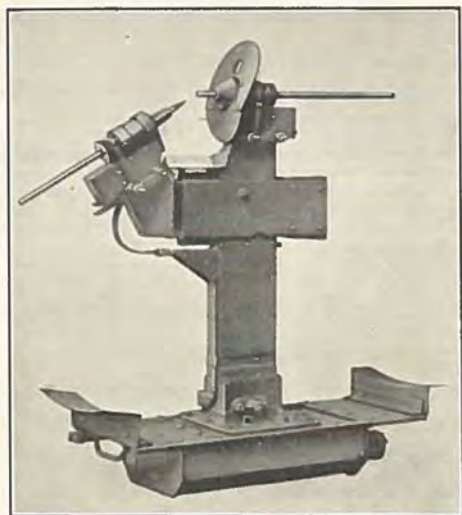


Fig. 9.

Plade paa det positive Kulholderhoved, dels ved at lade Skorstenen gaa saa langt ned over Flammen som muligt. Ved større Projektører anvendes som nævnt Invertlamper. En Projektør med Invertlampe og Aflændingsskive er vist paa Fig. 8, c er Skorstenen, b Lampekassen.

Ved Invertlamper anvendes nødvendigvis altid kunstig Træk, og det samme er Tilfældet ved større Projektører med opretstaaende Lampe. Ved mindre Projektører — 60 cm og derunder — anvendes som Regel naturlig Træk. Invertlamper leveres nu til Projektører fra 60 cm og opefter — (største Projektører 200 cm Spejldiameter).

De her omtalte Lamper har særlig Indretning til Hurtigtænding. Den negative Kulholder er ophængt som en toarmet Vægtstang paa den positive Kulholder. Naar Lampen ikke brænder, staar den Vægtstangsarm, som bærer det negative Kul, i sin øverste Stilling, og Fremføringen af det negative Kul er da automatisk indstillet paa Maksimalhastighed. Naar Buen dannes, drejes Armen, saa at Afstanden mellem Kulspidserne bliver ca. 30 mm, d. v. s. normal Buelængde.

Denne Drejning bevirkes, ved at Buestrømmen passerer en Magnetspole i Lampekassen. Spolen tiltrækker da sit Anker, som gennem et Trækstangssystem paavirker Vægtstangen.

Fig. 9 viser en Højlyslampe, System Siemens-Schuckert.

#### Rækkevidde.

En Definition af en Projektørs Ydeevne, eller, om man hellere vil, dens Rækkevidde, er simpelthen givet ved den Afstand, hvori en Genstand kan ses, naar den befinder sig i Projektørkeglen.

En Del af de Faktorer, som bestemmer Rækkevidden, er allerede nævnt, og særlig er der gjort opmærksom paa, at disse Faktorer er saa variable, at en bestemt, almengyldig Rækkevidde ikke kan opgives. I det følgende skal da ogsaa kun forsøges en nærmere Belysning af de forskellige Forhold, som har Betydning for Rækkevidden.

Muligheden for at se en belyst Genstand er ikke, som man maaske kunne forledes til at antage, afhængig af dens absolutte Belysning, men af Genstandens Belysning i Forhold til Omgivelserne.

Men heller ikke dette Forhold alene er afgørende. En nær Genstand behøver saaledes kun en ganske lidt stærkere Belysning end Omgivelserne for at træde tydeligt frem. Den samme Genstand kræver derimod, naar den er længere borte, en adskillig stærkere Belysning.



Ligeledes behøver en stor Genstand ringere Belysning end en mindre paa samme Afstand.

Saaledes kan paa ringe Afstand en Forskel paa nogle faa Procent mellem Genstandens og Omgivelsernes Belysning, faa Genstanden til at træde tydeligt frem, medens paa stor Afstand en Forskel paa flere Hundrede Procent maaske vil være tilstrækkelig.

Eksempelvis kan nævnes, at medens Maanen med en Belysning af ca. 2 til 1 i Forhold til en klar Dag-himmel tydeligt ses med det blotte Øje, er Planeten Venus med en Belysning af ca. 12 til 1 absolut usynlig.

Af samme Grund vil f. Eks. en Torpedobaad, der vender Stævnen mod Projektøren, muligvis vanskeligt eller slet ikke kunne ses, medens den tydeligt vil kunne ses, naar den vender Siden til.

Det tilsvarende gør sig gældende for et Luftfartøj, der flyver lige mod Projektøren og et, der befinder sig i samme Afstand lodret over den.

For adskillige vil det være en ofte gjort praktisk Erfaring, at medens man fra det skydende Skib under Natskydninger til at begynde med ofte passerer Maalet med Projektørkeglen uden at kunne se det selv i Kikkert, ses det hver Gang tydeligt med det blotte Øje fra et Skib, som befinder sig i nogen Afstand fra det, hvorfra Projektøren anvendes.

Maalets faktiske Belysning er her en given Størrelse, men den Observatør, som befinder sig fjernere fra Projektøren, faar større Kontrastvirkning mellem Maal og Omgivelserne, fordi Synslinien til Maalet kun paa kortere Strækning gaar gennem Projektørkeglen, hvor Støvpartikler, Vanddampe o. l. udgør belyste Omgivelser for Maalet. I det ene Tilfælde danner desuden Lyskeglens Fortsættelse, eventuel en belyst Vandflade, Baggrund, i det andet Tilfælde derimod er Baggrunden mørk.

Fra et givet Observationspunkt varierer iøvrigt den Længde af Keglen, der skal ses igennem kun forholdsvis

lidt med Afstanden, hvorimod som anført, Kravet om større Kontrast vokser — endda meget hurtigt — med Afstanden. Desuden aftager Belysningen som bekendt med anden Potens af Afstanden, og f. Eks. med fugtig Luft absorberes Lyset meget stærkt med voksende Afstand.

Fra en vis Afstand, hvor Maalet endnu ses ret tydeligt, vil derfor en ringe Afstandsforøgelse være nok til, at det helt forsvinder.

Den bedste og i Praksis lettest udførlige Fremgangsmaade for at opnaa bedre Kontrastvirkning, er at fjerne Observatøren fra Projektørens Standplads. Herved opnaas endvidere, at Genstande, der befinder sig i Nærheden af Projektøren og Observatøren, og hvis Belysning ikke kan undgaas, ikke virker som Omgivelser for Maalet og derved forringer Kontrastvirkningen.

Fig. 10, der er gengivet efter Forsøg, foretaget af Sperry i Forbindelse med U. S. Air Service illustrerer med al ønskelig Tydelighed dette Forhold for en Observatør, som befinder sig henholdsvis ved Projektøren (A), i 4,5 m Afstand (B), og i 15 m Afstand (C).

Forsøgene viser desuden, at ved en yderligere Forøgelse af Afstanden udover ca. 15 m opnaas kun forholdsvis lidt.

Forudsat gode Observationsforhold opgives en Belysning i Forholdet 2 til 1 som tilstrækkelig indtil ca. 1800 m og i Forholdet 12 til 1 indtil ca. 11000 m, naar Maalet er en Bombemaskine.

I Fortsættelse af allerede anførte Betragtninger om Fordele ved større Lysstyrker, herunder Fordelene ved med en given Lampe at vælge en større Spejldiameter, skal yderligere anføres følgende, (Fig. 11).

Samtlige Kurver viser tydeligt det allerede omtalte Forhold, at aftagende Belysning og Kravet om større Kontrast med voksende Afstand, giver en skarp Begrænsning af Rækkevidden.

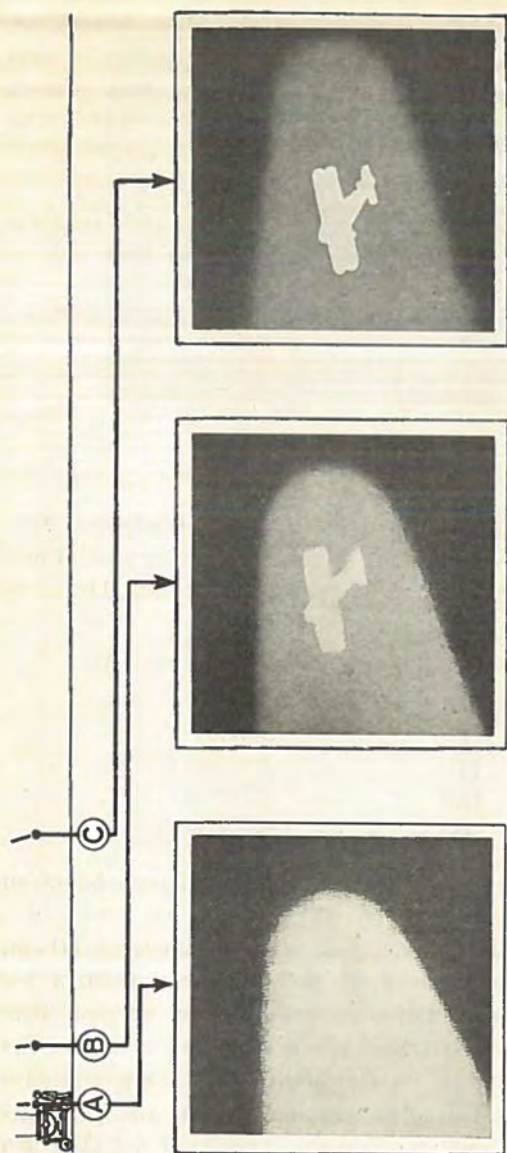


Fig. 10.



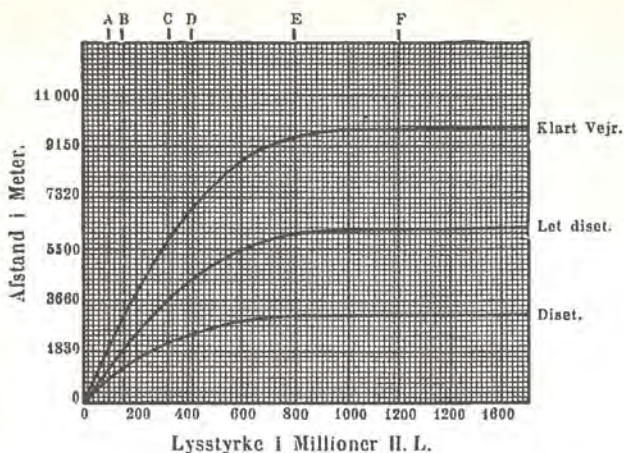


Fig. 11.

Til Orientering vedrørende Projektørstørrelsens Forhold til Rækkevidden kan følgende Middelværdier af forskellige moderne Typers Lysstyrke tjene, (Fig. 11).

| Spejldiameter | Lysstyrke         |
|---------------|-------------------|
| A.... 60 cm   | ca. 90,000,000 HL |
| B.... 75 -    | - 150,000,000 -   |
| C.... 90 -    | - 320,000,000 -   |
| D.... 110 -   | - 420,000,000 -   |
| E.... 150 -   | - 800,000,000 -   |
| F.... 200 -   | - 1,200,000,000 - |

En ældre 90 cm Projektør har en Lysstyrke af en 70,000,000 HL. Naar der alligevel med en saadan opnaas større Rækkevidde end med en moderne 60 cm, ligger dette hovedsagelig i, den ringere Spredning for det 90 cm Spejl. Dette Eksempel viser, at man ikke maa tillægge Lysstyrken alene for stor Værdi. Paa samme Maade maa de Oplysninger, som kan uddrages af Fig. 11 kun betragtes som en ganske vist god Illustration af de omtalte Forhold, hvorimod det ikke kan tilraades, at betragte Værdierne som absolutte.

### Projektørernes Ledelse.

Projektørernes Opstilling om Bord eller i Land til forskellige Formaal er som Regel saa afhængig af lokale Forhold og Betragtninger, at en almindelig Omtale næppe vil have større Værdi.

Som specielle Betingelser for Opstilling om Bord kan dog nævnes:

- 1) Projektørerne maa anbringes saaledes, at de ikke angiver Skibets Kurs, naar de tændes.
- 2) Anbringelsen maa saa vidt muligt være en saadan, at Keglerne i alle de Vinkler, hvor de skal anvendes, belyser saa lidt af selve Skibet som muligt.
- 3) Afstanden mellem Projektørernes og Betjeningspersonnellets Standplads bør være den størst mulige og ikke under ca. 15 m.

Punkt 3 medfører naturligt Krav om Fjernstyring, d. v. s. Bevægelse i Højde og Siden samt Aabning og Lukning af Blænderen, eventuelt Tænding af Projektøren, fra Observatørens Standplads.

Principielt kan Fjernstyringen foregaa efter to forskellige Systemer. hvoraf det ene bestaar i at overføre Ordrene om Betjening fra Observatørens til Projektørens Standplads, medens selve Betjeningen sker af Personel ved Projektøren.

Den anden Metode bestaar i direkte fra Observatørens Standplads at betjene Projektøren ved elektrisk eller mekanisk Forbindelse.

Omend Overførelse af Ordre pr. Talerør principielt maa anses som et slet Middel under Skydning og Beskydning, skal Metoden dog omtales, fordi den, særlig paa Grund af Prisbillighed og relativ god Funktion under Fredsforhold, kan synes værd at antage i Stedet for dyrere, tungere og mere udviklede, men til Gengæld langt mere effektive Systemer.

Det maa i Særdeleshed ved Anvendelse af Talerør

eller andre akustiske Ordreoverføringsmetoder, (Telefon eller Laryngafon) holdes i Erindring, at et System, som baserer sig paa at dirigere Projektøren ved Ordre som »op«, »ned«, »højre«, »venstre« absolut maa forkastes, da herved i Realiteten Observatørstandpladsen forlægges til Projektøren, fordi Maalet i saa Fald kun kan findes og holdes, naar Betjeningspersonellet ved Projektøren kan se det.

Akustisk Ordreoverføring lader sig næppe organisere, saa denne Mangel undgaas, og Princippet er ifølge sin Natur saa lidet effektivt, at en indgaaende Undersøgelse ikke lønner sig.

En langt bedre Anvendelse af Princippet Ordreoverføring er at bruge mekanisk eller elektrisk Ordreoverføring. Hvilken af de to Metoder, der er den mest effektive er maaske tvivlsomt, men den elektriske Ordreoverføring er utvivlsomt den mest anvendte, og bedst maa da Følgervisersystemet forekomme. Dette udføres ved at en Kikkert af Observatøren rettes mod Maalet eller anvendes til at søge efter dette. Kikkertens Stilling i Højde og Side overføres til elektriske Modtagere paa Projektøren og Betjeningen indstiller Projektøren, saa Visere, der er mekanisk forbundne med denne, konstant holdes overet med Modtagernes Visere, der angiver Kikkertens Retning.

Denne Fremgangsmaade kræver imidlertid Personel til at betjene Projektørens Højde og Sideretning, i Almindelighed to Mand til hver Projektør.

Det er derfor naturligt, at kæde Projektørens Bevægelse sammen med Kikkertens, enten ved at bevæge begge ved mekanisk Forbindelse eller ved at lade Kikkertbevægelsen ad elektrisk Vej styre Motorer til Højde Sideretning. Denne, saakaldte Synkronstyring, hvor altsaa Projektør og Kikkert altid holdes parallele — eventuelt udlignes dog Parallaxen automatisk — er nu den almindeligst anvendte Metode i noget større Skibe. Den



er imidlertid ret kostbar og stiller ikke ubetydelige Krav om Vægt og Plads.

En noget simplere Metode er at lade Projektøren følge efter Kikkertindstillingen, saaledes at den, naar Bevægelsen er Slut, staar parallel med Kikkerten, medens den under selve Bevægelsen afviger fra Parallelstillingen.

En tredje endnu simplere Metode er Styling med Strømveksler. Projektøren bevæges her med en Hastighed, som er afhængig af, hvilke Udslag i Højde og Side, man giver et Haandtag fra dets Normalstilling. Bevægelsen fortsættes til Haandtaget atter staar i Normalstillingen.

Synkronstyling og Styling uden Forbindelse med Kikkert, altsaa paa tilsvarende Maade som med Strømveksler, udføres ogsaa mekanisk, men den mekaniske Styling forlanger mere Plads og er tungere end den elektriske.

Styling med Strømveksler har den Mangel, at det f. Eks. ikke uden særlige Foranstaltninger lader sig gøre at indstille Projektøren i en nøjagtig angivet Retning, forinden den tændes. Hovedfordelen er den, at Observatøren kan anbringes paa et gunstigt Sted og selv direkte lede Bevægelsen. Betjening med Strømveksler kræver betydelig Øvelse for at være effektiv, og Mangel paa tilstrækkelig Indøvelse af Betjeningen kan være medvirkende til en forkert Bedømmelse af Strømvekslersystemets Anvendelighed.

Hvilket System, der vælges, maa naturligvis være afhængig dels af Plads- og Vægtforhold samt Bekostning og desuden af den valgte Organisation af Projektørledelsen i Forbindelse med Artilleriet, da jo Projektørernes Hovedopgave er at gøre Artilleriet virksomt. Paa den anden Side maa Artilleriet være interesseret i at drage den størst mulige Nytte af Belysningstjenesten, og til det Formaal maa Fjernstylingen betragtes som uomgængelig nødvendigt. De Fordele der opnaas herved er, uanset det anvendte System, saa betydelige, at man simpelthen ikke har Raad til at undvære dem.

## Kilder:

C. A. Schou: Elektrisk Materiel i Flaaden.

C. A. Sommerfeldt: Die Hohlspiegel.

O. Krell: Die Elektrizität an Bord von Schiffen.

F. Nerz: Scheinwerfer und Fernbeleuchtung.

Sperry: Anti-aircraft searchlights and sound locators.

Searchlight-plants for the Navy-System • Siemens-Schuckert.

Endvidere Tilbud, Brochurer, Reklameskrifter m. m. fra forskellige Projektørfirmaer.

## Ikke „kan være“ men en Nødvendighed.

Af Kaptajn af Generalstaben G. Gullaksen.

Kommandør Dornonville de la Cour har beredvilligt svaret paa mit Spørgsmaal i Tidsskriftets Februar-Hefte. Naar Tabet af Basis nævnes som en selvfølgelig Aarsag til, at Storebælt-Eskadren ganske vil lammes, tillader jeg mig at gaa ud fra, at dette kun anføres for at fuldstændiggøre Billedet af Eskadrens Hjælpeløshed, hvis Landforsvaret ikke kan afværge Erobring af Sjælland og Fyen, og at Eskadren — selv om den raadede over en Hjælpbasis, der forblev uberørt af Øernes Erobring — alligevel meget hurtigt vilde blive fortrængt alene som en Følge af den Fareforøgelse for Eskadren, som de landsatte fjendtlige Kystbatterier vil repræsentere, og oven i Købet medens de danske Miner endnu begrænser den fjendtlige Flaades Bevægelsesfrihed.

Saaledes maa Svaret forstaas, naar det sammenholdes med den Udtalelse, der direkte foranledigede mit Spørgsmaal, nemlig »Naar Kysterne er besat, (her nævnes intet om Tabet af Basis) kan Opholdet i Bæltet umuliggøres for de Minespærringerne beskyttende Skibe« (Side 631).

Det er derfor denne afgrænsede Del af Svaret, der har den største Interesse i Studiet af vore Forsvarsmuligheder, fordi den Omstændighed, der er fremsat som en Kendsgerning, at de indsatte Kystbatterier hidfører et saa afgørende Resultat, maa give Ret til følgende Slutninger i Forbindelse med dansk Forsvar af det samme minespærrede Farvand:

- 1) Flaade og Miner alene har vel en ikke ringe Chance for at skabe en betydelig Risiko



overfor den, der ikke vil lade os være i Fred, men skønt dette allerede maa betegnes som betydningsfuldt, bliver det kun en ringe Betyggelse, hvor det gælder Kamp paa Livet med en Angriber, der har taget Risikoen med i sine Beregninger.

- 2) Indsættelsen af Kystbatterier i Forsvaret skaber den hidtil manglende Betyggelse, fordi disse Batterier i Forbindelse med Flaaden umuliggør Angriberen Opholdet i Farvandet foran Minespærringen.
- 3) Kystbatterierne meddeler derved Forsvaret et betydeligt Sikkerhedsmoment, som ikke vil kunne naas gennem en i artilleristisk Henseende tilsvarende Forøgelse af det flydende Artilleri.
- 4) Det afgørende i Forsvaret af vore Passagefarvande er ikke Artilleriskibenes Antal men Tilstedeværelsen af Kystbatterier.

Af disse Slutninger kan antagelig formes den almindelige Slutning, at i Kamp om et minespærret Passagefarvand har den Part Overtaget, der kan bringe Kystbatterier til Anvendelse mod Modstanderen.

I dette er der egentlig intet overraskende for en Landofficer, der er fortrollig med den gamle af gamle Krige udvundne Læresætning, at Tyngdepunktet i Forsvaret af et Hindringsbælte ligger i den fra Fløjene rettede flankerende Ild, medens Supplementet er den frontale Ild, der navnlig kommer til Anvendelse om Natten og i usigtbart Vejr, og hvis Betydning stiger med Bredden af det Bælte, som skal kunne bestryges effektivt af den flankerende Ild. Storebælts Bredder lader i Henhold til det sidst anførte Flaadens Betydning stige, men ikke ud over en afgjort Afhængighed af Batteriernes Flankeild, hvis der skal sejres. Det er her, Flaaden har

en anden Opfattelse, den der giver sig Udtryk i det ret negative „kan være“.

I Svaret omtales det særlige Kendskab til Søkrig, der kun kan erhverves ved Flaadeuddannelse. Det er muligt, at det netop er de maritime Søkrigs-Betragtninger, der gør det vanskeligt for Søofficerer at gaa med til en Landofficers Vurdering af Kystbatteriernes Betydning. Gid det var saa vel; thi en Søofficer og en Landofficer skulde kunne naa til Enighed om, at den Krig, der skal føres i den foreliggende Situation, ikke kan gøre Krav paa at være en Søkrig, der er Vaabnene i Land uvedkommende, og som falder uden for en landmilitær taktisk Vurdering af, hvorledes flydende Artilleri bag en Minespærring og flyttelige Batterier i Land bedst bringes til Samvirke. Dette er Kystforsvar eller om man vil, Sejlrendeforsvar indenfor Landkanonernes Rækkevidde, og den Taktik, der skal følges, kan aldrig blive væsensforskellig fra den Formering af de frontale Kræfter i Dybden med lokale Modstød for Øje, der kendes fra det enkadrede Forsvar i Land bag Hindringsbælter, der flankeres af Ild fra Støttepunkter (i d. T. Kystbatterierne) paa Spærringernes indvendige Fløje, og hvor enhver Røkering med de dybdeformerede Styrker (i d. T. Flaaden) er begrænset af Afsnittets (i d. T. Bæltets) Bredde. At Batterierne til den frontale Ildafgivelse er flydende og muligt sættes ind efter andre Principper end kørende Batterier i Land rokker ikke Hovedprincippet for Forsvarets Føring.

Er de nævnte Støttepunkter stærke — og det maa de siges at være i den foreliggende Situation, fordi de gennem frit valgt Opstilling kan gøres lidet saarbare, afgive en effektiv Ild og ikke mindst, fordi de ifølge Sagens Natur kun kan omgaas ved fjendtlig Landgang — saa kan det frontale Forsvar (i d. T. Flaaden) gøres forholdsvis svagt. Dette sidste maa ikke opfattes som Argumentering for Flaadens Forringelse, men betyder

nærmest, at den til det omhandlede Forsvar indsatte Eskadre i Ly af Kystbatterierne vil kunne tillade sig den Hvile, uden hvilken Eskadren snart vilde segne overfor Angribernes vedholdende Pres, samt opretholde Vedligeholdelses- og Forsyningstjenesten.

Saaledes vil undertegnede Landofficer afveje Forholdet mellem Skibe og Kystbatterier under Forsvaret af et af vore Passagefarvande. At Situationen fra Sikringsstyrkens Dage blev Udgangsgrundlag er tilfældigt. Denne Situation faar dog sin særlige Interesse for en Landofficer gennem den af Kommandør Dornonville de la Cour fremsatte Bemærkning om »det store, kostbare og risikable Foretagende, som hedder et Landgangsforetagende«, der nærmest afvises som usandsynligt, skønt Verdenskrigen netop har vist, at Stormagterne ikke veg tilbage for den dermed forbundne Risiko. Hvor let kan Fyen ikke besættes ved Overgang fra Jylland, hvis de herværende danske Styrker er for svage. Alene dette vil betyde en alvorlig Fare for danske Skibe i Storebælt. Mon en Vestmagt, der skal og vil ind i Østersøen, ikke skulde vide, hvad dette kræver af Opbud, saafremt den ikke har Tillid til det danske Landforsvars Evne til at forsvare dansk Landneutralitet mod Modpartens Forsøg paa ved Besættelse af de danske Øer at hindre Vestmagtflaadens Passage frem eller Forbindelse tilbage. Hvad kan vi ikke vente fra Øst- og Sydmagters Side, naar det rygtes, at en Vestmagtflaade er undervejs mod Østersøen med eller uden Landgangs-ekspedition. Landgang og alter Landgang. Situationen fra Sikringsstyrkens Dage med det minespærrede Storebælt vil derfor næppe vende tilbage uden i Forbindelse med, at dansk Landterritorium samtidig angribes eller trues af Angreb, idet kun dette giver lovligt Grundlag for Minespærring af det internationale Sejlløb.

Dette Indlæg tilsigter ikke en Genoptagelse af Diskussionen om, hvorvidt Kystbatterier kan erstatte Orlogs-



skibe i Forsvaret af vore Passagefarvande, en Diskussion som enhver kan have sin Mening om. Hensigten er den at skabe Interesse for Betragtninger, der viser, hvorledes Forsvarets enkelte Faktorer er indbyrdes forbundne i al Kamp om vore Øer og Farvandene mellem disse, og hvorledes Hæren i Land, naar det gælder store Magters stærke Vilje eller, om man vil, stærke Nød, er den Hovedfaktor, der bliver Betingelsen for alt Forsvar ikke alene paa Landjorden, men navnlig i Farvandene. Hensigten kan foreløbig begrænses til muligt at formaa Flaaden til at hæve Kystbatteriernes Karakter fra »kan være« til »er«, en tilsyneladende ringe Indrømmelse men alligevel gennemgribende i sine Konsekvenser, fordi »er« fjerner enhver Tvivl om Kystbatteriernes Nødvendighed, hvis der skal være Tale om andet end Løsning af Sikringsstyrkeopgaver, og tillige indvarsler et mere intimt Fællesskab mellem Flaade og Hær end det nuværende, et Spørgsmaal navnlig de yngre Officerer af begge Værn vil interessere sig meget for i de kommende Aar.

### Svar til Kaptajn af Generalstaben G. Gullaksen.

Af Kommandør L. Dornonville de la Cour.

I Kaptajn Gullaksens ovenstaaende Indlæg fortsætter Kaptajnen sin Argumentation for at understrege Kystbatteriers overvejende Betydning for Forsvaret af mine-spærrede Passagefarvande.

Udgangspunktet for Kapt. G.'s Rejsning af Diskussionen om dette Spørgsmaal var den Udtalelse i min Afhandling om Spærringen af de danske Gennemsejlingsfarvande i 1914, at »moderne Motorskyts kan være et fortrinligt Supplement i Forsvaret af Passagefarvandene«.

Denne min Udtalelse sluttede sig til en Begrundelse

af, hvorfor man ikke kan lade bevægelige Kystbatterier ganske erstatte Flaadens Artilleriskibe i Forsvaret af de minespærrede Passagefarvande (T. f. S. 1930, Pag. 630).

I sit første Indlæg i dette Spørgsmaal (T. f. S. 1931, Pag. 105) henholder Kapt. G. sig til den Udtalelse i min Afhandling (T. f. S. 1930, Pag. 631), som gaar ud paa, at naar Store Bælts Kyster er besat af en Fjende, ved Erobring af Sjælland og Fyen, vil den danske Flaadestyrkes Ophold i Store Bælt umuliggøres. Kapt. G. slutter af denne min Udtalelse, at det maa være de fjendtlige Kystbatterier, der umuliggør den danske Flaades Ophold i Store Bælt, og Kaptajnen forespørger, om ikke danske Kystbatterier vilde have den samme Virkning paa en fjendtlig Flaade.

Jeg paapeger i mit Svar (T. f. S. 1931, Pag. 107), at Tilstedeværelsen af fjendtlige Batterier paa Store Bælts Kyster selvfølgelig vil udsætte den danske Flaadestyrke for Fare, men at Hovedårsagen til, at Flaadestyrkens Ophold i Store Bælt da er umuliggjort, er, at naar Sjælland og Fyen er erobrede, — og dette er som udtalt i Afhandlingen en Betingelse for, at de fjendtlige Batterier kan etableres paa Store Bælts Kyster — vil den danske Flaade være uden nogensomhelst Basis, hvorfra den kan modtage Forsyninger, kan udbedre Havarier, foretage Reparationer og udhvile Besætningerne fra de lettere Fartøjer.

En fjendtlig Flaade, der vil forcere Passagefarvandede, vil have sin Basis og sine Forbindelseslinier uberrørte og vil derfor ikke være i samme uheldige Kondition som en dansk Flaadestyrke uden Basis.

Sit sidste, ovenstaaende Indlæg i Diskussionen, indleder Kapt. G. med en Udtalelse, som jeg opfatter saaledes, at Kaptajnen er indforstaaet med, at Store Bælts-Styrken ganske vil lammes, hvis Landforsvaret ikke kan afværge Erobring af Sjælland og Fyen og derigennem sikre Flaadestyrken dens Basis.

Jeg er ganske enig med Kapt. G. paa dette Punkt. Uden som Søofficer at ville udtale mig om nogetsomhelst vedrørende Organisationen af vort Landforsvar, skal jeg kun sige, at mit, og vist alle danske Søofficers Haab, er, at vor Hær maa blive organiseret paa den bedste Maade til at imødegaa Landgangsforsøg. Af disses Afværgelse afhænger ogsaa Flaadens Betingelser for at kunne løse dens Opgave i Bevogtningen og Forsvaret af de danske Farvande.

Men naar Kapt. G. derefter fremsætter som en Kendsgerning, at det er eventuelle indsatte Kystbatterier, der vil fremføre det afgørende Resultat — fjendtlige Kystbatterier paa dansk Kyst overfor den danske Flaadestyrke, og danske Kystbatterier overfor en fjendtlig Flaadestyrke, — saa maa jeg tage Afstand fra Kaptajnen.

For en dansk Flaadestyrke er selvfølgelig fjendtlige Batterier paa dansk Kyst en stor Fare, men er det kommet saa vidt, at vort Landteritorium, ialfald Sjælland og Fyen, er erobret, er vist Flaadens Rolle ogsaa udspillet.

Danske Kystbatterier paa Store Bælts Kyster kan, som ogsaa anført i min Afhandling, være et fortrinligt Supplement i Kystforsvaret, men jeg synes, at det er for meget sagt, naar Kapt. G. udtaler i sit Indlæg, at:

»Det afgørende i Forsvaret af vore Passagefarvande er ikke Artilleriskibenes Antal, men Tilstedeværelsen af Kystbatterier«.

Kapt. G. er saa forsigtig at skrive »Artilleriskibenes Antal«, — han lader dette Antal staa noget i det uvisse, men da Flaadens Krav kun rækker til 4 af denne Skibstype, er der jo ikke meget at slaa af paa.

Kystbatterier kan ikke erstatte Artilleriskibe i Forsvaret af minespærrede Passagefarvande. Begrundelsen herfor er fremsat i et af Kontreadmiral Wenck Chef for (Marinestaben) i 1927 udarbejdet Memorandum, hvorafter nedenstaaende Uddrag citeres:



1) Fordi Kystbatterier i diset eller usigtbart Vejr vil være ude af Stand til at se og bedømme, hvad der foregaar paa Søen; de vil under disse Omstændigheder ikke kunne modvirke Neutralitetskrænkelser eller Angreb, endsige beherske Farvandet eller forhindre Bombardement fra Søen.

I Følge de i »Danske Lods« angivne meteorologiske Oplysninger er Antallet af Dage, der i Aarets Løb i større eller mindre Grad har usigtbart Vejr (Taage, Tykning) for Store Bælts Vedkommende 25 0/0, i Vinterperioden endog 41 0/0. Der foreligger saavidt vides ikke tilsvarende Oplysninger for Antallet af Dage med diset (mindre sigtbart) Vejr, men det er givet, at det samlede Antal af Dage med ingen eller ringe Sigtbarhed bliver betydeligt større end de ovenanførte Procenttal.

Naar man saaledes, ud fra et Kystbatteri-Standpunkt, vil tale om Muligheden af at beherske Store Bælt, hvis Bredde varierer mellem 11000 m og 24000 m, er Sigtbarhedsmomentet tabt fuldstændigt af Syne.

2) Om Natten vil man ikke fra Land kunne se eller bedømme, hvad der foregaar paa Søen i større Afstand. Er Vejret diset eller helt usigtbart, vil man være lige saa slet, eller endnu værre stillet, end om Dagen, men selv i en klar Nat vil man ikke kunne se længere end kraftige Projektører formaar at lyse i tilstrækkelig Grad til, at man kan skelne Ven fra Fjende og skelne sine egne Projektildnedslag, hvilket sidste er en nødvendig Betingelse for at opnaa Træfning paa Maalet.

3) I Tilfælde af, at Fjenden anvender kunstig Taage, vil det, ligesom under 1) og 2) anført, være umuligt fra Kysten at se, hvad der foregaar, og saaledes ogsaa umuligt at bringe det i Land opstillede Skyts til Anvendelse rettidigt.

4) Den Skudhastighed, som det 15 cm motoriserede Skyts kan præstere (2 Skud pr. Minut) er saa ringe, at det maa betragtes som lidet sandsynligt,

at man vil kunne opnaa tilfredsstillende Træfning overfor Skibe, der bevæger sig med betydelig Fart, selv om der raades over flere Batterier af motoriseret Skyts. Om bord i vore Artilleriskibe er Skudhastigheden med 15 cm Kanoner nærlig 3 à 4 Gange saa stor (indtil 7 Skud i Minuttet under Hurtigskydning).

Under alle Omstændigheder vil Træfning paa større Afstande være problematisk. Ofte vil Nedslagene af saa smaa Projektiler som 15 cm ikke kunne ses paa saa store Afstande, som der kan være Tale om. Betingelserne for at bestemme Træfningen ved Krydspejling fra Stationer med Telefonforbindelse til Batterierne vil oftest savnes ved disse motoriserede Batterier, da der ikke vil være Tid til at tilvejebringe disse Forbindelser.

5) Virkningen af 15 cm Brisantgranater og Panzerbrisantgranater vil være utilstrækkelig selv overfor mindre, moderne Krydsere, og de vil være magtesløse overfor større Skibe.

---

Dette er, hvad der kan anføres imod det motoriserede 15 cm Kystskyts. Man har tænkt sig eventuelt at ville anvende sværere motoriseret Skyts (22 cm), men Vægten af dette er saa stor, at Transporten vil berede mange Vanskeligheder og kan kun foregaa meget langsomt. Selvfølgelig vil man med dette langt mere kostbare Skyts kunne opnaa bedre Virkning mod Skibsmaal, men, ligesom det 15 cm Skyts, vil det være magtesløst i diset eller usigtbart Vejr eller ved fjendtlig Udvikling af kunstig Taage.

Dette er, hvad Admiral Wenck udtaler i sit Memorandum, og jeg kan ganske slutte mig hertil.

---

Et Forsvar af et minespærret Passagefarvand, udelukkende baseret paa Kystbatterier og Torpedofartøjer,

vil ikke kunne frembyde væsentlig Modstand mod en Flaade, der vil skaffe sig Passage gennem Farvandet. Fjenden vil benytte sig af usigtbart Vejr eller kunstig Taage til at sende sine Minestrygere imod Minespæringerne, og Kystbatterierne vil ikke kunne forstyrre Minerydningen eller føre vore Torpedofartøjer, deriblandt Undervandsbaadene, frem til Angreb.

Her ligger Artilleriskibenes Opgave, idet de kan vælge deres Plads med en Hastighed, som er den dobbelte af den, med hvilken et 15 cm Motorbatteri kan flytte sig; de kan holde Minestrygerne borte, de kan med deres 24 cm Skyts tage en Kamp op med Krydsere, og de kan føre Torpedofartøjerne frem til Angreb paa større Skibe.

Som Led i vort Søforsvar kan denne Skibstype ikke undværes, thi den er den nødvendige Rygrad for Flaadens Hovedvaaben, Minen og Torpedoen.

I Situationen August 1914 eksisterede der ikke motoriseret Kystskyts. Bortset fra de smaa Kystbatterier med 9 cm Felttskyts paa Halskov og Knudshoved, var Artilleriskibene alene Artillerirygstødet for Minerne og de til Offensiv disponible Torpedofartøjer.

---

Motoriserede Kystbatterier, navnlig af sværere Kaliber end 15 cm, kan under normale Sigtbarhedsforhold være Flaaden en fortrinlig Assistance i Forsvaret af Gennemsejlingsfarvandene, men Artilleriskibene kan selv sværere Kystbatterier ikke erstatte.

---

Man hilser i Marinen enhver Udvikling af Hæren med Glæde, og ikke mindst ser man med Tilfredshed, at Hæren er kommet i Besiddelse af et saa godt Vaaben som det motoriserede Kystskyts. Man betragter dette Vaaben som en værdifuld Assistance i Forsvaret af Pas-



sagefarvandene, og som et betydningsfuldt Led i den store Opgave, som Hæren har i Imødegaaelse af Landgangsforetagender.

Hver Værn har sine lige vigtige Opgaver i vort Forsvar. Vi opnaar det bedste Samarbejde til Løsning af vort fælles Maal ved Respekt for hinanden og ved Forstaaelse af, at — saa forskellig Landkrig og Søkrig er — hvert Værn for sig maa bestemme de Midler, det bør raade over til Løsningen af dets Opgaver.

---

## Nekrolog.

Kaptain Hans Rørdam Kjølsen er født 19. Oktober 1858 paa »Eliselyst» i Virum ved Lyngby, Søn af Gaardejer Jens Christian Kjølsen og Hustru Sophie Alexandra, f. Holm.

Han blev optaget paa Søofficersskolen som Kadet i 1876 og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant den 26. August 1880. Den 30. November 1882 forfremmedes han til Premierløjtnant. Af hans Virksomhed og Udkommandoer skal nævnes, at han 1882—84 gennemgik Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleriafdelingen, og 1884—85 var udkommanderet med Skonnerten *Ingolf* paa Togt til Vestindien, hvorefter han 1886—89 var Skoleofficer paa Søofficersskolen og om Sommeren i Kadetskibet, i 1886 i Korvetten *Heimdal*, i 1887 og 88 i Korvetten *Dagmar*. 1890—93 var han Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet og Fører af Inspektionsskonnerten *Argus* og 1894—97 ved Søkortarkivet og de tilsvarende Somre Chef for Opmaalingsskib *Krieger* paa Opmaaling i danske Farvande. 1898—1901 var han Fører af Det forenede Dampskibsselskabs Dampskib *Christiansund* paa Vestnorge. Han var imidlertid 11. Januar 1899 forfremmet til Kaptain. I 1901 var han Chef for Kanonbaaden *Moen* i Defensionseskadren og efter Eskadrens Slutning paa Artilleriprøve: Forsøg med Brisantgranater udskudt fra den 10" Armstrongske F.K. Under et saadant Forsøg den 30. September exploderede Granaten i Kanonen i Affyringsøjeblikket. En Explosion af det under Kanonplacementet liggende Ammunitionsmagasin fulgte efter, og Kanonbaaden blev totalt ødelagt og sank med det samme. Besætningen var under Forsøget overført til et andet Skib, saa Explosionen medførte ingen Tab af Menneskeliv. 1902 var han ved Aarets Begyndelse Fører af Skonnerten *Absalon* paa Isbrydning i danske Farvande og i den paafølgende Sommer Tredie-

kommanderende i Panserskibet *Helgoland* i Eskadre. <sup>28/1</sup> 1903 blev han Ridder af Dannebrog. 1903 og 04 var han Chef for Inspektionsskibet *Beskytteren*, udrustet som Opmaalingskib under Island i Landbrugs- og Marineministeriets Tjeneste. Der opmaales Islands Nordkyst og en Del af Sydøstkysten og samtidig hermed foretoges Fiskeriundersøgelser, ligesom Skibet ogsaa assisterede ved Fiskeriinspektionen. 28. Febr. 1905 fik han efter Ansøgning Afsked fra Søofficerskorpset og blev samme Dag udnævnt til Chef for Bureauet for Skibes Maaling og Registrering, hvilket Embede han beklædte til dets Ophævelse den 31. December 1927. Han meldte sig til Tjeneste under Verdenskrigen og var ansat som Chef for Kystudgivelsesens Centralstation i Aalborg. 9. Maj 1920 blev han benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Man vil af ovenstaaende se, at Kaptajn Kjølsen har haft en ualmindelig stor og afvejlende Virksomhed i Marinen, indtil han traadte over i civil Virksomhed. Han var med Rette anset for en meget dygtig og samvittighedsfuld Officer, og man var altid sikker paa, at de Hverv, der blev ham paalagt, blev udført paa den bedste Maade.

Han blev 1889 gift med Frederikke Hammer (født 1860, død 1927), Datter af den fra Vesterhavshøernes Forsvar i 1864 kendte Kaptajn Otto Christian Hammer og Hustru Henriette Jacobine, f. Hastrup.

Han stiftede efter sin Hustrus Død »Bureauchef, Marinekaptajn R. H. Kjølsen og Hustru Frederikke f. Hammers Mindelegat» paa 10,000 Kr. til Fordel for den bedst bestaaede Kadet ved Afgangseksamen ombord og har derved sat sig et smukt og varigt Minde i den Etat, hvor han havde tjent i sine yngre Aar, og som han stadig bevarede sin Kærlighed til.

Han døde efter nogen Tids Svagelighed i København 25. Januar 1931 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

T.-J.



## Søofficersforeningen i 1929 og 1930.

Følgende Møder og Sammenkomster har været afholdt.

### 1929.

- Den 15. Januar. I Anledning af Tidsskrift for Søværnets 100 Aars Jubilæum afholdtes efter Møde i Sølieutenant-Selskabet med Foredrag af Kommandør J. H. Schultz: *Archiv for Søværnet*, en Sammenkomst med *Souper*. (I Søofficersforeningen).
- Den 22. Januar. Møde med Foredrag af Afdelingschef i Marineministeriet, Baron C. Schaffalitzky de Muckadell: *Hovedrevisionen og Marinen*.
- Den 5. Februar. Møde med Foredrag af Direktør for Orlogsværftet N. K. Nielsen: *Nogle Orlogsværfts Synspunkter*.
- (Orlogskaptajn J. Wolfhagen har den 12. og 14. Februar holdt Foredrag i de svenske Søofficersselskaber henholdsvis i Stockholm og Karlskrona: *Undervandsbaadstaktik*).
- Den 26. Februar. Ordentlig Generalforsamling.
- Den 12. Marts. Sammenkomst med Foredrag af Kaptajn i den svenske Flaade Tornberg: *Den svenske Hjelpeekspedition til Spitsbergen 1928*. (I Odd-Fellow Palæet). Efter Foredraget: *Bal*. (I Søofficersforeningen).
- Den 26. November. Møde med Foredrag af Intendant Hyrup: *Regnskabsvæsen og Økonomi om Bord i Flaadens Skibe*. (*Erfaringer fra Eskadren 1929*).
- Den 10. December. Møde med Foredrag af Overlæge Dr. med. W. Johannsen: *Den nye Lægebog for Søfarende*.

For Foreningens Medlemmer med Damer har der fra Oktober en Gang om Maanedn (d. <sup>10</sup>/<sub>10</sub>, <sup>14</sup>/<sub>11</sub> og <sup>12</sup>/<sub>12</sub>) været afholdt *Bridgeaften*.

**Bestyrelsens Sammensætning:**

(Ifg. Generalforsamlings-Beslutning 1930).

Kommandørkaptajn *H. C. Gad*, Formand, genvalgt.Orlogskaptajn *J. Wolfhagen*, genvalgt.Generalkonsul, Premierløjtnant *K. Bloch*, genvalgt.Kaptajn *E. Foss*, genvalgt.Kaptajnløjtnant *Kofoed-Hansen*, nyvalgt.

(Formand for Sølieutenant-Selskabet).

Overlæge *M. Brun-Pedersen*, genvalgt.Søløjtnant I *S. Pontoppidan*, nyvalgt.**Revisorer:**Orlogskaptajn *Augsborg*, genvalgt.Overintendant *T. V. Ibsen*, genvalgt.**Revisorsuppleant:**Marineingeniør *A. Larsen*, genvalgt.**1930.**

Den 11. Februar. Møde med Foredrag af Søløjtnant I  
K. Dahl: *Nogle Betragtninger over Havfiskeriet og dets  
økonomiske Fremtidsmuligheder.*

Den 25. Februar. Ordentlig Generalforsamling.

For Foreningens Medlemmer med Damer har  
der i Sæsonen (d.  $\frac{9}{1}$ ,  $\frac{13}{2}$ ,  $\frac{13}{3}$ ,  $\frac{10}{4}$ ,  $\frac{13}{11}$  og  $\frac{11}{12}$ )  
været afholdt: *Bridgeaften.*

**Bestyrelsens Sammensætning:**

(Ifg. Generalforsamlings-Beslutning 1931).

Kommandør *H. C. Gad*, Formand.Orlogskaptajn *J. Wolfhagen*.Generalkonsul, Premierløjtnant *K. Bloch*.Kaptajn *E. Foss*, genvalgt.Kaptajnløjtnant *Kofoed-Hansen*.

(Formand for Sølieutenant-Selskabet).

Overlæge *M. Brun-Pedersen*.Søløjtnant I *S. Pontoppidan*.**Revisorer:**Orlogskaptajn *Augsborg*, genvalgt.Overintendant *T. V. Ibsen*, genvalgt.**Revisorsuppleant:**Marineingeniør *A. Larsen*, genvalgt.

Søofficersforeningen i Februar 1931.

*H. C. Gad,*  
Formand.

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet Februar Maaned 1931).

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

### England.

#### Nybygninger.

U-Baade. Kølen er lagt til de nye U-Baade *•Swordfish•* og *•Sturgeon•*, (640 ts).

Den færdigbyggede U-Baad *•Parthian•* (1600/2075 ts) foretager for Tiden Sodygtighedsprøver under Sejlads rundt om England.

U-Baaden *•Rover•* (1475/2015 ts) har afsluttet Proverne og er afsejlet til Middelhavsflaaden. Af *•R•*-Klassen mangler endnu *•Rainbow•*, som er under Bygning i Chatham. Den forventes at være færdigbygget i September.

Den australske Flaades 2 U-Baade: *•Oxley•* og *•Otway•* (1450/1860 ts) er af den australske Regering overgivet til den engelske Marine. Baadene er bygget i 1927 og vil blive overført til Middelhavsflaaden til Erstatning for to af de ældre U-Baade, som derefter vil blive stroget af Flaadelisten.

Baadene er af samme Type som den engelske *•O•*-Klasse, (*•Osiris•* m. fl.), som nu hører til Kina-Stationen.

Jagerc. Den sidste Jager af *•Beagle•*-Klassen (1330 ts) — *•Bulldog•* — er løbet af Stablen d. 6/12 1930.

Jagerne *•Brilliant•*, *•Blanche•* og *•Boreas•* ventes at blive færdige i Februar, og *•Beagle•*, *•Boadicea•*, *•Brazen•* og *•Bassisk•* i Marts.

Flotillelederen *•Keith•* ventes færdigbygget i Marts.

Følgende Navne er valgt for Jagerne af 1930-Programmet: Flotillelederen *•Duncan•*, Jagerne *•Defender•*, *•Daring•*, *•Diamond•*, *•Decoy•*, *•Dainty•*, *•Delight•*, *•Duchess•* og *•Diana•*.

Sloops. Den nye Sloop *•Bideford•* vil blive sat i Vandet i Slutningen af Marts. Prisen angives at ville blive ca. 140 000 £ og Byggetiden ca. 15 Maaneder, saaledes at den forventes at være færdigbygget i November.

*•Shoreham•* forventes færdigbygget i Juni, og *•Fowey•* i August.

*•Penzance•* som i Januar Maaned har afsluttet Afleveringsprøverne har d. 15/1 hejst Kommando og er afsejlet til den persiske Bugt, hvor den skal have Station.

Ifølge *•Daily Telegraph•* udarbejdes for Tiden Planer for en ny Skibstype paa 2000 ts — altsaa under London-Traktat Tonnagen



— med høj Fart og  $4 \times 12,7$  cm K. til Anti-U-Baadskrig og Konvojtjeneste.

Følgende Navne er valgt for de fire nye Sloops af 1930-Programmet: *•Falmouth•*, *•Milford•*, *•Dundee•* og *•Werton-Super-Mare•*.

Krydsere. Om den nye London-Krydser *•Leander•* foreligger der enkelte nye Oplysninger. Krydserens Tonnage bliver paa 6500 ts, og dens Turbinemaskinerier er beregnet til at give en Fart paa 35 Knob under fuld Krigsudrustning, hvilket er ca. 2 Knob mere end for de tidligere Krydsere.

Krydseren faar kun een Skorsten, anbragt omtrent Midtskibs, for at forhindre Røggænen paa Ildlederstationen. Armeringen bliver paa  $8 \times 15,2$  cm K. til Hurtigskydning, anbragt i Double-Taarne For og Agter. Elevationsvinklen, som i *•Nelson•*-Typen kun er  $30^\circ$ , bliver forøget til  $70^\circ$ , dels for at mulliggøre meget stor Skuddistance og dels for at kunne benytte Kanonerne til Afværgelse af Luftangreb. Kanonerne er af ny Konstruktion og udelukkende konstrueret af Staal.

Foruden de  $8 \times 15,2$  cm K. vil *•Leander•* blive armeret med et Batteri AL-Kanoner af mindre Størrelse samt Torpedorør. Der monteres 2 Katapulter til Luftfartøjer, og Skibets vitale Dele skal beskyttes af et ret stærkt Panser.

Krydseren *•Exeter•* ventes færdigbygget i Juni.

Slagkrydseren *•Hood•* har afsluttet et meget omfattende Efter-syn som nærlig har været 2 Aar. Bekostningen angives til 265 000 £.

For de tre nye 7000 ts Krydsere af 1930-Programmet er fastsat følgende Navne: *•Neptune•*, *•Orion•* og *•Achitee•*.

#### Skoler.

Et nyt Semester ved *•Senior Officers Technical Course•* Portsmouth er begyndt d.  $12/1$ . Blandt de Officerer, der skal følge og gennemgaa Kursuset er bl. a. den Kontreadmiral, som det sidste Aar har været den rumænske Regerings Vejleder ved Etableringen af et Sortehavsbase, samt endvidere Officerer af Kommandørsklassen.

I Portsmouth er ligeledes begyndt et nyt Semester ved *•Senior Officers Tactical Course•*, som bl. a. gennemgaaes af flere Admiraler og Kommandører.

Til at gennemgaa *•R. N. Staff Course•* i Greenwich er bestemt 14 Kaptajner og 15 Kaptajnløjtnanter.

#### Øvelser og Togter.

Under Atlanterhavsflaadens Foraarstøgt vil en Eskadre bestaaende af 2 Slagskibe, 4 Krydsere samt *•Adventure•* under Admiral Hodges besøge Vestindien, hvor bl. a. *•Nelson•* med Eskadre-

chefen vil anløbe Colon for at aflægge en officiel Visit hos den amerikanske Flaadechef.

Fra d.  $14/18$  Marts vil der derpaa blive afholdt kombinerede Øvelser med Middelhavsflaaden.

Slagskibet *«Emperor-of-India»*, for Tiden Admiralskib i 3. Eskadre i Portsmouth og en af de 3 *«Iron-Duke»*, som ifølge London-Traktaten skal demoleres, vil i Løbet af Maj Maanedes Skydeøvelser blive anvendt til Skydemaal.

Af de 4 U-Baade af *«P»*-Klassen, *«Pandora»*, *«Poseidon»*, *«Perseus»* og *«Proteus»*, som er paa Vej til Kinastationen, kolliderede *«Pandora»* og *«Proteus»* ca. 80 Sm. W for Gibraltar. De er forblevet i Gibraltar for Udbedring af Skaden, medens de to andre forsatte, og forventes at være i Hong-Kong ca. 28. Februar.

Under Prøvesejlads med U-Baaden X. 1 ved the Nore skete der d.  $3/2$  en alvorlig Dieselmotoreksplosion i den Bb. Hovedmotor, hvorved 12 Personer blev alvorligt saarede.

(X. 1 er paa ca. 2800 ts og bygget i 1921. Byggesummen angives til 1 043 158 £. I Juli 1929 forefaldt der ligeledes en Maskinexplosion efter hvilken U-Baaden nu havde været til Reperation).

Den nye Sloop *«Hindustan»* er ankommet til Indien, hvor den samlede Flaadestyrke under den engelske Kontreadmiral Walwyn som Flaadechef bestaar af 4 Sloops, 2 Patronilleskibe, 2 Inspektionsskibe og 8 Trawlere, hvoraf 4 er udstyret til Minestrykning.

Det forventes, at den indiske Flaade med Tiden helt kan overtage den Tjeneste, som den indiske Regering ønsker udført i det indiske Ocean og den persiske Bugt.

Under et Underhusmøde meddeltes det, at der siden Marts 1926 er drevet 72 ueksploderede Miner i Land paa de britiske Oer, heraf 9 i sidste Halvdel af 1930.

#### *Flyvevæsenet.*

Til Fleet Air Arm er der foretaget meget interessante Nyan-skaffelser baade af Dagbombemaskiner — Hawker *«Hart»* og af Jagere — Hawker *«Fury»*.

*«The Fury»* er specielt konstrueret til at imødegaa høje Bombenangreb, som kun giver kort Tids Forberedelse. De Fremskridt, der i de 2 sidste Aar, har fundet Sted inden for Dagbombemaskinerne har nødvendiggjort nye og hurtigere Jagere, idet de nu eksisterende er blevet for langsomme. Aarets Luftmanøvrer har fremvist Tilfælde, hvor Bombemaskinerne var hurtigere end Jagerne. Jagerens

Maks. Fart i 15 000 ft. Højde er ca. 200 miles/Timen, og den stiger til denne Højde paa mindre end 8 Min.

Bombemaskinen Hawker *•Hart•* har en Maks. Fart i 15 000 ft. Højde paa 163 miles/Timen, hvilket kun er 10 miles mindre end den nuværende bedste Jager *•Bristol Bulldog•*, der som bekendt anskaffes til den danske Hær.

### Frankrig.

#### Nybygninger.

U-Baade. Af U-Baadene paa 1930—31 Programmet skal Q 178 bygges i Cherbourg, Q 179 i Lorient, Q 180 og Q 181 i Brest, medens Q 182 og Q 183 skal bygges paa private Værfter. Baadene er paa 1500/2000 ts.

Af 1929-Programmet er endnu *•Glorieux•* og *•Centour•* (1500/2000 ts) under Bygning.

U-Baaden *•Diane•* (630/800 ts) afholder ved Cherbourg en Serie Afleveringsprøver.

U-Baaden *•Poucelet•* (1560/2080 ts) har ligeledes paabegyndt de afsluttende Prøver.

*•Surcouf•* (3257/4304 ts) har i December paabegyndt de indledende Overfladeprøver, som alle er faldet heldigt ud.

Det nye Depot- og Moderskib for U-Baade — *•Jules Verne•* er d.  $\frac{1}{2}$  sat i Vandet i Lorient.

Skibet er paa 6 000 ts; Dieselmotormaskineriet kan give det en Maks. Fart paa 16 Knob. Armeringen bestaar af  $4 \times 9$  cm K, samt  $4 \times 37$  m/m ALK. Foruden Værksted og store Beholdninger af Reservemateriel til U-Baadene er der Plads til ca. 300 Mand fra en U-Baads Gruppe paa ca. 6—8 Baade.

Jagere. De 6 Jagere af 1929-Programmet som er under Bygning vil faa Navnene: *•Vauquelin•*, *•Kersaint•*, *•Cassard•*, *•Partu•*, *•Le-Chevalier-Paul•* og *•Brézé•*. Baadene er paa ca. 2500 ts og bestemt til 38 Knob.

I Februar vil Jageren *•Aigle•* blive sat i Vandet. (Depl. 2700 ts, 37 Knob,  $5 \times 14$  cm K.,  $6 \times 550$  m/m Torp. Rør i Triple-Affut.).

Krydsere. *•Algérie•* (10 000 ts) forventes at være klar til Stabelafløbning i Dec. 1931 og at kunne paabegynde Prøverne i Juni 1933.

Minerikrydsere *•Pluton•* (56 000 ts 800 Miner) har i Januar paabegyndt Afleveringsprøverne.

Det nye Kadetskib *•Jeanne d'Arc•* var under en indledende Maskinprøve i Slutningen af December Maaned udsat for et Maskin-



havari under Sejlads ved Belle-Ile, som under den orkanagtige Storm kunde have faaet katastrofale Følger. Det lykkedes dog to Slæbebaade at bjerge Krydseren ind i Læ af Land ved Saint Gildas.

#### Organisation.

Efter *Edgar Quinet's* Grundstødning paa den nordafrikanske Kyst har det franske Søkortarkiv paabegyndt en Række Revisionsopmaalinger paa denne Kyststrækning.

Ved Slutningen af 1930 forelaa et Forslag til en Nyorganisation af *la Service Hydrographique*, som efter *France's* Grundstødning i 1922 har været Genstand for forskellige Reorganisationsplaner, bl. a. for at søge en Forbedring af Personeltilgangen, som hidtil har fundet Sted fra Elever fra *Ecole Polytechnique*.

Man har søgt at aabne Rammerne for maritimt uddannet Personel til Afløsning af de nu tjenstgørende civile Ingeniører, for herved at skabe et praktisk uddannet Opmaalingspersonel, som er kendt med de Krav, som det færende Personel stiller til Søkort m. m. Man havde efter 1922 kun Pladser for  $\frac{1}{4}$  Søofficerer og  $\frac{3}{4}$  Civilingeniører ved Søkortarkivet, hvilket Forhold gennem flere Aar har været udsat for megen Kritik.

Ved det nye Dekret skal Centralledelsen — la Comité hydrographique — være lagt under en Viceadmiral, som bliver Generalinspektør for S. H., og bestaa af en Souschef fra E. M. G., Generalingeniøren ved S. H., en Kommandør og 4 Sektionschefer, samt evt. Chefen for Lods væsenet.

Generalinspektøren forelægger for Ministeren de Forslag som fremsættes af Comitéen, efter Samraad med E. M. G., for alt vedr. Opmaalingerne Udførelse. Man søger herved at faa en intimere Forbindelse med de militære Myndigheder, end man tidligere har haft, og søger samtidig en Formindskelse af det civile Personel og en betydelig Udvidelse af det militære Personel, til Gavn for en mere praktisk Udførelse af Opmaalingen. (Le Yacht 27/12 1930)

#### Budget.

Det samlede Flaadebudget for 1931/32 er paa 2856 511 533 fres., hvilket er 133 770 144 fres. højere end sidste Aars Budget.

Førogelsen skyldes hovedsagelig Lønninger og Bygningen af de nye U-Baade. Den samlede Nybygningskonto er paa ca. 1.1 Milliard fres.

#### Øvelser og Togter.

Efter *Edgar Quinets* Forlis er Kadetterne fordelt om Bord i Skibene af 1. lette Division, *Duquesne*, *Suffren* og *Tourville*.

Divisionen skal efter Skole-Togtet indgaa i Middelhavseskadren for at deltage i Øvelserne indtil April Maaned.

I Løbet af Aaret vil en Eskadre, bestaaende af den franske Flaades nyeste Skibe foretage et længere Togt til det indiske Ocean og Østen.

I Togtet skal deltage »Colbert» og »Foch», samt Flotillelederne »Verdun», »Valmy» og »Guepard».

## Grækenland.

### Nybygninger.

Jagere. Foruden de 2 1480 ts Jagere, som er under Bygning i Italien, er der hos samme Værft gjort Bestilling paa yderligere 2 Jagere af samme Type.

### Organisation.

Den engelske Kommission, som skal beskæftige sig med den græske Flaades Organisation vil blive ledet af Captain Holland, og Officerer fra R. A. F. vil blive tilkommanderet Kommissionen.

## Holland.

### Nybygninger.

Krydsere. Det hollandske 1. Kammer har vedtaget Bygningen af en Krydsere til Tjeneste i hollandsk Vestindien.

Krydseren bliver paa 3000 ts, Fart 34 Knob, Arm. 8 × 12 cm K. i 4 Double-Taarne. Krydseren skal forsynes med et let Sidepanser og Byggesummen anslaaes til 7,5 Mill. Gylden.

## Italien.

### Nybygninger.

U-Baade. D. <sup>21</sup>/<sub>1</sub> er U-Baaden »Argonauta» sat i Vandet. Baaden er paa 626 ts, Fart 14/8,5 Knob, 1 × 10,2 cm K. 6 × 53,3 cm Torp. R. Baaden er den første af 3 U-Baade af samme Klasse, som i Løbet af 1931 skal sættes i Vandet fra Værftet i Montfalcone.

U-Baaden »Settembrini» (850 ts) foretager ved Tarent de afsluttende Prøver under hvilke der er opnaaet en Ofn. Fart paa 18 Knob.

Ved Tarent har den nye U-Baad »Fieramosca» (1400 ts) foretaget de første Dykkeprøver. Der naaedes foreløbig en Dybde 77 m, men Forsøgene vil blive fortsat indtil 100 m Dybde.

Ved Spezzia har man ved Dykkeprøver med den nye U-Baad »Manara» opnaaet en Dybde paa 109 m.

Krydsere. D. <sup>80</sup>/<sub>15</sub> blev den nye 10 000 ts Krydser *«Gorzia»* sat i Vandet i Livorno. Arm. 8 × 20,3 cm K., 16 × 10,0 cm A. L. K. (Byggetid 9 Maaneder). Krydsere skal indrettes til at medtage 3 Sølufftøjer til Rekognoceringsopgaver.

Krydsere er den 6. Krydser af denne Klasse, som omfatter *«Trento»*, *«Triesto»*, *«Bolzano»*, *«Fiume»* og *«Zara»*.

Efter *«Gorzias»* Stabelaføbning paabegyndtes straks Arbejdet paa en ny 10 000 ts Krydser *«Polo»*.

Ialt er der i Løbet af det sidste Aar sat 59 295 ts nye Skibe i Vandet, omfattende 6 Krydsere, 6 U-Baade og 2 Jagere.

1931-Programmet omfatter 25000 ts Krydsere, 18 Jagere og 22 U-Baade.

#### *Øvelser og Togter.*

I Forbindelse med Flyvningen til Sydamerika foretager 2 Grupper bestaaende af 8 af de nyeste Flotilleledere, *«Pancaldo»* m. fl. et Togt til forskellige Syd-Amerikanske Havne.

### Jugoslavien.

#### *Nybygninger.*

Jagere. Den nye 2400 ts Jager, som skal bygges i England, bliver det stærkeste Skib af denne Klasse, som endnu er bygget i England. Lgd. 118 m, Brd. 10,6 m, Dybg. 3,7 m. Kedelanlægget beregnes til overhedet Damp, og Turbinemaskineriet skal udvikle 42 000 HK. Armeringen bestaar af 4 × 13,9 cm K. og 6 Torp. Rør i 2 Triple-Affut.

### Kina.

I Løbet af Februar afrejser den engelske Kommission, som i Overensstemmelse med den kinesisk-britiske Flaadetraktat skal reorganisere den kinesiske Flaade.

### Norge.

#### *Budget.*

Det nye Budget for 1931/32 er paa 11 266 785 Kr. mod sidste Aars Budget paa 11 117 200 Kr. Der er i Aar opført en Del mere til Nybygning end i Fjor, men paa den anden Side er Udgifterne til Personellet, Forbedringen ved Marinens Hovedværft, samt Rentetab ved Byggelaan blevet noget reduceret. Overgangsudgifterne er ikke medtaget i ovennævnte Beløb, da disse er overført til Finansministeriets Budget.



Til Vedligeholdelse opføres 2 097 500 Kr., og til Nybygninger 2 558 000 Kr.

Til Øvelser og Togter opføres som i Aar:

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| 1. Almindelige Skibsøvelser ..... | 390 000 Kr. |
| 2. Undervandsbaade .....          | 280 000 -   |
| 3. Flyvevæsenet .....             | 225 000 -   |
| 4. Forskelligt .....              | 31 500 -    |

Ialt.... 926 500 Kr.

I Løbet af det kommende Finansaar tænkes udrustet:

|  |         |
|--|---------|
| 1 Panserskib til søgaaende Øvelser ..... | 4 Mdr.  |
| 1 — - Rekrut- og Stamskib .....          | 2 Mdr.  |
| 1 — - Rekrutøvelser .....                | 1½ Mdr. |
| • <i>Frøya</i> .....                     | 3 Mdr.  |
| 3 store (6 smaa) Torpedobaade .....      | 3 Mdr.  |

Torpedobaad til Torpedoskolen.

Specialøvelser for Kadetter.

### Rusland.

#### Nybygninger.

U-Baade. Den tidligere engelske U-Baad •L. 55• (975/1170 ts) som i Juni 1919 sænkedes ved Kronstad er senere hævet og istandsat. Man forventer, at den kan sættes i Vandet til Maj Maaned.

### Spanien.

#### Nybygninger.

Krydsere. Den nye 10 000 ts Krydser •*Miguel de Cervantes*• har under Fartprøverne naaet en Fart paa 35,58 Knob, og i 4 Timer holdt en Gennemsnitsfart paa 33,99 Knob.

### Sverige.

#### Budget.

Paa næste Finansaars Flaadebudget opføres til

|                          |               |
|--------------------------|---------------|
| Nybygninger .....        | 9 198 000 Kr. |
| Vedligeholdelse .....    | 6 500 000 -   |
| Øvelser og Togter .....  | 4 510 000 -   |
| AL Skyts i Skibene ..... | 380 000 -     |

*Nybygningsprogram.*

Af Nybygninger til den svenske Flaade er planlagt

- 1 Hangarskib.
- 2 Jagere.
- 1 U-Baad af A-Klassen (700/850 ts).
- 2 — — B — 500 ts.
- 4 Vedetbaade.

Den samlede Byggesum andrager 46 630 000 Kr. og Programmet tænkes gennemført 1933.

**Tyrkiet.***Nybygninger.*

Jagere. For den tyrkiske Flaade er i Italien sat 2 Jagere i Vandet. Jagerne er af den italienske *«Borea»*-Klasse paa 1360 ts med  $4 \times 12$  cm K. og  $6 \times 53,3$  cm Torp. Rør i 2 Triple-Affut. Jagerne fik Navnene *«Hadza Pepe»* og *«Ada Pepe»*.

I Venedig er sat 3 Motortorpedobaade i Vandet for den tyrkiske Flaade. Baadene er paa 30 ts, Fart 34 Knob, Arm. 2 Kanoner og 3 Torpedoer. Aktionsradius 600 Sm.

**Tyskland.***Nybygninger.*

I Slutningen af Januar løb det nye Artilleriskoleskib *«Bremse»* (*«Ersatz Drache»*) af Stablen.

Skibet er paa 1425 ts og beregnet til en Fart paa 27 Knob. Det forventes færdigbygget i Løbet af 1931.

Foruden *«Bremse»* sættes 2 nye Fiskeriinspektionsskibe i Vandet. Inspektionsskibene er paa 600 ts og skal afløse *«Zieten»* ved Island og Grønland og i Nordsoen.

Panserskibe. *«Ersatz Preussen»* forventes at skulle sættes i Vandet paa Jyllands-Slag-Dagen under Overværelse af Rigspræsidenten.

*Øvelser og Togter.*

I December er Krydseren *«Köln»* kommet tilbage fra Togtet til Spanien og Atlanterhavet.

Noget senere er Krydseren *«Karlsruhe»* vendt tilbage fra Kaddegtet til Troperne.

*Personel.*

Den tyske Flaades samlede Personeltal er 15 000.

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| Soofficerer .....       | 714 |
| Ingeniørofficerer ..... | 178 |

|                        |      |
|------------------------|------|
| Sanitetsofficerer..... | 100  |
| Dæksofficerer.....     | 448  |
| Underofficerer.....    | 3543 |
| Intendanter.....       | 84   |
| Menigt Mandskab.....   | 9933 |

## U. S. A.

*Nybygninger.*

U-Baade. Den nye U-Baad *V. 6* har i December foretaget sin første Udholdenhedsprøve fra Kalifornien til Honolulu. (Depl. 2940/4065 ts, Fart 15/8 Knob. Arm. 2×15,2 cm, 6×53 cm Torp. Rør. Besætn. 88 Mand).

*V. 7* ventes at blive færdig ved Beg. af 1932.

Krydsere. I Løbet af 1931 vil de 3 nye 10 000 ts Krydsere *«Louisville»*, *«Chicago»* og *«Augusta»* blive færdige. I 1932 vil *«Portland»* (10 000 ts) og *«Indianapolis»* (10 000 ts) blive færdige; i 1933 bliver *«New Orleans»* (10 000 ts) og *«Astoria»* (10 000 ts) færdige, og den sidste af de 8 10 000 ts Krydsere *«Minneapolis»* ventes at blive færdig i 1934.

Under Prøverne med de to første 10 000 ts Krydsere *«Salt-Lake-City»* og *«Pensacola»* viste det sig, at Kravet om Vægbesparelser under Bygningen havde resulteret i kraftige Vibrationer i Agterskibene, saaledes at der her maatte foretages lokale Afstivninger. De sidste af Krydserne vil kun faa 9×20,3 cm K. i Stedet for 10, for at spare Vægt, hvorved man opnaar at kunne give Kedelrummene en større vandtæt Inddeling end tidligere, for at nedsætte Virkningerne ved Undervandssprængninger.

Ved Slutningen af 1936 — ved Afslutning af London-Traktatens Termin — vil Halvdelen af den amerikanske Flaades 10 000 ts Krydsere med 20,3 cm K. være mindre end 5 Aar gamle.

Hangarskibe. Det nye Hangarskib vil faa Navnet *«Ranger»*. Til Skrog og Maskiner beregnes 14 600 000 Doll. og til Beskyttelse og Armering beregnes 4 400 000 Doll. Skibet, som skal være paa 13 800 W. Tons skal være færdigt paa ca. 3 Aar, og paa dette Aars Budget er afsat en første Rate paa 4 050 000 Doll.

Slagskibe. Senatet har i December bevilget 30 000 000 Doll. til Modernisering af Slagskibene *«Idaho»*, *«Mississipi»* og *«New Mexico»*.

*Budget.*

Repræsentanternes Hus har faaet forelagt Flaadebudgettet for det kommende Finansaar. Det samlede Budget er paa 344 342 000 Doll., hvilket er 36 066 000 Doll. mindre end dette Finansaars Budget.



Besparelserne fremkommer ved Reduktioner af Slagskibene — ifølge London-Traktaten — og disses Besætning. Personellet reduceres fra 84 7000 til 79 000, og Marineinfanteriet reduceres fra 18 000 til 17 500. For Flaadens Flyvevæsen er Budgettet 31 140 000 Doll. hvilket er 1 190 000 Doll. mindre end i Aar.

Det samlede Nybygningsbudget er paa 134 635 000 Doll., og omfatter bl. a. Bygningen af

|                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| 1 Krydser (7500 ts) . . . . . | 16 605 000 Doll. |
| 1 — (10 000 ts) . . . . .     | 20 780 000 -     |
| 4 U-Baade . . . . .           | 17 600 000 -     |
| Dieselmotorforsøg . . . . .   | 300 000 -        |
| 10 Jagere og 1 Flotilleleder. |                  |

#### Organisation.

I Slutningen af December er der forelagt en Reorganisationsplan for den amerikanske Flaade, som i Fremtiden vil blive ind-delt i 4 Hovedgrupper:

- Kampflaaden.
- Eklaireringsflaaden.
- U-Baadene.
- Flaadestationsstyrkerne.

Ved denne Inddeling vil Personellet blive indskrænket med 4800 Mand og 49 Enheder overføres til Reserven.

Ialt omfatter Materielindskrænkningerne 120 000 ts (10 Jagere, 25 U-Baade, 2 Krydsere, 1 Panserskib — *Florida* — og flere mindre Fartøjer). Der vil herved paa dette Aars Budget spares 3 440 000 Doll. og paa næste Aars Budget 7 758 000 Doll.

Der skal endvidere oprettes en speciel Atlanterhavs Skoleeskadre bestaaende af *Arkansas*, *Wyoming*, og 8 Jagere. Eskadren faar reduceret Besætning og skal anvendes til Uddannelse af Officerer og Kadetter samt Personel af Reserven.

Det gamle Slagskib *Utah* skal omdannes til radiostyret Maalskib.

Jagordivisionerne, som hidtil var paa 6 Jagere nedsættes til 4 efter Erfaringerne ved Panamaøvelserne, hvorved der til Reserven kan overføres ialt 16 Jagere og 2 Mineskibe.

Flaadens Flyvevæsen bliver delt i 2 Eskadrer, af hvilke den første tildeles Eklaireringsflaaden, medens den anden, paa *Sarotoga* og *Lexington* tildeles Kampflaaden.

Mineskibene samles i een Eskadre, som stationeres ved Hawaii. Den underlægges Kampflaaden, men deltager kun under større fælles Øvelser.

## Mineskibe.

Af Orlogskaptajn B. Andersen.

I den russisk-japanske Krig 1904—05 anvendtes Søminen som bekendt første Gang i større Stil. Skønt man her fik Erfaring med Hensyn til offensiv Minekrig, var det kun i Rusland, Tyskland og Sverige, at disse Erfaringer satte sig Spor i Mineskibsbygning, og det var kun disse tre Lande, som ved Verdenskrigens Udbrud i 1914 besad Mineskibe til offensiv Anvendelse.

Under Verdenskrigen antog Minekrigen til Søs efterhaanden kolossale Dimensioner; alt hvad man blot kunde faa fat i af dertil egnede Skibe og Fartøjer blev benyttet til Mineudlægning, og Miner udlagdes i Hundredetusindvis. Det kan ikke undgaas, at en saa udstrakt Anvendelse af Søminer har givet Erfaring saavel med Hensyn til selve Anvendelsen af Minerne (se 'Tidsskrift for Søvæsen Nov. 1922 »Om Anvendelsen af forankrede Miner«. Af Kaptajn P. Ipsen) som med Hensyn til hvilke Skibstyper, der egnede sig bedst for Minekrigen. Det skal her forsøges at gøre Rede for, hvorledes Krigens Lære har virket paa Bygningen af Mineskibe i de forskellige Lande siden 1918.

Da Søminer kan udlægges af saa godt som alle Slags Skibe og Fartøjer, blot de har en Smule Mineudlægningsinstallation, bliver Overskueligheden større, naar man inddeler Mineudlæggerne i 3 Kategorier:

- A. Egentlige Mineskibe,
- B. Krigsskibe med Mineinstallation og
- C. Omdannede Koffardiskibe.

ad. A. De egentlige Mineskibe er saadanne Fartøjer, som er byggede med Mineudlægning — offensiv

eller defensiv — som Hovedformaal, og hvor man derfor har været nødt til at give Afkald paa andre Egenskaber saasom Fart, Armering, etc. Til denne Kategori hører Mineskibe, Minekrydsere og Mine-U-Baade.

Mineskibene er Fartøjer til defensiv Anvendelse; de har en stor Minebeholdning, men ringe Fart og Armering og kan derfor kun anvendes i Nærheden af egne Kyster eller rettere: indenfor eget Magtomraade.

Minekrydserne er Mineskibe beregnet paa offensiv Minekrig. Det er Skibe med en Hastighed paa over 20 Knob, en stor Minebeholdning og en Armering, som er noget kraftigere end Mineskibenes, men gennemgaaende betydeligt svagere end Krydseres af samme Størrelse. (NB. Det er derfor ogsaa et Spørgsmaal, om det er korrekt at kalde disse Skibe Minekrydsere, om ikke Betegnelsen: hurtiggaaende Mineskibe var bedre; men da Navnet Minekrydsere er blevet almindelig Sprogbrug, er det ogsaa bibeholdt her). Armeringen er kun beregnet paa at kunne holde Fjendens letteste Stridskræfter fra Livet, og Minekrydserne er derfor ikke i Stand til at slaa sig igennem med Magt til Stedet for Mineudlægningen, men maa søge at naa uset frem tagende Mørket til Hjælp og stolende paa den høje Fart. Det er altsaa Skibe, som maa anvendes med Forsigtighed, hvis man ikke vil gøre Risikoen for at miste dem altfor stor.

Mine-U-Baadene, der ligesom Minekrydserne er bygget til offensiv Minekrig, er U-Baade, hvor Mineinstallationen er anbragt paa Torpedoarmeringens Bekostning. Det er af alle Typer Mineskibe den, der egner sig bedst for den offensive Anvendelse. Mine-U-Baaden er det eneste Fartøj, hvormed en underlegen Sømagt kan føre Minekrigen ind indenfor den overlegne Modstanders Magtomraade, idet den kan komme og gaa uset og derfor ikke behøver at indlade sig i Kamp. Fjendens Overlegenhed paa Overfladen spiller kun ringe Rolle og



Distancen til egen Basis er af underordnet Betydning — naturligvis indenfor Baadens Aktionsradius — naar blot U-Baaden sørger for ikke at blive observeret. Minekrydseren maa ledsages af kampdygtige Styrker, hvor den kan forvente at møde fjendtlige Krydsere, medens Mine-U-Baaden gaar sin støtte rolige Gang alene. Minekrydseren risikerer i bedste Fald at slippe med at blive observeret, hvorved dens Foretagende er røbet, Mine-U-Baaden behøver end ikke at blive set.

ad. B. Kategorien Krigsskibe med Mineinstallation omfatter saa at sige alle eksisterende Klasser af Orlogsskibe og -fartøjer. De adskiller sig derved fra de egentlige Mineskibe, at de kun har Mineinstallationen til sekundære Formaal, medens deres Hovedopgave maa søges paa andre Omraader. Dette fremgaar tydeligst i de franske Linieskibe af »Jean Bart«-Klassen og de amerikanske lette Krydsere af »Omaha«-Klassen, der kan medføre 30 Miner hver, samt i de hollandske lette Krydsere af »Java«-Klassen, der har 12 Miner hver. I disse Skibe er Minevaabnet kun et Appendiks til taktisk Brug, som ikke har haft nogen som helst Indflydelse paa deres øvrige Egenskaber, og heller ikke i Tid af Batalje vil paavirke deres Optræden paa anden Maade end som et ekstra Rygstød.

Mindre tydeligt ses Forskellen mellem de egentlige Mineskibe og det ret store Antal Krydsere, Jagere og Torpedobaade, som i de forskellige Mariner er indrettede til at medføre et forholdsvis stort Antal Miner. De franske, italienske, russiske og tyske Krydsere, som kan medføre fra 100 til 200 Miner, kunde ved en flygtig lagttagelse gælde for rene Mineskibe, men er det dog ikke; dels fordi de ikke er byggede med Mineudlægning som Hovedformaal, dels fordi hverken deres Fart eller Armering er forringet af Hensyn til Minerne, og endelig fordi de kun

er i Stand til at medføre Minebeholdningen i kortere Tid, da de ikke er forsynede med Minemagasiner.

En Særstilling indenfor denne Kategori indtager de før i Tiden til Mineskibe omdannede ældre Krigsskibe af forskellige Klasser. Disse Skibes Hovedopgave er ligesom Mineskibenes Mineudlægning; men de vil dog paa Grund af deres oprindelige Bestemmelse altid kun være et Surrogat behæftet med forskellige Mangler, og der er heller ikke efter Krigen nogetsteds foretaget saadanne Ombygninger.

ad. C. De til Mineskibe omdannede Koffardiskibe omfatter dels saadanne, som er forsynede med en permanent Installation til Mineudlægning og er opført i de officielle Flaadelister, og dels Skibe, som i Tilfælde af Krig hurtig kan forsynes med interimistiske Mine-Anordninger — Dampfærger o. lgn. — og som ikke er opført i disse Lister.

Skibe af denne Kategori anvendtes under Verdenskrigen i stor Stil baade til offensiv og defensiv Mineudlægning, og kan naturligvis ogsaa bruges i Nødtilfælde; men de er meget saarbare ligesom alle andre Koffardiskibe. Der findes da ogsaa kun ganske enkelte saadanne Skibe tilbage i de forskellige Mariner. Eksempelvis kan nævnes, at U. S. A. har de to Dampere af »Oglala«-Klassen — 3800 ts., 20 Knob, — og Frankrig har for nylig indrettet de to tidligere russiske Isbrydere »Castor« og »Pollux« — som tillige er Moderskibe for U-Baade og Flyvebaade — til Mineudlæggere.

I nedenstaaende skematiske Oversigter over fremmede Mineskibe m. m. er de forskellige Data taget fra de tilgængelige Kilder: Brasseys Naval & Shipping Annual, Les Flottes de Combat, Jane's Fighting Ships og Taschenbuch der Kriegsflotten og kan, da Opgivelserne i de forskellige Haandbøger ikke er overensstemmende, kun

anses for tilnærmelsesvis rigtige, men er dog tilstrækkeligt nøjagtige til, at man kan danne sig et nogenlunde rigtigt Skøn over Forholdene.

I det første Skema (Tabel 1) over egentlige Mineskibe er opført, hvad der er bygget af denne Kategori efter Verdenskrigen, og til Sammenligning er for Danmarks Vedkommende medtaget Mineskibet »Lossen«, som skønt fra 1911 ikke synes at staa tilbage for, hvad der er præsteret i Udlandet.

I det næste Skema (Tabel 2) er opført Minekrydserne.

Det tredje Skema (Tabel 3) omfatter Mine-U-Baadene.

Mineskibe. Det karakteristiske for de i det første Skema (Tabel 1) opførte Skibe er den ringe Tonnage, Dybgaaende og Fart samt svage Artilleriarmering. Det er indlysende, at disse Skibe ikke kan optræde paa egen Haand langt fra Basis, men er bundet til eget Søterritorium eller Magtomraade, med andre Ord udelukkende egnede til defensiv Anvendelse.

Hvad Tonnagen angaar, da maa et Mineskib, som skal kunne arbejde i Kabelminespærringer, ikke overstige ca. 600 ts., da det ellers bliver for uhandigt at manøvre. Drejer det sig kun om Udlægning af selvvirkende Miner, spiller Skibets Størrelse ingen Rolle, og Grunden til de første hollandske og de italienske Mineskibes ringe Tonnage og Fart maa derfor blandt andet søges i Ønsket om et ringe Dybgaaende, da de derved bliver i Stand til at passere over egne Minespærringer. Da et større Dybgaaende er fordelagtigere baade med Hensyn til Sødygtighed og Fart, viser det, at man har tillagt denne Egenskab ret stor Betydning. De sidst byggede og under Bygning værende japanske og hollandske Mineskibe har en betydelig større Tonnage, men er ogsaa beregnede til Optræden i de aabne Farvande i Østen.

Der er Grund til særlig at lægge Mærke til det



Tabel 1.

| Lande         | An-<br>tal | Klasse            | Aar   | Ton-<br>nage | Fart | Dybg. | Miner | Armering                 |
|---------------|------------|-------------------|-------|--------------|------|-------|-------|--------------------------|
| Danmark ...   | 1          | Lossen            | 1911  | 640          | 12   | 3,1   | 175   | 2 7,5 cm K.              |
|               | 2          | Minekran V        | 1919  | 190          | 8    | 2,0   | 60    | 2 3,7 cm K.              |
| Holland ....  | 1          | Pro Patria        | 1922  | 610          | 10   | 2,3   | 100   | 1 7,5 cm K.              |
|               | 2          | Douwe-Aukes       | 1922  | 740          | 13,4 | 2,2   | 80    | 3 7,5 cm K.              |
|               | 1          | Krakatau          | 1924  | 1160         | 17   | 3,2   | 200   | 2 7,5 cm K.              |
|               | 2          | Goudern-<br>Lieuw | u. B. | 1375         | 15   | 3,4   | ?     | 2 7,5 cm K.              |
| Italien ..... | 4          | Fasana            | 1926  | 610          | 10   | 1,9   | 200   | 1 7,6 cm K.              |
|               | 6          | Ostia             | 1927  | 850          | 15   | 2,6   | 200   | 2 10,2 og<br>1 7,6 cm K. |
| Japan .....   | 1          | Itsukuschima      | 1929  | 2000         | 17   | 3,1   | (400) | 3 14 cm og<br>2 8 cm K.  |
|               | 1          | Jaejama           | u. B. | 2000         | 17   | —     | —     | —                        |

Anm. Af ovenstaaende Mineskibe er, saa vidt vides, de danske de eneste som er indrettet til Udlægning af og Arbejde i Kabelminespærringer; de 6 italienske af Ostia-Klassen er tillige indrettede til Minestrygning.

Tabel 2.

| Lande          | An-<br>tal | Klasse       | Aar   | Ton-<br>nage | Fart | Miner | Armering                    |
|----------------|------------|--------------|-------|--------------|------|-------|-----------------------------|
| England .....  | 1          | Adventure    | 1924  | 7260         | 27,7 | 320   | 4 12 cm K.                  |
| Frankrig ..... | 1          | Pluton       | 1929  | 4773         | 30   | 800?  | 4 13,8 cm K.                |
|                | 1          | Emile Bertin | u. B. | 5886         | 34   | ?     | ? 20 cm K.                  |
| Norge .....    | 1          | ? ?          | proj. | 1600         | 20   | 250   | ? 12 cm K.<br>2 45 cm Torp. |

Til Sammenligning:

|                |   |           |      |      |    |     |             |
|----------------|---|-----------|------|------|----|-----|-------------|
| Tyskland ..... | 1 | Nautilus  | 1906 | 1950 | 20 | 400 | 8 8,8 cm K. |
|                | 1 | Albatross | 1907 | 2200 | 20 | 400 | 8 8,8 cm K. |
|                | 2 | Brummer   | 1916 | 4300 | 28 | 360 | 4 15 cm K.  |

Tabel 3.

| Lande           | An-<br>tal | Klasse              | Aar         | Ton-<br>nage | Fart | Miner | Armering        |
|-----------------|------------|---------------------|-------------|--------------|------|-------|-----------------|
| Brasilien ..... | 1          | Humayta             | 1927        | 1450         | 18,5 | 16    | 1 10 cm K.      |
|                 |            |                     |             | 1885         | 10,0 |       | 6 53 cm TR.     |
| England .....   | 3          | L 14, 17, 25        | 1919        | 845          | 17,5 | 16    | 1 10 cm K.      |
|                 |            |                     |             | 1150         | 10,5 |       | 4 53 cm TR.     |
| Inland .....    | 1          | M 3                 | 1920        | 1450         | 15,5 | ?     | 1 7,5 cm K.     |
|                 |            |                     |             | 1950         | 9,5  |       | 4 45 cm TR.     |
| Inland .....    | 3          | Vetehinen           | 1930<br>—31 | 450          | 15,0 | 20    | 1 7,5 cm K.     |
|                 |            |                     |             | —            | 9,0  |       | 4 53 cm TR.     |
| Inland .....    | 1          | Saukko              | 1930        | 99           | 7,0  | 9     | 2 45 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | —            | —    |       | —               |
| Frankrig .....  | 1          | Maurice-<br>Callot  | 1921        | 930          | 16,5 | 27    | 1 7,5 cm K.     |
|                 |            |                     |             | 1300         | 10,5 |       | 6 45 cm TR.     |
| Frankrig .....  | 1          | Pierre-<br>Chailley | 1922        | 900          | 14,0 | 64    | 8 Torpedoer.    |
|                 |            |                     |             | 1200         | 9,0  |       | 1 10 cm K.      |
| Frankrig .....  | 4          | Saphir              | 1928<br>—30 | 765          | 12,0 | 32    | 4 45 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | 925          | 9,0  |       | 1 7,5 cm K.     |
| Frankrig .....  | 2          | do.                 | u. B.       | do.          | do.  | do.   | 4 55 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | do.          | do.  | do.   | 6 Torpedoer.    |
| Frankrig .....  | 4          | Balilla             | 1928        | 1400         | 18,5 | 16    | do. do. do.     |
|                 |            |                     |             | 1900         | 9,5  |       | 1 10 cm K.      |
| Italien .....   | 4          | do.                 | proj.       | do           | do.  | do.   | 6 53 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | do           | do.  | do.   | do. do.         |
| Italien .....   | 2          | Bragadino           | 1929        | 800          | 14,0 | 24    | 1 10 cm K.      |
|                 |            |                     |             | 1050         | 8,0  |       | 4 53 cm TR.     |
| Italien .....   | 6          | do.                 | proj.       | do.          | do.  | do.   | do. do.         |
|                 |            |                     |             | do.          | do.  | do.   | do. do.         |
| Japan .....     | 4          | R 29—R 32           | 1922<br>—26 | 655          | 17,0 | ?     | 1 10 cm K.      |
|                 |            |                     |             | 1000         | 10,0 |       | 4 53 cm TR.     |
| Japan .....     | 4          | J 21—J 24           | 1929        | 1170         | 16,5 | ?     | 1 12 cm K.      |
|                 |            |                     |             | 1500         | 9,5  |       | 4 53 cm TR.     |
| Polen .....     | 3          | Rys                 | 1929        | 980          | 14,0 | 40    | 1 10 cm og      |
|                 |            |                     |             | 1250         | 9,0  |       | 1 4 cm K.       |
| Polen .....     | 3          | Rys                 | 1929        | 980          | 14,0 | 40    | 6 55 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | 1250         | 9,0  |       | 10 Torpedoer.   |
| Sverige .....   | 1          | Valen               | 1925        | 500          | 15,0 | ?     | ? ?             |
| Tyrkiet .....   | 1          | Sakaria             | u. B.       | 650          | 9,0  | 48    | ?               |
|                 |            |                     |             | 950          | 12,0 |       | 1 7,5 cm K.     |
| Tyrkiet .....   | 1          | Sakaria             | u. B.       | —            | 7,0  | 48    | 2 53 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | —            | 7,0  |       | 2 15 cm K.      |
| U. S. A. ....   | 1          | V 4                 | 1927        | 2660         | 14,6 | 60    | 4 53 cm TR.     |
|                 |            |                     |             | 4080         | 8,0  |       | 1 Flyvemaskine. |

japanske Skib »Itsukuschima«, som paa alle Omraader er noget helt for sig selv.

Dets Mineinstallation er til dels noget helt nyt. Alle Minerne er anbragt paa eet Dæk og kan køres ud agter ad ikke mindre end 6 Skinnebaner ved Siden af hinanden. Af disse 6 Baner udmunder de 4 midterste i den flade Agterende, medens de 2 i Borde udmunder et Stykke foran paa Laaringen. Denne Bygningsmaade giver naturligvis Skibet et ejendommeligt Udseende.

Det er forsynet med 3 Sæt Dieselmotorer, som giver det en Fart af 17 Knob, og en Aktionsradius paa 5000 Sml. ved denne Hastighed.

Det er endvidere det første Mineskib med en kraftigere Artilleriarmering end Jagere. I Virkeligheden kommer det nærmere til den Skibstype, som almindelig benævnes »Sloops« — smaa ubeskyttede Krydsere til Stations- og Inspektionstjeneste. Det er baade i Størrelse og Armering meget lig de nye franske Sloops af »Bougainville«-Klassen; men kraftigere end alle andre Sloops og Kanonbaade, hvorfor ogsaa kun egentlige Krydsere kan true det alvorligt.

Minekrydsere. Inden Verdenskrigen fandtes af Minekrydsere de to russiske »Amur« og »Yenissei« paa 3600 ts., 18 Knob og 320 Miner, de to tyske »Albatross« og »Nautilus« paa 2000 ts., 20 Knob og 400 Miner samt den svenske Minekrydser »Claes Fleming« paa 1800 ts. og 20 Knob. De russiske og tyske Skibe var byggede under og lige efter den russisk-japanske Krig og maa derfor antages at have været et Udtryk for de Erfaringer, man havde høstet i denne Krig. De russiske Skibe var armerede med 12 cm Kanoner og saaledes den Tids Jagere overlegne, medens de tyske kun havde 8,8 cm Kanoner, samme Kaliber som de samtidige tyske Torpedobaade. »Claes Fleming« der er fra Tiden umiddelbart før Verdenskrigen, er armeret med 12 cm Kanoner,



og var derfor alle den Tids Jagere i Østersøen artilleristisk overlegen.

Under Krigen mistede Rusland »Yenissei« og Tyskland »Albatross«, og sidstnævnte Land byggede de to hurtiggaaende Krydsere »Brummer« og »Bremse« paa 4300 ts., 28 Knob og 4 15 cm Kanoner, samt en Minebeholdning paa 360 Miner, Skibe som var i Stand til at optage Kamp med engelske lette Krydsere, hvem de var jævnbyrdige i Armering og Fart. Kun med saa hurtige og kraftige Skibe kunde man forvente at kunne støde helt frem til den engelske Kyst.

De to Minekrydsere blev som bekendt afleveret sammen med den øvrige tyske Flaade og sænket i Scapa Flow.

Efter Krigen er der kun bygget faa Minekrydsere. Gaar man Listen igennem, og standser man ved det første Skib, den engelske Minekrydser »Adventure«, undres man uvilkaarligt over, at der med ca. 3000 ts. Tonnageoverskud i Forhold til de omtalte tyske Minekrydsere ikke er opnaaet Forøgelse hverken med Hensyn til Minebeholdning, Fart eller Artilleriarmering. »Adventure« er i Modsætning til sine tyske Forgængere enhver moderne Krydser underlegen i Fart og Artilleri og kan derfor ikke være bestemt til selvstændige Foretagender. Til Gengæld er den forsynet med »bulges«, Dieselmotordrift til Krydsfart og en stor Oliebeholdning, er altsaa nærmere et hurtigtgaaende Mineskib med stor Aktionsradius, specielt egnet til at optræde sammen med egne Styrker paa fjerne Krigsskuepladser.

Det er ganske interessant at lægge Mærke til, at medens »Adventure« under en Krigssituation ikke uden Risiko kan benyttes til et selvstændigt Fremstød ind i Helgolandsbugten, kan f. Eks. den tyske Krydser »Königsberg« — som er indrettet til Mineudlægning — nogenlunde farefrit optræde hvorsomhelst paa den engelske Kyst.

Den franske Minekrydser »Pluton« nærmer sig mere til de tyske Forbilleder »Brummer« og »Bremse«, hvad

angaar Fart og Armering, uden dog ganske at naa disses offensive Egenskaber, og først i den under Bygning værende »Emile Bertin» vil man naa til et Skib, som baade i Hastighed og i Artilleriets Kaliber er jævnbyrdig med Udlandets Krydsere, og som derfor med Rette kan kaldes en Minekrydser.

Mine-U-Baade. I Tidsskrift for Søværnen Aargang 1921 og 1922 har Premierlieutenant Bangsbøll i en Afhandling »Undervandsbaadsvaabnet under Verdenskrigen» behandlet dette Emne indgaaende.

De efter Krigen byggede Mine-U-Baade har gennemgaaende en noget større Fart end de da eksisterende tyske Baade, men ellers er man egentlig ikke naaet kendeligt videre end Tyskland ved Verdenskrigens Afslutning, hvilket ikke kan forundre i Betragtning af, at Tyskland under Krigen byggede 5 Typer og ialt 134 Mine-U-Baade, medens der efter Krigen i de forskellige Lande tilsammen kun er bygget ialt ca. 30 Baade.

De tyske Mine-U-Baades Data var følgende:

| Klasse    | Tonn.        | Fart         | Miner | Armering                               |
|-----------|--------------|--------------|-------|--|
| U C I     | 177<br>225   | 6,5<br>5     | 12    | Ingen                                  |
| U C II    | 417<br>550   | 11-12<br>7   | 18    | 1 8,8 cm K. 3 50 cm TR<br>7 Torpedoer  |
| U C III   | 480<br>716   | 11-12<br>6,5 | 14    | 1 10,5 cm K. 3 50 cm TR<br>7 Torpedoer |
| U 71-80   | 763<br>980   | 10,6<br>8    | 34-38 | 1 8,8 cm K. 2 50 cm TR<br>4 Torpedoer  |
| U 117-126 | 1173<br>1884 | 14,8<br>7,5  | 42    | 1 15 cm K. 4 50 cm TR<br>24 Torpedoer  |

De tyske Baades ringe Fart skyldtes den Omstændighed, at man i Tyskland under Krigens forcerede Bygning af U-Baade ikke kunde fremskaffe tilstrækkeligt

kraftige Motorer, men maatte nøjes med, hvad der kunde fremstilles i Løbet af kort Tid.

Baadene af U C Klasserne havde som bekendt Minerne magasinerede i nærlig lodret stillede Skakter (27° Hældning) med Adgang til Søen i begge Ender, altsaa vaad Magasinering; de øvrige større Baade havde Minerne liggende tørt i Baadens Indre, hvilket er en Fordel baade med Hensyn til de forskellige Mekanismers paalidelige Funktionering, og hvad angaar at kunne variere Minernes Dybdeindstilling efter Omstændighederne, men paa den anden Side medfører betydelig Vægtforøgelse: (Udslusningsrør med tilhørende Mekanismer) og Pladsformindskelse i Baaden, og tillige forlænger Tiden for Minernes Udlægning.

Af de sparsomme Oplysninger, der staar til Raadighed, synes det, som om man efter Krigen har benyttet begge Principper nogenlunde ligeligt, idet franske Konstruktorer hylder Princippet: vaad Magasinering, hurtig Mineudlægning, medens italienske og japanske foretrækker den tørre Magasinering med langsom Mineudlægning, men paalidelig Funktionering af Minernes Dybdeindstillingsmekanisme.

Det hævdes fra fransk Side, at naar man skal udlægge Miner fra en U-Baad med 2 Udslusningsrør agter (à 3 Miner) — som i de tyske Baade af U 71—80 og U 117—126 Klasserne — tager det ca. 7 Minutter at aabne Udslusningsrørene og udlægge de første 6 Miner, og derefter tager det ca. 40 Minutter at klargøre de næste 6 Miner til Kastning. Det vil saaledes tage 4 Timer at udlægge en Baads 36 Miner.

I de franske Baade af System Normand-Fénaux, hvor Minerne er anbragt 2 og 2 over hinanden i lodrette Skakter midskibs mellem Yder- og Inderskrog, kan Udlægningen foregaa med en Hastighed af 1 Mine hver 6. Sekund, eller med 15—20 m Mellemlum mellem Minerne, hvilket man imidlertid næppe vil faa Brug for,



da Minerne i saa Fald kommer til at ligge for nær ved hinanden.

Den franske Baad »Maurice-Callot«, som var den første, der blev bygget efter Verdenskrigen, har sine 27 Miner liggende paa tre parallelle Transportbaand i Overbygningen med 9 Miner i hver Række, og Udlægningen foregaar over Agterenden. Minerne ligger ogsaa her »vaadt«. Dette System er man dog gaaet væk fra, fordi det viste sig vanskeligt at styre Baaden horisontalt under Mineudlægning, og de nyere Baade har alle Minerne anbragt efter System Normand-Fénaux, som er det System der giver den letteste Dybdestyring, idet man f. Eks. kaster Minerne i følgende Rækkefølge: forreste om Stb. agterste om Bb., forreste om Bb. agterste om Stb. og samtidig kompenserer for Minernes Vægt ved Hjælp af en Udligningstank.

Hvilket System man bør foretrække, er vanskeligt at afgøre for den, der ikke har praktisk Krigserfaring; og Bygningen af Mine-U-Baade efter Verdenskrigen giver egentlig ingen paalidelig Vejledning i saa Henseende.

Det er et ganske pudsigt Tilfælde, at baade den største<sup>1)</sup> og den mindste eksisterende U-Baad er Mineudlæggere; men medens den amerikanske V 4 er en Kæmpehval, hvis Operationsfelt er de store Oceaner, er den lille finske »Saukko« en Ferskvandsfisk bestemt til at tumle sig i Ladoga-Søen.

Ellers ligger Tonnagen mellem ca. 800—1500 ts., hvilket er tilstrækkeligt til at give Baadene en passende Sødygtighed og Aktionsradius i Forbindelse med en passende Minebeholdning.

I det foregaaende er kun omtalt, hvad der er bygget af egentlige Mineskibe siden 1918. Dette er dog ikke de eneste Resultater af Erfaringerne fra Verdenskrigen. Under denne viste det sig gavnligt at kunne udlægge

<sup>1)</sup> Da Artiklen blev skrevet, var den franske Undervandskrydser »Surcouf« endnu ikke færdig. Forf. Anm.

Miner ogsaa med Skibe, som ikke direkte var bygget til Mineudlægning, og efter Krigen er man derfor ogsaa i de fleste Mariner gaaet over til at indrette forskellige eksisterende og nybyggede Krigsskibe og -fartøjer til Mineudlægning.

Da det vilde føre for vidt at omtale alle Krigsskibe med Mineinstallation, er der i omstaaende Skema kun givet en Oversigt over de 5 Stormagters Mineskibe og Skibe med Indretning til Mineudlægning.

I Skemaet er ikke opført de under Bygning værende eller projekterede Skibe.

De med alm. Tryk opførte er de efter Verdenskrigen byggede eller med Mineinstallation forsynede Skibe, medens de med smaat Tryk opførte omfatter de inden Verdenskrigens Afslutning til Mineudlægning indrettede Skibe og Fartøjer.

De ved de forskellige Skibe anførte Tal angiver, det Antal Miner der kan medføres — Minekapaciteten. Hvor Tallene staar i Parentes, findes ingen officielle Angivelser, men Minebeholdningen er anslaaet under Hensyn til Skibenes Størrelse og Byggemaade og under Sammenligning med lignende mineførende Skibe i andre Mariner.

Af Skemaet fremgaar temmeligt tydeligt, hvor megen Vægt de forskellige Magter lægger paa Minekrigen.

England er nu som forhen daarligst forberedt; hvilket vel skyldes, dels at Brugen af Minevaabnet paa Grund af dettes lumske og skjulte Karakter ligger den engelske Tankegang fjærn, men ogsaa den Omstændighed, at England som Havens Behersker har mere Interesse af aabne og rene Farvande, hvor Modstanderen kan lokkes ud og nedkæmpes, end af minespærrede Omraader, som indskrænker Flaadernes Bevægelsesfrihed.

U. S. A. som efter den sidste Flaadekonference har overtaget en stor Del af Englands Herredømme paa Havene, er med Hensyn til offensiv Minekrig ikke meget bedre stillet end dette Land. Til Gengæld er det defen-

| Kategori                   | England                                      | U. S. A.  |
|----------------------------|--|---|
| A. Mineskibe . . . . . {   |  |   |
| Minekrydsere . . . . .     | Adventure 320 M.                             |   |
| Mine-U-Bande . . . . . {   | 3 L-Klasse à 16 = 48 -<br>1 M-Klasse (50?) - | 1 V 4   |
| B. Slagskibe . . . . . {   |  |   |
| Krydsere . . . . . {       |  | 10 Omaha à 30 = 300<br>1 Baltimore 1<br>1 San Francisco 1 |
| Monitorer . . . . . {      | 3 Medusa à 52 = 156 -<br>1 Medea 44 -        |   |
| Flotilleførere . . . . . { | 1 Abdiel 65 -                                |   |
| Jagere . . . . . {         | 9 W-Klasse à 20 = 180 -                      | 12 Stribling à 92 = 1104                                  |
| C. Dampere . . . . .       | 1 Vernon 24 -                                | 2 Oglala à 352 = 704                                      |
| Isbrydere . . . . . {      |  |   |
| Fiskedampere . . . . .     | 1 Kate Lewis 24 -                            |   |
| Samlet Minekapacitet {     | ca. 418 og 493 Miner<br>= ca. 900 Miner      | 1464 og 1054 Miner<br>= ca. 2500 Miner                    |



| Japan   | Frankrig  | Italien   |
|---|---|---|
| Okusshima (400?) M.<br>Suriki 150 -<br>Tokami à 50 = 600 -                        |   | 6 Ostia à 200 = 1200 M.<br>4 Fasana à 200 = 800 -<br>2 Brondolo à 60 = 120 -  |
|   | Pluton 800 (?) M.   |   |
| 29—R 32<br>à (34?) = (136?) -<br>1—J 24<br>à (42?) = (168?) -                     | 4 Saphir à 32 = 128 -<br>1 Pierre Chailley 64 -<br>1 Maurice Callot 27 -<br>1 René Audry 38 -<br>1 Victor Réveille 38 - | 4 Ballilla à 16 = 64 -<br>2 Bragadino à 24 = 48 -<br>2 X à 18 = 36 -  |
|   | 5 Bsétagne à 30 = 90 -<br>5 Jean Bart à 30 = 90 -   |   |
| ma à (150?)<br>= (750?) -<br>nryu à (100?)<br>= (200?) -<br>iwa (500?) -<br>420 - | 1 Metz 200 -<br>1 Strassbourg 120 -<br>1 Mulhouse 120 -   | 1 Bari 120 -<br>1 Ancona 120 -<br>2 Brindisi à 170 = 340 -<br>1 Taranto 120 -<br>1 Quarto 200 -   |
|   |   | 12 Vivaldi à 50 = 600 -<br>3 Leone à 80 = 240 -<br>2 Falco à 50 = 100 -<br>1 Premuda 40 -<br>2 Mirabello à 100 = 200 -  |
|   | 2 Delage à 40 = 80 -<br>1 Buino 24 -  | 4 Sauro à 30 = 120 -<br>4 Sella à 30 = 120 -<br>8 Palestro à 10 = 80 -<br>7 Cosenz à 10 = 70 -<br>4 Sirtori à 10 = 40 -<br>2 ex-tyske à 24 = 48 -<br>2 Poerio à 20 = 40 - |
|   | 1 Castor 368 -<br>1 Pollux 234 -  |   |
| 1654? og (ca. 1670?) Miner<br>= ca. 3300 Miner                                    | 1621 (?) og 800 Miner<br>= ca. 2400 Miner   | 3272 og 1594 Miner<br>= ca. 4900 Miner  |

sive Materiel — som altid vil være nødvendigt af Hensyn til Forsvaret af Panama-Kanalen — noget bedre udviklet.

Ingen af disse to Magter har i deres Skibsbygning efter Krigen vist Minevaabnet nogen særlig stor Interesse. England har til Forsøg bygget Minekrydseren »Adventure«, indrettet ialt 4 U-Baade til Mineudlægning og har nu 1 Mine-U-Baad »Porpoise« under Bygning, U. S. A. har bygget een Mine-U-Baad, har omdannet 16 Jagere, hvoraf de 4 allerede er slettet af Flaadelisten, til hurtige Mineudlæggere og har medgivet 10 lette Krydsere hver 30 Miner til taktisk Brug; men dette er ogsaa alt, og i Betragtning af Minernes kolossale Anvendelse under Verdenskrigen egentlig ikke ret meget.

Anderledes med de tre mindre Sømagter.

Japan har til offensiv Brug indrettet 7 moderne Krydsere til Mineudlægning og bygget mindst 8 Mine-U-Baade med stor Aktionsradius. Der staar ikke i de officielle Kilder noget om, hvor stor en Minebeholdning disse Skibe og Baade kan medføre, men regner man med en Minekapacitet som i andre Landes Skibe af samme Størrelse, kommer man til en samlet Sum, der er større end Englands samlede offensive og defensive Minekapacitet. I defensivt Øjemed har Japan under og efter Verdenskrigen bygget ca. 15 Mineskibe, og udvikler stadig denne Side af Minevaabnet.

Frankrig er det Land, hvis Minevæsen efter Krigen er udviklet mest ensidigt i offensiv Retning. Det er bemærkelsesværdigt, at der i de senere Aar udelukkende bygges Mine-Krydsere og -U-Baade. Hverken de nye Krydsere, Jagere eller andre Skibe indrettes til Mineudlægning. Ganske vist kan endnu baade Slagskibene, de ældre (ex-tyske) Krydsere og enkelte Jagere medføre Miner; men man regner øjensynligt nu med for Fremtiden kun at bruge de ovenanførte offensive Mineskibstyper.

I Modsætning hertil staar Italien, hvis Minevaaben

er mere ligeligt baade offensivt og defensivt, og hvor det synes, at man følger den Politik af forsyne det størst mulige Antal Skibe og Fartøjer med Miner.

Medens Frankrig til defensiv Brug kun har de to omdannede fhv. russiske Isbrydere, har Italien ikke mindre end 12 regulære og moderne Mineskibe. Til ren offensiv Brug har Italien 4 Mine-U-Baade og 4 blandede Torpedo- og Mine-U-Baade foruden flere under Bygning, samt 6 ældre lette Krydsere — ingen af de nybyggede Krydsere er (efter de officielle Kilder) indrettede til Mineudlægning — og til delvis offensiv og defensiv Anvendelse haves ca. 50 Torpedofartøjer: Flotilleførere, Jagere og Torpedobaade. Men Italien har ogsaa det største eksisterende Minevaaben, naar man regner med de mineførende Skibes Antal og Minekapacitet. Det er interessant at lægge Mærke til, at Italien ikke som de andre Magter har indladt sig paa det tvivlsomme Foretagende at omdanne Skibe til Mineskibe.

Iøvrigt minder det italienske Minevaaben meget om det japanske i sin Opbygning, vel afbalanceret baade offensivt og defensivt, den eneste Forskel er i Virkeligheden Italiens Anvendelse i stor Stil af Torpedofartøjer, hvilket det kan tillade sig i de mindre aabne Farvande, hvor dets Flaade skal optræde, medens Japan har Oceanet lige op til sine Kyster.

Sammenligner man de 5 Stormagters samlede Minekapaciteter vil man lægge Mærke til, at ved et Krigsudbrud er kun Italien i Stand til Mineforetagender i større Stil, Japan, Frankrig og U. S. A. er nærligt halvt saa godt stillede, og England maa helt se bort fra saadanne større Foretagender.

I denne Sammenhæng kan det have sin Betydning at mindes den store Minebarriere, som under Verdenskrigen i 1918 udlagdes af Amerikanerne og Englænderne fra Orkney-Øerne til Norge.



Den bestod af ialt 70117 Miner, af hvilke de 56571 udlagdes af den amerikanske Mineskibseskadre, som bestod af 2 omdannede Krydsere og 8 omdannede Dampere med en samlet Minekapacitet paa 5700 Miner — altsaa større end den samlede italienske i Dag. Resten af Minerne udlagdes af den engelske Mineskibseskadre, som bestod af 4 Mineskibe — heriblandt »Princess Margaret» — med en samlet Minekapacitet af 1300 Miner.

Da Udlægningen af Barrieren besluttedes i Oktober 1917, besad de forenede Stater af Mineskibe kun de to omdannede — endnu eksisterende — Krydsere, »San Francisco» og »Baltimore» med en Minekapacitet paa 350, men da man regnede med at kunne fabrikere 1000 Miner om Dagen og med mindst 5 Dages Mellemrum mellem hver Mineoperation, maatte der skaffes betydeligt mere Skibsrum. Gennem et forceret Arbejde lykkedes det da i Løbet af ca. 8 Maaneder at omdanne 8 Handelsdampere til Mineskibe og uddanne deres Besætninger til Mineudlægning. Alene det rent skibbygningsmæssige Arbejde tog ca. 5 Maaneder for hvert Skib.

Til Beskyttelse for denne amerikanske Mineskibseskadre, som jo vilde være temmelig hjælpeløs, dersom den traf paa tyske Styrker selv af letteste Art, var der under hvert Mineudlægningsforetagende udsendt: for det første 12 Jagere til direkte Dækning af Mineskibene og dernæst 1 Eskadre paa 6 lette Krydsere, 1 Eskadre Slagkrydsere og 1 Eskadre Slagskibe, og hver af disse Eskadrer havde 6 Jagere til sin egen Dækning; altsaa en ret anselig Styrke, som holdt gaaende SE for i Nordsøen.

Man ser heraf, at vil man straks føre en effektiv Minekrig, maa man have sit minesørende Skibsmateriel i Orden forinden Krigsudbruddet, og vil man ikke binde sine Kampenheder til saa sekundære Formaal som at være Dækning for defensiv Mineudlægning, maa man armere sine Mineskibe ordentligt.

Det er ejendommeligt, at de to Nationer, som i Fællesskab har foretaget den hidtil største Mineudlægning i Historien, England og Amerika, er daarligst forberedte til den næste Minekrig til Søs, men da de begge siden Verdenskrigen er gaaet over til Masseanvendelse af Flyvere til Søs, skyldes den mangelfulde Forberedelse maaske den Anskuelse, at Minevaabnets Betydning har kulmineret — navnlig efter Fremkomsten af moderne Minestrygnings- og Minesikringsmateriel — og at fremtidig Flyvevaabnet — Bombemaskinen — for en stor Del vil supplere og erstatte Mineskibene.

(Det skal her blot nævnes, at Rohrbach-Fabrikerne har konstrueret en Flyvebaad, som kan udlægge forankrede Miner).

Hvorvidt en Anskuelse som den her anførte er rigtig, maa Fremtiden vise. Paa nærværende Tidspunkt maa det i hvert Fald anses for ugørligt med blot tilnærmelsesvis Nøjagtighed at angive Minevaabnets Betydning i Forhold til de andre Vaabens i den næste Krig til Søs.

#### Kilder:

Jane's Fighting Ships 1930.

Brassey's Naval & Shipping Annual 1930.

Les Flottes de Combat 1931.

Taschenbuch der Kriegsflotten 1930 u. Nachtrag 1931.

Captain R. R. Belknap: The Yankee Mining Squadron. 1920.

Tidsskrift for Søvæsen. Aarg. 1921 og 1922.

Chantiers et Ateliers Augustin Normand: Les Sous-Marins mouilleurs de mines 1925.

Der Krieg zur See 1914—18: Überwasserstreitkräfte und ihre Technik. 1930.





U's Hastighed f. Eks.  $UE \neq OB_1$ , vil efter Tilføjelsen af  $\div u = OB$  A bevæge sig paa Linien m med Farten OB. For at nu A skal passere U i den kortest mulige Afstand, maa B flyttes til Røringspunktet C for Tangenten fra A til den tegnede Cirkel. U skal altsaa sejle i Retningen UD som er vinkelret paa AC.

Figurens Vinkler bestemmes ved Ligningerne:

$$\angle AUD = \arccos \frac{k}{d}; \quad \angle UAD = \arcsin \frac{k}{d} = \beta;$$

$$\angle CAO = \arcsin \frac{u}{a} = \alpha; \quad \angle UAO = \alpha + \beta;$$

U kommer A nærmest, naar A er i F; U er da i H, hvor  $HF = k$ , og U ligger Vinklen  $\alpha$  agten for tværs for A; fortsættes Bevægelserne i de angivne Retninger, vil den indbyrdes Afstand vokse.

Herefter er det klart, at A ikke kan faa U nærmere end i Afstanden k, naar A drejer Vinklen  $\alpha + \beta$  bort fra Retningen AU, hvor  $\alpha$  og  $\beta$  findes af ovenstaaende Ligninger.

Beregningen er meget simpel. u er ubekendt, men maa regnes med sin største tænkelige Værdi, for Tiden antagelig 11 Knob; a er bekendt; altsaa er  $\alpha$  kendt og konstant for ethvert ubeskadiget Fartøj. k kan ogsaa for hvert Skib paa Forhaand vælges, saa at d bliver det eneste variable Tal.  $\beta$  eller  $\alpha + \beta$  gives derefter simpelt i tabellarisk Form (derom senere).

Hvis nu A holder sin nye Kurs, er Sagen i Orden; men som Regel ønsker A jo at vende tilbage til sin oprindelige Kurs og maaske endda til den samme rette Linie, som A i Forvejen fulgte.

Hvorledes har man da videre at forholde sig? Ja, hvis blot U er sejlet til H, er Sagen simpel nok.

Lad os anbringe et polært Koordinatsystem som i Fig. 2; naar A sejler ud fra F, maa det ske saaledes, at Projektionen af A's Hastighed a paa HF er lig med u, for at U ikke ved at sejle i en Retning, der danner en

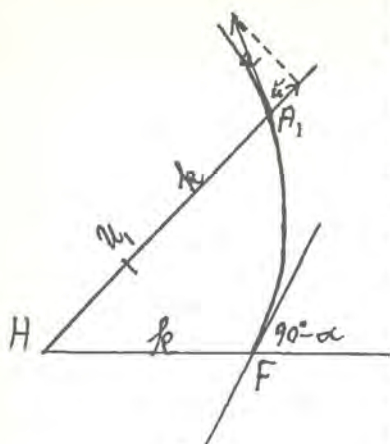


Fig. 2.

lille Vinkel med HF skal komme for nær; A skal altsaa forlade F i Retningen AF; for Sejladsen i næste Øjeblik gælder en tilsvarende Bemærkning. A skal kort sagt hele Tiden sejle saadan, at Projektionen af a paa den øjeblikkelige Retning til H er lig med u eller, om man hellere vil, H skal sørge for under hele sin Sejlads at have Punktet H netop Vinklen  $\alpha$  agten

for tværs; altsaa skal A følge en logaritmisk Spiral med Ligningen:

$$r = k \cdot e^{\theta \operatorname{tg} \alpha}$$

(Af Hensyn til Læsere, der ikke tit beskæftiger sig med Spiraler følgende: En almindelig logaritmisk Spiral har Ligningen:

$$r = k e^{m\theta},$$

hvor k og m er Konstanter. Vinklen  $v$  mellem radius vector og Tangenten bestemmes efter Formelen:

$$\operatorname{tg} v = \frac{r d\theta}{dr},$$

men  $dr = k e^{m\theta} \cdot m d\theta = m r d\theta$ ,

altsaa  $\operatorname{tg} v = \frac{r d\theta}{m r d\theta} = \frac{1}{m}$ .

Denne Vinkel  $v$  er altsaa konstant, og omvendt kan det let vises, at naar  $v$  er konstant, er Kurven en logaritmisk Spiral.)

Til  $\Theta = 0$  svarer  $r = k$ ; da paa Fig. 2 Vinklen  $v = 90^\circ - \alpha$ , bliver  $\operatorname{tg} v = \cot \alpha = \frac{1}{m}$ , hvoraf  $m = \operatorname{tg} \alpha$ .

At Afstanden mellem A og U under A's Sejlads langs Spiralen nu virkelig holder sig konstant, er det rimeligt for Tydelighedens Skyld at eftervise.

Buelængden  $s$  af Spiralen beregnes efter Sætningen:

$$ds^2 = dr^2 + r^2 d\Theta^2$$

men 
$$rd\Theta = \cot \alpha dr$$

altsaa 
$$ds^2 = dr^2 + \cot^2 \alpha dr^2 = dr^2(1 + \cot^2 \alpha) = \frac{dr^2}{\sin^2 \alpha}$$

hvoraf 
$$ds = \frac{dr}{\sin \alpha}$$

og følgelig 
$$s = \int_0^r \frac{dr}{\sin \alpha} = \frac{r - k}{\sin \alpha} = FA_1$$

A behøver en Tid  $t_0$  bestemt ved Ligningen:

$$t_0 = \frac{s}{a} = \frac{r - k}{a \sin \alpha}$$

til at gaa fra F til  $A_1$ ; i dette Tidsrum gaar U Afstanden:

$$u \cdot t_0 = u \cdot \frac{r - k}{a \sin \alpha} = r - k, \text{ da } \frac{u}{a} = \sin \alpha.$$

Altsaa er:  $U_1 A_1 = r - (r - k) = k$ ,

hvilket skulde bevises.

Det er endvidere klart, at hvis A fulgte en Spiral svarende til en større Værdi af  $\alpha$ , vilde Afstanden stadig forøges og dermed A's Sikkerhed vokse.

Men her er stadig regnet med den Forudsætning, at U er sejlet til H, og denne Forudsætning er rimeligvis slet ikke opfyldt. Hvad da? Det er jo rimeligt, at U, der paa Grund af A's Kursændring føler sig opdaget, forsøger at fange A et andet Sted. Hvordan skal da A sejle for at være sikker under alle Omstændigheder? Ogsaa her er Svaret ganske simpelt: A skal følge en



logaritmisk Spiral fra F med samme Vinkel  $\alpha$  som ovenfor, men med Polen i U i Stedet for i H (se Fig. 3).

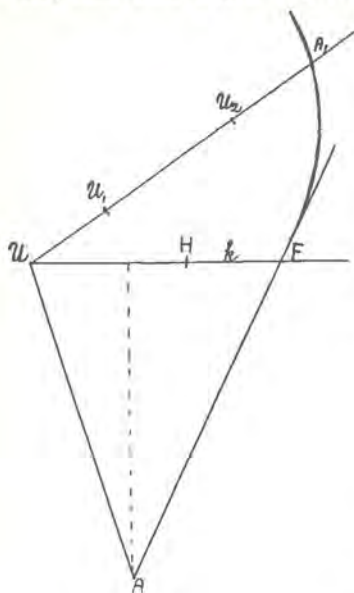


Fig. 3.

Tænkte man sig nemlig, at U laa stille, til A kom i F og derefter sejlede i en eller anden Retning f. Fks.  $UA_1$ , vilde jo efter det foregaaende U komme til et saadant Punkt  $U_1$ , at  $U_1A_1 = UF = UH + k$ ; hvis nu U sejler afsted straks, vil U naa et Punkt  $U_2$ , hvor  $U_1U_2 = UH$ , og hvor altsaa  $U_2A_1 = k$ .

Hermed er Løsningen gennemført af den stillede Opgave, og den er i den Forstand fuldkommen, at den i ethvert foreliggende Tilfælde giver den korteste Sejlads, hvorunder den for-

langte Sikkerhed kan opretholdes. — Resultatet kan kort sammenfattes saaledes: A skal dreje Vinklen  $\arcsin \frac{u}{a} + \arcsin \frac{k}{d}$  bort fra Retningen UA og sejle i den derved bestemte Retning, indtil Punktet U ligger Vinklen  $\arcsin \frac{u}{a}$  agten for tværs, og under den fortsatte Sejlads skal A stadig bevare Retningen til U i denne Stilling.

Det vil nu være rimeligt gennem et Par Eksempler at belyse Nødvendigheden eller blot Hensigtsmæssigheden af at bruge det foregaaende. Nyttens af Kendskabet til Vinklen UAF lader sig ikke diskutere, men lad os se paa Vilkaarene for Sejladsen udover F.

Eks. 1:  $a = 2u = 10$  m/sec;  $d = 2k = 4000$  m.

Man finder:  $\alpha + \beta = 30^\circ$ .

Fig. 4 viser, hvordan Sejladsen i dette Tilfælde eksempelvis kunde foretages langs simple rette Linier. Hvis A vil fastholde først at gaa i Retning  $AF_2$ , derefter parallelt med sin oprindelige Kurs og sluttelig i Retning  $F_6F_7$  ind til sin oprindelige Sejllinie, viser Figuren, at de sejlede Distancer er de kortest mulige, idet U ved at gaa i Retningerne  $U_0F_1$ ,  $U_0F_3$  eller  $U_0F_7$  i hvert enkelt Tilfælde netop naar ind til den mindste taalte Afstand.

Det forekommer mig for et umiddelbart Skøn forbavsende, at U saa længe kan true A under saa gunstige Forhold.

Fordelen ved at følge Spiralen er i dette Tilfælde ringe. A vilde kunne naa ind til sin oprindelige Sejllinie omtrent i P.

Eks. 2:  $a = 2u = 10$  m/sec;  $d = k = 2000$ .

Man finder:  $\alpha = 30^\circ$ ;  $\beta = 90^\circ$ .

Ved at følge Spiralen (Fig. 5) kan A komme ind paa L ca. 12300 m paa den anden Side af U efter at have udsejlet ca. 20000 m, og A kan komme til sin oprindelige Kurs efter ca. 9500 m eller lidt mindre end 5 Gange Afstanden AU. Læseren kan forsøge skønsomt at angive en Form for Sejladse langs rette Linier og sammenligne Resultaterne.

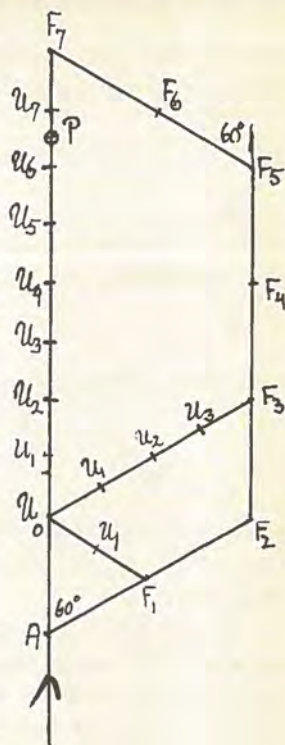


Fig. 4.

Eks. 3:  $u = 5$  m/sec;  $a = 6\frac{2}{3}$  m/sec;  $k = 2000$  m;  
 $d = 3000$  m.

Man faar:  $\alpha = 48^{\circ},58$ ;  $\beta = 41^{\circ},81$ ;  $\alpha + \beta = 90,39$ .

En Gennemregning af dette Eksempel viser (Fig. 6),  
 at A ad allernærmeste Vej skal sejle ca. 33500 m for at

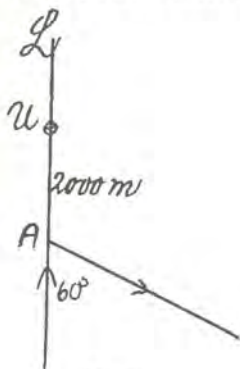


Fig. 5.

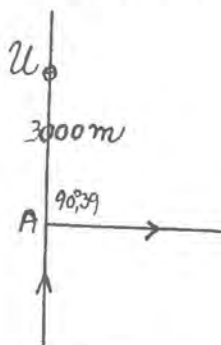


Fig. 6.

komme til sin oprindelige Kurs; Afstanden fra U skal  
 forøges til ca. 27000 m og Sejltiden bliver omtrent  
 $1\frac{1}{2}$  Time.

I et Tilfælde som dette forekommer en skønmæssig  
 Sejlads mig ganske haabløs; vel er det maaske ikke  
 udelukket, at enkelte Fagfolk har kunnet opøve den  
 næsten fabelagtige Færdighed, der er nødvendig for at  
 klare et saadant Tilfælde, men man kan sikkert roligt  
 gaa ud fra, at sligt er rene Undtagelser og for saa vidt  
 betragte det som paavist, at en Vejledning for Sejladsen  
 er nødvendig. Hvor lidt eller hvor meget man vil gøre  
 ud af det bliver saa en anden Sag.

Jeg skal nu vise, hvad der med simple Midler  
 kan opnaas.

A skulde følge en Spiral fra F (Fig. 7). Det gaar jo  
 ikke an at følge en indskreven Polygon FDE, da U saa  
 kan komme for nær ved blot at sejle i Retning af et  
 Punkt inde paa en af Korderne. Men det gaar heller



ikke an at følge en omskreven Polygon FBCE. Sejladsen langs denne vilde tage længere Tid end langs Kurven; A vilde altsaa komme for sent til f. Eks. E, og U kunde derfor ved at gaa i Retning af E komme paa for kort Afstand af A. At A ikke tør komme indenfor Spiralen betyder altsaa ingenlunde, at Arealet udenfor er farefrit. Det centrale i Sagen er, at Projektionen af A's Hastighed paa Synsretningen til U altid er mindst lige saa stor som U's Hastighed, og denne Regel er ikke overholdt under Sejladsen langs BD og CE. Det rummer imidlertid ingen Vanskelighed at bevare Princippet overholdt. —

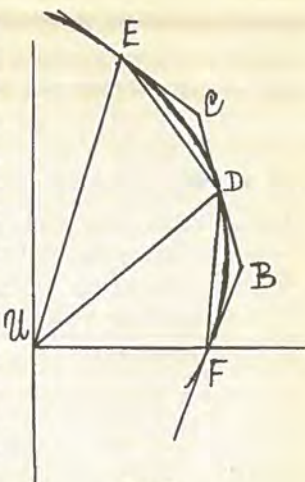


Fig. 7.

Paa Fig. 8 er tegnet en Spiral gennem F med Centrum i U og svarende til en Værdi af  $\alpha$ , der er en Smule større end den forrige. Radierne UF, UP, UQ og UR har

samme Vinkelmellemrum. Figurerne FUP, PUQ og QUR er da ligedannede; (ses straks ved Anvendelse af Spiralens Ligning). Trekanterne FUP, PUQ og QUR er altsaa ogsaa ligedannede.

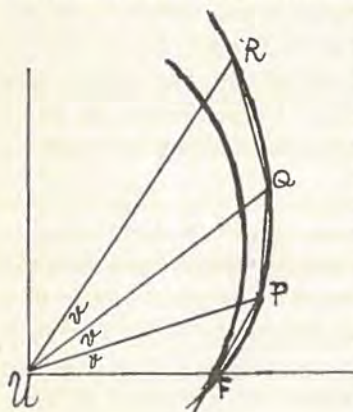


Fig. 8.

Lægger man omvendt en Række ligedannede Trekanter med en lille Vinkel ved U paa UF som Grundlinie, og saadan, at Vinklen mellem UF og FP netop

er  $90^\circ - \alpha$ , vil F, P, Q og R ligge paa en Spiral gennem F svarende til en Vinkel mellem radius vector og Tangent, der er lidt mindre end  $90^\circ - \alpha$ .

Hvis A fulgte den ydre Spiral, vilde Minimumsafstanden mellem A og U vokse med Vinklen mellem UF og U's Bevægelsesretning; og hvis A følger den brudte Linie FPQR, naar han hurtigere frem langs denne end langs Spiralen, saa Sikkerheden i hvert Fald er forøget i Vinkelspidserne og ingen Steder forspildt.

Hermed er Vejen fundet til den praktiske Løsning af hele Problemet.

Først bestemmes  $\beta$  af Ligningen:  $\sin \beta = \frac{k}{d}$ ; herved er Retningen AF bestemt. Dernæst beregnes Længden af AF og den dertil svarende Sejltid. Efter Valg af Vinkel FUP findes FP og den tilsvarende Sejltid, samt Forholdene:

$$\frac{UP}{UF} = \frac{UQ}{UP} = \frac{UR}{UQ} = \frac{PQ}{FP} = \frac{QR}{PQ} = \frac{\cos \alpha}{\cos(\alpha + \nu)},$$

der umiddelbart giver Sejltiderne langs PQ og QR osv.

Resultatet bliver for hvert enkelt Skib en Tabel omtrent som den efterfølgende.

Jeg har valgt:  $u = 5$  m/sec (= ca. 10 kn);  $a = 10$  m/sec (= ca. 20 kn).  $k = 2000$  m;  $\nu = 1$  Streg =  $11^\circ, 25'$ . Da Tabellen kun skal bruges til Demonstration, er den ikke kontrolleret og ikke fuldført og kan altsaa ikke bruges i Praksis; men det er let at beregne en Tabel svarende til virkelige Forhold, naar blot  $a$  er kendt og  $\nu$  og  $k$  er valgt.

For egentlige Krigsfartøjer spiller alt dette vel sjældent nogen Rolle, men saa meget vigtigere kan det være for andre Skibe, især for Troppetransportskibe eller blot almindelige Handelsskibe og specielt for Skibe i Konvoj. Det maa være en Lettelse for Konvojens Leder at kunne dirigere Skibene ad den mindst mulige Omvej udenom den farlige Zone og derfor ogsaa med mindst Udsigt til

Naar Afstanden til U-Baaden er tabdet, drejer man følgende Værdi.  
 Afstanden er i hm, og her bruges dens mindste tænkelige Værdi.

|                      |      |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |     |     |     |     |     |     |
|----------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Afstand, mindst..... | 20   | 25 | 30 | 35 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 | 120 | 140 | 160 | 180 | 200 | 400 |
| Afvigelse.....       | 120° | 83 | 72 | 65 | 60 | 54 | 49 | 47 | 45 | 43 | 42  | 40  | 38  | 37  | 36  | 36  | 33  |

I den følgende Tabel benyttes Afstandens største tænkelige Værdi. Tabellen læses lodret.  
 Tiden er angivet i Sekunder.

|  |     |     |     |     |     |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Afstand, højst.....                    | 20  | 25  | 30  | 35  | 40  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sejltid paa den fundne Kurs.....       | 0   | 173 | 258 | 332 | 400 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sejltid, samme Kurs...                 | 52  | 75  | 86  | 95  | 104 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Drej 1 Streg mod gl.Kurs. Sejltid..... | 60  | 85  | 98  | 109 | 120 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Drej igen 1 Streg — Sejltid.....       | 69  | 98  | 113 | 126 | 138 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Samme.....                             | 79  | 113 | 130 | 145 | 158 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 91  | 130 | 150 | 167 | 182 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 105 | 149 | 172 | 192 | 210 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 121 | 172 | 198 | 221 | 242 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 139 | 198 | 228 | 254 | 278 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 162 | 228 | 262 | 292 | 324 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 187 | 262 | 300 | 336 | 374 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| —.....                                 | 215 | 300 | 345 | 386 | 430 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

Man bør følge Tabellens Angivelser og ikke indlade sig paa at prøve skønsmessigt at forøge Sikkerheden. Der er fuldt tilstrækkelig Sikkerhed paa Grund af Tabellens Konstruktion.



at sejle ind i en anden Farezone hidrørende fra en anden fjendtlig U-Baad.

Det hører naturligvis til Sjældenhederne, at man opdager Fjenden saa betids, at der overhovedet er noget at stille op, men det sker dog undertiden, og maaske indtræder oftere en anden Mulighed, nemlig den, at man ad en eller anden Vej faar Oplysning om, at et fjendtligt Fartøj paa et vist tidligere Tidspunkt befandt sig paa et opgivet Sted. Den i det foregaaende anviste Regne-maade kan da anvendes uforandret, naar blot Minimal-afstanden  $k$  forøges med den største Afstand, som Modstanderen kan have udsejlet i det mellemliggende Tidsrum; drejer det sig om en U-Baad maa man naturligvis regne med, at den har sejlet paa Overfladen. Men ogsaa overfor andre Modstandere kan Sagen have Interesse, f. Eks. naar Mørke eller Taage hindrer Iagttagelsen.

## Parkers Kursindikator.

Ved Kommandørkaptajn Grut.

I «United States naval Institute Proceedings» November Hæfte 1930 har Commander Ralph C. Parker U. S. Navy i en Artikel »Make it Yourself» angivet Kon-

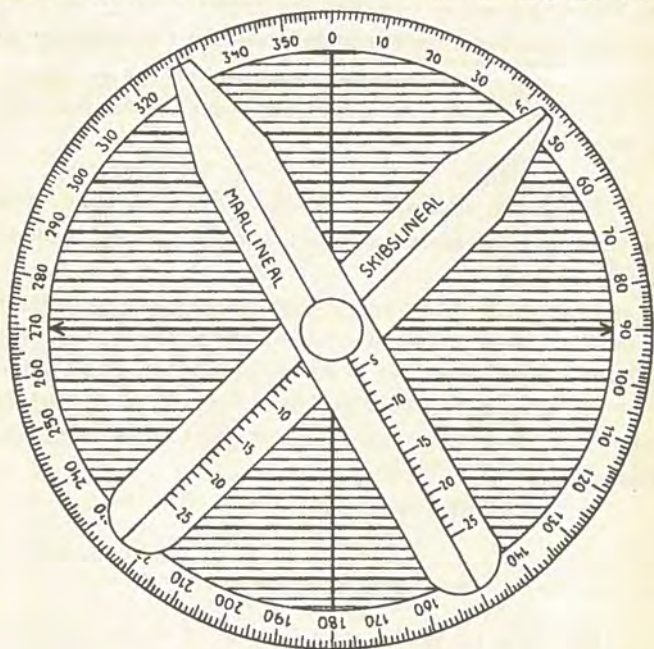


Fig. 1.

struktionen af en Kursindikator, dennes Anvendelse samt hvorledes man selv kan fremstille den.

Da Apparatet formentlig har Interesse for Tidsskriftets Læsere, skal jeg her give en Beskrivelse af det og dets Anvendelse, men udelader den angivne Fremstillingsmetode som værende af mindre Interesse.

Apparatet — Fig. 1 — bestaar af en gradinddelt Ring, hvori en Plade — Pejlskiven — er drejeligt anbragt. Pladen er, som vist paa Figuren, inddelt med æquidistante parallelle Linier og den ene Diameter er i hver Ende forsynet med en Pil.

Om Pladens Centrum findes drejeligt anbragt 2 — helst gennemsigtige — Linealer, Maallinealen og Skibslinealen. Disse Linealer, der er ens, har i den ene Ende en Viser, der peger paa den gradinddelte Ring, medens deres anden Ende fra Omdrejningspunktet og udefter er forsynet med en Inddeling, hvis Stykker er af samme Længde som Mellemrummene mellem Pladens parallelle Linier.

Kursindikatoren kan benyttes til at finde:

1. Kollisionskursen svarende til en bestemt egen Hastighed, eller egen Hastighed svarende til en bestemt Kollisionskurs.

2. Antikollisionskursen (konstant Pejling, voksende Afstand) svarende til en bestemt egen Hastighed, eller egen Hastighed svarende til en bestemt Antikollisionskurs.

3. Kursen fra en Position i Forhold til Maalet til en anden, naar egen Hastighed er givet, eller egen Hastighed, naar Kursen er givet.

4. Torpedotrekantens Vinkler.

### 1. Kollisionskursen.

Pejlingen til Maalet tages og en af Pejlskivens Pile stilles paa det tilsvarende Gradantal paa Ringen.

Maallinealen stilles efter Maalets Kurs — Gradantallet.

Skibslinealen drejes til Mærket for egen Fart falder i samme Abscisse som Mærket for Maalets Fart og saaledes, at Maalmærket ses i den fundne Pejling.

Skibslinealen angiver nu paa Ringen den søgte Kurs.

Er Kursen opgivet gaas frem paa samme Maade, men Skibslinealen stilles efter den opgivne Kurs og



Farten findes ved Maalfartens Abscisses Skæring med Skibslinealen.

Eksempel: Maalet pejles i  $90^\circ$ . Maalets Kurs  $330^\circ$ .  
Maalets Fart 15 Knob. Eget Skibs Fart 19 Knob.

Indikatoren indstilles som paa Fig. 1 og Kollisionskursen aflæses at være  $45^\circ$ .

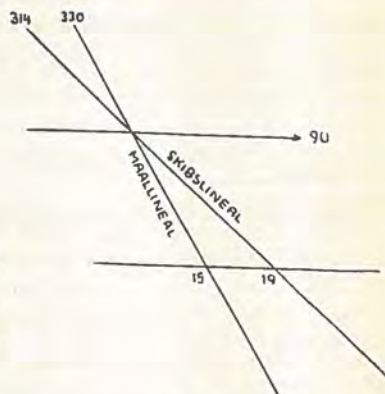


Fig. 2.

## 2. Antikollisionskursen.

Der gaas frem som under 1 men Skibslinealen drejes, saa at Mærket for egen Hastighed ses fra Maalmærket i den fundne Pejling.

Den søgte Kurs eller den søgte Fart findes som under 1.

Eksempel: Maalet pejles i  $90^\circ$ . Maalets Kurs  $330^\circ$ .  
Maalets Fart 15 Knob. Eget Skibs Fart 19 Knob.

Indikatorens Indstilling fremgaar af Fig. 2. Antikollisionskurven findes at være  $314^\circ$ .

## 3. Positionsforandring.

Belyses bedst ved et Eksempel, Fig. 3.

Hovedstyrkens Kurs  $90^\circ$ , Fart 10 Knob.

Eget Skib befinder sig 10 Sømil 4 Str. om Bb for Hovedstyrken og faar Ordre til at søge en Position 6 Sømil 6 Str. om Stb for Hovedstyrken. Eget Skib. Fart 24 Knob.

Skibslinealen stilles paa  $45^\circ$  ( $90^\circ \div 45$ ) og Maallinealen paa  $158^\circ$  ( $90^\circ + 68$ ). Pejlskiven drejes, saa at samme Abscisse gaar gennem 10 Mærket paa Skibslinealen og 6 Mærket paa Maallinealen. Pilen paa Pejlskiven vil da angive Retningen mellem de to Positioner

(212°). Afstanden mellem dem i Sømil findes ved at dreje Pejlskiven 90° og aflæse Abscisselængden mellem Skibslinealens 10 Mærke og Maallinealens 6 Mærke.

For at komme i den søgte Position skal eget Skib nu med 24 Knob søge Kollisionskursen med et Punkt i den fundne Pejling, som bevæger sig paa Kurs 90° med 10 Knobs Fart, men dette er ganske samme Opgave som under 1.

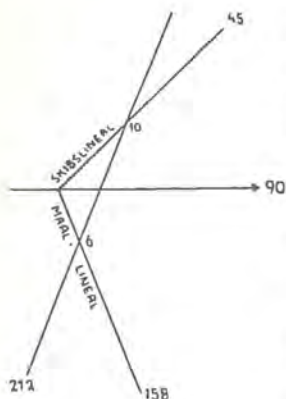


Fig. 3.

Fremgangsmaaden bliver:

Maallinealen stilles paa 90°, Pejlskiven efter den fundne Pejling, og Skibslinealen drejes, saa at 24 Mærket falder i den Abscisse, der gaar gennem Maallinealens 10 Mærke. Den søgte Kurs aflæses paa Ringen.

Ønsker man at finde den Tid der medgaar til at skifte Position, drejes Pejlskiven efter sidste Indstilling 90°. Eget Skibs Hastighed i den fundne Pejlings Retning er da Abscisselængden mellem Maallinealens 10 Mærke og Skibslinealens 24 Mærke, og Tiden kan nu beregnes, hvis man som ovenfor anført har fundet Afstanden mellem Positionerne.

#### 4. Torpedotrekantens Vinkler.

Betragtes Fig. 1 ses, at den her fremkomne Trekant bliver Torpedotrekanten, naar eget Skibs Hastighed erstattes med Torpedoens.

Sigtevinklen bliver da Differencen mellem Pejlingen og Torpedoens Kurs, Maalvinklen mellem Pejlingens Supplementsvinklen og Maalets Kurs og Kursvinklen mellem Maalets og Torpedoens Kurs.

Som det ses, er Apparatet meget let at anvende og vil om ønskes kunne fremstilles i Lommeformat.

## Nekrolog.

Fyrdirektør, Kaptajn **Hans Viggo Ravn** er født i København den 11. December 1857, Søn af Viceadmiral, Marineminister Niels Frederik R. og Hustru Wilhelmine Sophie Frederikke f. Olufsen.

Han blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen i 1874 og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant 21. August 1878. Umiddelbart efter sin Udnævnelse til Officer var han udkommanderet med Fregatten »Sjælland« til Vestindien, og i 1879 var han med Kongeskibet »Slesvig« og er hermed færdig med sin Tjeneste som farende Officer, idet hans Lyst og Anlæg nu førte ham ind i den tekniske Virksomhed. Den 30. Juni 1880 forfremmedes han til Premierløjtnant, og samme Efteraar var han i Havre for at overvære Modtagelsesprøverne af Torpedobaaden »Søulven«, der var bygget paa Forges & Chantiers de la Mediterranée. Herfra rejste han til England, hvor han 1880—83 gennemgik Royal Naval College i Greenwich. Straks efter sin Hjemkomst fra England blev han 16. Juli 1883 Inspektionsofficer ved de tekniske Fag paa Orlogsværftet, og 11. August s. A. udnævntes han til Værftsingeniør og gik samtidig udenfor Nr. i Søofficerskorpset. 1885—86 deltog han i Fregatten »Fyen«s Togt til Middelhavet for at gøre Studier derombord. Den 1. Juli 1893 blev han Fyringeniør og 28. April 1894 fik han sin Afsked af Søofficerskorpset med Kaptajns Karakter og udnævntes til Fyrdirektør ved Ikrafttrædelsen af Lov om Fyrvæsenets Ordning.

Han organiserede og ledede nu Fyrvæsenet i 34 Aar, i hvilke dette gennemgik en rivende Udvikling og Mo-



dernisering. Der byggedes saaledes i disse Aar 87 ny Fyr, der udlagdes 4 ny Fyrskibe og 52 Lystønder, medens de bestaaende Fyranlæg forbedredes og moderniseredes. Taagesignalstationer oprettedes og forbedredes og Radiostationer indrettedes paa Fyr og Fyrskibe m. m. Skibsmateriellet udvikledes ligeledes ved Bygning af Fyrtransportskibene »Kattegat« 1897, »Nordsøen« 1898 og Fyrinspektionsskibet »Argus« i 1928 og det ældre Inspektionsskib »C. F. Grove« forlængedes for at kunne tage flere og større Lystønder ombord. Fyrvæsenets Gasstation i Korsør oprettedes og udvidedes, og Fyrmagasinet paa Orlogsværftet udvidedes. Personellet voksede proportionalt med Materiellet og naaede efterhaanden en betydelig Størrelse.

Fyrdirektør Ravn var en meget klog, flittig og kundskabsrig Mand, der paa en fortrinlig Maade udfyldte sin Stilling som Leder af Fyrvæsenet. Han var meget retsindig, taktfuld og bestemt og blev derfor højt anset af sit store underlagte Personel, hvis Interesser han altid paa bedste Maade søgte at varetage. Det var ham derfor imod, at den moderne Organisation af Personel ogsaa blev indført i Fyrvæsenet, han foretrak den direkte Forhandling med sine Undergivne for den moderne Form med Tillidsmænd, som han aldrig forsonede sig med. Hans udmærkede Tjeneste paaskønnedes gennem Aarene ved Tildeling af Ordener: han modtog 6. Februar 1895 Ridderkorset, 30. Januar 1901 Dannebrogsmændenes Hæderstegn, 28. Maj 1911 blev han Kommandør af Dannebrog af 2. Grad og 29. September 1925 fik han Kommandørkorset af 1. Grad.

Han bevarede sin Interesse for Marinen og gjorde sit til at give unge Søofficerer Lejlighed til ved Tjeneste i Fyrinspektionsskibene at erhverve sig den Farvandskendskab, som denne Tjeneste giver saa god Anledning til.

Ved Udgangen af 1927 fik han sin Afsked paa Grund

af Alder og henlevede sine sidste Aar i København, hvor han efter faa Dages Sygdom døde 4. Marts 1931 og begravedes paa Holmens Kirkegaard.

Hans Minde vil leve i det Kongelig Danske Fyrvæsens Historie, og han har ved sin Virksomhed der gjort den Stand, hvorfra han er udgaaet, Ære.

Han blev gift 5. Oktober 1897 med Fernanda Blom, der overlever ham.

T.-J.

Premierløjtnant Christian Valdemar Greve Danne-skiold-Samsøe er født 16. Februar 1864 i Kbhvn.; Søn af Chef for det kongl. Teater, fhv. Hofchef, Hofjægermester Greve Christian Conrad Sophus D.-S. til Nordfeld og Hustru Wanda Sophie Elisabeth f. Zahrtmann, Datter af Admiral Z.

Han blev 1881 som Kadet optaget paa Søofficersskolen og afgik fra denne som Sekondløjtnant 29. August 1885. Det følgende Aar var han udkommanderet med Skonnerten »Fylla« til Grønland, og 17. Novbr. 1888 forfremmedes han til Premierløjtnant. I 1892—93 var han med Skonnerten »St. Thomas« paa Togt til Middelhavet, og fik paa dette Togt Lejlighed til at springe overbord for at redde en Lærling. I 1893 og 94 var han Adjutant hos Eskadrechefen. Den 16. August 1894 sprang han fra Flagskibet, Panserskibet »Helgoland« overbord medens Skibet var i fuld Fart for at bjerge en Overbordfalden. Denne blev imidlertid vild, saa at Danne-skiold, medens han holdt ham oppe, maatte kæmpe med ham for ikke selv at blive trukken ned. Det varede længe inden Fartøjet kom, og lige inden det naaede dem, havde Danne-skiold maattet slippe Manden, og han blev selv i yderste Øjeblik bjærget op i Fartøjet. Som Anerkendelse for dette smukke Redningsforsøg modtog han 9. Oktbr. s. a. Medaillen for Ædel Daad. Han var herefter 1895—96 Skoleofficerer paa Søofficersskolen og de tilsva-

rende Somre med Korvetten »*Dagmar*» og Næstkommanderende i Skonnerten »*Absalon*«, begge som Kadetskib. 1897—98 var han i engelsk Tjeneste og 1900—02 Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet og Fører af Inspektionsskonnerten »*Argus*«, hvilken Tjeneste han maatte opgive paa Grund af Sygdom. Den 31. Marts 1903 maatte han søge sin Afsked paa Grund af Svagelighed, en Sindslidelse, der sandsynligvis var en Følge af det alvorlige Chock, han havde faaet ved sit sidste heltemodige Forsøg paa at redde et Menneske fra at drukne. Sygdommen udviklede sig desværre og formørkede Resten af den unge haabefulde Officers Liv. Han døde i Middelfart den 14. Marts 1931 og begravedes paa Vallø Kirkegaard.

Før de nu allerede ældre Officerer, der har kendt ham, staar han i Erindringen som en smuk, fin og ridderlig ung Mand, der, dels paa Grund af sine personlige Egenskaber og dels paa Grund af sin Afstamning saavel paa fædrene som paa mødrene Side fra nogle af de fineste Navne indenfor Sæetaten, Generaladmiraløjtnant Greve Frederik Danneskiold-Samsøe og Admiral Zahrtmann, havde Grund til at vente sig en smuk Fremtid indenfor Etaten. Dette Haab skuffedes, og Døden kom nærmest som en Befrielse, men hans gamle Kammerater vil bevare Mindet om den smukke, lovende og elskværdige Officer.

Han blev gift 22. Januar 1889 med Baronesse Margrethe Caroline Augusta Julie Juel-Brockdorff, der overlever ham.

T.-J.



## Anmeldelse af nogle Bøger indgaaet i Marinens Bibliotek 1930 og 1931.

Ved Orlogskaptajn H. Bistrup.

Drage, Geoffrey: *Sea Power*. Med et Kort & Index. Lond. 1931. 281 Sider. 8°.

»The Times» giver Bogen følgende Anmeldelse: Denne Bog bestaar af 40 Breve, suppleret med fire Artikler, som har været optaget i »Nineteenth Century» og »Edinburgh Review». Hr. Drage har behandlet et betydeligt Antal Emner i disse offentlige Breve: Søfolks Uddannelse, den Engelsk-Amerikanske Marine-Polemik, det imperiale Forsvar, Gedde's Rapport og Japans Marine Politik i det fjærne Østen, er hver for sig Emnet for et eller flere Breve. Foruden dette er et helt Afsnit af Bogen fyldt med Breve om saadanne Emner som den officielle Handels-Statistik, Kabinetets-Sekretariatet, en imperial Undersøgelseskomitee og Arbejdsløshedsunderstøttelse. Endelig er der et Tillæg, indeholdende, blandt andre Sager, Reglement for det søgaaende Skoleskib »Exmouth», et Kort over Handels Ruter og en Note angaaende Sikkerheden paa Søen, udstedt af Præsidenten for Board of Trade for omkring 18 Aar siden. I et Forord forklarer Forfatteren temmeligt udførligt, hvorfor han kalder denne Samling »Sea Power».

»For at være retfærdig overfor Forfatteren, maa det indrømmes, at hans Opfattelse af disse udviklede Spørgsmaal er den velunderrettede Mands, som ikke er paa-virket af populære Slagord eller Partivæsen. Mere end det, han udtaler sine Meninger i et alvorligt og moderat Sprog, som er ganske uberørt, af den moderne Jargon. Hr. Drage synes øjensynligt, at Flaaden er bleven tem-

meligt hensynløst reduceret og at Midlerne til Hvervning og til Udvidelse ikke er bleven passende beskyttede; men han fremfører dette uden Nag eller Heflighed og ofte kraftigt støttet ved statistiske Oplysninger.

•Med Hensyn til international Politik betragter Hr. Drage Japan som Storbritanniens Rival, og mener, at vore Flaadestyrker burde være tilstrækkeligt talrige til at være de japanske overlegne i det fjærne Østen; og det lykkes ham at forklare sin Overbevisning uden at benytte sig af et ophidsende Sprog og uden at paa-beraabe sig Racefordomme. Men trods disse gode Egen-skaber, er Bogen mer eller mindre en Række Opfattelser af forskelligartede Emner, og, skønt hver særlig Opfat-telse er godt udtrykt og fornuftig, er Bogen i sin Hel-hed yderst vanskelig at læse.

Rabeau, A. & Laurens, A.: Les Submersibles.  
Paris 1925. 214 Sider. 8°.

Bogen er inddelt i 7 Hovedkapitler; ved at anføre disse vil man i tilstrækkelig Grad være orienteret med Hensyn til dens Indhold:

- I. Définition du navire submersible.
- II. Propulsion. Submersibles autonomes.
- III. La vie de l'équipage. Habitabilité et sécurité.
- IV. Construction des submersibles.
- V. Tactique des submersibles.
- VI. Opérations des submersibles.
- VII. La question sous-marine.

I Slutningen af Bogen findes en Undervandsbaads-litteraturfortegnelse, der, om end fra før 1925, maa være af ikke ringe Interesse for dem, der studerer dette spe-cielle Emne. — Af de i Fortegnelsen anførte 28 Bøger, findes de 12 i Marinens Bibliotek (Hovedbiblioteket eller Specialbogsamlingerne).

Stauning, Th.: Min Grønlandsfærd. Ill., med Kort over Færøerne. Kbh. og Oslo 1930. 138 Sider. 8°.

Statsministeren giver i denne Bog en jævn og elskværdig Beskrivelse af sin i Sommeren 1930 foretagne Rejse, først med »Disco« paa Opturen, derefter hjemad med »Hvidbjørnen«. Den giver, navnlig i sin Konklusion, et godt Billede af den Evne, som Forfatteren har til ved Selvsyn at sætte sig ind i de ret fremmedartede Forhold og til at sætte Fingren paa de ømme Punkter.

De Forudsætninger og den Indsigt, som skyldes Forfatterens høje Stilling og tidligere Aars politiske Arbejder med Grønlandssagen — og her tænkes baade paa indre vestgrønlandske og ydre østgrønlandske Forhold — giver Haab om, at der nu i Grønlandsspørgsmaalene overalt vil blive taget fat med en sikker og kraftig Haand.

Forfatterens Syn paa det omdebatterede Monopol, Grønland som et lukket Land, og Monopolhandelen og den i allersnævreste Forbindelse dermed staaende kulturelle Udvikling af det grønlandske Folk, falder fuldstændig i Traad med den Mening, der er den overvejende blandt vore hjemlige grønlandskyndige, Embedsmændene i Grønland og Grønlænderne selv.

Maalet for Grønlands Administration er, hvad nu end Monopolhandelens Modstandere siger anderledes, at gøre det grønlandske Folk til et frit og selvstændigt Folk, men at gøre det jævnt og roligt og ikke i Spring. — At tro, at et Folk, som kun i lidt over 200 Aar har været under Indflydelse af kulturel Opdragelse, i Løbet af denne korte Aarrække nu skulde være lige saa modent til at modstaa det moderne Livs hidsige og voldsomme Kamp for Livet som f. Eks. det danske Folk, maa synes urimeligt, naar man betænker, at vort Folk har været tusinder af Aar om at gennemløbe denne Udvikling.

Statsministeren synes i sin Bog at nære den samme Opfattelse og fastholder lige saa klart og fast Monopolet



som Minister Hauge gør det i den Bog, som denne for nogle Aar siden skrev efter sin Rejse til Grønland.

Enkelte statistiske Oplysninger om forskellige Forhold virker afklarende og er tilstrækkelige til at tilbagevise de fra forskellige Sider dels misvisende dels uretfærdige Angreb paa den grønlandske Administration.

I Slutningen af Bogen omtaler Statsministeren sit korte Besøg paa Færøerne og man faar atter her det Indtryk, at der ogsaa dér skal tages fat med en fast Haand og efter en klar Linie.

Ogsaa Fiskeriinspektionen omtales og omtales rosende.

## Nogle Bemærkninger vedrørende Søofficersforeningens Tilblivelse.

Af Kaptajn H. E. Foss.

(Meddelt paa Søofficersforeningens Generalforsamling den 24/2 1931).

Mine Herrer.

I de Aar, jeg har haft den Ære at være Medlem af Søofficersforeningens Bestyrelse, har jeg ofte blandt Medlemmerne hørt det Spørgsmaal fremsat:

«Hvornaar blev egentlig Søofficersforeningen dannet, og hvad gav Anledning til dens Dannelse?»

Det ligger ret nært at søge et saadant Spørgsmaal belyst, og ikke mindst i Foreningens egen Interesse har det et naturligt Krav paa at blive besvaret. Om to militære Foreninger, med nærlig sideløbende Formaal som vor Forenings, ved man netop, at de i den allerseneste Tid har kunnet fejre deres Jubilæer, idet Officersforeningen i 1930 fejrede sit 50 Aars Jubilæum, og det svenske Sjøofficersselskabet i Carlskrona den 17. Januar d. A. fejrede sit 100 Aars Jubilæum, hvoraf man altsaa kan slutte, at disse to Foreninger har haft deres historiske Data paa rede Haand.

Hvor mærkeligt det end kan synes, har Spørgsmaalet om vor Søofficersforenings Tilblivelse imidlertid hvilet trygt; i hvert Fald har det ikke været muligt at opspore noget, der blot kunde antyde noget i Retning af et Forsøg paa at samle eller oplyse noget herom; men tænker man paa, med hvilken Klarhed Kommandør Schultz i sine «Historiske Meddelelser om Sølieutenant-Selskabet» (Tidsskrift for Søvæsen 1923) og Kaptajn Kjølens i sin Artikel om «Det Søe-Militaire Kaart-Archiv og Bibliotheks-Selskab i Fortid, Nutid og Fremtid» (Tids-

skrift for Søvæsen 1926) har været i Stand til at fremdrage nærlig alt om disse to af Søofficerer i Slutningen af det 18. Aarhundrede grundede Selskaber, skulde man mene det ligetil, at en lignende Klarhed var mulig at bringe til Veje om Søofficersforeningen, en Forening, som man dog ved, er af langt senere Oprindelse.

I de »Historiske Meddelelser om Søløjtnant-Selskabet« nævner Kommandør Schultz bl. a. følgende:

1. I Aaret 1784 stiftes et Selskab med et lille Antal Søløjtnanter, hvis Formaal er at holde Evolutionsøvelser med Skibsmodeller om Vinteren.
2. Den 2. Marts 1790 faar Selskabet Navnet »Sølieutenant-Selskabet«, og
3. Den 22. November 1790 vedtages den sidste Del af Søløjtnant-Selskabets Love — — — og Lovene trykkes.

Af Kaptajn Kjølens Artikel om »Det Søe-Militaire Kaart-Archiv og Bibliotheks-Selskab i Fortid, Nutid og Fremtid« fremgaar:

at »Selskabet stiftedes den 31. Oktober 1788 med det Formaal, ved Conversation, Læsning m. m. at cultivere Medlemmernes Videnskaber, samt at afhjælpe de mange Vanskeligheder, som saa ofte forhindrer Orlogs-Sømændene, fornemmelig i de yngre Klasser, fra at forskaffe sig de dem nødvendige Kaarter, Tegninger og Bøger i forskellige Videnskaber.«

Som man altsaa vil se, er de nøjagtige Data for disse Selskabers Tilblivelse og første Formaal vel kendte; at mange gamle, gulnede Forhandlingsprotokoller med deres sirlige, gotiske Skrifttegn — for at benytte Kaptajn Kjølens egne Ord — har maattet blades igennem, ja, derom behøver man vist næppe at nære Tvivl; Arbejdet er imidlertid bleven gjort og gjort grundigt, hvorfor det ogsaa med Taknemmelighed er bleven modtaget og føjet ind som et værdifuldt Blad i vor Marine-Literatur.



Med disse Arbejder forekommer det mig, at der er skabt en Rettesnor til at søge det foreliggende Spørgsmaal om Søofficersforeningens Tilblivelse løst; men her kan det dog straks nævnes, at hvor man for de nævnte Selskabers Vedkommende har været i Besiddelse af gamle, gulnede Forhandlingsprotokoller, har disse desværre ganske manglet i Søofficersforeningen fra dennes første Tid.

Foreningens ældste Arkiv, som indtil for nogle Aar siden havde til Huse i Foreningens Kælder, har nu set Dagens Lys, og hvad det har været muligt at fremdrage, er bleven ordnet og indbundet. Af det tilvejebragte Materiale kan man drage sine Slutninger, men positive Oplysninger om hele Foreningens Trivsel gennem Aarene kan i Sammenhæng kun gives fra Slutningen af Aaret 1881, det Aar, hvortil Korrespondancen naar tilbage.

Saaledes er det første, som findes opbevaret i Korrespondancen, en længere Skrivelse af 21. December 1881 fra Sølieutenant-Selskabet til Direktionen for Søofficersforeningen, og hvori henledes Tanken paa Ønskeligheden af en større Sammenslutning mellem Flaadens Officerer udenfor Tjenesten; sluttelig fremsættes i Skrivelsen et Forslag gaaende ud paa at skabe en Samvirken mellem de to Foreninger. I Anledning af dette — paa Sølieutenant-Selskabets Initiativ — fremsatte Forslag indvarsles den 22. December s. A. til Møde i Søofficersforeningens Lokale, som dengang under ret beskedne Former var indrettet i Prins Wilhelms Palæ, Sct. Annæ Plads Nr. 13. Spørgsmaalet blev drøftet, og Tanken om nævnte Samvirken vakte straks almindelig Tilslutning. Allerede i Januar Maaned udarbejdede et Fælles-Udvalg et formuleret Forslag, og efter en Diskussion i begge Foreninger vedtoges den 1. Februar 1882 »Midlertidige-Bestemmelser» for Samvirken mellem Søofficersforeningen og Sølieutenant-Selskabet, samme Bestemmelser, som kun med mindre Rettelser er optrykt i vore nugældende Love.

Denne Samvirken mellem de to Foreninger har alt-

saa eksisteret nu i snart 50 Aar. Hvorledes Samtiden bedømte det foretagne Skridt, fremgaar bedst af de Linier, som dengang blev skrevet i »Tidsskrift for Søvæsen«: »at Marinen med Tilfredshed har Grund til at mindes det sidste Aar, idet det ved en Sammenslutning af Søofficersforeningen og Sølouenant-Selskabet endelig er lykkedes at gøre et Skridt henimod et fyldigere Samliv i Land imellem alle dem, der færdes sammen ombord.«

Ved omtalte »Midlertidige Bestemmelser«, hvor »begge Selskaber optager hinandens nuværende Medlemmer« og »saaledes, at ingen vil kunne være Medlem af det ene Selskab uden tillige at være optaget i det andet« blev Medlemsantallet fra i Søofficersforeningen dengang at have været kun ca. 50 forøget til ca. 140. En saa betydelig Forøgelse foranledigede naturligt, at Kravet om forbedrede Lokaleforhold trængte sig frem; under Direktionens Overvejelser, hvor økonomiske Hensyn hidtil havde stillet betydelige Hindringer i Vejen, kom imidlertid en Skæbnens Tilskikkelse Foreningen til Hjælp — en Skæbne, den desværre aldrig senere er bleven udsat for — idet ganske saa Dage efter, at den omtalte Samvirken var vedtaget, modtoges et Brev af 9. Februar til Bestyrelsen af Søofficersforeningen fra Etatsraad W. Wain. Som første originale Brev findes dette opbevaret i Foreningens Arkiv, og da dets Indhold kom til at betyde saa umaadeligt for Virkeliggørelsen af Foreningslivet, skal jeg tillade mig at anføre det her:

»Som et Bevis paa den Interesse, jeg føler for den danske Marine, til hvilken jeg har været knyttet i mange Aar, vilde det være mig kært, om den meget ærede Bestyrelse d. 31. Marts d. A. vilde modtage fra mig Kr. 10.000, for deraf at danne et Fond enten til et Foreningslokale eller til et hvilket som helst andet Øjemed, som Bestyrelsen maatte anse for tjenligt.

Med særdeles Højagtelse

Deres hengivne W. Wain.»



Denne smukke Gave, som her blev Foreningen skænket — og siden har udgjort Foreningens Grundfond — blev dengang modtaget med stor Taknemmelighed og Glæde; den daværende Formand, Kontreadmiral G. J. G. Mac Dougal svarede Etatsraaden med følgende Brev, hvilket ligeledes forefindes i Original:

København, den 14. Febr. 1882.

»Da jeg i Egenskab af Formand for Direktionen for Søofficersselskabet har haft den Ære at modtage Hr. Etatsraadens Skr. af 9. Febr. 1882 er det mig en kær Pligt at bevidne Modtagelsen af samme. Idet jeg tillader mig at meddele Hr. Etatsraaden, at Skrivelsens Indhold vil blive Foreningen bekendtgjort i Morgen Onsdag den 15., paa hvilken Tid et talrigt Møde forventes samlet i Foreningens Lokale, maa jeg dog forud udtale Foreningens Tak for den bebudede Gave. Jeg forudser tillige den store Glæde, hvormed Foreningen vil modtage nye Beviser paa Etatsraadens usvækkelige Hengivenhed for vor Stand, som i en saa lang Række af Aar har været stolt af at henregne Dem til sine egne.»

Omend Etatsraad W. Wains Navn er Medlemmerne vel kendt, skal dog enkelte biografiske Data her oprides. Født og opdraget i England uddannedes han til Maskinmester og opnaaede hurtigt ved sin Dygtighed at blive Leder af flere store Værksteder, først i Norwich og senere i London. I 1844 — 25 Aar gammel — forlod han England og kom til Danmark, hvor han 5 Aar senere antoges af Marineministeriet som ledende Maskinmester i Land. I Marinen blev hans Karriere hurtig, og hans rige Evner og store Erfaringer kom denne til stor Nytte. I 1865 traadte han ind i Firmaet Baumgarten & Burmeister (Burmeister & Wain), men endnu nogle Aar bevarede han sin Stilling som Underdirektør ved Maskinvæsenet. I 1870, samme Aar som han blev



Etatsraad, knyttedes han alene som teknisk Konsulent til Marinen. Han døde den 1. Maj 1882, altsaa ganske kort Tid efter, at han ved sin Gave til Søofficersforeningen havde givet det smukke Bevis paa sit Hjertelag for den danske Orlogsmarine.

Etatsraad Wains Gave i Forbindelse med Contingentet fra et større Antal Medlemmer samt yderligere, da Marineministeriet fra 1884 ydede Foreningen et aarligt Tilskud — dengang 2000,00 Kr. — skabte alt tilsammen Muligheder for Direktionen til at ordne Vanskelighederne ved Spørgsmaalet med at sikre sig et permanent Lokale.

Den 5. November 1885 kunde Foreningen flytte til sine egne Lokaler i Bredgade 28, det Sted, som siden da har været vort Hjem, og hvor vi altsaa nu har boet i over 45 Aar.

Som det af Korrespondancen fremgaar ved man altsaa om Søofficersforeningen, at denne var en organiseret Sammenslutning af Søofficerer i Vinteren 1881—82, og som saadan endda havde eksisteret nogle Aar. Men hvor længe? Et enkelt opbevaret Eksemplar af Lovene for Søofficersforeningen daterede sig fra den 15. Marts 1883, men af dette fremgik, at et Eksemplar af ældre Dato maatte forefindes.

Ved en Henvendelse til det kgl. Bibliotek lykkedes det ogsaa at finde et Eksemplar af »Søofficersforeningens Love« dateret den 1. Februar 1882. Eksemplaret blev mig velvilligst udlaant, og ved en første Gennemlæsning af dette maatte man formode, at disse Love var de virkelige ældste; hverken i Rigsarkivet eller i det kgl. Bibliotek havde det været muligt at finde noget som helst om Søofficersforeningen af ældre Dato. En nøjere Gennemgang af de fundne Love af 1882 oplyste imidlertid ved en Tilføjelse til en af Paragrafferne: (Genelf. d. <sup>8</sup>/<sub>1</sub> 70), at Foreningen allerede paa dette Tidspunkt, altsaa i 1870, maatte have eksisteret, formodentlig endog haft sine Love dengang. Spørgsmaalet blev da, om der over-

hovedet fandtes et Eksemplar af de ældste Love; da et saadant hidtil ikke havde været muligt at finde, kunde det tænkes, at disse maaske kun havde været haandskrevne, og eventuelt senere var bortkomne under Flytninger eller anden Oprydning.

Atter foretoges en Undersøgelse i Kælderen, og hvad man tidligere ikke var stødt paa, kom nu frem: en gammel Regnskabsbog, hvori var indført Foreningens Pengeregnskaber med begyndende Status-Opgørelse fra Aaret 1867—68 samt Medlemsliste og Contingentbidrag fra Aaret 1868—69. — Bag i denne Regnskabsbog laa til almindelig men glædelig Overraskelse et noget falmet Eksemplar af Søofficersforeningens Love<sup>1)</sup> i trykt Format.

Efter at have gennemgaaet disse mener jeg at kunne sige, at man med dette eneste eksisterende Eksemplar er kommet i Besiddelse af Foreningens ældste Love, men medens Dato og Aarstal paa yngre Eksemplarer af Lovene tydeligt var angivet, findes der desværre paa det ældste Eksemplar intet, som viser Tidspunktet for disse Loves Vedtagelse eller Trykning; blot kan man se, at de stammer fra før Aaret 1869, idet der udfør forskellige Paragraffer er tilføjet en Del Rettelser med Blæk, og der paa Forsiden med samme Skrift staar paaført: [Rettet 1869].

Man kan nemt blive enige om, at den Historie, der kan skrives paa Grundlag af en gammel Regnskabsbog og et Eksemplar af Lovene vil blive tør og lidet interessant; naar intet skriftligt foreligger, kræves mundtlig Beretning fra de Officerer, som dengang levede og var Medlemmer; men hvorom alting er, et vist Materiale til at søge videre tilbage i Tiden var dog skaffet til Veje, og jeg skal tillade mig at vandre endnu et lille Stykke.

I Pengeregnskabets Status-Opgørelse for 1867—68 findes opført Contingenter for 4 Kvartaler à ca. 80 Rdl., hvilket Tal stemmer nærlig med det daværende Medlemsantal i Foreningen og iøvrigt er i Overensstemmelse med

<sup>1)</sup> Oprint Pag. 229.

de ældste Loves § 5, hvor Contingentet »fastsættes til 4 Rdl. om Aaret og indkræves quartaliter med 1 Rdl.» Regnskabet slutter med følgende Passus: »Foruden de i Bikuben indestaaende 309 Rdl. 3 M. 4 Sk. ejer Foreningen en garanteret 4 % Sjællands Jernbane Obligation Litr. C. Nr. 1377, stor 1000 Rdl., noteret 9. November 1865 i Jernbaneselskabets Bøger og købt for 896 Rdl. 3 M. 1 Sk. Paa dette Punkt stemmer Regnskabet overens med Bestemmelsen i Lovens § 16, der siger:

»Den Capital Foreningen ejer paa dens Stiftelsesdag« (for Resten det eneste Sted Ordet Stiftelsesdag nævnes) »udgjør et Grundfond, som ikke kan røres. Dette Fond skal aarlig forøges af Hjelpekassen (vort nuværende Reserve- og Fornyelsesfond) med mindst 50 Rdl., indtil Fondet har naaet et Beløb af 1000 Rdl.»

Som det altsaa vil ses, var Foreningens Bankforbindelse dengang »Bikuben«, og en Mulighed for, at denne gamle Institution kunde give yderligere Oplysninger, var dog tænkelig. En Henvendelse til Direktionen resulterede ogsaa i, at jeg nogen Tid efter modtog en fuldstændig Udskrift af en Konto Nr. 2649 lydende paa Søofficers-Selskabet v/ Jacobsen og Gjødesen. Udskriften viste, at Kontoen var aabnet den 5. April 1859 med 84 Rdl.

Sammenholder man dette Beløb med Lovens § 5 om Contingentets Størrelse »quartaliter 1 Rdl.« og Medlemsantallet i 1868 varierende i de 4 Quartaler omkring dette Tal — 84 — kan man ganske sikkert heraf slutte, at første Inskud i »Bikuben« er Penge fra Foreningens første Quartals-Contingent.

Søofficersforeningen skulde saaledes være dannet i Aaret 1859 og antagelig samme Aar faaet sine Love.

At Udskriften fra »Bikuben« er paalidelig, finder jeg hævet over enhver Tvivl, idet det vil erindres, at den før omtalte Obligation paa 1000 Rdl. i Foreningens Regn-



skabsbog var opført købt for 896 Rdl., og nøjagtig det samme Beløb findes i »Bikuben«s Konto-Udskrift opgivet som hævet d. 9. Okt. 1865, altsaa samme Dato, som den findes opgivet noteret i Jernbaneselskabets Bøger. Obligationen deponeredes den 5. November 1868 i »Bikuben« og udleveredes den  $\frac{1}{9}$  1869, samtidig med, at alt Mellemværende med »Bikuben« ophørte, og Foreningen ses at være gaaet over til at benytte Sparekassen. — — —

Aaret 1859 maa altsaa slaas fast som Foreningens Stiftelsesaar, men Begrundelsen for denne Udtalelse hviler udelukkende paa de Oplysninger, som det skrevne paa Papiret har kunnet vise. En yderligere Undersøgelse hos det gamle Bogtrykkerfirma i Bredgade »S. Triers Bogtrykkeri«, hvis Navn findes paaført for Trykning af de ældste Love, gav desværre et negativt Resultat m. H. t. at faa en Bekræftelse paa, at Lovene netop var trykt dette Aar. Til Trods for, at Firmaets Indehaver fra den Tid oven i Købet havde været en betydelig Samler af gamle Smaatryksager, Sange o. l., og alt var ordnet for hvert Aar paa en let tilgængelig Maade, lykkedes det mig dog ikke i disse Samlinger at finde noget om Lovene; derimod dukkede der ud af de mange Sager to Sange, den ene med Udskriften: »S. O. F. Den 1. Januar 1869«, den anden »Søofficersforeningen. Den 9. Februar 1876.« Selv om disse Sange, der findes paa Prent, af deres Indhold intet oplyser, udover netop, at der ved de paagældende Lejligheder har været festlig Sammenkomst i Foreningen, har jeg blot omtalt dem her for Fuldstændighedens Skyld blandt de Bestræbelser, der er gjort for at søge alle Kilder.

Men det næste man vil spørge om er da, om ingen fra den Tid kan erindre noget, om der hos ældre Officerer ikke knytter sig visse Minder, der kan fortælle noget om denne Stiftelsen af Søofficersforeningen?

Af nulevende Medlemmer, som findes opført paa

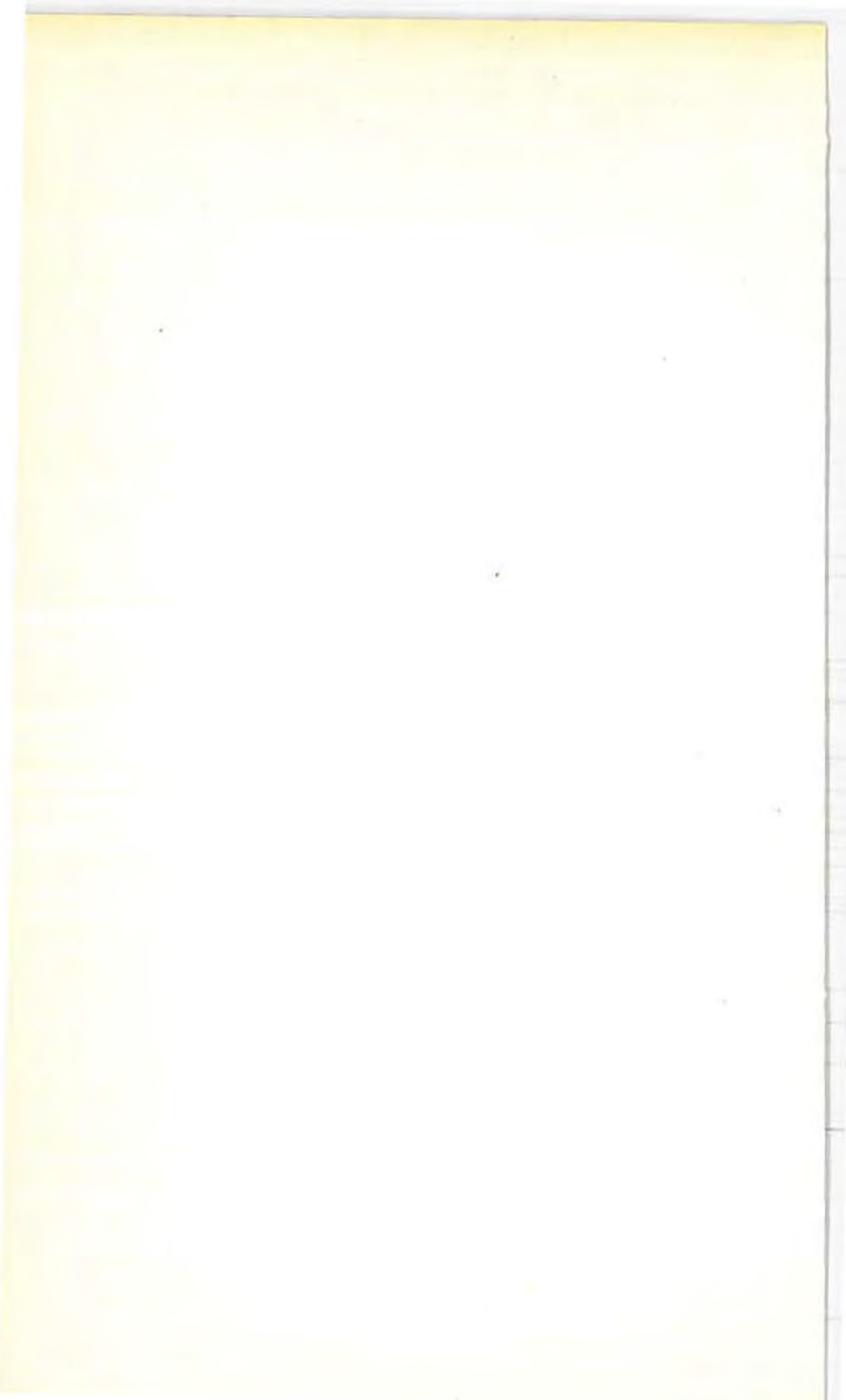
den første Medlemsliste fra 1868—69 er kun faa tilbage — ialt 3 — og virkelige positive Oplysninger har det ikke været muligt at faa fra den Side; derimod kunde Admiral Kofoed, som døde sidste Aar, huske, at Fregatten Bellona's Officerer efter Togtets Afslutning i 1858 enedes om at mødes i Vintermaanederne til selskabeligt Samvær og samledes i en Restauration paa Hjørnet af Skindergade og Købmagergade.\* Fregatten Bellona havde dette Aar været udrustet om Sommeren som Eksercerskib med Station udfor Vedbæk. I August—September Maaned indgik den i Eskadre under Contreadmiral Billes Commando og foretog sammen med Skruekorvetterne Heimdal og Thor et Krydstogt til Østersøen. Paa dette Togt blev Carlskrona anløbet. — — —

Sammenholder man disse Oplysninger med det tidligere nævnte, kunde det formodes, at den Tanke, Bellona's Officerer realiserede ved at samles i Vintermaanederne til selskabeligt Samvær, var fostret af et selskabeligt Samvær med Kollegaer i det svenske Sjøofficersselskabet i Carlskrona dengang; Formodningen er maaske nok lidt dristig, og jeg skal ej heller fordybe mig i slige Hypoteser; derimod kunde meget tyde paa, at selve Tanken har givet Impulsen til en Foreningsdannelse, og paaafaldende er det, at hvad de dokumenterede Oplysninger angaar, falder disse m. H. t. Tidspunktet saa umiddelbart sammen med Admiral Kofoeds Erindringer.

Maatte det ved disse enkelte Bemærkninger være lykkedes at give et første Grundlag til en fortsat mere indgaaende Behandling af Søofficersforeningens Historie fra dens Tilblivelse og op til vore Dage, er det mit Haab, at en saadan historisk Fremstilling maa foreligge i hvert Fald til den Tid, da Foreningen vil kunne fejre sit 75 Aars Jubilæum i 1934.

SØ-OFFICERS FORENINGENS  
LOVE.





I. Foreningens Formaal er:

§ 1.

Ved jevnlige Møder at vedligeholde Selskabelighed og et kammeratligt Forhold mellem Foreningens Medlemmer, som og igjennem Udvexling af Tanker og Anskuelser at fremme den aandelige Udvikling.

§ 2.

At danne en Hjælpekasse for at gjøre det lettere for Foreningens Medlemmer at udvise Gjæstfrihed mod fremmede Mariners Officerer og Andre, mod hvilke der for Marinen maatte være Anledning til at vise Opmærksomhed, og derhos at skabe et Fond for at sikre Foreningens Fremtid.

II. Foreningens Medlemmer samt disses Rettigheder og Pligter.

§ 3.

Adgang til at indtræde som Medlem af Foreningen have Alle, som bære dansk Sø-Officers Uniform, samt Sø-Etatens faste Læger. Anmeldelse tilstilles Directionen skriftligt.

§ 4.

I Foreningens Forsamlinger ere alle Medlemmer fuldkommen lige.

§ 5.

Contingentet fastsættes til 4 Rdlr. om Aaret og indkræves kvartaliter med 1 Rdlr.

§ 6.

Alle Medlemmer have lige Ret til Foreningens Eienede, saalænge de forblive i denne.

§ 7.

Ikkun ved personligt Møde eller ved skriftlig Meddelelse til Directionen kan Nogen udøve sin Stemmeret.

§ 8.

Udmelding skal skee skriftligt til Directionen. Ved Gjenindtrædelse betales et Aars Contingent i Indskud.

III. Foreningens Forsamlingstid.

§ 9.

Foreningens almindelige Forsamlingstid begynder med October og ender sædvanlig med Udgangen af April.

§ 10.

Foreningen forsamler sig een Gang ugentlig. Ved Afstemning afgjøres om flere Forsamlinger skulle holdes; ingen Samling maa finde Sted, naar færre end 20 Medlemmer ere tilstede i Byen.

§ 11.

Ved Vintersaisonens Begyndelse afholdes en Generalforsamling. Paa denne vælges Direction og 2 Revisorer til det kommende Aars Regnskab. Det forløbne Aars reviderede Regnskab fremlægges og den ugentlige Forsamlingsdag fastsættes.

§ 12.

Foruden denne Generalforsamling kan en saadan indkaldes naar Directionen dertil maatte finde Anledning eller naar 5 Medlemmer forlange det ved skriftlig Begjæring til Directionen.

IV. Foreningens Virksomhed.

§ 13.

I de ugentlige Sammenkomster stræbes hen til at bringe Afvexling i Underholdningen ved frivillige eller betalte Foredrag, saavel maritime som ikke maritime, ved Oplæsning, Discussion over indbragte Forslag etc. Hertil benyttes i Reglen Timen fra Kl. 7—8.



§ 14.

Til ovenstaaende Virksomhed og hvad dermed staaer i Forbindelse saasom Locale, Belysning, Opvartning etc., anvendes indtil Halvdelen af det aarlige Contingent.

§ 15.

Den i § 2 omtalte Hjælpekasse dannes ved Henlægelse af den anden Halvdeel af Contingentet med Tillæg af Indskud for Gjenindtrædelse, frivillige Bidrag, indkomne Renter samt hvad der ved det forløbne Regnskabsaars Slutning maatte været opsparet paa den i § 14 omtalte Conto.

§ 16.

Den Capital Foreningen eier paa dens Stiftelsesdag udgjør et Grundfond, som ikke kan røres. Dette Fond skal aarlig forøges af Hjælpekassen med mindst 50 Rdlr. indtil Fondet har naaet et Beløb af 1000 Rdlr.

§ 17.

Naar Foreningen udøver den i § 2 omtalte Gjæstfrihed, udreder Hjælpekassen mellem Trediedelen og Halvdelen, Alt med tilbørligt Hensyn til Kassens Status, af den paa hvert deeltagende Medlem faldende Andeel af Udgiften.

V. Foreningens Direction.

§ 18.

Directionen bestaaer af en Orlogscapitain som Formand, en Capitainlieutenant som Bogholder og en Lieutenant som Secretair, Alle valgte paa et Aar. Det overlades Directionen ved eget Valg at holde sig fuldtallig i Tilfælde af Fraværelse. Directionen skal i ethvert Møde være repræsenteret.

§ 19.

Naar en ny Direction er valgt er denne pligtig at eftersee, at Alt overleveres i tilbørlig Orden af den fra-

Irædende; efter den fornødne Revision forsyner de 3 Directeurer i Forening Regnskabsbøger og Protocoller med deres Underskrifter og nødvendige Bemærkninger. Forefindes Mangler anmeldes det Foreningen ved Formanden.

#### § 20.

Den samlede Direction leder Foreningens Virksomhed, og bestyrer dens Indtægt og Udgift i Overensstemmelse med Lovene.

#### § 21.

Directionen underretter Foreningens Medlemmer igjennem offentlig Bekjendtgjørelse om det i § 13 Fremførte.

#### § 22.

Directionen maa ikke gjøre Gjæld for Foreningen.

#### § 23.

Det staaer ethvert Medlem frit for at henlede Directionens Opmærksomhed paa, naar det antages at Gjæstfrihed eller Opmærksomhed bør udvises mod Nogen; men det beroer alene paa Directionen at tage Bestemmelse i saa Henseende, baade mod hvem og i hvad Udstrækning den skal udvises; Alt med tilbørligt Hensyn til Kassens Status.

Indbydelse til Deeltagelse udgaaer fra Directionen til Foreningens Medlemmer, og naar det er nødvendigt at begrænde Antallet, maa Directionen ved Lodtrækning udskyde dem der havde tegnet sig flere end det fornødne Antal, hvilket sidste ved Indbydelsen maa tilkjendegives. Meddelelse maa derefter strax udgaae saavel til dem, som blive Deeltagere som til dem, der ved Lodtrækning ere blevne udelukkede fra Deeltagelse.

Ved Omvisen af Fremmede paa Værftet, til Byens Seeværdigheder eller Lignende, kan Directionen indbyde

enkelte Medlemmer til at assistere sig, og er da bemyndiget til at afholde alle ved saadanne Leiligheder forefaldende Udgifter af Hjelpekassen.

Directionen skal ved eet eller om fornødent, ved flere af sine Medlemmer tage Deel i og lede saadanne Festligheder og den er som en Selvfølge fritigen for alle Pengebidrag udenfor det almindelige Contingent.

#### § 24.

Formanden vaager over Skik og Orden i Foreningen saavel i Henseende til Forretninger som til Loves Overholdelse, samt haandhæver saavel hvert enkelt Medlems som hele Foreningens Rettigheder.

#### § 25.

Bogholderen fører Pengeregnskabet i Overeensstemmelse med §§ 14, 15 & 16, er ansvarlig for Foreningens Midler, hvilke han forvalter. Han indkræver Contingentet overeensstemmende med § 5; han tilstiller ethvert Medlem et Exemplar af Lovene.

#### § 26.

Secretairen fører under Formandens Tilsyn en Protocol hvori kortfattet optages Forhandlingernes Gjenstand og Udfald; den oplæses ved Begyndelsen af det følgende Møde. Han samler Stemmerne ved Afstemningen efter først selv at have afgivet sin Stemme.

Han besørger under Formandens Ledelse Correspondancen.

### VI. Forretningsorden.

#### § 27.

Ethvert Forslag, der ønskes sat under Discussion indleveres til Directionen. Intet Forslag kan discuteres som ikke er Medlemmerne forud bekendt.



§ 28.

Naar et Forslag underkastes 2 Behandlinger skal dette, motiveret, i flere Afskrifter omsendes blandt Medlemmerne mellem første og anden Behandling. Bliver et Udvalg nedsat skal dettes Betænkning medfølge.

Efter endt anden Behandling skal Afstemning finde Sted.

§ 29.

Vil Nogen til anden Behandling stille Ændringsforslag skulle disse indleveres saa betimeligt til Direktionen, at de kunne omsendes tilligemed det Øvrige Sagen vedkommende.

§ 30.

Forslag til Forandringer i Foreningens Grundlov skulle underkastes 2 Behandlinger og afgjøres paa Generalforsamling.

§ 31.

Til at tage Beslutning i saa Henseende udfordres:

- 1) At  $\frac{3}{4}$  af Foreningens Medlemmer ere i Byen.
- 2) At en Majoritet af  $\frac{2}{3}$  af de afgivne Stemmer erklærer sig for Forslaget.

§ 32.

Beslutning om Forslag, der ei vedrøre Foreningens Grundlov afgjøres ved simpel Stemmeffeerhed.

§ 33.

Saaframt 5 Medlemmer forlange, at Forslaget forinden Afstemningen underkastes en anden Behandling skal denne finde Sted ved et nyt Møde.

§ 34.

Til at lede Forhandlingerne foreslaaer Direktionen en Dirigent. Denne sørger for at god Orden vedligeholdes.

§ 35.

Ethvert Medlem, der har forlangt og erholdt Ordet, taler staaende fra sin Plads.

§ 36.

Naar Flere samtidig begjære Ordet bestemmer Dirigenten hvem af dem, der skal have Ordet, forsaavidt ikke Nogen siden Forhandlingernes Begyndelse allerede har begjært det. Korte Berigtigelser og personlige Spørgsmaal kan gives Fortrin.

§ 37.

Skulde i Møderne Discussionen blive saa levende, at ei længere nogen ledende Tanke spores, eller skulde den tage en Retning, Dirigenten efter bedste Indsigt skjønner at være stridende mod Foreningens Aand, da kalder han til Orden.

§ 38.

Ethvert Medlem er pligtigt at underkaste sig Dirigentens Kjendelse.

§ 39.

Hvis Forhandlingerne skulde trække utilbørlig i Langdrag, da kan Dirigenten eller 5 Medlemmer foreslaae deres Afslutning, hvilket afgjøres ved Afstemning uden Forhandling.

§ 40.

Afstemning skeer i Reglen ved, at Medlemmerne reise sig eller blive siddende og bør den stedste bestaae af Prøve og Modprøve, hvorved Stemmerne tælles af Secretairen. Dirigenten er berettiget til at lade foretage Afstemning ved Navneopraab, enten strax eller efter en Afstemning paa almindelig Maade, naar dennes Udfald forekommer ham tvivlsom. Ligeledes kunne 5 Medlemmer inden Prøvens Begyndelse forlange Afstemning ved Navneopraab. Dirigenten deeltager ikke i Afstemningen.

Naar ligemange Stemmer ere for og imod et Forslag betragtes dette som forkastet.

§ 41.

Naar Udvalg nedsættes, udnævner dette en Formand og efter endt Forhandling en Ordfører. Det afgiver sin Betænkning til Directionen.

§ 42.

Disse Love skulle trykkes.



## Den europæiske Situation. Tyske og engelske Synspunkter.

Ved Søjtnant I A. Legind.

Det danske Nedrustningsforslag — Forslaget om Hærens og Flaadens Omdannelse til et Vagtkorps og en Statsmarine — har atter været fremme til den aarlig tilbagevendende Behandling paa Tinge.

Noget i særlig Grad nyt og bemærkelsesværdigt er ikke kommet frem hverken i Rigsdagen eller i Pressen; men en enkelt Ting — en Udtalelse af Udenrigsministeren — fortjener dog en vis Opmærksomhed; det er Udtalelsen om, at den europæiske Situation ikke for Tiden er saadan, at man ikke maa regne med Udbrud af Krig og krigerske Forviklinger.

Man kan vistnok gaa ud fra, at denne Bemærkning ikke indeholder nogen Overdrivelse; men at den er fremsat i Erkendelse af, at der trods Folkeforbund og Nedrustningsbestræbelser, økonomisk Afrustning og Voldgifttraktater endnu findes uhyre meget Sprængstof i Forholdene Nationerne imellem, og meget tyder paa, at Ministeren har Ret.

I det følgende skal jeg tillade mig at fremdrage et Par Eksempler paa, hvorledes man fra henholdsvis tysk og engelsk Side bedømmer den europæiske Situation, som den er idag.

I Februarhæftet af »Preussische Jahrbücher« behandler en af Bladets Redaktører Spørgsmaalet om Hensigtsmæssigheden af Tysklands Forbliven i Folkeforbundet, og som Besvarelse citeres en Artikel af Professor Mendelssohn-Bartholdy.

De Synspunkter, som her finder Udtryk i et anset Tidsskrift, er ret opsigtvækkende, idet Professoren an-

befaler Tysklands Udmeldelse, saafremt Italien kan bevæges til at foretage samme Skridt. Professoren giver først en Oversigt over, hvad, efter hans Mening, Tyskland vil miste ved en Udmeldelse af Folkeforbundet og nævner som første Punkt:

Tyskland vil miste den Indflydelse, der ved Enstemmighedsreglen er knyttet til Tysklands Stemme i Folkeforbundsraadet. Denne Indflydelse er meget stor for de Raadsmagters Vedkommende, som paa Grund af deres gunstige Beliggenhed eller gode Naboforhold sjældent eller aldrig kommer i Konflikt, medens den bliver mindre, jo oftere Raadsmagten selv er Part, thi i egne Sager stemmer Staten jo ikke med, medens dens eventuelle Modstander fra en tidligere Konflikt nu anses for upartisk og sandsynligvis stemmer imod.

Derfor, siger Professoren, er Englands og Japans Indflydelse stor og Tysklands ringe. Tyskland staar stadig i Fare for at blive Part i Stridigheder, og hver Gang Regeringen lykkeligt har undgaaet Skærene, drives den atter af Nationalisterne ud i Besværligheder, Klager og Processer.

Som 2. Punkt: Tyskland vil miste de tyske Poster i Folkeforbundets Sekretariat, hvilket dog ikke vejer særlig tungt. Med disse Embeder er det lige saa slet bevendt som med Forsøgene paa at indføre Tysk som ligeberettiget Sprog ved Siden af Engelsk og Fransk. »En af de bedste Repræsentanter, som Tyskland i Efterkrigstiden har haft i Udlandet er blevet tvunget til en nytteløs Opsliden af sine Kræfter i et Embede uden Betydning i Genève.»

For det tredje mister Tyskland — og dette regnes for alvorligt — den Adgang til den offentlige Mening, som i Genève er aabnet for Statsmændenes Taler. Genève hører til de saa europæiske Ting, om hvilke man i Amerika er temmelig nøje underrettet.

Som 4. Punkt nævnes det meget alvorlige, at Tysk-

land vil miste de særlige Rettigheder, som er tilstaaet Medlemmerne af Folkeforbundet for deres Undersaatter i de afrikanske Mandatomraader. Den, der fordrer Tilbagegivelse af Tysklands Kolonier, vil let være tilbøjelig til at lade det bedste være det godes Fjende og anse Mulighederne for tysk Bosættelse og tysk Arbejde i fremmede Mandatomraader for ringe. Jeg anser denne Rettighed for en af de bedste Muligheder til at vise vor Formaaen. Professoren udtaler, at der ikke kan være Tvivl om, at Tysklands Udmeldelse af Folkeforbundet vil forværre Stillingen for alle nuværende og fremtidige tyske Kolonister i Afrika, samtidig med at den vil komme de engelsk-sydafrikanske Hensigter til gode, som gaar ud paa fuldstændig at fortrænge Tyskerne fra Afrika.

Endelig omtales som 5. Punkt Tabet af de Sikkerheder, som Folkeforbundet byder sine Medlemmer mod krigeriske Angreb af et andet Medlem eller af et ikke-Medlem. Disse Sikkerheder, hævdes det, bestaar overhovedet ikke for Tyskland. I Tilfælde af en Konflikt med Frankrig kommer det an paa Locarno-Garantmagternes (Storbritanniens og Italiens) Holdning, ikke paa Folkeforbundet. I Tilfælde af en oversøisk Konflikt er Kellog Pagten og Amerika afgørende og ikke Genève.

I en Konflikt mellem Tyskland og Polen er Frankrig ved sine Militæroverenskomster med Polen gjort til hemmelig Part i Sagen og vil derfor stemme i Polens Favør i Folkeforbundsraadet, saaledes at Resultatet i bedste Fald for Tyskland bliver, at Folkeforbundet ikke griber ind paa Grund af manglende Enstemmighed; endvidere er, naar det drejer sig om krigeriske Konflikter, Forskellen mellem Medlemmer og Ikke-Medlemmer, ved Hjælp af Artikel 17, begrænset til det ubetydelige.

Hvis Tyskland ogsaa mistede Locarno-Overenskomstens Sikkerhed vilde det være beklageligt ikke saa meget i Tilfælde af Krig som af Hensynet til Fredsforholdet mellem Tyskland og England. Tyskland ønsker fra Eng-



lands Side kun en streng og fair Upartiskhed i Forholdet mellem Tyskland og Frankrig; men det er netop, hvad England har forpligtet sig til i Locarno.

»Hvis Tysklands Udtræden kun driver England dybere ind i Folkeforbundet — hvortil den ved Folkeforbundet givne Berøring med Sydamerika kunde tilskynde — saa vil der være Fare for, at vi, selv med Englændernes bedste Vilje, ikke mere kan regne med den engelske Regerings upartiske Holdning. Hvis England derimod ved Tysklands Udtræden falder tilbage paa det britiske Verdensriges Fællesskab, vil der derved af sig selv være givet en Upartiskhed, der ganske vist har faaet Karakter af LigeGYldighed. Forøvrigt maatte de diplomatiske Enkeltrepræsentationer erstatte, hvad der mistedes i Genève og ved Locarno Overenskomstens Bortfald.«

Professoren udtaler derefter, at det jo ikke er nok at undersøge, hvad Tyskland vil miste ved en Udmeldelse og han understreger her atter Betydningen af Ligeberettigelsen i Mandatomraaderne; den eventuelle Gevinst maa ogsaa veje tungt for at berettige et saadant Skridt.

Han henviser derefter til det Spild af Tid og Kræfter, der efter hans Mening er Resultatet af Arbejdet i Genève.

Tyskland vil spare Arbejde, Tid og Opgaver til de Statsmænd, Delegerede og Rigsdagsmænd, der nu tager til Folkeforbundet; i denne Forbindelse minder Professorens om det Folkeforbundsmøde, der fandt Sted under de sidste tyske Valg: »hvilket unødvendigt Slid paa Nerverne.«

Hvad bliver der tilbage af Gevinst? Saa godt som intet, hvis Tysklands Udtræden lader Folkeforbundet bestaa med Italien og Storbritanien som trofaste Medlemmer og maaske med et sig nærmende Amerika. Men overordentlig meget, hvis Tysklands og Italiens samtidige Udtræden svækker Folkeforbundet, thi derved vises ved et tydeligt Eksempel, at Fredstraktater forældes og dør,

som enhver anden Overenskomst, der ikke formaar at forny sig ved stadig Bekræftelse.

Ophører Genève, saa opstaaer der ikke i den Anledning noget tomt Rum; Haag vil vinde i Betydning; Voldgiftstraktaterne mellem de enkelte Stater vil stige i Værdi; der vil opstaa et Venskab mellem Naboer baseret paa fælles Arbejde i Stedet for paa Folkeforbunds-møder osv.

«Endelig bliver Tyskland befriet fra noget i Længden ganske uudholdeligt, nemlig, at det stadig i Stedet for paa Ret og Natur og paa Arbejdsmulighed maa be-  
raabe sig paa Paragrafer i den Traktat, som det i sit Inderste afskyr (man kan ikke skjule, at Traktaten er kommet til Verden som Følge af Afsky for Tyskland).»

Professor Bartholdy slutter med følgende Udtalelser: «Naar vi ikke mere i Kraft af Versailles Traktaten, men i Retfærdighedens Navn vil kunne fordre Ligeberettigelse til Forsvar, Beskyttelse af de tyske Mindretal hvad angaar deres Tro, Sprog og Grundrettigheder samt Deltagelse i det europæiske Arbejde i Afrika, saa vil dette i hvert Tilfælde være en Gevinst, for hvilken ingen Pris er for høj».

Dette er tydelige og klare Ord. Revisionskravet, dette Krav, der ligger bag al den ulmende og gærende Uro i Europa, bliver i Tyskland som i de øvrige overvundne Stater rejst med stigende Styrke, og efter manges Mening vil Spørgsmaalet: Revision — status quo? blive et af de mest brændende i den nærmeste Tids internationale Politik, og dette Spørgsmaals Løsning, saavel som Tysklands Stilling til Folkeforbundet, vil naturligvis ikke være uden Betydning for Danmark. General von Seeckts Taler vidner om, at Professor Bartholdy ikke staar alene med sit Syn. Med Henblik paa Forsvaret udtaler Skaberen af det tyske Rigsværn, at Forsvarsproblemet trods «Versaillestraktatens Lænker» maa være klart belyst «naar Frihedstimen» slaar osv. Ingen kan vide, hvor længe det vil vare, inden Revisionskravet har

Resultater at notere. Den nylige Flaadeoverenskomst mellem Frankrig og Italien kan muligvis bringe en Afspænding i disse Staters ret ømtaalelige Forhold; dog er der Tegn paa, at man ikke kan blive enige om Fortolkningen af Paragraferne.

Og den paatænkte Toldunion mellem Tyskland og Østrig har vakt Lidenskaber, der i givet Tilfælde kan blive af alvorligste Betydning.

Om dette udtaler den franske Korrespondent til »The Naval and Military Record» J. B. Gautreau sig paa følgende Maade:

»Den længe forberedte og nu under Udvikling værende Toldoverenskomst mellem Tyskland og Østrig betyder Indledningen til en ny Æra i europæisk Historie.

Den er et naturligt Resultat af Versailles-Traktaten, af Divergenserne mellem de tidligere Allierede og af M. Briands Fred-for-enhver-Pris Politik, et Resultat der er skæbnesvangert ikke blot for Frankrig.

Det betyder straks, at Mellemeuropa, et Imperium med 80 Millioner Indbyggere er ifærd med at dannes ved nøjagtig samme Proces ved hvilken Prøjsen absorberede de tidligere uafhængige tyske Stater. Turen vil komme til Ungarn og til de mindre Stater, som omgiver dette tyske Rige, der om ikke saa lang Tid vil vise sig kraftigere end nogensinde, og som takket være overlegene Diplomati og Udholdenhed er Verdenskrigens virkelige Vinder.»

Til Sammenligning med de ovenfor omtalte tyske Synspunkter skal anføres et Eksempel paa, hvorledes man fra engelsk Side bedømmer disse Forhold.

Til Eksemplet er benyttet en Afhandling om den internationale Situation, skrevet af Major E. W. Polson Newman og offentliggjort i »Royal United Service Institutions» Tidsskrift.

Det særlig interessante ved Afhandlingen er det



Resultat, Forfatteren kommer til, idet han udtaler, at de saakaldte Revisionsmagters meget svage militære Stilling maa anses for at være en solid Garanti for Freden — i hvert Fald for nogen Tid.

Som Indledning opgøres den europæiske Situation paa følgende Maade:

Disse Dages meget vanskelige politiske Atmosfære er skabt under Paavirkning af 3 Hovedfaktorer.

Den første Faktor er en Magtgruppe bestaaende af de tidligere Ententemagter suppleret med visse Lande, som opnaaede Uafhængighed ved Fredsslutningen.

Til denne Gruppe kan henføres Frankrig, Belgien, Polen og den lille Entente; da disse Lande enten ved Erhvervelse af Territorium eller paa anden Maade har draget Fordel af Krigen, er de interesserede i Opretholdelsen af Versailles-, St. Germain- og Trianon Traktaternes status quo, altsaa i Bevarelsen af Freden.

Den anden Faktor udgøres af de Stater, der mistede Omraade, eller som følte sig daarligt behandlede paa Fredskonferencerne. Denne Gruppe repræsenteres af Tyskland, Østrig, Ungarn, Bulgarien og tildels Italien, hvilke Stater alle ønsker en Revision under en eller anden Form, og for hvilke Fredens Bevarelse mere er en paa-tvunget Nødvendighed end en virkelig national Interesse.

Den tredie Faktor er Sovjet Rusland, hvis Bolchevik-indflydelse berører næsten alle Lande i Europa, og hvis indre Vanskeligheder paa en eller anden Maade kan føre til stadig mere omfattende Grupperinger af mere eller mindre utilfredse Magter.

Hvad Grækenland og Tyrkiet angaar, er disse Landes Politik saa usikker, at man gør bedst i ikke at tage dem i Betragtning i den almindelige Vurdering.

Paa Basis af denne Oversigt gaar Forfatteren videre og undersøger, hvorledes de givne Forhold sandsynligvis kan udvikle sig:

Det ser ud til, at Europa atter skal deles i to Lejre

— de misfornøjedes med Tyskland, Italien, Ungarn samt muligvis Østrig og Bulgarien, overfor Status quo Lejren med Frankrig, Polen og den lille Entente. Divergenserne mellem de to Lejre akcentueres af Vanskelighederne i Forholdet mellem Frankrig og Italien og disse Magters Kamp for politisk Hegemoni paa Balkanhalvøen. Spørgsmaalet — Status quo eller Revision — maa anses for et af de vigtigste i vore Dages Europa; det maa afgøres før eller senere, og paa dets Afgørelse vil Europas Fremtid bero.

Muligvis vil Rusland komme til at spille en vigtig Rolle, og man maa ikke være blind for, at dette Land før eller senere vil genvinde en Stilling som europæisk Stormagt, hvis Mening og Paavirkning vil blive en betydningfuld Faktor at tage med i Beregningerne. Alleerede nu er der Tegn paa en Tendens til tysk-russisk Samarbejde, hovedsagelig angaaende det polske Spørgsmaal, og Italien har fornylig vist Tilbøjelighed til «politisk Flirt» med Moskva.

Det er derfor muligt, at Rusland ved Lejlighed vil yde de misfornøjede Magter Bistand ved Fremtvængelsen af den ønskede Traktatrevision, og man maa være forberedt paa en Politik, hvis Grundlag er Vekselvirkning mellem Ruslands Forsøg paa at udsaa Misfornøjelse i Europa og de utilfredse Magters Tilbøjelighed til at benytte sig af Ruslands Stilling til Gavn for egne Formaal.

Europas Fred afhænger ikke af Donau- og Balkan-omraadets smaa Stater; men de vanskelige Forhold, som dér er tilstede, kan af Stormagterne tages i Brug til godt eller ondt.

Den lille Ententes Stater har inden for deres Grænser store Befolkningsdele, som racemæssigt hører til og i stor Udstrækning støder op til en i høj Grad utilfreds Nabo; og disse Befolkningsdele udgør en alvorlig Kilde til Svaghed i de nævnte Lande.

Ungarn, der er de omtalte Befolkningsdeles natio-

nale Hjemsted, kan glæde sig ved det driftige og overbefolkede Italiens Sympati og Venskab. Italiens Maal er Ekspansion, og ligesom dette Land griber enhver Chance til Forbedring og Styrkelse af sin Stilling, saaledes søger ogsaa Ungarn andre europæiske Magter, til hvilke det kan knytte sit Revisionskrav.

Uheldigvis har dette Central-Europæiske Spørgsmaal en direkte og alvorlig Virkning paa Spørgsmaalet: den polske Korridor, hvilket Spørgsmaal af de højeste europæiske Autoriteter indrømmes at være den farligste Trusel mod Europas Fred.

Det Tidspunkt, da Tyskland vil kræve Korridor-spørgsmaalet løst, anses af Ungarn for bedst egnet til Fremsættelsen af de ungarske Revisionskrav, og de senere Begivenheder i Tyskland synes jo at vise, at den yngre Generation er alvorligt besluttet paa at omstyrte Versailles-Traktaten.

Man kan ogsaa vanskeligt forestille sig, at kommende Generationer i Tyskland fortsat vil yde store Erstatninger og derved stække Vingerne paa Borgere, der aldrig har kendt noget til Verdenskrigen, og ligesaa usandsynligt er det, at Tyskland, naar det er genrejst til sin normale Stilling i Europa, vedblivende vil tolerere en Tilstand, hvorved Riget er delt i 2 Dele.

Det er indlysende, at Ungarn, som ved Trianon-Traktaten er reduceret til Magtesløshed, ikke ved egne Kræfter kan opnaa en Revision; men en gradvis Udvikling synes at vise, at Ungarns Interesse fremtidig vil ligge i Retning af Berlin mod Nord og i Retning af Rom mod Syd.

Paa den anden Side er Bevarelsen af Status quo en fundamental Forudsætning for fransk Politik, hvorfor den lille Ententes Stater kan glæde sig ved Frankrigs fulde Venskab og Støtte, saavel som ved den mere indirekte Støtte fra et stærkt, i Fremdrift værende Polen,



der i allerhøjeste Grad er interesseret i Bevarelsen af nylig erhvervet Territorium.

Af det anførte vil det forstaaes, at der er en afgjort Tendens til Dannelsen af en Statsblok fra Østersøen til Middelhavet, hvis Maal er Traktaternes Revision, og denne Blok flankeres paa hver Side af to Medlemmer (Frankrig og Polen) af en Statsgruppe, hvis Interesse ligger i Bevarelsen af Status quo.

De vigtigste Interesses modsætninger er:

- mellem Tyskland og Polen: Korridorspørgsmaalet,  
 — Italien og Frankrig-Jugoslavien: Adriaterhavet og Balkan,  
 — Ungarn og Czekoslovakiet-Jugoslavien-Rumænien: Grænserne i Centraleuropa.

I Tilfælde af Fjendtligheder i stor Stil synes det derfor sandsynligt, at Tyskland vil faa Frankrig og Polen til Modstandere; Italien vil møde Frankrig og Jugoslavien, medens Ungarn — muligvis bistaaet af Bulgarien — vil have at kæmpe mod Jugoslavien, Czekoslovakiet og Rumænien.

I saa Tilfælde vil Europa blive delt i to adskilte Krigsteatre: det vestlige, hvor Tyskland, Italien og muligvis Østrig vil komme til at kæmpe mod Frankrig og Belgien — og det østlige, hvor de samme Stater møder Czekoslovakiet, Polen og Jugoslavien, medens Ungarn danner en Kile ind i den lille Entente.

Strategisk set vil Revisionsmagterne have Fordelen ved de indre Linier; men — saafremt Rusland stiller sig paa disse Magters Side, vil de respektive Parters strategiske Stillinger blive meget komplicerede. I saa Tilfælde vil nemlig Tyskland operere paa indre Linier i Forhold til Frankrig og Polen, medens Polen vil operere paa indre Linier i Forhold til Tyskland og Rusland, og Polen vil overfor Rusland kunne regne med Hjælp af Est-

land, Letland og Rumænien. — Italien vil komme til at operere paa indre Linier i Forhold til Frankrig og Jugoslavien, men vil samtidig være nødt til at understøtte Ungarn mod den lille Entente. Jugoslavien vil sandsynligvis faa Vanskeligheder med Bulgarien, og Ruslands Intervention vil rimeligvis fastholde hele den rumænske Hær.

Det kan ventes, at Czekoslovakiet, Jugoslavien og Rumænien faar betydelige indre Vanskeligheder ogsaa indenfor Militæret paa Grund af de store fjendtlige Minoriteter, og som Følge heraf vil Ungarns Stilling ikke være saa prekær som ved en flygtig Betragtning.

Efter at have fremsat ovenstaaende hypotetiske Bemærkninger finder Forfatteren Anledning til at udtale, at den her i store Træk skitserede Situation selvfølgelig kun kan komme til at passe paa det eventuelle Opgørs indledende Fase; men den giver ham en Basis for Undersøgelsen af de militære Styrkeforhold.

Det slaas derefter fast, at Tyskland praktisk talt er afvæbnet. Dets Hær er begrænset til 100,000 Mand uden Luftstyrker, og selv om det er i Besiddelse af Polititropper, en stor civil Luftflaade og muligvis skjulte Vaabenforraad, saa vil Tyskland dog behøve mindst 6 Maaneders Fritagelse for de militære Restriktioner for at kunne præstere en antagelig Hær med tilhørende Materiel. «Tyskland er for Øjeblikket ikke i Stand til at foretage militære Operationer i større Format».

Østrig maa efter St. Germain-Traktaten kun have en Hær paa 30,000 Mand ligeledes uden Luftfartøjer, og det er tvivlsomt, om en Hær af denne Størrelse, selv med Bistand af dette Lands bevæbnede politiske Styrker vil være i Stand til at rykke i Felten paa kort Varsel.

Ungarn maa have en Hær paa 35,000 Mand uden Luftfartøjer. Troppernes Kvalitet regnes bedre end de øst-rigske; men Landets Stilling er meget vanskelig paa Grund af dets vidtstrakte Sletter, Mangel paa Luftfartøjer, Land-

brugets Overvægt over Industrien og Hovedstadens Beliggenhed nær ved den czekiske Grænse.

Bulgariens Hær er paa 20,000 Mand plus et Gendarmeri paa 10,000 og en Grænsevagt paa 3000 Mand. Da Bulgarerne er et Krigerfolk, vil Landet sandsynligvis, uden Hjælp ude fra, være i Stand til at rejse en for Landets Størrelse ganske betydelig Styrke.

Italien ventes at kunne mobilisere 10% af sin Befolkning, dog er Troppernes Kvalitet varierende og regnes i det store og hele ringere end de franske.

I England regner man med, at Frankrig, Polen og Czekoslovakiet med en Uges Varsel kan rejse en fuldt udrustet og veluddannet Styrke paa 8,000,000 Mand, og friske Reserver vil i disse og den lille Ententes Stater daglig strømme til Depoterne.

I Tyskland, Østrig og Ungarn kan man som Reserve kun regne med Folk, der er uddannet før og under Verdenskrigen, en Reserve som selvfølgelig bliver mere og mere uskikket. Italien er med Hensyn til Reserver stillet nogenlunde som Frankrig.

Hvad Rusland angaar, er det overordentlig svært at udtale noget med blot nogenlunde Sikkerhed, udover at fastslaa det betydningsfulde, at Rusland ikke længere kan anses for at være immun overfor Invasion og paafølgende Nederlag. Rusland har visse saarbare strategiske Punkter, hvis Kompromitering vil undergrave dette vældige Omraades ubaandterlige Militærmaskine.

Som Konklusion af sine Betragtninger og Overvejelser udtaler Forfatteren, at de af ham paapegede Forhold i Forbindelse med de økonomiske Forhold mellem de to Magtgrupper viser, at Revisionsmagterne militært set indtager en meget svag Stilling, og at dette i sig selv maa anses for en meget vigtig og solid Garanti for Freden — i hvert Fald for nogen Tid.

Hvorvidt Forfatteren har Ret heri er vel et Spørgsmaal, og det er i alle Tilfælde indlysende, at efter hans



egen Opfattelse er der overhængende Fare for Freden, saafremt den her gengivne militære Vurdering ikke holder Stik. Der tages da ogsaa overfor den »vigtige og solide Garanti« en Reservation — »i hvert Fald for nogen Tid« — og mange Ting tyder paa, at man adskillige Steder ikke mener at kunne tillade sig at regne med denne Tid som særlig lang.

## Nekrolog.

Underdirektør **Helge Vedel** er født i Kbhvn. 21. Novbr. 1863, Søn af Kammerherre, Amtmand Emil V. og Hustru Emilie Christiane f. Nygaard.

Han blev som Kadet optaget paa Søofficersskolen i 1882 og afgik fra Skolen som Sekondløjtnant 27. Aug. 1886 med Kongens Æressabel. Umiddelbart efter sin Udnævnelse til Officer var han 1886—87 udkommanderet med Fregatten *Jylland* til Vestindien. 1887—90 gennemgik han Hærens Officersskoles ældste Klasse, Artilleriafdelingen, og i Januar 1889 forfremmedes han til Premierløjtnant. I 1890 var han med Panserskibet *Ivar Hvitfeldt* paa selvstændigt Togt og i Eskadre og 1891—92 Næstkommanderende paa den Danske Expedition til Østgrønland (Rydgers Expedition). I 1893 var han atter udkommanderet med *Ivar Hvitfeldt* først paa Togt til Trondhjem og derefter i Eskadre og 1. September 1893 til 1. September 1894 Lærer i Skibbygning paa Søofficersskolen. Den 1. Novbr. 1894 gik han udenfor Nummer i Søofficerskorpset og udnævntes til Værftsingeniør, og 18. Januar 1895 blev han afskediget af Søofficerskorpset og s. D. udnævnt til Underdirektør ved Skibbyggeriet. I 1895 og 96 studerede han Skibbyggeri i Udlandet og fra 1. September 1895 til 30. September 1905 var han Hovedlærer i Skibbygning og Skibstegning paa Skolen for Skibbygning og Maskinvæsen. Den 28. Januar 1903 benaadedes han med Ridderkorset. En snigende Brystsygdom angreb ham paa dette Tidspunkt, og trods forskellige Kurophold lykkedes det ikke at standse Sygdommen, hvorfor han 26. Novbr. 1909 maatte søge sin Afsked, og nu efter mange Aars Svagelighed er han den

4. April 1931 afgaaet ved Døden, i sit Hjem i Charlottenlund.

Naar man har med Unge at gøre, forsøger man undertiden at stille disses Horoskop. Det kan være vanskeligt nok for manges Vedkommende, det er jo ikke saa sjældent, at nogle først rigtig udvikler sig i en senere Alder. Men der er ganske enkelte, om hvem alle er enige, at her staar man overfor en ung Mand, der med Tiden vil drive det vidt. En saadan ung, lovende Mand var Helge Vedel. Han kom fra en gammel og kultiveret Familie, han var fra Naturens Haand rigt udrustet, han var, hvad der jo nok i det lange Løb er det, der betyder mest, i Besiddelse af en ualmindelig Energi og en højt udviklet Pligtfølelse, og dertil var han et udmærket Menneske og en god Kammerat. Nu er det jo ikke altid saadan, at de mest energiske bliver de mest afholdte, saaledes gik det heller ikke her. Da han som ung Underdirektør kom i Spidsen for Skibbyggeriet, sparede han sig ikke selv, men han forlangte ogsaa af sine Undergivne et betydelig stærkere Arbejdstempo, end man var vant til, og her mødte han i de første Aar ikke saa lidt Modvilje og passiv Modstand, indtil hans Undergivne ogsaa her lærte at forstaa ham og skatte ham. Alle de store Forhaabninger, man nærrede til ham, skuffedes imidlertid, da Sygdommen fik sit haarde Tag i ham. Hans Kræfter svækkedes, men hans Flid og Energi svækkedes først sent. Han læste det ene store, lærde Værk efter det andet, og hans Kundskaber paa alle Omraader var saa store, at man altid gik beriget fra ham, naar man havde besøgt ham. De ældre Officerer, der har kendt ham fra hans Ungdom, vil bevare Mindet om ham fra den Tid, da han altid var i Spidsen, altid holdt Fanen højt og ved sit udmærkede Exempel virkede opmuntrende og ansporende paa sine Kammerater og Undergivne.



Han blev gift 29. Novbr. 1892 med Charlotte Braëm, Datter af Kommandør Peter Holger B. og Hustru Julie f. Krabbe. Hans Enke overlever ham, og han efterlader sig en Datter og to Sønner, der er Kaptainløjtnanter i Søværnet.

Han blev begravet paa Hørsholm Kirkegaard.

*T.—J.*

---

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio April).

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

Det engelske Admiralitet har udsendt den aarlige Oversigt pr. 1. Februar 1931 over henh. den engelske, amerikanske, japanske, franske, italienske, russiske og tyske Flaade. Af Oversigten skal de 3 Hovedskemaer her anføres.

### 1. Færdigbygget Materiel.

|                               | England        | U. S. A.         | Japan | Frankrig | Italien | Sovjet <sub>d</sub> | Tyskland        | Bemærkninger  |
|-------------------------------|----------------|------------------|-------|----------|---------|---------------------|-----------------|---|
| Slagskibe . . . . .           | 14             | 18               | 6     | 9        | 4       | 4                   | 7               |   |
| Slagkrydsere ..               | 4              | —                | 4     | —        | —       | —                   | —               |   |
| Krydsere . . . . .            | 53             | 19               | 37    | 16       | 13      | 8                   | 8               | a. Incl. 1 Hangarskib, som ikke betragtes som hørende til Krigsflaaden. |
| Minekrydsere ..               | 1              | —                | 4     | —        | —       | —                   | —               |   |
| Kystforsvarssk.               | 3              | 1                | —     | —        | —       | —                   | —               |   |
| Hangarskibe . . .             | 8 <sup>a</sup> | 3                | 5     | 1        | 1       | —                   | —               | b. Incl. 12, udrustet som   |
| Flotilleledere ..             | 16             | —                | —     | 13       | 19      | —                   | —               | Ministrygere, 23 til Tjeneste ved Coast Guard og 65 i Reserven.         |
| Jagere . . . . .              | 132            | 309 <sup>b</sup> | 105   | 60       | 65      | 31                  | 16 <sup>c</sup> |   |
| Torpedobaade .                | —              | —                | —     | 4        | 37      | 6                   | 11              |   |
| U-Baade . . . . .             | 59             | 107              | 67    | 54       | 40      | 15                  | —               |   |
| Sloops . . . . .              | 33             | —                | —     | 8        | 22      | 4                   | —               | c. Klassificeret i Tyskland som store Torpedobaade.                     |
| C-M-B . . . . .               | —              | —                | 3     | 2        | 36      | 25                  | —               |   |
| Kanonbaade . . .              | —              | 12               | 4     | 44       | 6       | 2                   | 3               |   |
| Flodkanon-<br>baade . . . . . | 18             | 8                | 10    | 10       | 2       | 6                   | —               | d. Se Skema 2 (h).  |
| Ministrygere ..               | 33             | 43               | 10    | 26       | 48      | 20                  | 27              |   |

## 2. Materiel under Bygning.

|                          | England | U. S. A. | Japan | Frankrig | Italien | Sovjet | Tyskland | Bemærkninger   |
|--------------------------|---------|----------|-------|----------|---------|--------|----------|--|
| Slagskibe . . . . .      | —       | —        | —     | —        | —       | 1      | 1        | f. Transportskib for Luftmateriel.   |
| Slagkrydsere . .         | —       | —        | —     | —        | —       | —      | —        | h. Detaljer om den russiske Flaade kan kun gives med største Reservation. Skibene i Bizerta er ikke medregnet. |
| Krydsere . . . . .       | 5 i     | 9        | 4     | 5        | 11      | —      | 1        |  |
| Minekrydsere . .         | —       | —        | 1     | 2        | —       | —      | —        |  |
| Kystforsvarssk.          | —       | —        | —     | —        | —       | —      | —        |  |
| Hangarskibe . . .        | —       | 1        | 1     | 1 f      | —       | —      | —        |  |
| Flotilledere . . .       | 3k      | —        | —     | 18       | 1       | —      | —        | i. Incl. 3, endnu ikke paabegyndt.   |
| Jagere . . . . .         | 23 l    | —        | 10    | 1        | 2       | —      | —        | k. Incl. 1, endnu ikke paabegyndt.   |
| Torpedobaade . .         | —       | —        | —     | —        | —       | —      | —        | l. Incl. 8, endnu ikke paabegyndt.   |
| U-Baade . . . . .        | 7m      | 3        | 4     | 5G       | 30      | —      | —        | m. Incl. 1, ikke bevilget og 2 endnu ikke paabegyndt.  |
| Sloops . . . . .         | 8 n     | —        | —     | 6        | —       | —      | —        | n. Incl. 4, endnu ikke paabegyndt.   |
| C. M. B. . . . .         | —       | —        | —     | 9        | 4       | —      | —        |  |
| Kanonbaade . . .         | —       | —        | —     | —        | —       | —      | 1        |  |
| Flodkanonbaade . . . . . | 1       | —        | —     | —        | —       | —      | —        |  |
| Ministrygere . .         | —       | —        | —     | —        | —       | —      | —        |  |

## 3. Projekteret Materiel.

| Finansaar.                  | Engl. | U. S. A. | Japan   | Fr.     | Italien | Sovjet | Tyskl.  |
|-----------------------------|-------|----------|---------|---------|---------|--------|---------|
|                             |       | 1930/51  | 1930/51 | 1930/51 | 1930/51 |        | 1930/50 |
| Slagskibe . . . . .         | —     | —        | —       | —       | —       | —      | 3       |
| Slagkrydsere . . . . .      | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Krydsere . . . . .          | —     | 8        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Minekrydsere . . . . .      | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Kystforsvarsskibe . . . . . | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Hangarskibe . . . . .       | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Flotilleledere . . . . .    | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Jagere . . . . .            | —     | 12       | —       | —       | —       | —      | 4       |
| Torpedobaade . . . . .      | —     | —        | —       | —       | —       | —      | 5       |
| U-Baade . . . . .           | —     | 1        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Sloops . . . . .            | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| C. M. B. . . . .            | —     | —        | —       | —       | —       | —      | 1       |
| Kanonbaade . . . . .        | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |
| Flodkanonbaade . . . . .    | —     | —        | —       | —       | —       | —      | 6       |
| Ministrygere . . . . .      | —     | —        | —       | —       | —       | —      | —       |



## England.

## Nybygninger.

Jagere. D. <sup>12</sup>/<sub>2</sub> har Jageren »Blanche» (Beagle-Klassen 1330 ts) og d. <sup>10</sup>/<sub>2</sub> Jageren »Boreas» paabegyndt Afleveringsprøverne. D. <sup>20</sup>/<sub>2</sub> paabegyndte Jageren »Brilliant» sine Prøver. I Marts Maaned har endvidere »Brazen», »Bulldog», »Basilisk» og »Boadicia» paabegyndt Afleveringsprøverne.

Flotillelederen »Keith» (1330 ts) er d. <sup>20</sup>/<sub>2</sub> afleveret fra Vichers.

Sloops. Den nye Sloop »Bideford» er sat i Vandet d. <sup>1</sup>/<sub>4</sub>. Den er den 3. af de 4 Sloops som vedtoges paa 1929-Programmet, der oprindelig indeholdt 6.

Krydsere. Krydseren »Exceter» (8400 ts) — paabegyndt i 1928 — vil være klar til Afleveringsprøverne d. 8. Maj.

D. <sup>16</sup>/<sub>4</sub> har Krydseren »Colombo» (4200 ts) efter omfattende Efter-syn (over £ 120 000) atter hejst Kommando.

## Budget.

Det engelske Flaadebudget for 1931 er paa £ 51 605 000, hvilket er £ 342 200 mindre end det samlede 1930-Budget.

De Svingninger, det engelske Flaadebudget har været underkastet siden 1922, fremgaar af følgende Oversigt.

|      |              |      |              |
|------|--------------|------|--------------|
| 1922 | £ 57 492 389 | 1927 | £ 58 123 257 |
| 1923 | - 54 064 350 | 1928 | - 57 139 146 |
| 1924 | - 55 693 787 | 1929 | - 55 987 770 |
| 1925 | - 60 004 548 | 1930 | - 51 947 200 |
| 1926 | - 57 142 862 | 1931 | - 51 605 000 |

Det vil heraf ses, at siden 1927 har Budgettet stadig vist væsentlige Indskrænkninger for den engelske Flaade.

Som det vil erindres, indeholdt 1930-Budgettet ingen Nybygningsprogram, idet man afventede Resultatet af London-Konferencen, hvorfor der først i Juli 1930 blev forelagt et Nybygningsbudget. Det anførte 1930 Budget er det oprindelige Flaadebudget incl. det i Juli vedtagne Nybygningsbudget.

En væsentlig Del af Besparelserne paa de sidste 4 Aars Budgetter skyldes Reduktionen indenfor Personellet. Den 1. April 1928 var Personellets samlede Antal saaledes 101 800, og d. 31. Marts 1932 vil det være 91 840, altsaa en Formindskelse paa ca. 10 000 Mand.

Af Budgettet skal følgende Poster anføres:

|                      |              |                        |             |
|----------------------|--------------|------------------------|-------------|
| Lønninger            | £ 13 750 136 | b. Materiel            | £ 5 836 300 |
| Fleet Air Arm        | - 1 126 000  | c. Kontraktm. Arbejder | - 4 522 670 |
| Nybyg.Vedligeh. etc. |              | Artill.-Torp.-Minev.   | - 3 801 560 |
| a. Personel          | - 6 551 678  | Admiralitetets Budg.   | - 1 154 693 |

*Nybygningsprogram.*

- 1931-Budgettet omfatter Bygningen af følgende Skibe:
- 2 Krydsere af »Leander»-Klassen (7000 ts).
  - 1 Krydser paa ca. 5000 ts.
  - 1 Flotilleleder.
  - 8 Jagere.
  - 4 Sloops.
  - 3 U-Baade.
  - 1 Iavgaaende Kanonbaad.
  - 1 Mine-Tender til »Vernon».
- 1 Skib til Etablering af Bomafspæringer.

*Singapore-Basis.*

Under »the Imperial Conference 1930» behandlede man — udenfor Konferencens egentlige Rammer — Spørgsmaalet om Fortsættelse af Arbejdet paa Singapore-Basis, og følgende Bestemmelser blev derefter truffet:

Som Resultat af Forhandlinger mellem Repræsentanter fra England, Australien og New Zealand bestemtes det, at Etableringen af et forsvaret Singapore-Basis skulle fortsættes i Overensstemmelse med Jackson Kontrakten. Det besluttedes imidlertid, at udover disse Udgifter og de, der vil være nødvendige til Fuldførelsen af Luftbasis, skal Arbejder, der vedrører Udstyrelsen af Dokker og Forsvarsværker udskydes 5 Aar, hvorefter Spørgsmaalet atter tages op til Overvejelse.

*Skoler.*

D. 10/8 paabegyndtes et nyt Semester paa »Senior Officer's War Course». Til at gennemgaa Kursuset er bl. a. bestemt den tidligere Chef for 3. Krydser Eskadre i Middelhavet — Kontreadmiral Davies — og Chefen for Hong-Kong-Stationen — Kontreadmiral Hill — samt 11 Kommandører.

*Øvelser og Togter.*

De 2 U-Baade »Pandora» og »Proteus», som kolliderede W. for Gibraltar paa Vej til Kina, har nu afsluttet Reparationerne i Gibraltar og er i Beg. af Marts Maaned afsejlet til Hong-Kong, hvortil de ventes i Slutningen af Maj.

En engelsk Eskadre vil i Aar aflægge et officielt Besøg i Kiel — det første engelske Flaadebesøg i Tyskland efter Krigen.

Ved Førelæggelsen af dette Aars Flaadebudget omtalte First Lord de betydelige Fremskridt der var gjort indenfor Opfindelser vedrørende Bjærgningen af Personel fra en sunken U-Baad.

Den mest betydende Udvikling i denne Henseende er gjort ved Fremstillingen og Anskaffelsen af *•The Davis submerged escape apparatus•* med hvilket en stor Del af U-Baadspersonellet er blevet trænet.

4 Forsøgsløfte-Pontonner er bygget i Løbet af det sidste Aar, og Forsøg skal foretages med at løfte en gammel U-Baad.

Dybdeudfyknings-Forsøgene har ligeledes gjort videre Fremskridt.

#### *Flyvevæsen.*

Under 1931 Budgettet er planlagt en Reduktion af Materiel til Fl. Air Arm, idet man — i Modsætning til 1930, hvor der anskaffedes 2 Flights — i 1931 kun vil anskaffe 1 Flight. Reduktionen er udelukkende begrundet af økonomiske Hensyn.

Den nye Luftjager Hawker *•Fury•*, har faaet Navnet *•Nimrod•*.

Katapultforsøgene har ført til udmærkede Resultater, og Katapult er installeret i *•Hood•*, *•Valiant•*, *•Cornwall•*, *•York•* og U-Baaden *•M 2•*. Endvidere er det Hensigten at installere Katapult i 11 andre Skibe i Finansaaret 1931, i hvilket Aar der vil blive anskaffet yderligere 8 Katapult.

I Marts-Heftet af T. f. Søv pag. 167 angives, at Bekostningen ved Eftersynet og Reparationer af *•Hood•* har været £ 265 000. Den samlede Sum er paa £ 696 074.

#### **Finland.**

##### *Budget.*

Den sidste Rate af det i Loven af <sup>22</sup>/<sub>12</sub> 1927 fastsatte Beløb til Bygningen af en Krigsflaade — 53 750 000 F. M. er nu bevilget.

Det ordinære Forsvarsbudget er paa 465 239 300 F. M. Det samlede Forsvarsbudget var i Fjor 617,2 Mill. F. M., og er i Aar steget til 671 Mill. F. M.

#### **Frankrig.**

##### *Nybygninger.*

Jagere. D. <sup>19</sup>/<sub>2</sub> er Jageren *•Aigle•* sat i Vandet i Dunkerque. (Depl. 2700 ts, 5 × 14 cm K, 6 × 550 m/m Torp. Rør i Triple-Affut.).

Jageren *•Rapaces•* (2700 ts) har ved Lorient paabegyndt de afsluttende Prøver.

Af samme Klasse har Jageren *•Albatros•* begyndt Afleveringsprøverne.

Avisos. D. <sup>21</sup>/<sub>3</sub> er Avisoen *•Dumont-d'Urville•* (2000 ts) sat i Vandet.



Krydsere. Skolekrydseren *«Jeanne d'Arc»* er nu saa vidt fremme med Prøverne, at den forventes at komme under Kommando i April Maaned, og Kadetterne menes at kunne begynde Uddannelsen om Bord fra Oktober.

#### Budget.

Budgettet for 1931/32 er d. 10/2 vedtaget efter en meget kort Behandling i Kamret. Budgettet er som tidligere anført paa 2 856 511 533 Frcs.

#### Nybygningsprogram.

I 1931 paatænkes paabegyndt Arbejderne paa:

- 2 lette Krydsere,
- 6 Jagere,
- 11 U-Baade,
- 1 Mineskib,

ialt ca. 45 000 ts; endvidere paatænkes det at paabegynde Bygningen af en Slagkrydser paa 23 333 ts.

Ved Budgetforelæggelsen gaves en Oversigt over, hvor langt man var naaet i Rekonstruktionsprogrammet af 1922.

Af 239 724 ts lette Stridskræfter, bevilget fra 1922/30, er 124 825 ts — 52 % — under Kommando. Af 32 660 ts Hangarskibe, bevilget samme Tidsrum, er 70 % under Kommando. Af 59 202 ts U-Baade er 17,1 % under Kommando, idet man dog for denne Skibsklasse har et meget betydeligt Antal under Afleveringsprøver.

Til at forrette Tjeneste som Stationsskibe i Kolonierne har man udset 6 2000 ts Avisos — under Bygning — idet Manglen af saadanne Fartøjer har været meget følelig. Skibene skal udføre samme Tjeneste som den noget mindre engelske *«Bridgewater»*-Klasse.

Den franske Flaades samlede Personel beløb sig d. 1/6 1930 til 55 320 Mand, heri dog indbefattet 2750 unge Mænd i Aldrene fra 15—19 Aar, hvis militære Effectivitet var ringe.

#### Øvelser og Togter.

Jagerne *«Bison»*, *«Lynx»* og *«Lion»* har i Forbindelse med U-Baaden *«Jean-Auric»* og Mineskibet *«Pollux»* i Februar Maaned afholdt en kombineret Landsætningsøvelse i Cherbourg Distriktet, sammen med Styrker paa Land.

#### Personel.

Viceadmiral Violette er afløst af den tidligere Chef for 1 Eskadre (Middelhavseskadren) Viceadmiral Durand-Viel som Chef for *l'Etat-Major-Général*.

Til Chef for 1. Eskadre er udnævnt Viceadmiral Robert.

**Grækenland.**

En Overenskomst er afsluttet med Tyrkiet, hvorefter Grækenland og Tyrkiet gensidig skal give hinanden nøje Oplysninger vedr. Nybygninger og Erstatningsbygninger inden for de respektive Flaader.

**Italien.***Nybygninger.*

U-Baade. Der er givet Byggeordre paa 4 U-Baade af »Settembrini«-Klassen (797/1134 ts).

Jagere. D. <sup>20</sup>/<sub>11</sub> er Jageren »Baleno« sat i Vandet, og i de sidste Dage af Marts er Jageren »Strale« sat i Vandet.

Begge Jagerne hører til »Dardo«-Klassen (1206 ts).

Jageren »Alvise Cadamosto« (1628 ts) har under Fartprøve opnaaet en Fart paa 43 Knob.

Skoleskibe. I Slutningen af Maj vil det nye Skoleskib »Amerigo Vespucci« (4000 ts) være færdig til Aflevering. Skibet er et Sejlskib til Kadetuddannelse.

*Budget.*

Flaadebudgettet for 1931/32 er paa 1573 Mill. Lire, hvilket er 97 Mill. Lire mere end sidste Aars Budget.

*Øvelser og Togter.*

I Løbet af Maj vil Krydseren »Amalfi«, en Flotille Jagere og 3 U-Baade anløbe flere tyske Havne, bl. a. Kiel og Stettin.

**Japan.***Nybygninger.*

Hangarskibe. Det nye Hangarskib »Ryujō« (7600 ts) er d. <sup>2</sup>/<sub>4</sub> sat i Vandet i Jokohama.

Krydsere. D. <sup>2</sup>/<sub>11</sub> er 10 000 ts Krydseren »Chokai« sat i Vandet.

*Øvelser og Togter.*

En japansk Øvelseseskadre skal i Maj Maaned besøge forskellige Middelhavshavne, bl. a. Neapel.

**Norge.***Flyvevæsenet.*

Der holdes i Horten for Tiden Prøver med en ny Jagertype til den norske Flaade.

Maskinen er udstyret med Jaguar Motor, som i 4000 m. Højde giver en Flyvehastighed paa 260 km. Ved Jorden er Hastigheden 420 km. Til en Stigning til 8500 m bruger Maskinen — fuldt udrustet — ca. 20 Min.

### Rusland.

Ifølge Opgivelsen til Folkeforbundets Generalsekretær er den russiske Sortehavsflaade nu oppe paa en Styrke af ialt 33 Skibe. herunder

- 1 Slagskib,
- 2 Krydsere,
- 5 Jagerer,
- 5 U-Baade,
- 4 Mineskibe

samt talrige mindre Fartøjer.

Endvidere disponeres der over 21 Søluffartøjer.

Mellem den russiske og tyrkiske Regering er der afsluttet en Overenskomst, ifølge hvilken begge de respektive Stater forpligter sig til ikke at bygge eller lade bygge noget Kampskib uden 6 Maaneder forinden at have givet Meddelelse herom til den anden Part.

### Spanien.

#### Nybygninger.

Krydsere. Den nye 10 000 ts Krydser *Canaris* forventes at blive sat i Vandet i Juni.

### Sverige.

#### Ovelser og Togter.

I August skal der foretages en krigsmæssig 10-Dages Ovelse, over hvilken den svenske Konge tager Overledelsen.

Ovelsens Formaal er at indøve Marinestaben og Kystflaaden samt visse Lokalforsvarsorganer i en Krigssituation i den nordlige Østersø.

I Ovelsen skal deltage Dele af Kystflaaden, Sjøkrigsskoleafdelingen, Jagerne *Sigurd* og *Vidar*, Kanonbaaden *Svensk-sund*, Stockholmseskadren, Gotland-Kommandoen, samt Dele af Kystartilleriet, Luftkræfter, Kystradiostationer, Radlopejlstationer samt Kystsignalstationerne indenfor Øvelsesomraadet, og endelig Dele af Sveriges frivillige Motorbaadsforening og et Antal lejede Handelsdampere.

Mod Panserskibet *Thule* vil der i April Maaned blive foretaget Bombekastningsøvelser med sprængladte Luftbomber.



I U-Baadene af »*Büvern*«-Klassen (500/650 ts) vil der blive foretaget nogle mindre Forandringer, bl. a. for i Taarnet at skaffe Plads for 6 Staalhelme og 6 Gasmasker.

For Sommeren er planlagt følgende Udrustninger.

- a. Kystflaaden.
  1. Panserskibsdelingen 2 Panserskibe.
  2. Opklaringsstyrken. »*Manligheten*«, »*Ehrenskjold*«, »*Nordenskjöld*«, »*Munin*« og »*Hugin*«.
  3. Vedetbaadsflotillen. 10 Fartøjer;
  4. Ubaadsflotillen. »*Svea*«, »*Spica*«, »*Gripen*«, »*Draken*«, »*Ulven*«, »*Illern*«, og »*Büveren*«, samt »*Jacob Bagge*«, »*Aborren*« og »*Brazen*«.
  5. Flyvedelingen. Et Antal Luftfartøjer samt »*Dristigheden*«.
  6. Transportdivisionen. 4 Fartøjer.
- b. Specialfartøjer til Øvelsesuddannelse for Kadetter og Lærlinge.

Til Efteraaret tænkes udrustet

- a. Kystflaaden.
  1. 3 Panserskibe.
  2. 2 Jagere.
  3. Vedetbaadsdivisionen. 4 Fartøjer.
  4. Ubaadsafdelingen. 7 U-Baade.
  5. Signalkoledelingen.
  6. Flyvedelingen.
  7. Transportdivisionen. 3 Fartøjer.
- b. Specialfartøjer til Uddannelse.

### Tyrkiet.

#### Nybygninger.

U-Baade. I Triest er U-Baaden »*Sakaria*« sat i Vandet for den tyrkiske Flaade.

### Tyskland.

#### Nybygninger.

Panserskibe. D. 19. Maj vil Panserskibet »*Ersatz Preussen*« blive sat i Vandet i Kiel under Overværelse af Rigspræsidenten.

Fra officiel Kilde dementeres de forskellige opgivne Navne, idet Skibets Navn først — ifølge tysk Skik — vil blive offentliggjort ved Stabelafløbningen.

*Budget.*

Det tyske Budget fra 1931/32 er paa 183 524 450 Mark.

Til Nybygning og Armering ialt 50 Mill. M. imod 40,8 Mill. M. Marts i Fjor. I denne Sum indbefattes bl. a. første Rate (10,83 Mill. M.) for Panserskib B., til Bygningen af 5 U. Z. Baade (2,9 Mill. M.), til Bygning af 7 C. F. Baade (1,5 Mill. M.). Den samlede Rekonstruktionsplan omfatter 18 U. Z. Baade og 24 C. F. Baade.

Det anføres i Budgetforslaget, at af den Sum der medgaar til Bygningen af et Panserskib beregnes 80% til Arbejdsløn.

Til *•Ersatz Preussen•* ansættes 18,8 Mill. M. til Armering.

*Øvelser og Togter.*

Fra d. 13. April—1. Maj vil Linjeskibene *•Schleswig-Holstens•*, *•Schlesien•*, *•Hessen•* og *•Hannover•*, Krydserne *•Königsberg•* og *•Köln•* samt 2 Torpedobaadsflotiller foretage samlede Øvelser i Østersøen.

Fra d. 15. Juni foretages et kortere Udenlandstogt til skandinaviske Havne. I August vil Artilleriskydningerne og Torpedoskydningerne udføres, og i September skal de ovenfor nævnte Skibe deltage i samlede Efteraarsmanøvrer.

**U. S. A.***Nybygninger.*

Hangarskibe. Nybygningen CV. 4 — det første som Hangarskib specielt konstruerede Skib — vil faa Navnet *•Ranger•*. Displacementet bliver paa 13 800 ts — i Overensst. med London-Traktaten —. Farten er beregnet til 29,5 knob, og det skal kunne medtage 76 Luftfartøjer.

Saa vel Armering som Beskyttelse bliver svag for at give Plads til det størst mulige Antal Luftfartøjer. Der regnes saaledes med en Armering paa 8×12,7 cm K.

Besætningen bliver paa 1434 Mand incl. Flyverpersonel.

Krydser: Bestilling er gjort paa den sidste 10 000 ts Krydser med 20,3 cm K., som skal paabegyndes inden 1933.

Krydseren vil faa en Armering paa 9×20,3 cm K. i 3. Triple Taarne, 4×12,7 cm A L K og 6 Torpedorør i Triple Affut. Endvidere vil den kunne medføre 4 Luftfartøjer til Opsætning ved 2 Katapulter.

Besætning 49 Officerer og 553 Mand.

Med denne Krydser vil den amerikanske Flaade have naaet

det i London-Traktaten fastsatte Antal færdige Krydsere — 15 — i 1936. Det samlede Antal — 18 Krydsere — vil først naaes i 1938.

Radio. Til Modernisering af Radiomateriellet har man bestemt en 3-aarig Periode med en projekteret Totaludgift paa 7 314 000 Doll., af hvilke allerede 4 913 500 Doll. er bevilget. Af Programmet er ca 67% gennemført.

Slagskibe. *«Florida»* er udtaget af aktiv Tjeneste. *«Utah»* er under Desarmering for at gøre Tjeneste som Maalskib og *«Wyoming»* skal efter Europatogtet omdannes til Skoleskib. *«Arkansas»* skal senere gennemgaa lignende Forandringer.

#### Budget.

Loven over Modernisering af Slagskibene *«Mexico»*, *«Idaho»* og *«Mississippie»* er vedtaget. Samlet Udgift 30 000 000 Doll.

En Tillægsbevillingslov paa 10 000 000 Doll. til Bygning af en Jagerflottille er efter megen Diskussion vedtaget.

#### Øvelser og Togter.

I Løbet af Aaret vil der blive afholdt Bombekastningsøvelser mod de desarmerede Jagere *«Sloat»* og *«Marcus»* for at sammenligne Virkningerne af 30 lbs. og 116 lbs. Luftbomber.

En tredje desarmeret Jager *«Stoddert»* skal indrettes til Radiostyring for Uddannelse i Maskingeværangreb fra Luftfartøjer.

I Luftangrebsøvelser mod New-York — i Slutningen af Maj skal der deltage ca 1650 Luftfartøjer.

Efter Hjemkomst fra de store Foraarsmanøvrer omkring Panama, har Adm. Pratt — Chief of Naval Operations — udtalt, at Øvelsernes Resultat tydelig gav et Billede af de store Skibes Uundværdighed. I Interviewet skrives *«incidentally his attachement to the 35 000 ts battleship is as strong as ever.»*

De nye 10 000 ts Krydsere viste — som tidligere omtalt — nogen Rysten ved høje Farter, forårsaget ved for svage Afstivninger af Dækkene. Deres høje Fart og deres langtrækkende Kanoner viste sig at være en betydelig Fare for Hangarskibene.

Under Dykning med den ny U-Baad V. 6 (2940/4065 ts) har man opnaaet en Dybde paa 336 feet.

Dette er dog ikke den største Dybde, der er opnaaet ved U-Baadsdykning, idet den italienske U-Baad *«Ballila»* under Piøverne naaede til 347 feet Dybde.



## Nye Motor-Torpedobaade.

Ved Sølejtant I. W. Salicath.

### *Italiensk Motor-Torpedobaad.*

Fra Værftet «S. V. A. N. i Venezia er til den italienske Marine afleveret en ny Motor-Torpedobaad, M. A. S. 432.

Baadens Displacement er 14 ts, Længden 16 m, Bredden 3,20 m. Hastigheden, naar Baaden er fuldt udrustet, er 43 Knob; Baaden har tre Skrue, og Maskineriet bestaar af tre Isotta-Fraschine Motorer Type «Asso M», hver paa 500 I. H. K. Virkningsradius med Maksimumsfart ca. 250 Mil. Baaden er inddelt i 6 vandtætte Rum og har Staalpanter.

Armeringen bestaar af 2 Stk. 45 cm Torpedoer, anbragte i bevægelige Rammer paa Dækket agter, 2 Stk. Maskingeværer i trebens Afutager paa Taget til Motorrummet, samt nogle Dydbomber. Baaden er desuden forsynet med et Undervands-Lytteapparat.

(Rivista Marittima).

### *Tysk Motor-Torpedobaad.*

Fra Værftet Luerssen er nylig afleveret en Motor-Torpedobaad, som er bestemt til Kystbevogtning.

Baadens Displacement er ca. 35 ts, Længden 27 m, Hastigheden 34 Knob. Maskineriet bestaar af tre tolvcyndrede Maybach Motorer Type VL, den samme som anvendes i Luftskeibene. Skroget er af Træ, Spantesystemet af let Metal, som er modstandsdygtigt overfor Saltvand; man har derved opnaaet af faa et let og stærkt Fartøj med en relativ høj Nyttelast. Til denne regnes foruden Armeringen, en Brændselsbeholdning paa 4 ts, som giver disse Fartøjer en Aktionsradius paa 200 Mil med Maksimumsfart og 400 Mil med økonomisk Fart.

Armeringen bestaar af et Apparat til Kastning af Dydbomber, en Anti-Luftkanon, et Taageudviklingsapparat samt 2 Stk. 53 cm Torpedoer anbragte i et Dobbelt-Udskydningsrør i Stævnen. Dette sidste skulde tillade et nøjagtigere Sigte og skulde i Sammenligning med tidligere Motor-Torpedobaadstyper have den Fordel, at Baaden kan holde fuld Fart lige til Udskydningsøjeblikket.

Med Hensyn til Sedygtighed synes det, at denne Motorbaad har vist sig den fladbundede Type, som andre Mariner anvender, overlegen, da den har den Fordel overfor de andre selv med høje Farter at kunne taale temmelig svær Sø. Baaden tænkes anvendt til Kystbevogtning, til Forsvar af Konvojer og til Kamp mod Undervandsbaade.

(Rivista Marittima).

## Opankring af selvvirkende Miner.

Oversat og bearbejdet af Søjtnant I W. Salicath  
efter nogle Artikler i «Rivista Marittima» af  
Kommandør Luigi Caretti.

Ved Opankring af selvvirkende Miner anvendes, som det vist er almindelig bekendt, til Dybdereguleringen to forskellige Systemer, der nutildags begge har vundet Indpas i næsten alle Mariner. Det ene er Systemet med Lod, som anvendes ved de Miner, der udlægges fra Overfladefartøjer, og det andet er Systemet med hydrostatisk Dybderegulator, som anvendes ved Miner, der udlægges fra Undervandsbaade; dette sidste kaldes undertiden det usynlige System, da Minen ikke kan observeres under Udlægningen.

Ankringssystem med Lod. — Dette System er saa enkelt og nøjagtigt, at det næppe i en overskuelig Fremtid vil vige Pladsen for et andet System. Det benyttes derfor ogsaa til Miner, der skal udlægges paa store Dybder.

Af særlig Vigtighed ved Ankringssystemet med Lod er Mekanismen til Forsinkelse af Loddets Udløsning (Loddet maa nemlig først udløses fra Ankret 10—15 Sekunder, efter at Minen er kommet i Vandet, da Skruevandet fra Udlægningsfartøjet ellers kunde faa en uheldig Indflydelse) og Anti-Vibrationsmekanismen (hvis Opgave er at hindre, at Tromlens Stoppeknast i Utide standser Afrulningen af Ankertov, saafremt Lodsnoeren paa Grund af Vandets hvirvlende Bevægelse skulde slække op). Disse Ting er nødvendige, for at Minen ogsaa skal kunne udlægges under høje Farter, uden at man derfor skulde behøve at nære Ængstelse for Uregelmæssigheder i Dybdeindstillingen. Englænderne indsaa lige fra de

første Udlægninger under høj Fart i Helgolandsbugten Nødvendigheden af de nævnte Mekanismer.

Tilstedeværelsen i en Mine af en Mekanisme til Forsinkelse af Loddets Udløsning kræver naturligvis ikke alene, at Komplekset Anker-Mine til at begynde med har en passende positiv Opdrift, men ligeledes at Van-

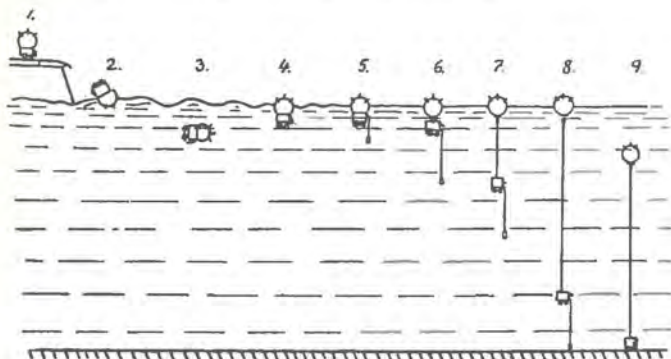


Fig 1.

dets Adgang til Ankrets Indre hæmmes saaledes, at denne Opdrift først neutraliseres efter et passende Antal Sekunder, som altid maa være betydeligt større end den ovenfor nævnte Forsinkelse. Af praktiske Forsøg, udført fra R. N. »Fasana«, fremgaar, at Komplekset Anker-Mine (Model 1925/145 t. Elia) først mister sin positive Opdrift 27 Sek. efter, at det er kommet i Vandet.

I Miner til store Dybder, hvor Vægten af Loddet nødvendigvis maa naa en ikke ubetydelig Værdi (det til Minen »Italia Type A« vejer 125 kg), vil det være paa-krævet at bremse selve Loddet, saa længe dette falder i Forhold til Ankret; det kan gøres med en Stempelbremse el. lign., som paavirker den lille Tromle, om hvilken Lodsnoeren er viklet. I Miner til begrænsede Dybder er dette derimod ikke nødvendigt.

Andre Enkeltheder ved Ankringssystemet med Lod skal her forbigaaes, da det drejer sig om Arrangementer,



der er velkendte. Vi indskrænker os derfor til at opfriske Erindringen ved at gengive hosstaaende Tegning (Fig. 1), som viser de paa hinanden følgende Faser af en Mines Opankring, naar det foregaar efter ovennævnte System; med det samme gøres opmærksom paa, at i

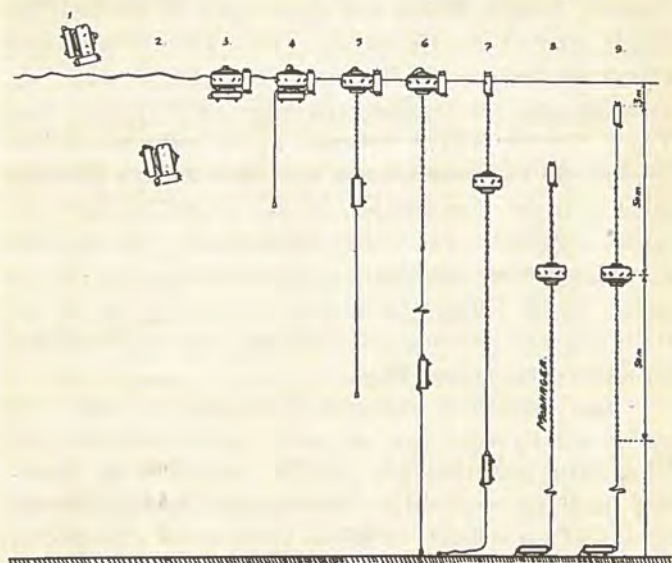


Fig. 2.

Minen «Italia Type A», hvor Ankringsystemet for Hovedminen stadig er med Lod, findes tillige en hydrostatisk Mekanisme, analog med den, hvormed Undervandsbaadsmi-  
nerne er forsynet, bestemt til at funktionere ved Hjelpe-  
minens Dybdeindstilling<sup>1</sup>). (Se de forskellige Faser af Op-  
antringen ved «Italia Type A» paa Fig. 2).

<sup>1</sup>) Minen «Italia Type A» er en stor Mine, beregnet til at skulle udlægges paa store Dybder og til at kunne virke saavel overfor Overfladeskibe som overfor Undervandsbaade. Den bestaar af to Minekasser, en dybtstaaende med svær Ladning mod Undervandsbaade og en med relativ mindre Ladning, som indstilles i en mod Overfladeskibe passende Dybde. Hele Minesystemet vejer ca. 4 ts,

Ankringssystem med hydrostatisk Dybde-regulator. — Saalænge det drejer sig om Miner, der er bestemt til at udlægges paa begrænsede Dybder (Maksimum 120—130 m), vil det være muligt og tillige bekvemt at lade Mine og Anker samlet synke helt ned til Bunden, hvorfra Minen saa stiger opad til sin endelige Dybde efter et vist Tidsforløb. I dette Tilfælde reduceres Opankringsfaserne til Minimum, som Fig. 3 viser, og saaledes som det foregaar ved Mine »1916/125 t« (tysk Type), der har 125 m Ankertov og er beregnet til Udlægning fra Undervandsbaade »X«. Med Hensyn til denne Mine skal det lige omtales, at den er ved at blive betydelig forbedret i Tov-kniber-mekanismen, som før ikke havde en sikker regelmæssig Funktionering, og at en anden følelig Forbedring allerede er indført ved at erstatte Glycerin-Udløsningsforsinkereren med en Forsinker med Chlor-Ammonium Prop.

Naar imidlertid Undervandsbaadsminerne skal benyttes paa Dybder, som er større end de ovenfor omtalte, altsaa paa saadanne hvor det relativt store Vandtryk muligvis overskrider Minekassens Modstandskraft, da er det nødvendigt, at Minen konstrueres saaledes, at den, naaet ned til en vis Sikkerhedsdybde, løsner sig fra Ankret, men ikke, før Ankret naar Bunden, stiger op til den indstillede Dybde (paa hvilken det hydrostatiske Apparat jo træder i Funktion, hvorved Afrulning af

Opriften er 1135 kg. Ankeret vejer 2165 kg, og den har 4000 m Ankertov (Ankertovets Diameter er 9 mm); Synkehastigheden er 3,5 m i Sekundet. For at forøge Minens Virkefelt har man omlagt en Del af Ankertovet med et elastisk Hylster, som for hver Meter er forsynet med Modhager; Hylstret er anbragt et Stykke over og under Hovedminen. Et Træk opad i den øvre Del af Hylstret og et Tryk opad paa den nedre Del af Hylstret paa 45 kg er tilstrækkelig til at faa Paatændingsmekanismen til at virke (en Perkutor, som af en Fjeder slaas mod et af de sædvanlige Glasrør med Elektrolyte). To Smeltelegemer hindrer de respektive Hylstrer i at virke før en halv Time efter Udlægningen.

Ankertov standses). Hvis Minen nemlig straks efter Udløsningen fra Ankret steg op til den indstillede Dybde, vilde den derpaa efterhaanden trækkes under denne med et Stykke, svarende til det, som Ankret manglede i at naa Bunden.

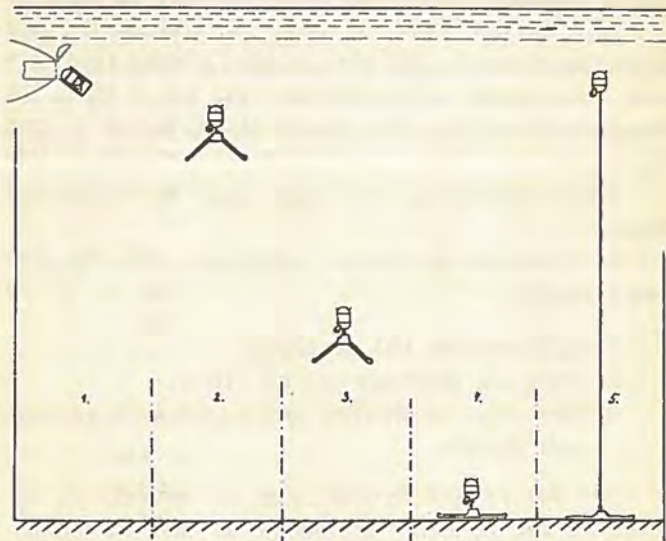


Fig. 3.

Tyskland løste Problemet paa en tilfredsstillende om end ikke fuldkommen Maade. Der indførtes nemlig i Minerne en dobbeltvirkende Udløsningsmekanisme: med Chlor-Ammonium Prop og med hydrostatisk Tryk. Smeltelegemet vilde saa træde i Funktion, hvis Vanddybden paa Udlægningsstedet skulde være under den Dybde, man har forudsat for Trykudløsningen (ca. 75 m).

Den af Tyskerne udtænkte Løsning var dog som sagt ikke fuldkommen. Ved en Kombination af Omstændigheder, afhængig af Minens Stigehastighed og Ankrets Synkehastighed, af Dybden hvorpaa Mine og Anker udløses fra hinanden, og af selve Udlægningsdybden, kunde



det Tilfælde nemlig indtræffe, at Minen for tidligt naaede op i den indstillede Dybde, hvorved som ovenfor forklaret den endelige Dybde blev fejlagtig. I de tyske Miner, hvor Ankertovets Maksimumslængde var 370 m, indtraf dette Tilfælde sjældent, men ved Miner, som skulde udlægges paa meget dybt Vand, var det hyppigt.

Man maatte derfor udtænke en Mekanisme, som kunde holde Minekassen i Nærheden af Udløsningsdybden, eller mellem to Vanddybder, der begge laa under Minekassens endelige Vanddybde, indtil Ankret naaede Bunden.

Dette Problem er løst godt paa tre forskellige Maader.

Indtil Ankret naar Bunden, vil Minen ved de respektive Systemer:

- 1) spille mellem 100 og 150 m;
- 2) holde sig stationær paa ca. 110 m;
- 3) først stige og derefter synke mellem to afgrænsede Dybder.

Ved det første System, som er udtænkt til en Mine, der kan opankres paa 500 m og med en Dybdeindstilling, der kan varieres mellem 3 m og 100 m, bestaar Reguleringsmekanismen (Oscillationsmekanismen) i Hovedsagen af to Stempler af forskellig Diameter og modvirkende hinanden; de regulerer en Baandbremse, som virker paa Ankertovstromlen (der i disse Miner er anbragt under selve Minekassen i Stedet for i Ankret).

Forskellen i Stemplernes Overflader er beregnet saaledes, at naar Minen befinder sig i en Dybde af ca. 100 m, vil en Fjeder, der er anbragt inde i samme Cylinder som Stemplet med den største Overflade, overvinde det ydre Vandtryk, presse paa Baandbremsen og selvfølgelig forårsage, at Ankret trækker Minekassen nedefter. Naar saa derefter Minekassen kommer ned paa ca. 150 m, vil det ydre Vandtryk, eller mere nøjagtigt Tryk-

ket, som svarer til Forskellen i Overflade paa de to Stempler, overvinde Fjederen; Bremsen slækkes saa af, og Minekassen stiger igen op til 100 m's Dybde, hvor Fjedren paany overvinder Vandtrykket. Naar Ankret er naaet Bunden, vil Minen staa paa 100 m's Dybde med Ankertovstromlen tilbremsset. Her vil Minen forblive indtil 20—30 Minutter efter Udlægningen, til hvilken Tid Chlor-Ammonium Proppen vil være opløst, hvorved Cylindren med det lille Stempel fyldes med Vand (de to Cylindrer er udboret i samme Metallegeme, men er hermetisk adskilte).

Naar dette er sket, vil Vandtrykket paa Stemplet med den store Overflade uden Afbrydelse overvinde Fjedrens Tryk, Baandbremsen slækkes af, og den ikke mere bremsede Mine vil stige opefter, indtil den stoppes i det Øjeblik, den har naaet Dybden, hvortil den er indstillet; her træder det sædvanlige hydrostatiske Apparat i Funktion, hvorved Ankertovstromlen stoppes for godt.

Utvivlsomt er denne Anordning temmelig simpel og formodentlig virkningsfuld i Praksis.

Dog maa det straks bemærkes, at Problemet er blevet simplificeret ved, at man har anbragt Ankertovstromlen under Minekassen i Stedet for i Ankret. Denne Fremgangsmaade har ogsaa den Fordel ikke at nødvendiggøre Brugen af den tynde, tilbagegaaende Ende af Ankertovet, saaledes som det findes paa de tyske Miner til store Dybder, eller af Hjælpeliner, som let faar Tørn omkring Hovedankertovet, hvorved Ankertovsreguleringen udsættes for at blive forstyrret.

Paa den anden Side frembyder Foreningen af Tromle og Minekasse forskellige Mangler:

a) Minekassens Vægt forøges betydeligt, og hvis man vil opnaa den nødvendige Opdrift, maa følgende ogsaa Rumfanget forøges, hvorved Minen bliver mere uhaandterlig;

b) følgelig (ogsaa p. Gr. a. Ankertovstromlen og dennes Tilbehør) bliver Minen betydelig mere paavirkelig for Strøm;

c) den disponible Middel-flydeevne formindskes; thi ved alle Udlægninger, som udføres paa middelstore eller smaa Dybder, mistes den værdifulde Opdrift, som sværer til Vægten af det Ankertov, der ikke er afrullet (en Vægt, som i Tilfælde af, at Tromlen var anbragt i Ankret, ikke skulde bæres af Minekassen);

d) i Praksis vil Tromlens forskellige Mekanismer blive mindre robuste, da man af Vægtbesparelseshensyn vil gøre dem saa lette som muligt (naar Tromlen er anbragt nede i Ankret, er der ingen Grund til Begrænsninger af denne Art, da Mekanismerne jo saa udgør en Del af Ankervægten).

Herved er saaledes ogsaa forklaret, hvorfor Ankertovstromlen ved de kendteste Minetyper er anbragt inden i Ankret; de Mariner, der som den tyske i Begyndelsen foretrak at have Tromlen forenet med Minekassen, foretog mere eller mindre hurtigt dette.

Ogsaa det andet System blev udtænkt for en Mine, som har 500 m Ankertov, og som kan indstilles til en Dybde mellem 3 m og 100 m.

Det maa siges, at man ved dette System har udnyttet de Fordele, der frembyder sig ved at forene Ankertovstromlen med Ankret, idet man har undgaet de ovenfor nævnte Mangler eller reduceret dem til Minimum. I dette Minesystem haves to Tromler; den ene, som vi vil benævne Hovedtromlen, er omrullet med 390 m Ankertov og anbragt i selve Ankret; den anden, som vi vil benævne Sekundærtromlen, har 120 m Ankertov og er anbragt ved Minekassen. Denne sidste Tromle er som sædvanlig forsynet med et hydrostatisk Apparat, der skal laase denne Tromle og følgelig faa Minen til at staa i sin endelige Dybde. Det ses let, hvordan man ved en



saadan Fremgangsmaade har kunnet holde Vægten og Uhaandterligheden af den Tromle, som er anbragt paa Minekassen, indenfor ret snævre Grænser.

Analogt med hvad der sker med de tyske Miner og med Minerne af det første System, naar de anvendes paa Dybder under 110 m, vil Minen sammen med Ankret synke helt ned til Bunden og efter ca. 20 Minutter udløses og direkte stige op til den Dybde, hvortil Minen er indstillet.

Men hvis det drejer sig om Opankringer paa Dybder mellem 110 m og 500 m, foregaar det paa den Maade, at naar Komplekset Anker-Mine er naaet ned paa en Dybde af 110 m, begynder Afrulningen af Ankertov fra Hovedtromlen, og medens Ankret saaledes fortsætter nedad mod Bunden, vil Minen forblive stationær paa ca. 110 m. Ogsaa efter at Ankret har naaet Bunden, forbliver Minen paa de 110 m. Først efter ca. 20 Minutter begynder Afrulningen af Ankertov fra Sekundærtromlen, og Minen stiger derved op til den Dybde, hvortil den er indstillet (her laases Sekundærtromlen). At Minen forbliver staaende omtrent paa samme Dybde, medens Ankret synker ned, opnaas ved Benyttelsen af en Mekanisme, der er baseret paa et Princip, som ikke før har været anvendt ved nogen Minetype. Vi skal derfor forsøge at give en kortfattet Beskrivelse af dette.

For at fastholde Minen paa en bestemt Dybde kræves en absolut Ligevægt mellem Modstanden fra den bremsede Hovedtromle og Opdriften; en Opdrift som aftager, efterhaanden som Længden af det afrullede Ankertov forøges (dette maa bæres oppe af selve Minen). En Kraft paa 10 kg, positiv eller negativ, er tilstrækkelig til at faa Minen til at synke eller stige nogle halve Snes Meter (ogsaa 100 m og mere) i Forhold til Stedet, hvor Ankerudløsningen foregik, og da Gnidningsmodstanden varierer med ukendte Love, vil det være vanskeligt at opnaa den forudsatte absolutte Ligevægt, hvis man søger

Løsningen af Problemet paa dynamisk Basis. Det vil derfor være opportunt at forfølge en Løsning paa statisk Basis, uden at skulle regne med Synkehastigheden, og ved saa vidt muligt at holde sig uafhængig af Variationerne i de Kræfter, som virker paa Systemet, og



Fig. 4.

særlige Forhold ved Mekanismernes Brug og Vedligeholdelse.

A er Ankerkassen (Fig. 4);

T er Hovedtromlen, hvorfra Ankertovet afrulles;

F er en Friktionsbremse;

M er en i et Hylster anbragt Fjeder, som paa virker Bremsen P.

Bremsekraften er ikke konstant, men forøges efterhaanden som Ankertovet afrulles. For at opnaa dette bevæger Tromlen ved Hjælp af Tandhjulene I og I' og Skrueakslen V en kileformet Slæde C, som gennem Trykrollen R skal sammentrykke Fjederen. Slædens Profil

er saadan, at den giver Fjederen en Sammentrykning, der er proportional med Længden af det afrullede Ankertov.

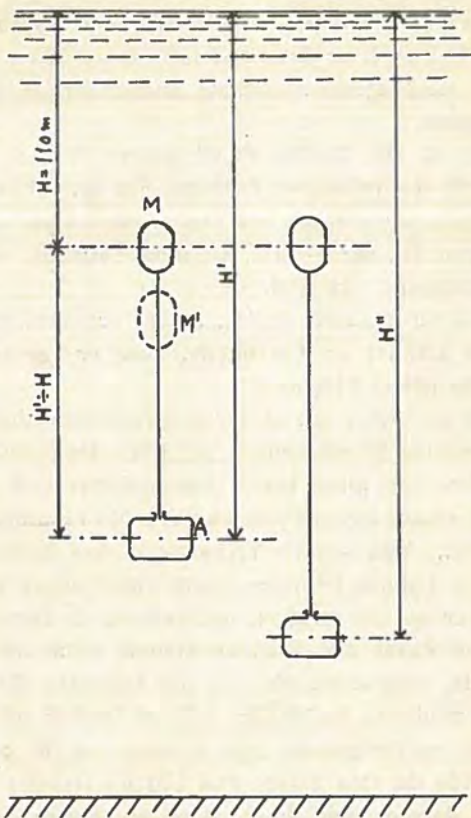


Fig. 5.

P er en hydrostatisk Ventil, hvis Opgave er at afbalancere Virkningen af Fjederen M. Efterhaanden som Ankertovet afrulles, vokser Bremskraften, fordi Trykket paa Fjederen forøges; men den Kraft, som modvirker denne, vokser ogsaa, fordi det hydrostatiske Tryk stiger.



Fjederen har faaet en saadan Initialspænding, at Tromlen normalt er fastbremset; dette vedvarer, indtil Trykket paa den hydrostatiske Ventil svarer til et Vandtryk paa 110 m.

Anker og Mine vil saaledes samlede synke ned til 110 m's Dybde, hvor Bremsen løsnes, og Afrulningen af Ankertov paabegyndes, medens Ankret fortsætter nedad mod Bunden.

Efter et vist Tidsforløb vil Ankret f. Eks. passere Dybden  $H^1$  (se vedføjede Tegning, Fig. 5). Hvis der nu fra Tromlen er afrullet en Tovlængde, som er 110 m mindre end  $H^1$ , ( $H^1 - 110$ ), vil Minen sølgelig være forbleven stationær paa 110.

Vi vil nu omvendt bevise, at det er umuligt, at der kan være afrullet en Tovlængde, som er forskellig fra de nævnte ( $H^1 \div 110$ ) m.

Hvis vi tænker os, at der er afrullet en mindre Tovlængde, skulde Minen befinde sig i  $M^1$ . Da dette betyder, at Tromlen har gjort færre Omdrejninger end nødvendigt, saa skulde ogsaa Fjederen være blevet mindre sammenpresset. Men saa vil Trykket paa den hydrostatiske Ventil paa Dybden  $H^1$  være større end Fjederkraften (da Fjederen er spændt mindre), og Bremsen vil løsnes mere. Paa denne Maade kan Tromlen komme til at afrulle den Tovlængde, som manglede i at naa Længden ( $H^1 \div 110$ ).

Det modsatte indtræffer, hvis vi tænker os, at der er afrullet en Tovlængde, som er mere end ( $H^1 \div 110$ ) m. Minen vilde da staa højere end 110 m's Dybde; men da Fjederen derved vilde have faaet en større Spænding end den, der svarer til det hydrostatiske Tryk  $H^1$  paa Ventilen, vilde Bremsen strammes, og dette vilde hindre yderligere Afrulning af Ankertov, hvorved Minen vilde synke ned paa 110 m.

Med andre Ord kan man sige, at dette System medfører Anvendelsen af en Bremse, hvis Funktion er dobbelt kontrolleret, baade af Ankertovslængden og af det

hydrostatiske Tryk. Hvis, saaledes som det er vist, Ligevægten omkring de 110 m af en eller anden Grund forrykkes, saa vil Bremsekraften hurtigt vokse (eller aftage), indtil Minen paany er naaet til de 110 m's Dybde.

Kraften, der udøves af Fjederen og ved det hydrostatiske Tryk, virker ikke direkte paa Bremsen, men faar en højst simpel Hjælpebremse til at funktionere, og denne drives af selve Tromlen. Man opnaar herved stor Følsomhed og Præcision ved Systemet; det vil sige, at selv smaa Afvigelser fra Ventilens og Fjederens Ligevægtsstilling er tilstrækkelige til at paavirke Friktionsbremsen.

Det er klart, at naar Ankret er naaet ned paa Bunden, forbliver Tromlen tilbremset. Men for at hindre at Tromlen i det hele taget skulde kunne dreje sig, findes der i Ankret en særlig Palstopper, som efter at et Smeltelegeme er opløst, af en Fjeder trykkes ind i en af de Udskæringer, som med dette Formaal for Øje er lavet paa den ene af Tromlens Sider.

Den tredje Løsning er udtænkt for at opnaa, at Minekassen, under Opankringen af en Undervandsbaadsmine til store Dybder, holder sig lavere end den indstillede Dybde; dette er udført i Minetype »Zeta«.

Her er Ankertovstromlen i Ankret. Stopperen paa denne Tromle paavirkes gennem en tynd Staaltraadslinje, som er viklet om en særlig Rulle, der er anbragt ved Minekassen; denne Rulle kan laases ved Hjælp af et af de sædvanlige hydrostatiske Apparater.

Før der nu ogsaa for denne Mine foretages en Analyse af Minekassens Bevægelser fra det Øjeblik, den udløses fra Ankret, til den naar sin endelige Dybde, vil vi her i kronologisk Orden opregne de relative Ankringsfaser, som tillige er vist paa Fig. 6:

- 1) Det samlede Minesystem klargjort til Kastning har negativ Opdrift.
- 2) Mine og Anker holdes som ellers sammen med

fire Arme, der bærer Styreverullerne, og ved Hjælp af en Udløsningsmekanisme, som virker baade hydrostatisk og paa Tid.

3) Naar Komplekset Anker-Mine forlader Røret, aabnes automatisk en Fyldeventil, og Vandet trænger ind i

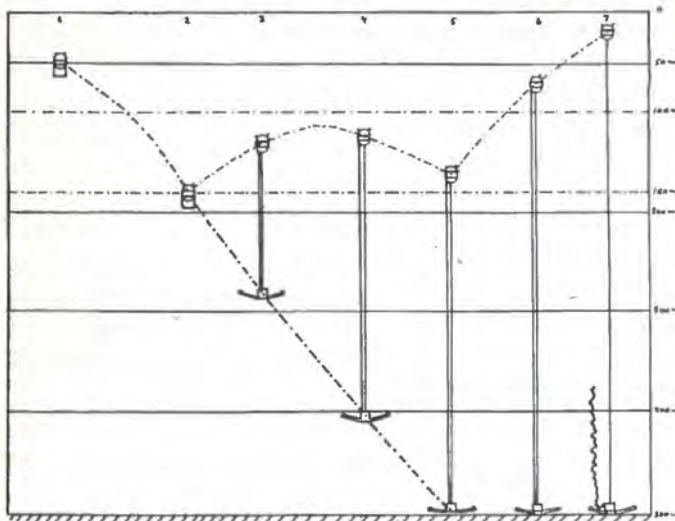


Fig. 6.

Ankret (naar Fyldningen er tilendebragt, er den samlede negative Opdrift 380 kg).

4) Det samlede System synker mod Bunden med en Hastighed paa ca. 3 m i Sek.

5) Før en Dybde paa 150 m er naaet (ved nogle Miner 180 m), træder Udløsningsmekanismen i Funktion, og Minekassen løsner sig fra Ankret. Et Smeltelegeme er anbragt i Parallel med Vandtryksudløsningen, og som ved de tidligere nævnte Miner virker det efter ca. en halv Time, saafremt Dybden paa Stedet skulde være under den anvendte Udløsningsdybde, altsaa mindre end 150 m.

6) Saasnaert Minen har løsnet sig fra Ankret, aabnes



de fire Arme, og de kommer til at staa nærlig vinkelret paa Ankrets Akse.

7) Medens Ankret synker videre nedad, vil Minen først stige lidt og derpaa synke lidt, idet den holder sig mellem 100 m og 150 m's Dybde (paa Figuren mellem 100 m og 180 m).

8) Naar Ankret har naaet Bunden, stiger Minen opad.

9) Naar Minen er naaet op i den indstillede Dybde, vil Tromlen, hvorom Hjælpelinen er rullet, laases af det dertil hørende hydrostatiske Apparat.

10) Den pludselige Standsning i Afrulningen af Hjælpelinen paavirker Stopperen paa Ankertovstromlen (med en Kraft som er en Funktion af Minekassens Opdrift).

11) Det stærke Ryk, som derpaa kommer i Hjælpelinen ved den bratte Standsning af Ankertovstromlen, foraarsager, at Hjælpelinetromlen rives af Minekassen og falder ned paa Bunden sammen med Linen.

12) Minen er derpaa definitivt opankret alene med Ankertovet.

Vi vil nu i Enkeltheder undersøge Minekassens Bevægelser fra Udløsningsøjeblikket til den staar i den indstillede Dybde.

Trækket, der udøves paa Minekassen af Ankertovet under Ankrets Nedfart, er lig Bremsekraften, som virker paa den nedre Del af Ankertovet, plus Vægten i Vand af det afrullede Ankertov (det skal her anføres, at ved denne Mine anvendes en Skovl-Bremse).

Det virtuelle Træk, som derimod udøves paa Minekassen af Hjælpelinen, er lig Bremsekraften fra det hydrostatiske Apparat (hvis Tromle med Hjælpelinen ogsaa er udstyret med en Bremse) minus Vægten i Vand af den afrullede Line. Dette er, fordi Bremsekraften paa Linen i den Ende, som er nærmest ved Minen, er konstant, medens Minens Opdrift forøges efterhaanden med Vægten af den afrullede Line.

Paa selve Minen virker dernæst Opdriften, som forsøger at bringe den til Overfladen efter en lodret Linie.

Resultanten af alle de nævnte Kræfter er en saadan, at Minen først vil faa en opadgaaende Bevægelse, dernæst, efterhaanden som Vægten af det afrullede Tov vokser, en nedadgaaende Bevægelse, saaledes at dens Stilling i det Øjeblik, Ankret naar Bunden, vil være et begrænset Antal Meter over den Dybde, hvor Udløsningen fandt Sted; i alle Tilfælde vil det højeste Punkt, hvortil Minen naar op, altid være lavere end den Dybde, hvortil Minen er indstillet.

Minekassens Hastighed i hvert enkelt Øjeblik findes af en Ligning mellem Vædskemodstanden mod Bevægelsen og Resultanten af de ovenfor nævnte Kræfter. Ankrets Hastighed faas paa analog Vis.

Det vil her være paa sin Plads at bemærke, at Kraften paa Ankertovet, som skyldes Skovl-Bremser, varierer med Kvadratet paa den relative Hastighed af Anker-Mine, dog med den Ændring, at med Formindskelsen af Lag af Ankertov paa Tromlen er det praktisk talt, som om selve Tromlens Diameter blev mindre.

Som det ved en anden Lejlighed skal vises, varierer Kraften paa Ankertovet, for en given relativ Hastighed mellem Anker og Mine, med tredje Potens af Radius af det Tovlag, som afrulles i det paagældende Øjeblik.

Minekassens og Ankrets Hastigheder for en given Længde af afrullet Ankertov er altsaa afhængig variable og findes ved Løsning af to Ligninger.

Det maa paapeges, at man ikke skal tænke paa accelererende Kræfter, da man, efterhaanden som Minekassens og Ankrets Hastigheder varierer, øjeblikkelig faar en tilsvarende Længde af afrullet Ankertov.

Med et særligt Registreringsapparat »Elia» er det fundet, at en Mine af Typen »Zeta», som skulde ud-

lægges paa en Dybde af 400 m, sank forenet med Ankret i 42 Sek. til en Dybde af 149 m; her virkede Udløsningsmekanismen, og medens Ankret fortsatte nedad, steg Minen 26 m og sank derpaa 2,5 m, paa hvilket Tidspunkt Ankret naaede Bunden, hvorefter Minen steg op til sin endelige Dybde paa 4 m, hvortil den var indstillet. Hele Reguleringen varede 148 Sek., og Minens Hastighed under de respektive Faser var henholdsvis 3,56 m/sek — 0,66 m/sek — 0,87 m/sek og 1,9 m/sek.



## Marinens Biblioteks Tillæg 1930.

Ved Orlogskaptajn Bistrup, Inspektør ved Marinens Bibliotek.

Den her anførte Fortegnelse over Marinens Biblioteks Tillæg for Aaret 1930 er ligesom i Fjor i 2 Dele: En alfabetisk, ordnet efter Forfattere (eller Ordningsord), dansk og udenlandsk Litteratur og en systematisk Emneoversigt; men der er i Aar af Pladshensyn i den systematiske Emneoversigt kun taget det nødvendige med: Forfatter og Titel i den Udstrækning, som er nødvendig for at identificere Bogen. Nærmere Oplysning om Bogens Størrelse, Trykkested og Trykkeaar kan da faaes ved at slaa tilbage i den alfabetisk ordnede Forfatteroversigt, ligesaa Bogens fulde Titel.

Den systematiske Emneoversigt er delt i to Grupper: Marine-Nautisk-Teknisk Litteratur og Polaromraadernes og Verdenshavens Opdagelse og Udforskning.

Begge Grupper er delt i Undergrupper, der er ordnet alfabetisk, og disse kan atter være underdelte og saa vidt muligt ligeledes ordnet alfabetisk.

Hvor Undergrupperne er ordnet efter Sprog, staar dansk Litteratur altid først, derefter amerikansk, engelsk, fransk, norsk o. s. v. og indenfor disse kronologisk.

Ved Personalhistorie søges under enkelte Personer eller Slægter efter det efterspurgte Efternavn. Derefter er anført Bogens Titel og af hvem den er skrevet.

Ved Søkrigshistorie, herunder Verdenskrigen og Historie i Almindelig som Hjælpevidenskab, er Værker, der omhandler bestemte Aar eller Aarrækker, ordnet kronologisk efter det omhandlede Tidsafsnit. Undergruppen Søkrigshistorie er underdelt paa følgende Maade:

|                   |   |  |
|-------------------|---|--|
| I Almindelighed   | } | Al Søkrigshistorie, der ikke omhandler Verdenskrigen |
| Danmark og Norden |   |  |
| England           |   |  |
| Japan og Rusland  |   |  |
| Verdenskrigen:    |   |  |

|   |   |  |
|---|---|--|
| Verdenskrigens Forspil  | } | Alt, hvad der omhandler Verdenskrigen, ogsaa Historie i Almindelighed, Politik m. m. |
| Verdenskrigen 1914—1918   |   |  |
| I Almindelighed   |   |  |
| I bestemte Aar eller Aarrækker, 1914-1918, 1915, 1915-1916, 1916, 1916-1917, 1917-1918. |   |  |
|   |   |  |

Verdenskrigens Efterspil.

Historie. I Almindelighed, Kultur- og Landkrigskunst som Hjælpevidenskab (Omhandler al Historie, der ikke er Søkrigshistorie, og ordnet dels i Almindelighed efter Sprog — tilfældigvis er det her næsten kun tysk — og derefter kronologisk efter Tidsafsnit).

De anvendte Forkortelser for de særlige Bogsamlinger er ligesom i Fjor. »Læ» betyder, at Bogen findes paa Læsestuen i Bredgade.

Det samlede Tillæg efter Tillægsprotokollen for samtlige Bogsamlinger var i 1930: 330 Værker.

\* betyder, at Bogen er en Gave.

Naar en Bog ønskes til Laans i Biblioteket bedes opgivet:

Forfatter (Efternavn og Forbogstaver) og Titel, f. Eks.: *Richmond, H. W. Naval warfare.*

*Dorling, T. Men of war.* etc. undertiden kan det være nødvendigt ogsaa at opgive Trykkested og Trykkeaar.

Bøger, der ønskes til Laans, kan bestilles telefonisk og nærmere Aftale træffes om Afhentning. (Mar. Bibl. Telefon: Am. 36 48 y. 9<sup>00</sup>—11<sup>00</sup> og 13<sup>00</sup>—16<sup>00</sup> Overgaden o. V. 62).

## Alfabetisk ordnet efter Forfatter.

## Dansk Litteratur.

- Alstrup, O.* og *Christensen, C.* Nybodersfolket. III. og Plan af Nyboder. 8° Kbh. 1930. +
- Andersen, H. N.* Udvikling. 4° Kbh. 1930. +
- Anderson, R. B.* Amerikas første Opdagelse. 8° Kbh. 1884. +
- \**Bang, N.* Oversigt over Opdragelsens og Skolens Historie. 8° Kbh. og Kria. 1916. +
- \**Bangsboell, F. C. S.* Sømilitær Haandbog for Verdenskrigen (Maskinskrevet) fol. (Kbh. 1930). +
- Bangsted, H.* Jagt og Slædefart. 8° Kbh. s. a. +
- Bardarson, I.* Det gamle Grønlands Beskrivelse. Udgivet efter Håndskrifterne af Finnur Jónsson. 8° Kbh. 1930. +
- \**Bastrup, C. G.* Tegninger til "Udviklingen af Krigsskibene". 4°. Kbh. 1904. +
- Bendixen, O.* Grønlandsfiskeriet, dets Historie og Fremtidsmuligheder. 8° Kbh. 1930.
- Berlin, K.* Det Norske og Danske Rigsraads Stilling til Island. Et Bidrag til Belysning af Islands statsretlige Stilling indtil Enevældens Indførelse. 8° Kbh. 1911. +
- Bichel, J.* Polarhavets Folk. 8° Kbh. og Kria. 1924. +
- \**Bildsoe, I. A. D.* Nautisk Almanak 1931, forlagt af Cornelius Knudsen. 8° Kbh. Ska.
- \**Bjerrum, N.* Studier over basiske Kromforbindelser. 8° Kbh. 1908. K<sup>1</sup>.
- \**Bohr, N.* Atomernes Bygning og Stoffernes fysiske og kemiske Egenskaber. 8° Kbh. 1922. K<sup>1</sup>.
- \* — Metallernes Elektrontheori. 4° Kbh. 1911. K<sup>1</sup>.
- \**Bronsted, J. N.* Affinitetsstudier III. 8° Kbh. 1908. K<sup>1</sup>.
- \**Callisen, K.* Den grønlandske Meteorsten og andre Meteoriter (Naturens Verden X Aarg. 1 H.). 8° Kbh. 1926. +
- Christiansen, C. P. O.* Danmark-Norge og de Nordlige Øer. Historiske Baggrundsrids for 1814 og 1921. (Særtryk af "Danske Udsyn-1924"). 8° s. l. 1924. +
- \**Christiansen, J. A.* Reaktionskinetiske Studier. 8° Kbh. 1921. K<sup>1</sup>.
- Clausen, J.* og *Levin, P.* Island i Fristatstiden. 8° Kbh. 1890. +
- Dansk-Islandsk Samfund.* Aarbog 1929—30. 8° Kbh. 1930. +
- \**Degerbüll, M. A.* Animal Bones from the Norse Ruins at Gardar Greenland. Særtryk af Medd. o. Grl. LXXVI. 4° Kbh. 1929. +
- \**Dossing, F.* Folkebibliotekerne før og nu. — Hasselbalchs Smaaskr. 8° s. l. s. a. +.



- Electricitetscommissionen*. Regler for Modtagelses anlæg for Radiofoni. Kbh. 1930 F.
- Erichsen, B. og Krarup, A.* Dansk Historisk Bibliografi. — Systematisk Fortegnelse over Bidrag til Danmarks Historie til Udgangen af 1912. (I Tilslutning til Bibliotheca Danica). I, II, III. 8° Kbh. 1929. +
- \**Estrup, K.* Studier over Elektrolytokklusion. 8° Kbh. 1915. K<sup>1</sup>.
- \**Ette, H.* Et dansk Havflsker. 8° Kbh. 1930. +
- Døden paa 80 Grader. — Svalbards Pionerer. — En selvoplevet Robinsonade. Ill. 8° Vestmannhavn 1930. +
- Havets Oljekonger (Hvalfangst). Ill. 8° Vestmannhavn 1930. +
- \**Fiskeriberetning* 1928. Af Mortensen, F. V. 8° Kbh. 1929. +
- \**Flaglovkommissionen* af 19. Juli 1927. Betænkning. 56 S. 4° Kbh. 1929. +
- \**Fladbaneskyts*. Formler til Brug ved Beregninger, der vedrører Skydning med Fladbaneskyts. — Haandskrevet-Chapiograferet. 8° s. l. s. a. +
- \**Geod. Inst. og Generalstaben*. Kort over Danmark 1/320 000. Kort over Danmark 1/160 000 I Jylland, II Øerne. 8° Kbh. 1823 og 1829. Læ.
- Gerbault, A.* I Kutter Jorden rundt 1924—1929. Paa Dansk ved C. Carstensen. Ill. og Kort. 4° Kbh. +
- \**Gronlandske Selskab*. Det grønlandske Selskabs Aarskrift 1929—30. Ill. 8° Kbh. 1930. +
- \**Gronlandske Selskabs Skrifter*. Det grønlandske Selskabs Skrifter VII. Davis, J. Tre Rejser til Grønland i Aarene 1585—87. Oversættelse og Indledning af G. N. Bugge. Ill. og Kort. 8° Kbh. 1930. +
- \**Hammer-Jensen, I.* Den ældste Atomlære. 8° Kbh. 1908. K<sup>1</sup>.
- \**Hempel, J.* Succulenternes Fysiologi. 8° Kbh. 1916. K<sup>1</sup>.
- \**Hertz, P.* Sund Skoleungdom. En Lærbog i Skolehygieine. 4° Kbh. 1917. +
- \**Hærens Bibliotheker*. Tillæg 3 til Fælleskatalog II. 4° Kbh. 1930. +
- Ibsen, A.* Nordlys. Skitser af Livet i Grønland. 8° Kbh. 1894. +
- \**Ingolf Ekspeditionen*. The Danish Ingolf Expedition IV<sup>7</sup> fol. Kbh. 1930. +
- Jensen, Ad. S.* Grønlands Fauna. Et Forsøg paa en Oversigt (Festschrift udg. af Kbh's Univ. i Anl. af H. M. Kongens Fødselsdag 26. Sept. 1928). Kort. 4° Kbh. 1928. +
- og *Hansen, M. P.* Undersøgelser over den grønlandske Torsk (*Gadus Callaris*). Med en Indledning over de grønlandske Torskeflskeriers Historie. — Litteraturfortegnelse. 8° Kbh. 1930. +

- \**Jónsson, F.* Rune Inscriptions from Garðar. Særtryk af Medd. o. Grl. LXXVI. 4° Kbh. 1929.
- Island. Fra Sagatid til Nutid. Ill. 8° Kbh. 1930.
- Jordens Erobring.* Alle Tiders store Opdagelseshistorier. Redigeret af Aage Krarup Nielsen. Skrevet af K. Birket Smith, K. Rasmussen, E. Storgaard, P. Tuxen og Aage Krarup Nielsen. Ill. Subscription. Ill. 8° Kbh. 1930. +
- Kall, R.* Krig. — Emne- og Navneliste. Kort. 8° Kbh. 1930. + O<sup>s</sup>.
- \**Kaper, E.* Den daglige Undervisnings Form. Ud fra Praxis. 8° Kbh. 1923. +
- \**Kongelige, Bibliotek,* Det. Accessionskatalog 1929. Katalog over Erhvervelser af Nyere Udenlandsk Litteratur ved Statens Offentlige Biblioteker 1929, ved Verner Seemann. 8° Kbh. 1930. +
- \**Krarup, A.* Katalog over Universitetsbibliotekets Haandskrifter i Samlingerne E. Donatione Variorum, Additamenta, Rostgaards, Schønnings og Ørstedes Samlinger. 8° Kbh. 1929. +
- Larsen, K.* Krøniker fra Trankebar. 8° Kbh. 1918. +
- \**Lomholt.* Skydning mod Panser. (Særtryk af «Skytsets Virkning.» Haandskrevet Aftryk) 9 Tabeller. 8° s l. 1905. +
- Lorenzen, V.* Haandtegnede Kort over København 1600—1660 fol. Kbh. 1930. S<sup>ka</sup>.
- \**Løwenorn, P. de.* Beretning om fransk Tjeneste 1778—91. Manuskript. 8° Kbh. 1781. +
- \**Marineministeriet.* Haandbog for Søværnet. 8° Kbh. 1930. +
- \**Mathiassen, T.* Fundene fra Inugsuk. Særtryk af Naturens Verden. 8° Kbh. 1930. +
- \**Meddelelser om Grønland* LXXIV, LXXV 1—2 og LXXVI. 4° Kbh. 1930 + S<sup>ka</sup>.
- \**Meteor. Inst.* Meteorologisk Aarvog. II Grønland 1924. 4° Kbh. 1930. +
- \**Meyer, K.* Temperaturbegrebets Udvikling gennem Tiderne. K<sup>1</sup>. *Midlertidig Lov.* (Nr. 139/129) om Adgang for danske Fiskerskibe til Fiskeri i grønlandske Farvande. 8° Kbh. 1929. S<sup>ka</sup>.
- \**Nielsen, N.* Evidence on the Extraction of Iron in Greenland by the Norsemen. Særtryk af Medd. o. Grl. LXXVI. 4° Kbh. 1929. + *Nordisk astronomisk Tidsskrift* 1930. 8° Kbh. 1930. S<sup>ka</sup>.
- Norlund, P. D.* Norse Ruins at Garðar. The Episcopal seat of mediaeval Greenland. Særtryk af Medd. o. Grl. LXXVI. 4° Kbh. 1929. +
- Poulsen, A.* Hanstholm og Hirtshals Havne. Særtryk af «Ing. og Samfund.» 8° Kbh. 1930. S<sup>ka</sup>.

- Poulsen, S. og Rosenberg, H.* Islandsfærden. Ombord og iland under Kongens og Rigsdagsmændenes Rejse til Færøerne og Island i Sommeren 1907. Ill. og Kort. 4° Kbh. 1907. +
- Rink, S.* Fra det Grønland som gik. Et Par Tidsbilleder fra Trediverne. 8° Kbh. 1902. +
- \**Schmidt, J.* The Danish «Dana»-Expedition 1920—22. I. Introduction to the Oceanographical Reports. fol. Cph. og Lond. 1929. +
- Schultz, J. H.* Den danske Marine 1814—1848. Tillæg: Flaadeliste. 4° Kbh. 1930. + M<sup>s</sup>.
- Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.* International Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen. Udfærdiget i London den 31. Maj 1929. Oversat og udgivet ved Søfartsministeriets Foranstaltning. 4° Kbh. 1929. +
- \**Statens Bibliotekstilsyns Publikationer* Nr. 1. Lærebog i Biblioteksteknik. 8° Kbh. 1922. Nr. 2. Døssing, T. Navnetabeller. Til Brug ved Ordningen af Biblioteker. 2. Udg. 4° Kbh. 1921. Nr. 3. Decimal-Klasseinddeling. Særlig til Brug i Folkebiblioteker. 4° Kbh. 1929. Nr. 6. Rolff, H. Regler for Ordningen af et alfabetisk Katalog. 8° Kbh. 1922. Nr. 2. Saxild, G. Om Arkivvæsen. 8° Kbh. 1923. Nr. 8. Nielsen, L. Pligtaflæringen til vore Biblioteker. 8° Kbh. 1923. Nr. 9. Nielsen, L. Danske Stifts- og Skolebiblioteker. 8° Kbh. 1925. Nr. 10. Escher, H. Amerikanske Biblioteker. 8° Kbh. 1928. Nr. 11. Ostenfeld, E. Emneord til Brug ved Katalogisering og Udarbejdelse af Registre. 8° Kbh. 1928. Forfattermærker til nyere Skønlitteratur. 8° Kbh. 1925. Fortegnelse over statsunderstøttede Folkebiblioteker. 8° Kbh. 1926. Katalogiseringsregler. 8° Kbh. 1928. Opgaver til Brug ved Undervisningen i Statens Biblioteksskole. 8° Kbh. 1922. Grundrids ved Statens Bibliotekstilsyns Kursus i Biblioteksteknik. 8° Kbh. 1921. Norvin, W. Skriftprøver fra Tiden fra 1660 til Udgangen af XVIII Aarhundrede 4°. Kbh. 1921. Jørgensen, C. Biblioteksinventar. En Samling Tegninger, fol. Kbh. 1921. +
- \**Statsbiblioteket i Aarhus.* Fortegnelse over Erhvervelser af nyere udenlandsk Litteratur. 8° Aarhus 1909—29 ff. Emneliste til Aarskatalog 1—8 (1906—13). 8° Aarhus 1914. Tillæg 1918 og 1921. +
- Stauning, T.* Min Grønlandsfærd. Ill. Kort over Færøerne. 8° Kbh. 1930. +
- Storch, M.* Strejflys over Grønland. Udgivelsen besørget ved H. Ostermann. 8° Kbh. 1930. +



- Storm, G.* Om Kilderne til Lyschanders «Grønlandske Chronica.» 8° Kbh. 1888. +
- Strindberg, E.* Ledetraad ved Undervisningen i Elektroteknik og Radiovæsen. III. 8° Kbh. 1928.
- \**Thule-Ekspedition* V. 1921—24. Mathiassen, T. Archæological Collections from the Western Eskimoes XI. 4° Kbh. 1930. +
- Tidsskrifter.* — Nye Abonnementer.
- Flyv.* Officielt Organ for det kongelige danske Aeronautiske Selskab. 4° Kbh. 1930. +
- Nordisk Tidsskrift for International Ret.* Acta scandinavica Juris gentium. 4° Kbh. 1930. +
- Udenrigsministeriet.* Folkeforbundets Første Tiaar. Udglvst i Anledning af Ti-Aarsdagen for Danmarks Indtrædelse i Folkeforbundet. Med Bidrag af: Frithiof Nansen, Th. Stauning, P. Munch, C. V. Bramsnæs, Carl Moltke, L. Moltzen, Herluf Zahle, J. Cian, Th. Madsen, Georg Cohn, Holger Andersen, Henni Forchhammer, L. Krabbe, Finn T. B. Fris, Holger Bach. 4° Kbh. 1930. +
- Udenrigsministeriets* Aarboeg angaaende det af Folkenes Forbund i det forløbne Aar udførte Arbejde. 4° Kbh. 1930. +
- \**Universitets Bibliotekets Skrifter* 4. Dahl, S. Meddelelser om Bibliotekets Virksomhed. Dumreicher, C. Principper og Metoder for Bibliotekets Indbinding. 8° Kbh. 1930. +
- Vaslev, A. B.* Aaret i Grønland. 8° Kbh. 1929. +
- Grønlands Rigdomskilder. 8° Kbh. 1930. +
- Tusindaarsriget Island. 8° Kbh. 1930. +
- \**Vedel-Tåning, A.* Sortfugle og fiske ved Island. Naturens Verden 14. Aarg. 2. H. 8° Kbh. 1930. +
- Weber, S.* Undersøgelser over Luftarternes Varmeledningsevne. 4° Kbh. 1916. K<sup>1</sup>.
- Weilbach, I. C. og Co.* Dansk Nautisk Almanak 1931. 8° Kbh. 1930. S<sup>ka</sup>.
- \**Winther, C.* Bidrag til den optiske Bygnings Teori. 8° Kbh. 1907. K<sup>1</sup>.
- \**Zachariæ, G. H. R.* Om Gennembrydning af Jærnpanser med særligt Hensyn til vore Bagladekanoner. To Foredrag holdt i Sølieutenant-Selskabet i 1882—83. 8° Kbh. 1883. +
- \*Aarboeg for den danske Fiskerflaade 1931. 8° Kbh. S<sup>ka</sup>.

#### Udenlandsk Litteratur.

- Adamanow, E.* Die grosse Politik der Mächte im Weltkrieg aus den Geheime-Archiven der Entents. — Die Europäischen Mächte und die Türkei während des Weltkrieges. Konstantinopel und

- die Meerengen. Nach dem Geheimdokumenten des ehem. Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten I. II. 4° Dresden 1930. +
- Air Ministry.* Air Photography: I. Organisation and Training. II. Theory and Practice 8° Lond. 1929. Fv.
- Alnor, K.* Handbuch zur schleswigschen Frage III. Die Teilung Schlesiens 1918—1920. 4° Neumünster in Holstein 1930. +
- Andrée, S. A., Strindberg, N. & Fränkel, K.* Andrées Polarfærd. En Beretning paa Grundlag af de Sommeren 1930 paa Hvideøen fundne Dagbøger og Optegnelser. Ill. & Kort 4° Kbh. 1930. +
- Anderle, F.* Radio Kurzwellen und ihre Eigenschaften. Ill. & Kort. Index. 8° Lpz. & Wien 1931. Sm.
- Annalen der Hydrographie und maritime Meteorologie. H. 1—12. 1930 8° Berl. 1930. Ska.
- Arnesen, O. & Sem Jacobsen, E.* Til Vejrs paa Norske Vinger. Ill. 8° Oslo 1930. +
- Asmead-Bartlett, E.* The uncensored Dardanelles. 8° Lond. s. a. +
- Astronomischen Nachrichten Bd. 238, 239<sup>1-2</sup>, 240<sup>1-20</sup>. 4° Hamb. & Kiel 1930. Ska.
- \**Attwood, E. L.* War ships. A Text Book on the Constructing, Protection, Stability, Turning etc. of War Wessel. 8° Lond., N. York & Bombay 1904. +
- Bauer.* Das Unterseeboot. Seine Bedeutung als Teil einer Flotte. Seine Stellung im Völkerrecht. Seine Kriegsverwendung. Seine Zukunft. 8° Berl. 1931. + Ms.
- \**Behm, A.* Das Behm Limnolot. 8° Kiel s. a. Ska.
- Berdrow, V.* Fried. Krupp, der Erfinder und Gründer. Ill. Navne-register. 4° Berl. 1929. +
- Birkenhead.* Turning Points in History. Ill. Index. 8° Lond. s. a. +
- Bodilly, R. B.* The voyage of Captain Thomas James for the discovery of the North-West passage 1631. 8° Lond. & Toronto 1928. +
- Brassey,* Naval & Shipping annual. 8° Lond. 1930. +
- Breitfuss, L.* Die Erschliessung des Eurastatischen Hohen Nordens. 30 Jahre eigener Arbeit und der Wissenschaftlichen und Kulturellen Erschliessung des Nördlichen Eismeeers 1898 - 1928. I. Tätigkeit in der Wissenschaftlichen Murman-Expedition 1898—1908. II. Tätigkeit nach Auflösung der Murman-Expedition 1909—21. III. Verzeichnis der Veröffentlichten Schriften des Verfassers 1896—1929. IV. Sachregister und Schlüssel zu den Schriften des Verfassers. V. Nachtrage zur Karte. Ill. & Kort. (Dr. A. Petermanns Mitt. Nr. 207). 4° Gotha 1930. +
- Buchheim, G. & Lotz, P. H.* Thule. Das Land von Feuer und Eis.

- Skizzen und Bilder aus dem modernen Island. Ill. 8° Berl. 1930. +
- \**Buchinger, O.* Die militäre Alkoholfrage für die Marine. Mit vergleichender Einbeziehung der Tabakfrage und einer kurzen Kritik der moderne Antialkoholbewegung. 8° Hamb. 1913. +
- Buchreis, A.* Der Weltkrieg und die Zeit nach dem Krieg. 8° Nürnberg. s. a. +
- Bugge, F.* Lærebok i Radio. Ill., Planer og Index. 8° Oslo 1924 Sm.
- Bull, E.* Det Norske Folks Liv og Historie gjennem Tiderne. I, V. & VIII. 8° Oslo 1930. +
- Burge, C. G.* The Air Annual of the British Empire. 4° Lond. 1930 Fv.
- Bülow, B. v.* Denkwürdigkeiten I, II. Ill. 4° Berl. 1930. +
- Canada's Governments.* The 'I'm alone' Incident 8° Ottawa 1929 M<sup>a</sup>.
- Castex.* Théories Stratégiques. I. Généralités sur la stratégie. La mission des forces maritimes. La conduite des opérations. II. La manœuvre stratégique. 8° Paris 1929 & 1930. M<sup>a</sup>.
- Chack, P.* Sur les Bancs de Flandre. 8° Paris 1927. +
- Ceux de Blocus. 8° Paris 1928. +
- Pavillon haut. 8° Paris 1929. +
- Chapman, O. M.* Across Iceland. The land of frost and fire. Index. Ill. 8° Lond. & N. York. 1930. +
- Clemenceau, G.* Grandeurs et misères d'une victoire. 8° Paris 1930. + M<sup>a</sup>.
- Cobham, A.* 20000 miles in a flying boat. 8° Edinburgh 1930. Fv.
- Conway, M.* With Ski and Sledge over Arctic Glaciers. 8° Lond. 1898. +
- Cornwallis-West, G.* The Life and Letters of Admiral Cornwallis. Med et Forord af Admiral Beatty. Ill. 8° Lond. 1927. +
- \**Dannevig, A.* The Propagation of Our Common Fishes during the Cold Winter 1924. Report on Norw. Fisheries and Mar. Invst. III<sup>10</sup> 4° Bergen 1930. +
- Davis, R. H.* A Diving Manuel and Handbook of submarine Appliances etc. Ill. Index. 8° Lond. s. a. +
- \**Dawson, A. J.* Britain's Life Boats. The Story of a century of Heroic Service. With an Introduction by H. R. H. the Prince of Wales. Ill. & Kort. 8° Lond. 1923.
- Deutsche Islands Forschung 1930.* I Kultur II Natur. Herausgeg. von Walter Heinrich Vogt. Ill. 4° Breslau 1930. +
- Dorling, T.* Men of war. — Studies of five famous Seamen. — St. Vincent, Marryat, Cochrane, Beresford, Fisher. 8° Lond. 1929. +
- Dornier, C. & Tilgenkampff, E.* D.O.X. Das grösste Flugschiff der Welt. Ill. 8° Zürich & Lpz. 1931. +



- Dumba, C.* Dreibund- und Entente. Politik in der Alten und Neuen Welt. Ill. 8° Zürich, Lpz. & Wien 1931. +
- Egelhaafs.* Historisch-politische Jahresübersicht für 1929, herausgegeben von Friedrich Neubauer. 8° Stuttg. 1930. +
- \**Elfvig, G.* Zur Reduction von Echolotungen. (Finske Havforskningssnst. Skr. Nr. 69). 8° Helsingfors 1930. Ska.
- Engel, S. H.* Mit Fischereischutzboot »Ziethen« nach den Fischgründen der Nordsee und Island. Ill. 8° Berl. 1930. +
- Essén, R.* Sverige, Östersjön och Östersjöpolitiken. Et svenskt utrikespolitiskt Program. Sveriges Nationella Ungdomsförbunds Skriftserie Nr. 30. 8° Sthm. 1930. +
- Felstead, S. F.* Steinbauer, The Kaiser's Master Spy. The Story as told by himself. With an Introduction by Admiral Sir W. Reginald Hall. Ill. Index. 8° Lond. 1930. +
- Gayer, A.* Die deutschen U-Boote in ihrer Kriegsführung 1914—18. 4. Heft. Die Zeit des U-Kreuzerkriegs und die Periode der Verwendung der Nordsee U-Boote gegen feindliche Kriegsschiffe Mai 1916 bis Februar 1917. 8° Berl. 1930. +
- \**Geographical Journal.* LXXV<sup>1-6</sup>, LXXVI<sup>1-6</sup>. 8° Lond. 1930. +
- \**Géographie.* La Géographie 1929 Nr. 1—6. 1930 Nr. 1 & 2 (kommer ikke mere). 8° Paris 1929 & 1930. +
- Gihl, T.* Gränsen för Sveriges Territorialvatten. I. Gränsen mellan Sveriges Territorialvatten och det fria Havet. 8° Sthm. 1930. M<sup>s</sup>.
- Glockmeier, G.* Künftige Kriege Preussischer Militarismus. Zwei Betrachtungen im Anschluss an ein Schaubild aller europäischen Kriege seit 1500. I. Das Schlagwort »Preussischer Militarismus«. II. Künftige Kriege. III. Chronologische Übersicht der europäischen Kriege seit 1500. Benutzte Litteratur. 8° Zürich, Lpz. & Wien 1931. +
- Gooch, G. P. & Temperley, H.* British Documents on the Origin of the War 1898—1914 Vol. VI. Anglo-German Tension. Armaments and Negotiation 1907—1912. Index 8° Lond. 1930. +
- \**Greenland.* Vol. I. The Discovery of Greenland, Exploration and Nature of the Country. Vol. II. The Past and Present Population of Greenland. Vol. III. The Colonization of Greenland and its History until 1929. Bibliography. Geographical and Personal Index. Etymological Glossary. Published by The Commission for the Direction of the Geological and Geographical Investigations in Greenland. Ill. & Kort. 4° Cph. & Lond. 1928—29. +
- Grosvenor, E.* International Aircraft Markings. 8° s. l. s. a. Fv.
- Groener, W.* Führertum. 25 Lebensbilder von Feldherren aller Zeiten. 8° Berl. 1930. +

- Groener, W.* Der Feldherr wider Willen. Operative Studien über den Weltkrieg. 4° Berl. 1930. +
- Gunnery.* Drill Book for His Majesty's Fleet. 8° Lond. 1909. +
- Hadfield, R. L.* Sea-Toil of our Time. A Chronic of Maritim Disaster during the last 30 years, drawn from authentic sources. Index. 8° Lond. 1930. +
- Hakluyt Society's Publications.* Second Series No LXIII. The Desert Route to India. Being the Journals of Four Travellers by the Great Dessert Caravan Route between Aleppo and Basra 1745—1751. Edited by Douglas Carruthers 8° Lond. 1929. +
- No LXIV. New Light on The Discovery of Australia. As Revealed by the Journal of Captain Don Diego de Prado y Tovar. 8° Lond. 1930. +
- No LXV. Select Documents Illustrating the Four Voyages of Columbus. Kort. Index. 8° Lond. 1930. +
- Hamilton, I.* Gallipoly Diary 1915. (Shortened) 2<sup>nd</sup> Ed. Ill. & Kort. 8° Lond. 1930. +
- Harnack, E. P.* All about Ships & Shipping. A handbook of popular nautical information; with numerous diagrams, plans and illustrations. Index 4<sup>th</sup> Ed. 4° Lond. 1930. Læ.
- Hashagen, E.* U-Boote Westwärts. Meine Fahrten um England. 1914—18. Ill. 8° Berl. 1930. + M<sup>a</sup>.
- Hatt, G.* Moccasins and their Relations to arctic Footwear. (Reprinted from the Memoirs of the Americ. Anthropol. Association. Ill. 3). Ill. 4° s. l. 1916. +
- Hauser, H.* Histoire Diplomatique de l'Europe. 1871—1914. I. II. 4° Paris 1929. +
- Hermann, E. E.* Exterior Ballistics U. S. Nav. Inst. s. l. 4° 1930. S<sup>a</sup>.  
— Range and Ballistic for Exterior Ballistics U. S. Nav. Inst. fol. 1930. S<sup>a</sup>.
- Herrmann, P.* Island. Das Land und Volk. 8° Lpz. 1914. +
- Hobbs, E. W.* Sailing Ships at a Glance. Ill. 8° Lond. 1925. +
- Hold-Ferneck.* Lehrbuch des Völkerrechts I. 8° Lpz. 1930. +
- Horrebow, N.* The Natural History of Iceland, containing a particular and accurate Account of the different soils, burning Mountains, Minerals, Vegetables, Metals, Stones, Beasts, Birds, and Fishes: together with the Disposition, Customs and Manners of Living of the Inhabitants. Interspersed with an Account of the Island, by Mr. Anderson, late Burgo-master of Hamburg. To which is added: A Meteorological Table, with Remarks. Translated from the Danish Original of Mr. N. Horrebow. fol. Lond. 1758. +
- Huish, R.* The Last Voyage of Capt. Sir John Ross to the Arctic



- Regions for the Discovery of a North West Passage performed in the Years 1829—30—31—32 and 33. To which is prefixed an Abridgement of the former Voyages of Captns Ross, Parry and Other Celebrated Navigators to the Northern Latitudes. Compiled and transmitted by William Light. Supplement: On the Position of the Magnetic Pole. Ill. & Kort. Appendix: A Dictionary of the Esquimaux Language. 8° Lond. 1836. +
- Hurley, F.* Sydpolarfarere. En Skildring af Opdagelsesrejser og Eventyr i Sydpolaregnene med Sir Douglas Mawson, Mawsonexpeditionen 1911—13 og Sir Ernest Shackleton, Shackletonexpeditionen 1914—17. Autoriseret Oversættelse af Inger Steffensen. Forord af P. Freuchen. 8° Kbh. 1928. +
- Hutchinson, I. W.* On Greenland's Closed Shore. — The Fairyland of the Arctic. — Appendix: List of plants found of the Author in Southern and Eastern Greenland (Chiefly Julianehaabs District) 1927. Ill. Index. 8° Lond. 1930. +
- Hydrographic Office.* Annual Report for the Fiscal Year 1930. 8° Wash. 1930. Ska.
- \**International Conference on Safety of Life at Sea.* 1. Report and appended documents. 2. Convention and final act. 8° Lond. 1929. Ska.
- International Hydrographic Bureau. Monaco.*  
 Annual Report 1929.  
 Hydrographic Review. VII<sup>1</sup>.  
 Repertory of the technical Resolutions adopted by the Int. Hydr. Conferences.  
 Conferences.  
 Hydrogr. Bulletin Nr. 1—12. 1930.  
 Year Book.  
 Election of a director of the I. H. B. (List of Candidates). 8° Monaco 1930. Planisphære 1 : 45 000 000 Fol. Monaco 1930. Ska.
- Jahrbuch für auswärtige Politik.* 1930 II Jahrgang. Herausg. von H. v. Richthofen. 8° Berl. 1930. Læ.
- Jennees, D.* The People of the Twilight. Ill. & Kort. 8° N. York 1928. +
- \**Jung, H.* Antingen-Eller. Freds och Försvars-Problemet i saklig Betydning. 8° Sthm. 1930. + Ms.
- Jünger, E.* Das Anlitz des Weltkrieges. 8° Berl. 1930. Ms.
- \**Kartframställning från Flygplan.* 8° Sthm. 1930 Ska.
- Keble Chatterton, E.* English Seamen and the Colonization of Amerika. Ill. Index. 8° Lond. 1930. +



- Kenworthy, J. M.* New Wars: New Weapons. Index. 8° Lond. 1930. +
- Klein, M.* Kabeltechnik. Berl. 1929. Sm.
- Klinkowström, A.* Tre Månaders Dag. Minnen från Svenska Spitzbergen-Expeditionen 1890. Ill. 8° Sthm. 1891. +
- Koch, P.* Krupp und die Marine. 49 S. 8° Essen 1929. + Sa.
- Koch-Weser, E.* Deutschlands Auszenpolitik in der Nachkriegszeit. 8° Berl.-Grünwald 1930. +
- Kolthoff, G.* Till Spitzbergen och Nordöstra Grönland År 1900. Ill & Kort. 8° Sthm. 1901. +
- Kopp, G.* Das Teufelschiff und seine kleine Schwester. Erlebnisse des »Goeben«-Funkers Georg Kopp. Ill. & Kort. 8° Lpz. 1930. + Ms.
- Kreppel, J.* Handwörterbuch für Politik und Wissenschaft der Gegenwart. Band. I Aachen-Chile. 4° Wien 1930. Læ.
- Krusenstierna, H. v.* Likheter och Olikheter mellan Sjökriget på Innanhaven och på Oceanerna. Marine Litt. för. N:r 33. 8° Sthm. 1930. + O<sup>s</sup>.
- Latimer, H.* Naval Disarmement. A Brief Record from the Washington Conference to date. 8° Lond. 1930. Ms.
- \**Laur, G.* Tsoushima. Suivi de »Remarques» par Mr. le lieutenant de vaisseau Baudry. 4° Paris & Nancy 1909. +
- Laurens, A.* Historie de la Guerre Sous-Marine Allemande (1914—1918). 4° Paris 1930. Ms.
- League of Nations.* Ten Years of World Co-Operation. 8° s. l. 1930. Ms.
- Lee, C. E.* The Blue Riband. The Romance of the Atlantic Ferry. Appendix: Record Atlantic Passages 1840—1930. Ill. Index. 8° Lond. s. a. +
- Leitfaden für den Dienstunterricht in der Reichsmarine.* 8° Berl. 1930. Ms.
- Leslie, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld 1858—1879. Appendices: I. 1872/73 Rapport. II. List of Books and Memoirs Relating to the Swedish Arctic Expeditions. Ill. & Kort. Index. 8° Lond. 1879. +
- Leslie, S.* Jutland, a fragment of epic. With a preface by Commander Augustus Azar. List of Authorities consulted. 8° Lond. 1930. +
- \**Leves W. B.* Service Chemistry. 8° Lond. 1895. K<sup>1</sup>.
- Lewis, C. L.* Famous Seafighters. Bibliography. Ill. Index. 8° Lond., Bombay, Sidney 1930. +
- Liddell Hart, B. H.* The Real War 1914—1918. Litteraturfortegnelse og Index. 25 Kort. 8° Lond. 1930. +

- \**Littmann, L.* Das europäische Friedensproblem und der Balkan. Ein orientierender Überblick der weltpolitischen Lage. 8° München & Lpz. 1913. +
- Lowry, R. G.* The Origins of some Naval Terms and Customs. 8° Lond. s a. Læ.
- Ludendorff.* Weltkrieg droht auf Deutschen Boden. 8° München 1930. M<sup>s</sup>.
- \**Loebell, A. v.* Wie ist der Socialdemokratie im Heere entgegen-zu-wirken? 8° Berl. 1907.
- \**Mackay, B. L.* Probleme unserer Zeit. Beiträge zur Geschichte der Gegenwart. Das Mittelmeerproblem. 8° München & Lpz. 1912. +
- M'Cormick, R.* Voyages and Discovery in the Arctic and Antarctic Seas and Round the World. Being Personal Narratives of Attempts to reach the North and South Poles and of an Open-Boot Expedition up the Wellington Channel in Search of Sir John Franklin and her Majesty's Ships «Erebus» and «Terror», in her Majesty's Boat «Forlorn Hope». Under Command of the Author. To which are added an Autobiography. Portraits, Maps and Illustrations. Appendices 1-34. Index. Bd. I, II (Sydpol. 1839-43, Nordpol. 1827, N. W.-Pass. 1852-53). 4° Lond. 1884. +
- Manning, G. C. & Schumacker, T. L.* Principles of Naval Architecture and Warship Construction. U. S. Nav. Inst. s. l. 1928. S<sup>a</sup>.
- Manwaring, G. E.* A Bibliography of British Naval History. 8° Lond. 1930. +
- Marine Archiv.* Der Krieg zur See. 1914-18. Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik. 8° Berl. 1930. + O<sup>s</sup>.
- Marine Archiv.* Sokol, H. Österreich-Ungarns Seekrieg 1914-18. 1. & 2. Lieferung. Ill. 4° Wien 1930. + M<sup>s</sup>.
- Martel, J. M.* Clémenceau peint par lui-même. 8° Paris 1930. M<sup>s</sup>.  
— Le Silence de M. Clémenceau. 8° Paris 1930. M<sup>s</sup>.  
— Le Tigre. 8° Paris 1930. M<sup>s</sup>.
- Martin, E. G.* Deep Water Cruising. 8° Lond. 1928. +
- Martin, W.* Staatsmänner des Weltkrieges. 8°. Trauenfeld & Lpz. 1930. +
- Maurice, F.* British Strategy. 8° Lond. 1929. M<sup>s</sup>.
- Meyer, W.* Flugdienst von heute. 8° Berl. 1930. F<sup>v</sup>.
- Miller, H. W.* The Paris Gun. Ill. 8° N. York 1930. S<sup>a</sup>.
- Mordacq.* Pourrait on signer l'Armistice à Berlin? 8° Paris 1930. M<sup>s</sup>.
- Nagel, A. G.* Drei Kreuzer «Karlsruhe». Ill. 8° Kiel s. a. +
- National Advisory Committee.* Aeronautics 1929. fol. Wash. 1930. F<sup>v</sup>.
- Nautical Almanac* 1931. 8° Lond. 1930. S<sup>ka</sup>.

- Naval War College.* International Law Situations with solutions and notes. 1927 & 1928. 8° Wash. 1929. M<sup>a</sup>.
- Neu, H.* Die revolutionäre Bewegung auf der deutschen Flotte 1917—1918. Navneregister. 8° Stuttg. 1931. + M<sup>a</sup>.
- Neureuther, D. & Bergen C.* Wir leben noch! Deutsche Seehelede im U-Bootkampfe. Erlebnisse von Angehörigen der U-Bootkameradschaft. München. Ill. 8° Stuttg., Berl., Lpz. 1930. +
- Nicholls, A. E.* Seamanship and Viva Voce Guide. For the Use of Apprentices, junior Officers and all Classes of young Seamen. Containing all the prescribed subjects for each grade of the Board of Trade Examinations from Second Mate to Master. 8° Glasgow 1917. +
- Nicholson, H.* Lord Carnock. Sir Arthur Nicolson, Bart. First Lord Carnock. A Study in the Old Diplomacy. 8° Lond. 1930. +
- Nissel, A.* Préparons la défense Antiaérienne. 8° Paris 1930. M<sup>a</sup>.
- Nobile, U.* Die Vorbereitungen und die wissenschaftlichen Ergebnisse der Polarexpedition der «Italia». — Unter Mitarbeit von Franz Behounek, Finn Malmgren u. m. (Dr. A. Petermanns Mittheilungen etc. — Ergänzungsheft Nr. 205). 4° Gotha 1929. +
- Nokes, G. D. & Bridges, H. P.* The Law of aviation. 8° Lond. 1930. Fv.
- Nordenskiöld, A. E.* Sketch of the Geology of Spitzbergen. Særtryk af «Ymer» Aarg. 1898. H. 4. (Kortene mangler). 4° Sthm. 1867. +
- Om möjligheten at idka sjöfart i det Sibirska Ishafvet. Föredrag i Geografiska Sektionen of Svenska Sällskapet för Antropologi och Geografi. Geografiske Sektionens Tidsskrift. Bd. I Nr. 11. 1880. 8° s. l. 1880. +
- Ohlin, A.* På Forskningsfärd efter Björling och Kallstenius. Strödda Dagboksanteckningar från en Färd till Nordgrönland 1894. Ill. & Kort. 8° Sthm 1895. +
- Om Antarktiska Färder och Antarktis. Kort. 45 S. Særtryk af «Ymer» 1898. H. 4. 8° s. l. 1898. +
- \**Ott, A.* Ott-Flügel und Zubehör mit Übersicht über die Gebrauchsweisen. 8° Kempten-Allgäu s. a. Ska.
- Payer, J.* Upptäcksresor i Norra Polarhafvet. Öfversättning och Bearbetning af Th. M. Fries. I. Andra tyska polar-expeditionen 1869—70. II. Polarexpeditionen 1871. III. Den österrikisk-ungarske nordpolsexpedition 1872—74. IV. Bihang: Kort öfversikt of polarfärdernas historia. Ill. & Kort. 8° Sthm. 1877. +
- Plivier, T.* Des Kaisers Kulis. Roman der deutschen Kriegsflotte. 8° Berl. 1930. +



- \**Plüddemann, M.* Die Laufbahnen in der Kaiserl. Marine. Verhältniss, Einkommen und Aussichten in den verschiedenen Dienstzweigen der Marine. 8° Minden in Westphalen 1912. +
- \**Polmann, M.* Leitfaden für Taktik und Befestigungslehre. 4 Planer. 8° Berl. 1911. +
- Rabeau, A. & Laurens, A.* Les Submersibles. Préface de l'Amiral Lacaze. Bibliography. 8° Paris 1925. +
- Raigersfield, J.* The Life of a Sea Officer. With Introduction by L. G. Carr Laughton. Privately printed 1830. 8° Lond., Toronto, Melbourne & Sidney 1929. +
- Raubzug gegen Dänemark.* Ist es England gelungen seinen Raubzug gegen Dänemark zu rechtfertigen. — Eine Untersuchung, veranlaszt durch die englische Deklaration vom 25. Sept. 1807. 8° Kiel 1807. +
- Rawson, G.* Earl Beatty. Admiral of the Fleet. 8° Lond. s. a. +
- Reichtwephrministerium.* Marineleitung. 8° Berl. 1930. M<sup>a</sup>.
- Resor och Afventyr uti Arktiska Regionerna.* Skildringar of Sir John Franklins, Mac Clures och Sir Leopold M'Clintocks Resor i Nord-Polartrakterna. Ill. & Kort. 8° Sthm. 1874. +
- Richmond, H. W.* Naval Warfare. The basic principles which cover the use of sea power in war. 8° Lond. 1930. +
- Riiser-Larsen, H.* Mot ukjent Land. Norwegia-Ekspedisjonen 1929—1930. Ill. & Kort. 8° Oslo 1930. +
- Robertson, J.* Narrative of A Secret Mission to The Danish Islands in 1808. Edited by Alexander Clinton Fraser. 8° Lond. 1863. +
- Roper, A.* La convention internationale du 13. Octob. 1919. 4° Paris 1930. F<sup>v</sup>.
- Royal Air Force.* The Royal Air Force Quaterly. 8° Lond. 1930. F<sup>v</sup>.
- Samoilowitsch, R.* S. O. S. in der Arktis. Die Rettungsexpedition des •Krassin. 8° Berlin. s. a. +
- Samson, C. R.* Fights and Flights. Ill. Index. 8° London & Aylesbury 1930. + F<sup>v</sup>.
- Sauer, H.* Die Höllemaschine im U-Boot. 8° Berl. 1930. M<sup>a</sup>.
- \**Schwarz, T.* Die Entwicklung des Kriegsschiffsbau vom Altertum bis zur Neuzeit. Das Zeitalter der Dampfschiffe für die Kriegsführung zur See von 1840 bis zur Neuzeit. 8° Berl. & Lpz. 1912.
- \**Skalowitz, A. L.* Slope corrections for Echo Soundings. Coast & Geod. Survey, spec. Publ. Nr. 165. 8° Wash. 1930. S<sup>ka</sup>.
- \**Slaucitajs, L.* A short historical Review of the Hydrographical Work on the Latvian Coast and at Sea. 8° Riga 1930. S<sup>ka</sup>.

- \**Slaučitajs, L.* Magnetic Measurements in the Baltic Sea along the Latvian Coast. 8° Riga 1930. Ska. +
- Smedal, G.* Erhvervelse af Statshoihet over Polaromraader. 8° Oslo 1930. +
- \**Smithsonian.* The Smithsonian Institution. Annual Report 1928. 8° Wash. 1929. +
- Soule and Mc Cauley.* International Law. 3rd Ed. Index. 8° Annapolis. 1928. +
- Spiegel, E. v.* Kriegstagebuch \*U. 202.\* 8° Berl. 1930. Ms. +
- U-Boot in Fegefeuer. 8° Berl. 1930. Ms. +
- Stadling, J.* Genom Sibirien på Spanning efter André 1898. III. 8° Sthm. 1901. +
- \**Stevenson, E. L.* Marine World Chart of Nicolo de Canerio Januensis 1502 (ca). A critical study with fascimile. III. 8° N. York 1908. +
- Stewart, C. J.* Aircraft Instruments. 8° Lond. 1930. Fv. +
- Strupp, K.* Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomatie III. Berl. 1929. Os. +
- Stuxberg, A.* Erinringar från Svenska Expeditionerna till Nowaja Semlja och Jenissaj 1875 & 1876. Kort. 8° Sthm. 1877. +
- Nordostpassagens Historia eller Vega Expeditionens Föregångare. 52 S. 8° Sthm. 1880. +
- Den amerikanske Nordpolsexpedition under de Long 1879—1881. Særtryk af \*Ymer\* 1882. Kort. 21 S. 8° s.l. 1882. +
- Suarez, G.* La vic orgueilleuse de Clemenceau. 8° Paris 1930. Ms. +
- Svensk Tidsskrift.* Flygning. fol. Sthm. 1930 ff. Fv. +
- Svensk Artilleritidsskrift. 4. H. 1929. Upsala 1929. Fv. +
- Sæmundson, B.* Die isländische Seefscherei. Handbuch der Seefscherei Nordeuropas. B. VII<sup>4</sup>. Heraug. H. Lübbert und E. Ehrenbaum. Litteraturfortegnelse og Sagregister. Kort. III. 89 S. 4° Stuttg. 1930. +
- Taube, M. v.* Der groszen Katastrophe entgegen. — Die russische Politik der Vorkriegszeit und das Ende des Zarenreiches. (1904—1917). Erinnerungen. 8° Berl. & Lpz. 1929. +
- Tavole Nautiche.* 8° Genova 1929. Ska. +
- Taylor, G.* Antarctic Adventure and Research 1793—1930. Index. 8° N. York & Lond. 1930. +
- Teltz, C.* Zur See. Erlebnisse eines Seeoffiziers auf Schiffen und Meeren. 8° Minden in Westphalen, Bri. Lpz. 1930. +
- Thomazi, A.* La Guerre Navale dans l'Adriatique. — La Marine Française dans la Grande Guerre. (1914—1918). 8° Paris 1927. +
- La Guerre Navale aux Dardanelles. — La Marine Française

- dans la Grande Guerre. (1914—1918). Préface du Vice-Amiral Guépratte. 8° Paris 1927. +
- Thomazi, A.* La Guerre Navale dans La Méditerranée. — Préface du Vice-Amiral Dumesnil. 8° Paris 1929. +
- \**Topo-hydrographic Section.* Endgültige Ergebnisse magnetischer Messungen 1925—26. Erdmagnetismus m. m. 8° Tallinn 1930. Ska.
- Townsend, C. W.* Captain Cartwright and his Labrador Journal. With an Introduction by Dr. Wilfred T. Grenfell. Ill. & Kort. Index. 8° Boston 1911. +
- Traité de Paix entre les Puissances Alliées et Associées et la Hongrie. Protocole et Déclaration du 4. Juni 1920. (Trianon). fol. s. l. 1920. Ms.
- Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Austria. Protocol and Declarations signed at Saint-Germain-en-Laye. September 10. 1919. fol. s. l. 1919. Ms.
- — and Bulgaria and Protocol signed at Neuilly-sur-Seine. November 27. 1919. fol. s. l. 1919. Ms.
- Tupper, R.* Reminiscences. Illustrated. 8° Lond. s. a. +
- \**Undén, O.* •Två Försvarsudredningar• (i svensk Tidsskrift •Tiden•). 8 Sider. 8° Sthm. 1930. +
- \**U. S. Coast Guard.* International Ice Observations and Ice Patrol Service in the North Atlantic-Ocean. Season of 1928. 8° Wash. 1929.
- Upletter, F.* Die englische Flottenpolitik vor dem Weltkrieg. Index. 8° Stuttg. 1930. +
- Valentiner, M.* Der Schrecken der Meere. Meine U-Boot-Abenteuer. 8° Zürich, Lpx. Wien. 1931. + Ms.
- Vellay, C.* Le Problème Méditerranéen. Le point de vue allemand, anglais, austro-hongrois, français, italien et russe. — Conclusion. 8° Paris & Nancy 1913. +
- Villinger, B.* Die Arktis ruft. Mit Hundschlitten durch Spitzbergen und Grönland. 8° Freiburg im Bressgau 1930. +
- Weltkrieg.* Was wir vom Weltkrieg nicht wissen. Ill. 4° Berl. & Lpz. s. a. +
- Wegener, A.* Mit Motorboot und Schlitten in Grönland. Ill. & Kort. 8° Bielefeld & Lpz. 1930. +
- Wells, C.* Naval Customs and Traditions. Ill. 8° Lond. 1930. Læ.
- Werkmeister, P.* Topographie. Leitfaden für das topographische Aufnahme. 8° Berl. 1930. Ska.
- Weyprecht, C.* Bilder från Höga Norden. Öfversättning af Anton Stuxberg. 8° Sthm. 1877. +
- Wilson Harris, H.* Naval Disarmement. Index. 8° Lond. 1930. +



- Zechlin, E.* Bismarck and die Grundlegung der deutschen Grossmacht. Ill. 8°. Stuttg. & Berl. 1930. +
- Ziegler.* The Ziegler Polar Expedition 1903-05. Anthony Fiala Commander. Scientific Results obtained under the Direktion of William J. Peters. Edited by John A. Fleming. — Fiala, A. Introduction. Sect. A: Peters J. W. & Fleming, J. A. Magnetic Observations and Reductions. Sect. B: Fiala, A. Notes and Sketches of the Aurora Borealis. Sect. C: Peters, J. W. & Fleming, J. A. Meteorological Observations and Compilations. Sect. D: Peters, J. W. & Shidy, L. P. Tidal Observations and Reductions. Sect. E: Peters, J. W., Porter, R. W. & Fleming, J. A. Astronomical Observations and Reductions. Sect. F: Porter, R. W. Map Construction and Survey Work. — 4 Kort, deraf eet: Part of Franz Josephs Archipelago, Surveyed by the Ziegler-Expedition. Ill. & Kort. 4° Wash. 1907. +
- Aal, I. m. fl.* Sjømannsboken. — Søfart, Hvalfangst, Marine. Orientering i Sjømannskap. Vejledning til Selvstudium. 1 Kort. Redigeret af Gunnar Stenersen. 8° Oslo 1930. +

## Systematisk Emneoversigt.

### Marine — Nautisk — Teknisk — Litteratur.

#### *Administration og Organisation.*

- Lettfaden für den Dienstunterricht in der Reichsmarine. M<sup>a</sup>.  
Reichswehrministerium. Marineleitung. M<sup>a</sup>.

#### *Artilleri.*

- Zachariae, G. H. R.* Om Gennembrydning af Jærnpansere etc. +
- Lomholt.* Skydning mod Panser etc. +
- Fladbaneskyts.* Formler til Brug ved Beregninger, der vedrører Skydning med Fladbaneskyts. +
- Hermann, E. E.* Exterior Ballistic. S<sup>a</sup>.  
— Range and Ballistic for Exterior Ballistic. S<sup>a</sup>.
- Miller, H. V.* The Paris Gun. S<sup>a</sup>.
- Gunnery.* Drill Book for H. M. Fleet. +

#### *Billeder og Tegninger.*

- Bastrup, C. G.* Tegninger til »Udviklingen af Krigsskibe«. +

*Elektroteknik.*

*Strubberg, E.* Ledetraad ved Undervisningen i Elektroteknik og Radiovæsen. Sm.

*Farvandsbeskrivelse.*

*Poulsen, A.* Hanstholm og Hirtshals Havne. Ska.

*U. S. Coast Guard.* International Ice Observation and Patrol Service etc. +

*Fiskeri.*

*Fiskeriberetning* 1928. +

*Midl. Lov* om Adgang for danske Fiskeriskibe til Fiskeri i grønlandske Farvande. Ska.

*Bendix, O.* Grønlandsfiskeriet etc. +

*Aarbo* for den danske Fiskerflaade. Ska.

*Dannevig, A.* The Propagation of Our Common Fishes etc. +

*Breitfuss, J.* Die Erschliessung des Eurasiatischen Hohen Nordes etc. +

*Engel, S. H.* Mit Fischereischutzboot »Zieten« etc. +

*Sæmundsson, B.* Die isländische Seefischerei etc. +

*Flagvæsen.*

*Flaglokkommissionen.* +

*Folkeretsvæsen.*

*Tidsskrift.* Nordisk Tidsskrift for International Ret etc. +

*Udenrigsministeriet.* Folkeforbundes første Tlaar etc. +

— Udenrigsministeriets Aarbo etc. +

*Soule and Mc. Cauley.* International Law etc. +

*Canada's Governments.* The I'm alone Incident. Ms.

*Nav. War College.* International Law Situations etc. Ms.

*Wilson Haris H.* Naval Disarmament. +

*Smedal, G.* Erhvervelse af Statshøiheet over Polaromraader. +

*League of Nations.* Ten Years of World Co-Operation. Ms.

*Gihl, T.* Gränsen för Sveriges Territorialvatten etc. Ms.

*Strupp, K.* Wörterbuch des Völkerrechts und der Diplomati. Os.

*Hold-Férneck.* Lehrbuch des Völkerrechts I. +

*Bauer.* Das Unterseeboot. Seine Bedeutung etc. + Ms.

*Forsvarsproblemer.*

*Latimer, H.* Naval Disarmament. Ms.

*Jung, H.* Antingen — Eller etc. + Ms.

*Undén, O.* »Två Försvarsudredningar«. +

*Ludendorff.* Weltkrieg droht etc. Ms.

*Geografi.**The Geographical Journal.* +*La Géographie.* +*Hval- og Sælfangst.**Ette, H.* Havets Oljekonger. +*Breitfuss, L.* Die Erschliessung etc. +*Kemi*

(med Hjelpe litteratur for Kemisk Laboratorium paa Holmen).

*Winther, C.* Optisk Drejningsteori. K<sup>1</sup>.*Bjerrum, N.* Bassiske Kromforbindelser. K<sup>1</sup>.*Meyer, K.* Temperaturbegrebets Udvikling. K<sup>1</sup>.*Bronsted, J. N.* Affinitetsstudier. K<sup>1</sup>.*Hammer-Jensen, I.* Den ældste Atomlære. K<sup>1</sup>.*Bohr, N.* Metallernes Elektrontheori. K<sup>1</sup>.— Atomernes Bygning etc. K<sup>1</sup>.*Estrup, K.* Elektrolytokklusion. K<sup>1</sup>.*Hempel, J.* Succulenternes Fysiologi. K<sup>1</sup>.*Weber, S.* Luftarternes Varmeledningsevne. K<sup>1</sup>.*Christiansen, J. A.* Reaktionskinesiske Studier. K<sup>1</sup>.*Lewes, V. B.* Service Chemistry. K<sup>1</sup>.*Krigskunst*

(Strategi og Taktik).

*Kall, R.* Krig. + O<sup>s</sup>.*Maurice, F.* British Strategy. M<sup>s</sup>.*Brassey.* Naval & Shipping annual. + M<sup>s</sup>.*Kenworthy, J. M.* New Wars: New Weapons. +*Richmond, H. W.* Naval Warfare etc. +*Castex.* Théories Stratégiques I & II. M<sup>s</sup>.*Niessel, A.* Préparons la défense Antiaérienne. M<sup>s</sup>.*Krusenstierna, H. v.* Likheter och Olikheter etc. + O<sup>s</sup>.*Polmann, M.* Leitfaden für Taktik und Befestigungslehre. +*Bauer.* Das Unterseeboot. Seine Bedeutung etc. + M<sup>s</sup>.*Luftvæsen.**Tidsskrift »Flyv«.* +*Air Ministry.* Air Photography I, II. Fv.*Cobham, A.* 20 000 miles in a flying boat. Fv.*Nokes, G. D. & Bridges, H. P.* The Law of aviation. Fv.*Royal Air Force.* Quarterly. Fv.*Samson, C. R.* Fights & Flights. + Fv.



- Stewart, C. J.* Aircraft Instruments. Fv.  
*Grosvenor, E.* International Aircraft Markings. Fv.  
*National Advisory Committee.* Aeronautics 1929. Fv.  
*Burge, C. G.* The Air Annual etc. Fv.  
*Roper A.* La convention internationale etc. Fv.  
*Niessel, A.* Préparons la défense Antiaérienne. Ms.  
*Arnesen, O. & Sem-Jacobsen, E.* Til Vejrs paa Norske Vinger. +  
*Svensk Artilleritidsskrift.* Fv.  
*Kartframställning från Flygplan.* Ska.  
*Meyer, W.* Flugdienst von heute. Fv.  
*Dornier, C. & Tilgenkampff, E.* D.O.X. etc. +

#### *Lystfartøjer.*

- Martin, E. G.* Deep Water Cruising. +

#### *Lægevesen.*

- Buchinger, O.* Die militaire Alkoholfrage für die Marine etc. +

#### *Mariner.*

(Oplysninger om danske og fremmede Mariner).

- Brassey.* Naval & Shipping annual. + Ms.  
*Plüddemann, M.* Die Laufbahnen in der Kaiserl. Marine etc. +  
*Koch, P.* Krupp und die Marine. + Sa.

#### *Navigation.*

- Bildsee, I. A. D.* Nautisk Almanak 1931. Ska.  
*Nordisk Astronomisk Tidsskrift* 1930<sup>1-2</sup>. Ska.  
*Weilbach, I. C. & Co.* Dansk Nautisk Almanak 1931. Ska.  
*Shalowitz, A. L.* Slope corrections for Echo Soundings. Ska.  
*Nautical Almanac* 1931. Ska.  
*Tavole Nautiche.* Ska.  
*Slaucitajs, L.* Magnetic Measurements etc. Ska.  
*Elfving, G.* Zur Reduction von Echolotungen. Ska.  
*International Hydrographie Bureau.* Monaco. Ska.  
*Astronomischen Nachrichten.* Ska.

#### *Ordbøger.*

(Marine-Nautisk-Tekniske).

- Lowry, R. G.* Naval Terms & Customs. Læ.  
*Wells, G.* Naval Customs & Traditions. Læ.

*Personallistorie.*

(Biografier, Memoirer og Nekrologer).

*Omhandlende flere Personer.*

- Hurley, F.* Sydpolarfarere. +  
*Dorling, T.* Men of war. — Studies of five famous Seamen etc. +  
*Lewis, C. L.* Famous Seafighters. +  
*Groener, W.* Führertum. 25 Lebensbilder etc. +  
*Martin, W.* Staatsmänner des Weltkrieges. +  
*Neurenther, D. & Bergen C.* Wir leben noch! Deutsche Seehelde  
 im U-Bootkampf etc. +

*Enkelt Personer.*

(Ordnet alfabetisk efter den omhandlede Person).

- Agrippa, Marcus Vipsanius* (63—12. B. C.). Famous Seafighters. Af  
 Lewis, C. L. +  
*Barbarossa* (1456?—1546). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +  
*Beatty, Earl.* Admiral of the Fleet. Af Rawson, G. +  
*Beatty, David* (1871—). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +  
*Belcher, Jonathan.* English Seamen etc. Af Keble Chatter-  
 ton, E. +  
*Beresford.* Men of war etc. Af Dorling, T.  
*Bismarck* und die Grundlegung der deutschen Grossmacht. Af  
 Zechlin, E. +  
*Blake, Robert* (1599—1657). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +  
*Bülow, B. v.* Denkwürdigkeiten I. II. (fortsættes). +  
*Carnock.* Sir Arthur Nicolson. Bart. First Lord Carnock. A  
 Study in the Old Diplomacy. Af Nicholson, H. +  
*Clémenceau* peint par lui même. Af Martet, J. Ms.  
 — Le silence de M. Clémenceau. Af Martet, J. Ms.  
 — Le Tigre. Af Martet, J. Ms.  
 — La vie orgueilleuse de Clémenceau. Af Suarez, G. Ms.  
 — Turning Points in History. Af Birkenhead. +  
*Clive, Robert.* First Lord of Clive. Turning Points in History.  
 Af Birkenhead. +  
*Cochrane.* Men of war etc. Af Dorling, T. +  
*Columbus.* Turning Points in History. Af Birkenhead. +  
*Cornwallis.* Adm. Life and Letters. Med et Forord af Admiral  
 Beatty. Af Cornwallis-West, G. +  
*de Grasse.* The Comte (1722—88). Famous Seafighters. Af Le-  
 wis, C. L. +  
*de Ruyter, Michel* (1607—76). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +

- de Suffren, The Bailli* (1729—88). Famous Seafighters. Af Lewis C. L. +
- de Tourville, The Comte* (1642—1701). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Drake, Francis* (1541—96). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Dupleix*. Turning Points in History. Af Birkenhead. +
- Elizabeth, Queen*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Fisher*. Men of war etc. Af Dorling, T. +
- Foch, Marshal*. Turning Points in History. Af Birkenhead. +
- Frobisher, Martin*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Gilbert, Sir Humphrey*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Grenville, Sir Richard*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Hawke, Edward* (1705—81). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Hawkins, Sir John*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Krupp, Fried*. Der Erfinder und Gründer. Af Berdrow, V. +
- Lovenorn, P. de*. Beretning om fransk Tjeneste 1778 - 81. +
- Marryat*. Men of war etc. Af Dorling, T. +
- Mercator, Gerard*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton. +
- Napoleon in Egypt*. Turning Point in History. Af Birkenhead. +
- Nelson, Horatio* (1758—1805). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Penn, Thomas*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton. +
- Phormio*. (?—428 B. C.). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Raigersfield, J*. The Life of a Sea Officer etc. +
- Raleigh, Sir Walther*. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- St. Vincent*. Men of war etc. Af Dorling, T. +
- Samson, C. R*. Fights and Flights. +
- Schackleton, Sir Ernest*. Sydpolarfarere. Af Hurley, F. +
- Sherman, William, T*. Turning Point in History. Af Birkenhead. +
- Smith, John* Captain. English Seamen etc. Af Keble Chatterton, E. +
- Steinhauer*. The Kaiser's Master Spy etc. Af Felstead, S. F. +
- Taube, M. v*. Erinnerungen etc. +
- Tegetthoff, Wilhelm, v*. (1827—71). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Togo, Heihachiro* (1847—). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +
- Tryggveson, Olaf* (964—1000). Famous Seafighters. Af Lewis, C. L. +



- Tupper, R.* Admiral. Reminiscences. +  
*Wandel C. F.* Viceadmiral. Medd. om Grønland. LXXVI. Af Am-  
 drup, G. C. + Ska.

*Politik.*

- Robertson, J.* Narrative of a Secret Mission to the Danish Islands  
 in 1808. +  
*Latimer, H.* Naval Disarmament. M<sup>s</sup>.  
*Vellay, C.* Le Problème Méditerranéen. +  
*Hauser, H.* Histoire Diplomatique de l'Europe: 1871—1914. +  
*Essén, R.* Sverige, Östersjön och Östersjöpolitiken. +  
*Loebell, A. v.* Wie ist der Socialdemokratie im Heere entgegen  
 zuwirken? +  
*Mackay, B. L.* Problem unser Zeit. Das Mittelmeerproblem. +  
*Littmann, L.* Das europäische Friedensproblem und der Balkan. +  
*Tauße, M. v.* Der groszen Katastrophe entgegen. — Die russische  
 Politik (1904—1917).  
*Adamow, E.* Die groze Politik der Mächte im Weltkrieg. +  
*Bülow, B. v.* Denkwürdigkeiten. +  
*Egelhaafs* Historisch-politische Jahresübersicht für 1929. +  
 Jahrbuch für auswärtige Politik 1930. Læ.  
*Koch-Weser, E.* Deutschlands Auszenpolitik in der Nachkriegszeit. +  
*Uplegger, F.* Die englische Flottenpolitik vor dem Weltkrieg. +  
*Dumba, C.* Dreibund- und Entente Politik. +  
*Kreppel, J.* Handwörterbuch für Politik etc.: I. Aachen-Chile. Læ.

*Pædagogik.*

- Bang, N.* Oversigt over Opdragelsens og Skolens Historie. +  
*Hertz P.* Sund Skoleungdom. +  
*Kaper, E.* Den daglige Undervisnings Form. +

*Radiovæsen.*

- Strubberg, E.* Ledetraad ved Undervisningen i Elektroteknik og  
 Radioteknik. Sm.  
*Elektricitetskommissionen.* Regler for Modtagelsesanlæg for Radio-  
 fonl. Fv. +  
*Bugge, F.* Lærebok i Radio. Sm.  
*Anderle, F.* Radio Kurzwellen und ihre Eigenschaften. Sm.

*Redningsvæsen.*

- Dawson, A. J.* Britain's Life Boats. +

*Skibbygning.*

- Manning, G. C. & Schumacher, T. L.* Principle of Naval Architecture and Warship Construction. S<sup>a</sup>.  
*Brassey.* Naval & Shipping annual. + M<sup>s</sup>.  
*Attwood, E. L.* Warships. +  
*Schwarz, T.* Die Entwickelung des Kriegsschiffsbau etc. Das Zeitalter der Dampfschiffe für die Kriegsführung zur See etc. +

*Sprængstoffer.*

- Lewes, V. B.* Service Chemistry. K<sup>1</sup>.

*Strategi* se Krigskunst.*Søfartsvæsen i Almindelighed.*

- Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.* International Konvention etc. +  
*Andersen, H. N.* Udvikling. +  
*Brassey* Naval & Shipping annual. + M<sup>s</sup>.  
*Nicholls, A. E.* Seamanship and Viva Voce Guide etc. +  
*Hobbs, E. W.* Sailing Ships at a Glance. +  
*Intern. Conf. on Safety of Life at Sea.* 1. Report etc. 2. Convention etc. S<sup>ka</sup>.  
*Lee, C. E.* The Blue Ribbon etc. +  
*Harnack, E. P.* All about Ships and Shipping etc. Læ.  
 Int. Hydr. Bureau. Monaco. S<sup>ka</sup>.  
*Aal, L. m. fl.* Sjömannsboken etc. +

*Søkrigshistorie.*

## I Almindelighed.

- 480 f. C.—1919 e. C. *Lewis C. L.* Famous Seafighters etc. +

*Danmark og Norden.*

- Erichsen, B. & Krarup, A.* Dansk Historisk Bibliografi. +  
*Alstrup, O. & Cristensen, C.* Nybodersfolket. +  
*Bull, E.* Det Norske Folks Liv og Historie etc. +  
 1807. *Raubzug gegen Dänmark.* Ist es England gelungen seinen Raubzug gegen Dänmark zu rechtfertigen etc. +  
 1814—1848. *Schultz, J. H.* Den danske Marine 1814—1848 etc. + M<sup>s</sup>.

*England.*

- Manwaring, G. E.* A Bibliography of British Naval History. +  
 1786—1831. *Raigersfeld, J.* The Life of a Sea-Officer etc. +

*Japan og Rusland.*1904. *Laur, G.* Tsoushima etc. +*Tyskland.**Nagel A. G.* Drei Kreuzer «Karlsruhe». +*Verdenskrigen.**Verdenskrigens Forspil.**Gooch, G. P. & Temperley, H.* British Documents on the Origin of War 1898—1914 Vol. VI. Anglo-German Tension etc. +*Hauser, H.* Histoire Diplomatique de l'Europe 1871—1914. +*Taube, M. v.* Der grossen Katastrophe entgegen etc. +*Upplegger, F.* Die englische Flottenpolitik vor dem Weltkrieg. +*Verdenskrigen 1914—1918.**I Almindelighed.**Bangsboll, F. C. S.* Sømilitær Haandbog for Verdenskrigen. +*Adomov, E.* Die groze Politik der Mächte im Weltkrieg etc. +*Buchreis, A.* Der Weltkrieg und die Zeit nach dem Krieg. +*Bülow, B. v.* Denkwürdigkeiten. +*Felstead, S. F. Steinhauer.* The Kaiser's Master Spy. +*Groener, W.* Der Feldherr wider Willen etc. +*Jünger., E.* Das Anlitz des Weltkrieges. M<sup>s</sup>.*Weltkrieg.* Was wir vom Weltkrieg nicht wissen. +*I bestemte Aar eller Aarrækker.**1914—1918.**England.**Liddell Hart, B. H.* The Real War 1914—1918 etc. +*Frankrig.**Cnack, P.* Sur les Bancs de Flandre. +— *Ceux du Blocus.* +— *Pavillon haut.* +*Thomazi, A.* La Guerre Navale dans l'Adriatique etc. +— *La Guerre Navale aux Dardanelles* etc. +— *La Guerre Navale dans la Méditerranée* etc. +*Tyskland.**Hshagen, E.* U-Booten Westwärts etc. + M<sup>s</sup>.*Kopp, G.* Das Teufelschiff und seine kleine Schwester. +*Marine-Archiv.* Der Krieg zur See 1914—1918. Die Überwasserstreitkräfte und ihre Technik. + O<sup>s</sup>.



*Laurens, A.* Histoire de la Guerre Sous-Marine Allemande (1914—1918). M<sup>s</sup>.

*Neureuther, D. & Bergen, C.* Wir leben noch! etc. +

*Plivier, T.* Des Kaisers Kulis etc. +

*Spiegel, E. v.* Kriegstagebuch. M<sup>s</sup>.

— U-Boot im Fegefeuer. +

*Vallentiner, I.* Der Schrecken der Meere etc. +

#### Østrig.

*Marine Archiv. Sokol, H.* Österreich-Ungarns Seekrieg 1914—1918.

+ M<sup>s</sup>.

England. 1915.

*Hamilton, J.* Gallipoli Diary 1915. +

England. 1915—1916.

*Asmead-Bartlett, E.* The uncensored Dardanelles. +

England. 1916.

*Leslie, S.* Jutland, a fragment of epic. etc. +

Tyskland. 1916—1917.

*Gayer A.* Die deutschen U-Boote etc. — U-Boote gegen feindliche Kriegsschiffe Mai 1916 bis Februar 1917. +

Tyskland. 1917—1918.

*Neu, H.* Die revolutionäre Bewegung auf der deutschen Flotte 1917—18. + M<sup>s</sup>.

#### Verdenskrigens Efterspil.

Treaty of Peace between the Allied etc. and Austria etc. 1919. M<sup>s</sup>.

Treaty of Peace between the Allied etc. and Bulgaria 1919. M<sup>s</sup>.

Traité de Paix entre les Puissances alliés etc. et la Hongrie 1920. M<sup>s</sup>.

*Clemenceau, G.* Grandeurs et misères d'une victoire. + M<sup>s</sup>.

*Mordacq.* Pouvait on signer l'Armistice à Berlin? M<sup>s</sup>.

*Buchreis, A.* Der Weltkrieg und die Zeit nach dem Krieg. +

*Koch-Weser, E.* Deutschlands Auszenpolitik in der Nachkriegszeit. +

#### Historie.

I Almindelighed, Kultur- og Landkrigshistorie som Hjælpevidenskab.

*Mackay, B. L.* Problem unserer Zeit. etc. +

*Egelhaafs* Historisch-politische Jahresübersicht für 1929 etc. +

- Zechlin, E.* Bismarck und die Grundlegung der deutschen Grossmacht. +  
 480 f. C.—1918 e. C. Birkenhead Turning Points in History. +  
 1500—1915. *Glockmeier, G.* Künftige Kriege Preussischer Militarismus etc. +  
 1871—1914. *Hauser, H.* Histoire Diplomatique de l'Europe etc. +  
 1881—1921. *Dumba, C.* Dreibund- und Entente Politik etc. +  
 1904—1917. *Taube, M. v.* Der groszen Katastrophe entgegen etc. +  
 1914—1918. Se Verdenskrigen.  
 1918—1920. *Alnor, K.* Handbuch zur schleswigschen Frage etc. +

#### *Semandskab.*

- Nicholls, A. E.* Seamanship and Viva Voce Guide etc. +  
*Int. Conf. on Safety of Life at Sea.* 1. Report etc. 2. Convention etc. Ska.  
*Int. Hydr. Bur. Monaco.* Ska.

#### *Seminevæsen.*

- Klein, M.* Kabeltechnich. Sm.

#### *Seopmaaling.*

- Hydrographic Office.* Annual Report etc. Ska.  
*Slaucitajs, L.* A short historical Review etc. Ska.  
 — Magnetic Measurements etc. Ska.  
*Annalen der Hydrographie* and maritim Meteorologi. Ska.  
*Int. Hydr. Bur. Monaco.* Ska.  
*Stevenson, E. L.* Marine Wold Chart of Nicolo de Caneiro Januensis etc. +

#### *Geodæsi.*

##### Som Hjælpevidenskab.

- Lorenzen, V.* Haandtegnede Kort over København 1600—1660. Ska.  
*Kartframstälning från Flygplan.* Ska.  
*Topo-hydrographic Section.* Endgültige Ergebnisse etc. Erdmagnetismus m. m. Ska.  
*Werkmeister, P.* Topographie etc. Ska.

#### *Taktik* se Krigskunst.

#### *Tidevande og Strøm.*

- Ziegler.* The Ziegler Polar Expedition 1903—05 etc. Sect D. Tidal Observations and Reductions. +  
*Ott, A. Ott* — Flügel und Zubehör etc. Ska.

*U-Baadsvæsen.*

- Davis, R. H.* A Diving Manual and Handbook of submarine Appliances etc. +  
*Rabeau, A & Laurens, A.* Les Submersibles etc. +  
*Laurens, A.* Histoire de la Guerre Sous-Marine Allemande (1914—1918). M<sup>s</sup>.  
*Gayer, A.* Die deutschen U-Boote in ihrer Kriegsführung etc. +  
*Hashagen, E.* U-Boote Westwärts etc. + M<sup>s</sup>.  
*Neureuther, D. & Bergen, C.* Wir leben noch! etc. +  
*Sauer, H.* Die Höllemaschine im U-Boot. M<sup>s</sup>.  
*Spiegel, E. v.* Kriegstagebuch •U. 202•. M<sup>s</sup>.  
 — U-Boot im Fegefeuer. M<sup>s</sup>.  
*Bauer.* Das Unterseeboot etc. +  
*Valentiner, M.* Der Schrecken der Meere etc. +

Polaromraadernes og Verdenshavens  
Opdagelser og Udforskning.

*Færserne.*

- Poulsen, S. og Rosenberg, H.* Islandsfærden etc. +  
*Stauning, T.* Min Grønlandsfærd etc. +  
*Engel, S. H.* Mit Fischereishutzboot •Zieten• etc. +

*Gamle danske Kolonier.*

- Larsen, K.* Krøniker fra Trankebar. +

*Gronland.*

- Gronlandske Selskab.* Det grønlandske Selskabs Aarsskrift 19<sup>29</sup>/30. +  
*Meddelelser om Grønland.* LXXIV, LXXV<sup>1-2</sup>, LXXVI. + S<sup>ka</sup>. Se  
 Pag. 318.

*Administration og Handel.*

- Midl. Lov* (Nr. <sup>133</sup>/1829) om Adgang for danske Fiskerskibe til Fiskeri  
 i grønlandske Farvande. S<sup>ka</sup>.

*Archæologi, Etnografi og Etnologi.*

Se Medd. om Gronl. Pag. 318.

- Degerbol, M. A.* Animal Bones from the Norse Ruins etc. +  
*Jónsson, F.* Rune Inscriptions from Garðar etc. +  
*Norlund, P. D.* Norse Ruins at Garðar. +  
*Mathiassen, T.* Fundene fra Inugsuk etc. +



*Beretninger, Beskrivelser og Ekspeditioner.*

- Storm, G.* Om Kilderne til Lyschanders «Grønlandske Chronica». +  
*Ibsen, A.* Nordlys etc. +  
*Rink, S.* Fra det Grønland som gik etc. +  
*Vaslev, A. B.* Aaret i Grønland. +  
 — Grønlands Rigdomskilder. +  
*Bardarsson, I.* Det gamle Grønlands Beskrivelse. +  
*Bendixen, O.* Grønlandsfiskeriet etc. +  
*Storch, M.* Strejfslys over Grønland etc. +  
*Villingen, B.* Die Arktis ruft etc. +  
*Wegener, A.* Mit Motorboot und Schlitten in Grönland. +  
*Hutchinson, I. W.* On Greenland's closed Shores etc. +  
 c. 1000—1929. Greenland etc. +  
 1585—87. *Grønlandske Selskabs Skrifter VII.* *Davis, J.* Tre Rejser  
 til Grønland 1585—87 etc. +  
 1870. *Leslie, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld etc. +  
 1894. *Ohlin, A.* På Forskningsfærd efter Björling och Kall-  
 stenius etc. +  
 1926. *Medd. o. Grønl.* LXXIV Nr. 3. *Reisinger, E. & Steinböck, O.* Fore-  
 løbig Meddelelse om vor zoologiske Rejse i Grønland 1926.  
 + Ska.  
 1930. *Stauning, T.* Min Grønlandsfærd. +

Fiskeri. (Se ogsaa Pag. 303).

- Jensen, Ad S. & Hansen, M. P.* Undersøgelser over den grønlandske  
 Torsk etc. +

Det grønlandske Sprog.

- Huish, R.* The Last Voyage etc. — A Dictionary of the Eskimaux  
 Language. +

Grønlandssagen.

- Christiansen, C. P. O.* Danmark—Norge etc. +  
*Smedal, G.* Erhvervelse af Statshøihei over Polarområder. +

*Naturvidenskabelige Undersøgelser.*

Se Medd. om Grønl., Pag. 318.

Botanik.

- Hutchinson, I. W.* On Greenland's closed shores etc. — List of  
 plants etc. +

Geologi.

- Callisen, K.* Den grønlandske Meteorsten og andre Meteoriter. +  
*Nielsen, N.* Evidence on the Extraction of Iron etc. +

## Meteorologi.

*Meteorol. Inst.* Meteorologisk Aarvog II. Grønland. +

## Zoologi.

*Jensen, Ad S.* Grønlands Fauna etc. +

— & *Hansen, P. M.* Undersøgelser over den grønlandske Torsk etc. +

*Østgrønland.*

*Ingolf Expeditionen.* The Danish Ingolf Expedition IV<sup>7</sup>. +

*Hutchinson, I. W.* On Greenland's closed shores etc. +

1869—70. *Payer, J.* Upptäcktsresor i Norra Polarhavet etc. +

1900. *Kolthoff, G.* Till Spetsbergen och Nordöstra Grönland etc. +

1912—1913. *Medd. om Grøn. LXXV I & II. Koch, J. P. & Wegener, A.*  
Wissenschaftliche Ergebnisse der Dänischen Expedition nach  
Dronning Louises Land und quer über das Indlandeis etc.,  
se Pag. 319.

1926—27. *Medd. om Grøn. LXXVI 6. Koch, L.* Report on the geo-  
logical Expedition to East Greenland 1926—27, se Pag. 319.

1929. *Medd. om Grøn. LXXIV 10. Koch, L.* The Danish Expedition  
to East Greenland in 1929, se Pag. 319.

*Island.*

*Clausen, J. & Levin, P.* Island i Fristatstiden. +

*Berlin, K.* Det Norske og Danske Rigsraads Stilling til Island etc. +

*Jónsson, F.* Island etc. +

*Vaslev, A. B.* Tusindaarsriget Island. +

*Vedel Tåning, A.* Sortfugle og fiske ved Island. +

*Sæmundsen, B.* Die isländische Seefischerei etc. +

*Hermann, P.* Island etc. +

*Buchheim, G. & Lotz, P. H.* Thule etc. +

*Deutsche Islands Forschung.* 1930. I. Kultur. II. Natur. +

*Engel, S. H.* Mit Fischereischutzboot •Zieten• etc. +

*Rejser.*

*Chapmann, O. M.* Across Island. +

1907. *Poulsen, S. & Rosenberg, H.* Islandsfærden etc. +

*Nordamerika.*

*Anderson, R. B.* Amerikas første Opdagelse. +

*Jennees, D.* The People of the Tevilight. +

*Labrador.*

*Huisch, R.* The Last Voyage of Capt. Sir John Roos etc. +

1770—86. *Townsend, C. W.* Captain Cartwright and his Labrador  
Journal etc. +

*Nordpolarmraader.*

- Bangsted, H.* Jagt og Slædefart. +  
*Bichel, J.* Polarhavets Folk. +  
*Hatt, G.* Moccasins and their Relations to arctic Footwear etc. +  
*Conway, M.* With Ski & Sledge over Arctic Glaciers. +  
*Payer, J.* Upptächtsresor etc. Kap. IV. Kort öfversikt of polarfärdernas historia. +  
*Weyprecht, C.* Bilder från Höga Norden etc. +  
 1868, 1872—1873. *Leslie, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld etc. +  
 1898—1928. *Breitsus, J.* Die Erschliessung des Eurasiatischen Hohen Nordens etc. +  
 1921—1924. V. *Thuleexpedition.* *Mathiassen, T.* Archæological Coll. etc. +

*Nordpolen.*

1827. *M'Cormick, H.* Voyages and Discovery etc. +  
 1872—74. *Payer, J.* Uppläcchtsresor i Norra Polarhafvet. Kap. III. Den österrikisk-ungarske nordpolsexpedition. +  
 1879—81. *Stuzberg, A.* Den amerikanske Nordpolsexpedition etc. +  
 1897. *Stadling, J.* Genom Sibirien på Spanning efter Andrée etc. +  
 1897. *Andrée, S. A., Strindberg, W. & Fraenkel, K.* Andrées Polarfærd etc. +  
 1928. *Nobile, U.* Die Vorherleitung und die wissenschaftlichen Ergebnisse der Polarexpedition der «Italia» etc. +  
 1928. *Samoilowitsch, H.* S. O. S. in der Arktis etc. +

*Nordvestpassagen.*

- Resor och Afoentyr uti Arktiska Regionerna.* Skildringar etc. +  
 1585—87. *Gronlandske Selskabs Skrifter VII.* *Davis, J.* Tre Rejser til Grønland etc. +  
 1631. *Bodilly, R. B.* The voyage of Capt. Thomas James etc. +  
 1829—1833. *Huish, R.* The Last Voyage of Capt. Sir John Ross etc. +  
 1852—1853. *M'Cormick, R.* Voyages and Discoveries in the Arctic etc. — Open Boat Expedition in Search of Sir John Franklin etc. +

*Nordostpassagen.*

- 1533—1878 *Stuzberg, A.* Nordøstpassagens Historie etc. +  
 1878—1879. *Leslie, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld etc. +



*Novaja Semlja.*

1871. *Payer, J.* Upptäcksresor i Norra Polarhafvet etc. +  
 1875—1876. *Stuxberg, A.* Erinringar från Svenska Expeditionerna till Novaja Semlja etc. +  
 1898—1928. *Breitfuss, L.* Die Erschliessung des Eurasiatischen Hohen Nordens etc. +

*Personalhistorie.*

- Cartwright, George.* Capt. Cartwright and his Labrador Journal. Af *Townsend.* +  
*M'Cormick, R.* Autobiography. +  
*Mawson, Sir Douglas.* Sydpolarfarere. Af *Hurley, F.* +  
*Nordenskiöld, Adolf Erik.* The Arctic Voyages etc. Af *Leslie, A.* +  
*Ross, John.* The Last Voyage etc. Af *Huisch, R.* +  
*Wandel, C. F.* Medd. om Gronl. LXXVI. Af *Amdrup, G. C.* +

*Sibirien.*

- Nordenskiöld, A. E.* Om möligheten at idka sjöfart i det Siberiska Ishafvet etc. +  
 1875 & 1876. *Stuxberg, A.* Erinringar etc. +  
 1875 & 1876. *Leslie, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld etc. +  
 1898. *Stadling, J.* Genom Sibirien etc. +

*Spitsbergen og Franz Josefs Land.*

- Ette, H.* Døden paa 80 Grader etc. +  
*Nordenskiöld, A. E.* Sketch of the Geology of Spitzbergen etc. +  
*Villinger, B.* Die Arktis ruft etc. +  
 1858 & 1861. *Leshe, A.* The Arctic Voyages of Adolf Erik Nordenskiöld etc. +  
 1871. *Payer, J.* Upptäcksresor i Norra Polarhafvet etc. Kap. II. +  
 1890. *Klinckowström, A.* Tre Månaders Dag etc. +  
 1898—1928. *Breitfuss, L.* Die Erschliessung des Eurasiatischen Hohen Nordens. +  
 1900. *Kolthoff, G.* Til Spetsbergen etc. +  
 1903—05. *Ziegler.* The Ziegler Polar-Expedition etc. +

*Sydpolaromraader.*

- Ohlin, A.* Om Antarktiska Färder och Antarktis etc. +  
 1793—1930. *Taylor, G.* Antarctic Adventure and Research etc. +

- 1839—1843. *M'Cormick, R.* Voyages and Discovery in the Arctic and Antarctic Seas etc. +  
 1911—1913. *Hurley, F.* Sydpolarfarere. — Mawson expeditionen 1911—13 etc. +  
 1914—1917. *Hurley, F.* Sydpolarfarere. — Shackleton expeditionen 1914—17 etc. +  
 1929—1930. *Riiser Larsen, H.* Mol ukjent Land. Norvegia Expeditionen 1929—30. +

*Sorejser og Verdensomsejlinger.*

- Jordens Erobring.* Alle Tiders store Opdagelseshistorie etc. +  
*M'Cormick, R.* Voyages and Discovery in the Arctic and Antarctic Seas and Round the World etc. +  
*Keble Chatterton, E.* English Seamen and the Colonization of America. +  
*Teltz, C.* Zur See etc. +  
 1492—1503. *Hakluyt Soc. Publ. Ser. Series LXV.* Select Documents Illustrating the Four Voyages of Columbus. +  
 1840—1930. *Lee, C. E.* Record Atlantic Passages etc. +  
 1920—1922. *Schmidt, J.* The Danish »Dana»-Expedition 1920—22. etc. I +  
 1924—1929. *Gerbault, A.* I Kutter Jordan rundt etc. +

*Hakluyt Society's Publications.*

- Sec. Ser. LXIII. The Desert Route to India etc. +  
 — — LXIV. New Light on the Discovery of Australia etc. +  
 — — LXV. Select Documents Illustrating the Four Voyages of Columbus. +

*Meddelelser om Grønland.*

+ Ska.

- LXXIV. Nr. 1. *Nielsen, N.* Fungi isolated from Soil and Excrements etc.  
 Nr. 2. *Boggild, O. B.* The Meteoric from Savik etc.  
 Nr. 3. *Iteisinger, E. & Steinböck, O.* Foreløbig Meddelelse om vor zoologiske Rejse i Grønland 1926.  
 Nr. 4. *Ødum, H.* Geologiske iagttagelser i Landet Øst for Igaliko Fjord.  
 Nr. 5. *Itemy, P.* Les Collemboles du Groenland.  
 Nr. 6. *Steinböck, O.* Beiträge zur Kenntnis der Tubellaria Fauna Grönlands I etc.  
 Nr. 7. *Itemy, P.* Quelques Arthropodes récoltés etc.

- Nr. 8. *Krueger, H. K. E.* Zur Geologi von Westgrönland etc.
- Nr. 9. *Mathiassen, T.* The Archaeological Collection of the Cambridge East Greenland Expedition 1920 etc.
- Nr. 10. *Koch, L.* The Danish Expedition to East Greenland in 1929.
- Nr. 11. *Backlund, H. G.* Contributions to the Geology of Northeast Greenland.
- Nr. 12. *Poulsen, C.* Contributions to the Stratigraphy of the Cambro-Ordovician of East Greenland.
- Nr. 13. *Kulling, O.* Stratigraphic Studies of the Geology of North Greenland.
- Nr. 14. *Rosenkrantz, A.* Summary of Investigations of Younger Palæozoic and Mesozoic Strata etc.
- Nr. 15. *Seitenfaden, G.* Botanical Investigations etc.
- Nr. 16. *Koch, L.* Remarks of the Map of Dusén Fjord. 11 Tavler. Kbh. 1930. 4<sup>o</sup>
- LXXV. 1. *Koch, J. P. & Wegener, A.* Wissenschaftliche Ergebnisse der Dänischen Expedition nach Dronning Louises Land und Quer über das Inlandeis von Nordgrönland 1912—1913. Unter Leitung von Hauptmann J. P. Koch. Mit 240 Figuren im Text, 1 Porträt und 4 Tafeln. Abteilung I. I. Reisetech-nischer Teil. II. Geographischer Teil. III. Glaziologischer Teil.
- II. — — Wissenschaftliche Ergebnisse etc. — —. Mit 149 Figuren im Text und 3 Stereographischen Aufnahmen Abteilung II. IV. Meteorologischer Teil. Kbh. 1930. 4<sup>o</sup>
- LXXVI. *Amdrup G. C.* Viceadmiral C. F. Wandel † 21. April 1930. Hertil et Fototypi.
1. *Norlund, P.* Norse Ruins at Garðar. The Episcopal Seat of Mediaeval Greenland. In collaboration with Aage Roussel.
  2. *Jónsson, F.* Rune Inscriptions from Garðar.
  3. *Degerbol, M.* Animal Bones from the Norse Ruins at Garðar.
  4. *Nielsen, N.* Evidence on the Extraction of Iron in Greenland by the Norsemen.
  5. *Fuge, D. P.* Diatoms from near Kugssuk, West Greenland.
  6. *Koch, L.* Report on the geological Expedition to East Greenland 1926—27. 1 Fototypi og 2 Tavler Kbh. 1930. 4<sup>o</sup>



være ret besværligt at uddrage det essentielle holde det under den Ørkenvandring, det ofte er bejdede sig hen til den virkelige, sande Lære, og uddrages af det læste.

Til den, som standser og viger tilbage for kan M. Delages Bog anbefales som en virkelig

Med gallisk Vivacitet og i glimrende Stil ru det Afsnit af den store Krig op, som under sammenfattes i Ordet »Dardanellerne«.

Forfatteren escaperer aldrig fra det korrekt h hans Fremstilling støttes og underbygges med C Udtalelser, samt Oplysninger af geografisk, g meteorologisk, statistisk, taktisk og strategisk A bliver aldrig tør og kedelig, idet disse for D teringen nødvendige Ting praktisk talt smugl Teksten.

Samtidig med, at Bogen kan anvendes som bog i Dardanellerspørgsmaalet, lader Forfatteren bejde fremtræde som et Epos viet de Tusinder, ingen Nytte maatte ofre Livet i de forbitrede Ka den af ethvert godt Forsyn forladte Halvø.

Sit Udgangspunkt tager M. Delage i »Goe »Breslaus« Jagt gennem Middelhavet og Adm chons Opræden ved Konstantinopel, hvad de og afgørende førte Tyrkiet ind paa det tyske

»Alt, hvad der — lige fra dette Forspil — Dardanellernes Tragedie, var uden Sammenhæ get af Usikkerhed«. Dette dokumenteres atte Halve Foranstaltninger, manglende Samarbej staaelse, Ledelse fra London, draabevis Ind Kræfter, som skulde have virket med en Voldsomhed, manglende Evne til at se nye Metoder osv. osv. — alt dette var Træk, teriserede Planlæggelsen og Udførelsen af ( sin Oprindelse, geniale Idé — en Idé, hvis

førelse i rette Tid sikkert vilde have bevirket en afgørende Ændring, der havde sparet Millioner af Menneskeliv og hindret den russiske Revolution.

Men et er at faa en Idé (Churchill fik som bekendt mange), et andet er at forberede og lede dens Udførelse paa rette Maade.

»Aldrig nogensinde blev Operationer af et saadant Omfang paabegyndt saa letsindigt som her. Der eksisterede ingen Plan, hverken landmilitær eller sømilitær. Marinen havde ikke forud for Cardens Forsøg alvorligt studeret Mulighederne for en Forcering, og Hær og Flaade var aldrig blevet enige om Mulighederne for kombinerede Operationer».

Muligvis har Sejren paa et givet Tidspunkt været inden for Rækkevidde. Tyrkernes Stilling var i Virkeligheden fortvivlet efter Bombardementet den 18. Marts; en hensynsløs og hurtig Gentagelse, inden det var lykkedes Tyskerne at genrejse Tyrkernes Moral og Modstandskraft, kunde maaske have ført til Maalet. Men Admiral Robeck — saa dristig han end var — veg tilbage for Indsatsen, og Tyrkiet fik Respit.

Med enkle, malende Streger trækkes Billedet op af Tysklands voksende Indflydelse, dets Diplomaters og Officereers maalbevidste og kyniske Arbejde paa at gøre Halvmaanen til Slave af den tyske Ørn.

Iøvrigt faar alle Hovedpersoner, tyske, tyrkiske, engelske og franske — Statsmænd som Officerer — hver især en kort, klar og rammende Karakteristik.

Om Lord Fisher siges f. Eks., at han var »den engelske Marines uslebne Reorganisator, den skarpe Modstander, der kastede saavel Skibe som Admiraler paa Affaldsdyngen; uhyre anvendt og overbebyrdet af et Arbejde, som var for haardt for den 74aarige Olding. Som den veldisciplinerede Sømand han var, overholdt han Tavshedsreglen overfor de meget talende Politikere; men

han havde kun een Tanke: Tyskland skulde besejres paa Vestfronten, og dets Flaade skulde ødelægges i Nordsøen«.

Af særlig maritim Interesse er Afsnittet: »Navires contre murailles«.

De primitive, daarligt udrustede tyrkiske Befæstningsanlægs Modstandskraft var nok en af de voldsomste Skuffelser for Churchill. Ved Antwerpen havde han set, hvor forholdsvis let Tyskernes svære Skyts fik Bugt med de derværende Anlæg, og denne Anskuelsesundervisning havde givet ham Troen paa, at Stræderne kunde forceres uden Medvirken af Landstridskræfter — udelukkende ved Anvendelse af det svære Skibsskyts.

Desværre for ham og for de Allierede fik han ogsaa Anskuelsesundervisning i, at Nelsons berømte Udtalelser om Skibe contra Kystbefæstninger ikke havde mistet deres Gyldighed.

I det hele taget giver Skildringen af det tyrkiske Arbejde paa at udbedre og forbedre Strædernes Forsvar, ledet som det var af fremragende tyske Officerer, et for en lille modløs Nation inciterende Eksempel paa, hvad der med de mest beskedne Midler kan opnaas, naar alle Chancer og Muligheder tages i Anvendelse.

Da Liman v. Sanders skulde organisere Halvøens Forsvar, manglede praktisk talt alt; Tropper, Udrustning, Veje, Jernbaner, Telefon, Telegraf samt Vand, Proviant og nødvendigt Krigsmateriel. Det eneste, han sikkert kunde regne med, var den tyrkiske Soldats Tapperhed og Nøjsomhed.

Men Liman v. Sanders fik Tid, og Tiden blev udnyttet godt. Man faar ogsaa et godt Indtryk af den »Kleinkrig«, som med saa stort Held førtes med Miner, Net og Torpedoer under fuld Udnyttelse af de særlige Farvands- og Strømforhold.

Over Systemet Kitchener — Le Système K — fælder M. Delage en knusende Dom.



Kitchener »denne Klippe — det britiske Folks Afgud og et Mønster paa dets Kolonisoldaters gode Egenskaber og gloire«, vilde selv dirigere og ordne alt. Hans Stab vidste intet om hans Hensigter — gjorde intet Forarbejde, lagde intet tilrette. Sir Jan Hamilton blev sendt til Dardanellerne uden de nødtørftigste Oplysninger, uden Stab og uden Kort.

»Han (Kitchener) den store Organisator, Manden til hvem det britiske Imperium med Tillid vendte sig i Farens Stund, — vidste ikke mere end Sir Jan. Hans usikre Aand var, syntes det, blevet ude af Stand til at tage en Beslutning i Tide, at holde fast ved den, at give den Udtryk og frem for alt at fremskaffe de nødvendige Midler til at realisere den. I 3 Maaneder søgte han Sandheden paa forkerte Steder; han blev med Churchill en af de vigtigste om ikke den største Anstifter til Katastrofen«.

Det er vel rigtigt, at Kitchener ligesom Fisher ansaa Vestfronten for den afgørende Krigsskueplads, selvom han ikke, som mange senere, mente at sekundære Foretagender som paa Balkan direkte var at gaa Tysklands Ærinde; men — naar han eengang var gaaet ind for, at Hæren skulde muliggøre Forcingen, maatte der ogsaa sørges for en grundig Forberedelse og Tilvejebringelsen af de tilstrækkelige Styrker i rette Tid.

Hele den sørgelige Kampagne med Hamiltons stædigt gentagne offensive Forsøg, der, som Angrebsoperationer altid gør, tærede voldsomt paa Hærens Kræfter; med Sygdom, stor Dødelighed og Savn, medens Tyrkerne stadig forøgedes i Kraft og Tal — hele dette Afsnit bliver grundigt og indgaaende behandlet.

I det hele taget forbavses man over den Omhyggelighed og Grundighed, hvormed det er lykkedes Forfatteren i denne forholdsvis lille Bog at give ikke blot en tilfredsstillende og udtømmende Skildring af hele Darda-

nellerfelttoget, men ogsaa at bibringe Læseren et levende og fængslende Indtryk af saavel Begivenhederne som af de Mænd — Hovedpersoner og Statister —, hvis Navne er knyttet til Dardanellerne.

Bogen er saavel læseværdig som let læselig og kan anbefales paa det bedste.

A. L.

---

## Danske Ekspeditioner til Grønlands Østkyst.

### I Anledning af 25-Aaret for Danmark-Ekspeditionens Afrejse.

Af Orlogskaptajn H. Bistrup.

St. Hansdag i Aar var det 25 Aar siden, at Danmark-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst 1906—1908 forlod Kjøbenhavn for at sætte Kursen op mod den dengang ukendte Kyst Nord for Kap Bismarck paa  $76^{\circ} \frac{3}{4}$  N. Br. L. Mylius-Erichsen var Leder og Premierløjtnant Alf Trolle var Fører af Skibet »Danmark«.

Netop i disse Dage er der afrejst en anden Ekspedition med de samme fjerne Egne som Maal.

Under Dr. Lauge Koch's Ledelse, med 2 Skibe ført af Skibsførere fra den grønlandske Handel, er der al Grund til at tro paa, at denne Ekspedition vil hjembringe lige saa store og værdifulde Resultater som i sin Tid Danmark-Ekspeditionen, og der skal lyde en hjertelig Lykønskning til Lederen og Medhjælperne af en Ekspedition, som, hvis den gennemføres som den er planlagt, kun yderligere vil vise Verden med hvor stor en Interesse, den danske Nation omfatter Ansvar for det Land, vi i saa mange Aar har ofret slidsomt Arbejde og store Værdier — ja Menneskeliv.

Desværre har ingen af vore unge Søofficerer følt sig kaldede til at deltage i dette Arbejde og dermed fortsætte det danske Søofficerskorps Tradition paa Grønlandsforskningens — specielt Østgrønlandsforskningens — Omraade.

Danmark-Ekspeditionen, som indtil nu var den største i sin Art, udsendt herhjemmefra, var ikke alene saa heldig at gennemføre den Plan, der var lagt for dens Udførelse, men den fik yderligere en større Betydning derved, at



den saa at sige sluttede det sidste Led til i den lange Kæde af danske Ekspeditioner, der langs Grønlands Østkyst har strakt sig fra Kap Farvel i Syd til Kap Bridgeman i Nord.

Det er Hensigten i det efterfølgende at give en kort Oversigt over den danske østgrønlandske Udforsknings Historie.

Det er en historisk Kendsgerning, at det var Islændinge, som — omend af Vanvare — allerede i det niende Aarhundrede, var de første til at opdage Grønlands Østkyst — en Opdagelse, der senere gav Anledning til den landsforviste Erik den Rødes Rejser til Grønland, som resulterede i, at han og hans Mænd nedsatte sig paa Grønlands Vestkyst — og forøvrigt, at Amerika opdagedes 4 à 500 Aar før Columbus Tid.

Men det er først omkring Midten af det 17de Aarhundrede, at der fra dansk Side gøres alvorlige Forsøg paa at naa ind til selve Østkysten.

I Aaret 1652 — altsaa for 280 Aar siden — udrustede General-Toldforvalter Henrik Møller, som af Kong Frederik III. »havde faaet Privilegium paa at maatte opsøge Grønland og uden Afgift handle paa de opdagede Lande i et Tidsrum af 30 Aar«, en Ekspedition under Ledelse af Dannell. Denne fortsatte i 1653 og 1654, men det lykkedes ligesaa lidt ham som senere andre at komme ind til Grønland. Dannells mislykkede Forsøg paa at naa ind til Østkysten »var Grunden til, at han i 1653 og 1654 helt eller næsten helt opgav Østkysten« og »simpelt hen den, at han i 1652 havde lært, at det alene var paa Vestkysten, der kunde være Tale om at drive Handel med de indfødte«.

1723 gør Hans Egede et forgæves Forsøg paa fra Vestkysten at trænge frem til Østkysten for at finde de gamles Østerbygd. Og ca. 20 Aar senere forsøger Peder Olsen Walløe fra Vestkysten at trænge op

langs Østkysten. — Han naar saa langt som  $60^{\circ} 56' N.$  Br. og »man faar at vide, at der hele Vejen er truffet indfødte«.

Der gaar nu et Tidsrum af et halvhundrede Aar, inden der paa ny gøres Forsøg paa at trænge frem til Østgrønlands Østkyst og det bliver da den bekendte Capitain Poul de Løwenørn, senere Admiral og Direktør for Søkortarkivet, der for 145 Aar siden, som den første danske Søofficer gør det Forsøg at naa ind til Grønlands Østkyst.

C. F. Wandel skriver (Medd. om Grl. VI. 1.): »Før 1786 gøres intet Forsøg paa ad Søvejen at naa Østkysten<sup>1)</sup>, i hvilket Aar, der i denne Hensigt udrustedes et Skib, Hvalfangeren »Grev Ernst Schimmelmann«, paa 123 Commercælæster, ført af daværende Capitain, senere Admiral Løwenørn. Det var nemlig lykkedes den utrættelige Poul Egede<sup>2)</sup> at faa udvirket hos Regeringen, at der gjordes Forsøg paa ad Søvejen at naa Østkysten; de tidligere Forsøgs uheldige Udfald tilskrev han, at man fra Cap Farvel havde villet trænge frem langs Kysten. Man skulde, mente han, støttet paa de Gamles Beretninger, søge Kysten fra Søen paa omtrent  $65^{\circ} N.$  Br.« Løwenørns Forsøg paa at naa ind til Kysten og komme i Land lykkedes imidlertid ikke og det samme blev Tilfældet for de to Lieutnanter C. F. Egede og C. A. Rothe, der samme Aar med Jagten »Den nye Prøve« i August Maaned, da Captain Løwenørn afgik til Kjøbenhavn, forsøgte at trænge frem til Østkystlandet.

I 1787 forsøger de samme to atter at besejle Østkysten. Først i April afsejler Lieutnant Egede med »Den nye Prøve«, men faar i Isen en Læk i Skibet og maa vende tilbage til Island, hvorfra han er sejlet ud. Kort Tid efter ankommer Hukkerten »Hvidfisken«. Lieutnant Egede tager Kommandoen over denne og Lieutnant Rothe over Jagten. I Løbet af Sommeren gøres forgæves

<sup>1)</sup> Dannels Rejser undtagne, som har været omtalte. *H. B.*

<sup>2)</sup> Missionær i Grønland, Hans Egedes Søn. *H. B.*

Forsøg paa at naa ind gennem Isen og først saa sent som i Oktober tiltræder de to Søofficerer deres Hjemrejse og naar først Kjøbenhavn den 5te April 1788.

Den 16de Oktober i Aar er det 100 Aar siden, at Premierløjtnant W. A. Graah vender hjem fra sin bekendte Rejse med Konebaad langs Grønlands Østkyst, sydfra nordefter. Graah naaede saa langt Nord paa som  $65^{\circ} 15' 36''$  N. Br., hvor han den 18de August 1829 plantede det danske Flag paa Dannebrog's Ø, rejste en Stenvarde og højtideligt tog Landet i Besiddelse under Navnet Frederik den 6tes Kyst. — Denne Rejse, der skulde blive Forbilledet for den senere ligesaa bekendte Konebaadsekspektion under Gustav Holms Ledelse, søger sin Lige i de Anstrængelser og Savn, som Graah maatte underkaste sig.

Det vil blive for vidtløftigt i denne korte Oversigt nærmere at gaa ind paa Graah's Oplevelser, men syg og lidende tilbringer han Vinteren 1829—30 med en Proviantbeholdning, der tvang ham til allerede i Oktober at nedsætte Rationerne — og ene Europæer mellem eskimoiske Hedninge. Hans Sundhedstilstand forværredes og kun et tilfældigt Fund af »Blaabær og Kvækkebær, han nu fandt i Overflødighed paa flere Steder« kan det tilskrives, »at han ikke fandt sin Grav paa Østkysten«.

Udbyttet af denne Ekspedition var en fortrinlig Beskrivelse og et Kort over den berejste Strækning.

Der følger nu atter nogle Aar, hvor der intet foretages fra dansk Side for Grønlands Østkyst — men, som det vil vise sig i det efterfølgende ikke fordi Interessen derfor var kølnet.

Under Udarbejdelsen af denne Artikel har Kommandør Gustav Holm været saa elskværdig at tilsende mig en Redegørelse for, hvem der er den egentlige Ophavsmand til den Række Undersøgelser som i Slutningen af det 19de og Begyndelsen af det 20de Aar-



hundrede førte til vort Kendskab til Østgrønlands Geografi.

Med Kommandørens Tilladelse anfører jeg Redegørelsen med Kommandørens egne Ord:

»Den nyere Tids Undersøgelser af Grønlands Østkyst har fra dansk Side været i Gang siden Slutningen af forrige Aarhundrede. Der kan maaske derfor være Anledning til at omtale, hvem der har taget Initiativet dertil.

Efter hvad Th. Stauning skriver i »Min Grønlandsfærd«, Side 104, maa man formode, at det var efter Kaptajn Normann's Plan, at »en Række Undersøgelser af Østkysten blev udført i Tiden omkring eller efter 1880«. Initiativet skyldes dog ikke ham, som jeg her skal paavise.

I »Meddelelser om Grønland«, Bind VI, er optaget et af »Commissionen for Grønlands Undersøgelser« til Marineministeriet den 26. Oktober 1883 indsendt Forslag til Undersøgelse af Østkysten. Heri skrives, at i Erkendelse af, at de af det Offentlige foranstaltede Undersøgelser paa Grønlands Vestkyst ogsaa burde udstrækkes til at omfatte den tilsvarende Del af Østkysten, hvoraf kun den sydligste Del var undersøgt af Graah 1829—30, fremkom Kommissionen saavel i Begyndelsen af 1880 som i 1881 med Forslag til Udsendelse af Ekspeditionen. Forslaget støttede sig til Betænkninger af Kaptajnerne Wandel og Normann, til hvem Kommissionen havde rettet Anmodning om at skaffe Oplysninger. Disse Betænkninger er trykt i »Medd. om Grønl.«, Bind VI. Wandels hedder: »En Fremstilling af vort Kjendskab til Grønlands Østkyst«, 1879, og Normann's: »Forslag til en fra Sø-siden foretaget Undersøgelse af Grønlands Østkyst«, 1880.

I Forordet til »Medd. om Grønl.«, Bind IX, skriver Professor Johnstrup, at »Initiativet til Undersøgelsen af Østkysten skyldes« Marineminister Ravn, der var Med-

lem af Grønlands-Kommissionen. Jeg skal hertil bemærke, at denne Udtalelse ikke maa tages bogstaveligt, og skal nærmere paaavise, at Initiativet er kommen ude fra til Kommissionen.

Undersøgelsen, som Grønlands-Commissionen lod sætte i Gang 1880, tog sin Begyndelse efter at Andræ i 1879 i en Tale, holdt i Landstinget under Finanslov-Forhandlingen<sup>1)</sup> havde fremsat sine Anskuelser om det særdeles ønskelige i, at Danmark udførte Undersøgelser af Grønlands Østkyst. Han henvendte sig til Marine-ministeren (Ravn), som den, »det først og fremmest paa-hviler at gøre yderligere Skridt«.

Carl Andræ nedstammede fra Hans Egede, der var hans Oldemoders Fader; og hans Morfader havde været Missionær i Grønland. Muligvis skyldes denne Nedstamning noget, at han nærede saa levende Interesse for Grønland, som han spøgende kaldte en af sine »Kjæp-hest«<sup>2)</sup>.

Blandt de Opgaver, der, som Andræ udtalte i Rigs-dagen, hvilede paa de Danske som en »Nationalgæld«, og som det vilde være en Beskæmmelse, om andre kom os i Forkøbet med at løse, stod først og fremmest den at fortsætte den af Egede paabegyndte Undersøgelse af Grønland for derved at komme til Kundskab om de gamle Nordboers Kolonisation af Østerbygden, han siger, at der nu »endelig engang igen maa tages fat paa dette større Foretagende, at vi opfylde vor nationale Pligt og undersøge vort eget Land« — —. »Det manglede blot, at medens vi forholde os ganske rolige, skulde en Fremmed — — paatage sig at løse Opgaven, og at vi saa skulde staa med Følelsen af, hvad vi havde forsømt«.

Det var ganske vist særlig den sydlige Del af Øst-

<sup>1)</sup> Se »Forhandlinger fra Landstinget 1878—79, Sp. 1085 ff. og 1879—80, Sp. 861 ff.

<sup>2)</sup> Poul Andræ: »Gehejmekonferentsraad Carl Georg Andræ«, 1911, III. Bd., S. 116.



kysten, hvor Hans Egede og mange andre senere formodede, at den gamle Østerbygd havde ligget, der særlig interesserede Andræ. — Fra hans Side var det en gammel Tanke, thi allerede i 1863 mente han, at der frembød sig en gunstig Lejlighed til at tage Spørgsmaalet under omhyggelig Overvejelse i Anledning af, at Søofficererne Falbes og Bluhmes Opmaalings-Ekspedition samme Aar skulde udgaa til Sydgrønland. Han mente, at de gennem flere Aar vilde faa stadigt Arbejde deroppe, hvorved der blev Adgang til gunstig Forberedelse af Sagen<sup>1</sup>).

I Marts 1863 forelagde Andræ derfor den daværende Marineminister, Admiral Bille, et Forslag om en Stats-ekspedition til Grønlands Østkyst og skrev en Note om Grønland med Overskrift: »Om Ønskeligheden af nu at forberede en nøjere Undersøgelse af Grønlands Østkyst«. Et Udkast til denne Note er trykt i Poul Andræ's Bog om Faderen, III. Bind, Side 172—179. Heri siger Andræ, at det vil »være en Danmark paahvilende Pligt at fortsætte Østkystens Undersøgelse«, — — »saa ringe og afmægtige ere vi dog ikke, at det skulle kunne betragtes som naturligt og passende for os at overlade de geografiske Opdagelser paa vore egne Enemærker til Fremmedes Forsorg«.

Blandt de Hverv, der paalagdes Falbe's og Bluhme's Ekspedition, var der ogsaa det, at forskaffe et saadant Kendskab til Forholdene, at man kunde danne sig en Mening om den hensigtsmæssigste Maade, hvorpaa en mulig ny Opdagelsesrejse til Østkysten kunde foretages<sup>2</sup>). Men Danmarks Forhold tillod dengang ikke, at Forslaget fremmedes og derfor først kom igen i Rigsdagen 1878—79.

Det fremgaar af det ovennævnte, at Initiativet til Undersøgelsen af Grønlands Østkyst, der fra dansk Side blev sat i Gang i Slutningen af forrige Aarhundrede, skyldes Carl Andræ«.

<sup>1</sup>) Ibid. S. 176.

<sup>2</sup>) Bluhme: »Fra et Ophold i Grønland 1863—64, 1865, S. 22.



Med sædvanlig Klarhed har Kommandør Holm i denne Redegørelse behandlet et Forhold, der i denne Fremstilling ikke er almindeligt kendt.

Man forstaaer da ogsaa bedre eller rettere kan vel i det ovenfor anførte søge Grunden til de Undersøgelser af forberedende Art som i Slutningen af Halvfjerdserne udførtes i Danmarkstrædet, Farvandet mellem Island og Grønland, af Stations- og Fiskeriinspektionsskibene ved Island.

1877 beordredes Orlogsskonnerten »Fylla«, Capitain G. J. J. P. Jacobson, til at foretage Dybdemaalinger og Temperaturundersøgelser, og »det paalægges Chefen særlig at have sin Opmærksomhed henvendt paa den smalleste Del af Danmarkstrædet».

1878 fortsættes Undersøgelserne med det samme Skib under Capitain A. W. Buchwald, dette Togt »forøgede ligeledes Kjendskabet til Forholdene i Danmarkstrædet, men disse Undersøgelser, saavel som det i foregaaende Aar foretagne, bragte ikke de meget ønskede Oplysninger om Grønlands Østkyst (C. F. Wandel)».

1879 var Skonnerten »Fylla« bleven afløst af Skonnerten »Ingolf« med Capitain L. A. Mourier som Chef og Premierløjtnant C. F. Wandel som næstkommanderende. Skibet havde Ordre til at fortsætte Undersøgelserne i Danmarkstrædet; »men hvad Taage, Storm og Is i de foregaaende Aar havde lagt Hindringer ivejen for, blev dette Aar muliggjort ved, at Ekspeditionen i de otte Dage Undersøgelserne foretoges, var begunstiget af smukt, men fremfor alt klart Vejr og meget heldige Isforhold (C. F. Wandel)».

Vel lykkedes det ikke i 1879 at komme ind til Østkysten, men de omtalte gunstige Forhold gjorde, at Kysten var i Sigte fra 65° 40' N. Br. til 70° N. Br., saaledes at Kystlinien i store Træk kunde bestemmes. — En pragtfuld Række Tønder af Landet: fra Scoresby Land — Blossevilles Kyst — Cap Dan (69° 08'—65° 57' N. Br.)

udførtes af daværende Secondlieutnant, nu Kommandør, Kammerherre P. Grove. — saavel det efter Opmaalingerne udarbejdede Kort som Landtoningerne findes i »Det kgl. Geografiske Selskabs Tidsskrift«, Aarg. 1880. — Et Særtryk findes i Mar. Bibl.

Vender vi nu et Øjeblik tilbage til, hvad der foranfor er anført, vil man see, at Danmarks Interesse for Østgrønlands Undersøgelse i de ca. 150 Aar, der var gaaet siden Hans Egedes og Peder Olsen Walløes Tid, stadig havde holdt sig levende.

Naturligvis maa man ikke glemme, at ogsaa fremmede i høj Grad havde bidraget til den Smule Kendskab, der havdes til Østgrønland, for saa vidt som det var lykkedes Mænd som Scoresby og Clavering at lande, den første i Scoresby-Sund, den anden paa Clavering Øen langt højere mod Nord og at give et Kort over disse Strækninger.

Man vil maaske kunne indvende, at i de 100 Aar, der var gaaet siden Løvenørns, Egedes og Rothes Forsøg, var der kun fra dansk Side afsendt den ene Ekspedition under Graah, men dels seer vi af Kommandør Holms Redegørelse, at det ikke skyldes manglende Interesse, dels maa man tage i Betragtning, at Datidens Skibe, Sejlskibene, ikke i særlig Grad var i Stand til at forcere gennem Isen og ind til Kysten.

Vel færdedes baade i det 18de og 19de Aarhundrede mange Skibe, baade danske og udenlandske Skibe i Isen, paa Hval- og Robbefangst, men det var kun under særlig heldige Isforhold og under stor Risiko, at det lykkedes Scoresby og Clavering o. a. at naa ind til selve Landet.

For Fangstskibene gjaldt det kun at følge Byttet og saa saavidt muligt at dække Skibet mod Lækager eller Nedskruning. Hvor skæbensvangert det kunde være for Skibene, naar de kom i Besæt i Isen, saa man i 1777, hvor mange, særligt danske og hollandske Skibe

hvorfra Forberedelser og Depotudlægning med den senere Baadekspedition for Øje foretoges, dels som Ekspedition med Polarskibet »Antarctic« i Sommeren 1900.

Efter at G. Amstrup havde ført Skibet gennem Isen ind til Kysten, delte Ekspeditionen sig i en Baadekspedition og en Kystekspedition.

Baadekspeditionen, G. Amstrup sammen med 3 andre, foretog den velforberejede Tur med Isen langs den aldrig før eller senere betraadte »Blossevilles Kyst« fra Depotet ved Kap Dalton, tæt Syd for Scoresby-Sund til Angmagsalik.

Kystekspeditionen fortsatte imidlertid, under Botanikeren og Geologen N. Hartz Ledelse og med V. Køhler af Grønlandske Handel som Fører af Skibet, de videnskabelige Undersøgelser langs Grønlands Østkyst Nord efter. Scoresby-Sund Fjordens Munding undersøgtes og Landet Nord for Liverpool-Kysten og længere Nord paa, hvorefter Skibet afhentede Lederen og de tre Mænd i Angmagsalik, saaledes at Ekspeditionen samlet vendte hjem og ankom til Danmark for 31 Aar siden. — Ekspeditionens Resultater findes i »Medd. om Grl.», XXVII—XXX.

Atter gaar der otte Aar, da lykkes det Forfatteren Ludvig Mylius-Erichsen at starte »Danmark-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst 1906—08«.

Mylius-Erichsen havde nogle Aar før været Leder af den saakaldte »Litterære Ekspedition til Grønlands Vestkyst«, hvor hans Interesse for arktisk Forskning, som han længe havde ønsket personligt at kunne tage Del i, fik ny og brændende Næring. — Han havde saaledes i sin Tid gerne villet været med paa Carlsbergfondets Ekspeditioner, men blevet forhindret deri.

Nu betoges han af en alvorlig Trang til yderligere at fortsætte det Pionerarbejde, som han sammen med Knud Rasmussen, Harald Moltke og Jørgen Brønlund havde udført ved i Slæder at køre over



Melville-Bugten og derefter overvintre hos Eskimoerne i Kap York Distriktet.

Han satte hele sin brændende Attraa og Energi ind paa at faa en Ekspedition i Stand for at undersøge og kortlægge den Del af Østkysten, der var bleven ladet til bage af de i det foregaaende omtalte Ekspeditioner, nemlig Strækningen fra Kap Bismarck Nord efter med Tilknytning til Peary's Undersøgelser til Navy Cliff i Independence-Fjorden og Kap Bridgemann, Grønlands nordligste Punkt.

Mylius-Erichsen henvendte sig med sin første beskedne Plan til en Række Søofficerer, med Udeladelse af Titterne, Wandel, G. Holm, C. Ryder, T. V. Garde og Amdrup, som, efter at have behandlet hans Forslag, anbefalede det, men, erfarne som de var paa disse Omraader, tilraadede at slaa det op i et højere Plan. Mylius-Erichsen affattede da en anden Plan, som, anbefalet af de ovennævnte og alle vore Videnskabsmænd herhjemme, blev fremlagt ved et stort Møde i Koncertpalæet, hvortil var indbudt den kongelige Familie, Medlemmer af Ministeriet, Universitet, Geografisk Selskab, Søofficersforeningen, Pressen og mange andre.

Efter at Kommandør Wandel og Kommandør A. P. Hovgaard havde redegjort for tidligere danske Ekspeditioner til Østgrønland, fik Mylius-Erichsen selv Ordet for i et beaandet og overbevisende Foredrag selv at gøre Rede for, hvad han havde i Sinde.

Hans Foredrag blev vel modtaget, og den daværende Stats- og Marineminister J. C. Christensen lovede ham at skaffe en Bevilling fra Staten paa det halve af det Beløb, som Udgiften var beregnet til at koste, hvis Mylius-Erichsen kunde skaffe den anden Halvdel tilveje ved private Tilskud.

Med al den Energi, som vi der var med paa Ekspeditionen senere skulde lære at beundre, lykkedes det da ogsaa Mylius-Erichsen at faa rejst den nødvendige

Pengesum. Trods store Tilskud straks i Begyndelsen fra H. N. Andersen, Carlsbergfondet o. a. vilde Udsigterne næppe have været gode, hvis ikke Mylius-Erichsen havde været saa heldig at komme i Forbindelse med Konsulerne Erik Henius og Valdemar Glückstadt, der ved deres Indflydelser og Forbindelser fik Vanskelighederne bragt over det døde Punkt.

Alt dette skete i Løbet af Vinteren 1905—06 og Ekspeditionen skulde af Sted i Løbet af Sommeren 1906. Kun faa Maaneder forinden Starten var Sagen saa vidt fremme og afgjort, at den nedsatte Kommission, der bestod af G. Holm, G. Amdrup, E. Henius og V. Glückstadt, kunde tage fat med Forberedelserne.

Det blev en travl Tid for Kommissionen og Mylius-Erichsen, og der var ogsaa meget der skulde tages fat paa.

Der skulde antages Deltagere, og Skib skulde købes — det blev den gamle skotskbyggede Svælfanger »Magdalena«, der omdøbt til »Danmark« var et ualmindeligt velegnet Skib i enhver Retning. Til at føre det meldte Premierløjtnant Alf Trolle sig og Forfatteren af denne Artikel antoges som første Styrmand. Alt i alt kom Deltagerne til at bestaa af 28 Mand, repræsenterende alle Grene af Videnskaberne, foruden andre Formaal af mere praktiske Hensyn.

Af Deltagerne var 22 Danske, 3 Grønlændere, 2 Nordmænd og 1 Tysker.

Skibets egentlige Besætning bestod foruden Føreren, af 3 Styrmand, 1 Islods, 2 Maskinister, 3 Matroser og 1 Hovmester og Kok, men forøvrigt var alle ombord, undtagen Lederen, forhyrede som Besætning.

Sankt Hansdag, den 24. Juni, en skøn Sommersøndag, laa »Danmark« klar ved Toldboden og præcis Kl. 11 lagde det fra Kajen og gav sig ud paa sit lange Togt.



Dette er nu altsaa 25 Aar siden, men danske Interesser i Østgrønlands Undersøgelser er ikke stoppet op hermed. 1909—12 fulgte »Alabama«-Ekspeditionen under Ejnar Mikkelsen i »Danmark«-Ekspeditionens Spor og med ham fulgte bl. a. Prml. V. H. Laub.

1912—1913 overvintrede Kaptajn af Generalstaben I. P. Koch (som Leder) og Dr. A. Wegener paa Indlandsisens Rand, paa Højde med Danmarks Havn, for derefter at fortsætte tværs over Indlandsisen til Vestgrønland. — Det var »Den Danske Ekspedition til Dronning Louises Land og tværs over Indlandsisen«. — Ekspeditionen blev sejlet op til Danmarks Havn med Ekspeditionsskibet »Godthaab« ført af Kaptajn i Grønlandske Handel V. Køhler. Lods Gustav Tostrup fra Danmark-Ekspeditionen var med som kendt Mand og Islods.

Røster hævede sig for praktisk at udnytte det Land, som videnskabeligt var undersøgt af danske Ekspeditioner, og »Østgrønlandske Kompagni« startedes i 1919. — Dets Levetid blev imidlertid kun 5 Aar, først forliste »Dagny« i 1921, dernæst kom »Teddy« i 1923 under mit Førerskab fast i Isen og maatte forlades af Besætningen, Staten overtog Kompagniets Stationer, og Kompagniet selv maatte likvidere. Nu forsøger et andet Selskab, »Nanok«, om det med bedre Held vil kunne gennemføre, hvad der mislykkedes for Østgrønlands Kompani — Tiden vil vise det.

Saa toges i Vinteren 1923—24 Assistent H. Olriks gamle Plan om en Kolonisering af Scoresby-Sund atter op, og 1924 afsejlede under Ejnar Mikkelsens Ledelse Skibet »Grønland« med Premierløjtnant E. Koføed-Hansen som Førstestyrmand til Scoresby-Sund for at forberede Kolonisationen, der fandt Sted i 1925.

1926—27 og 1929 berejste Lauge Koch Østgrønland og naaede paa een af disse Ekspeditioner fra Scoresby-Sund helt op til Danmarks Havn.

1930 var »Godthaab« under Kaptajn E. Riis-Carstensen paa hydrografiske Undersøgelser langs Grøn-



lands Østkystfarvand. Skibet var under Vimpel som Inspektionsskib. Ombord befandt sig en Stab af Videnskabsmænd, der under Ledelse af Dr. Lauge Koch foretog en Række Undersøgelser i Land, der vel nærmest maa betragtes som Forundersøgelser til den Ekspedition, der for nylig er afrejst for i de næste 3 Aar yderligere at udvide vort videnskabelige Kendskab til Østgrønland og for at finde Muligheder for en praktisk Udnyttelse af Landet med særligt Henblik paa det grønlandske Folks Interesser.

---

Saaledes er i Korthed den danske Udforsknings Historie i Østgrønland, men det er et stort Land og der vil endnu kunne gaa mange Aar, inden dets Gaader helt er løste.

Man maa haabe, at dansk Initiativ altid maa holde sig levende og at den danske Stats Regering ogsaa i Fremtiden ligesom Carl Andræ, maa føle det som en Nationalgæld, der skal afvikles og altid vide at finde Midler til at fortsætte Undersøgelserne i Grønland, saavel videnskabelige som praktiske.

Og til Slut vil jeg yderligere udtale det Haab, at unge danske Søofficerer atter vil tage den Opgave, som maa synes saa naturligt for dem, op og følge i Forfædrenes Spor.

---



# Oversigt over danske Ekspeditioner og Rejser til Grønlands Østkyst 1652—1931.

- 1652—1654. Danell's Rejser. Ekspeditionerne udsendes af General-Toldforvalter Henrik Møller i Kjøbenhavn.
1723. Hans Egede forsøgte at finde Østerbygden.
1739. Peder Olsen Walløe. Konebaadsrejse til Østkysten, naaede 60° 56' N. lat.
1786. Capitaine P. de Løwenørn med Hvalfangerskibet »Grev Ernst Schimmelmann«. Deltagende Søofficerer: C. F. Egede og C. A. Rothe.
1787. Lieutenant C. F. Egede med Jagten »Den nye Prøve« og med Hukkerten »Hvidfisken«.  
Lieutenant C. A. Rothe med Jagten »Den nye Prøve«.
- 1829—1830. Premierløjtnant W. A. Graah. Konebaadsrejse. Naar 65° 18' N. lat. Deltagende Videnskabsmand: J. Wahl (Vahl), som vendte om efter nogen Tids Forløb.
1877. Captain G. J. J. P. Jacobson, Orlogsskonnerten »Fylla«. } Udrustet som Stations- og Fiskeriinspektionsskib ved Island.  
1878. Captain A. W. Buchwald, " »Fylla«. } — Undersøgelser i Danmarkstrædet.  
1879. Captain A. L. Mourier, " »Ingolf«. } I 1879 lykkedes det paa Grund af særligt gunstigt Vejr i store Træk at tegne et Kort af Kystlandet fra Scoresby Land til Angmagsalik Distriktet. Premierlieutenant C. F. Wandel var næstkommanderende og Sekondlieutenant P. A. Grove tegnede Landtoning af ovenanførte Strækning.
- 1883—1885. Premierlieutenant Gustav Holm. Konebaadsrejse. Den østgrønlandske Ekspedition 1891—92. Berejste Kysten Syd fra og overvintrede i Angmagsalik-Distriktet. — Deltagende Søofficer: T. V. Garde, der assisterede i Kortlægningsarbejdet, men vendte om et Stykke op ad Kysten. — Deltagende Videnskabsmænd: cand. phil., Botaniker og Geolog P. J. A. C. Eberlin og cand. min. H. Knutsen. Som Styrer af Konebaaden: Johannes Hansen og som Tolk: Johan Petersen.
- 1891—1892. Premierlieutenant C. H. Ryder. »Hekla«-Ekspeditionen. Den østgrønlandske Ekspedition 1891—92. Berejste Kysten Nord for Scoresby-Sund og overvintrede i »Hekla«-Havn i Scoresby-Sund-Fjordens Bund. Deltagende Søofficer: Premierlieutenant H. Vedel, Ekspeditionens næstkommanderende. Fører af »Hekla«: Knutsen, Nordmand. Deltagende Videnskabsmænd: cand. mag., Botaniker N. E. K. Hartz; cand. mag., Geolog og Zoolog E. Bay; Læge og Zoolog H. Deichmann.
- 1895 & 1896. Captain C. F. Wandel, Chef for Orlogsskonnerten »Ingolf«, udrustet til videnskabelige Undersøgelser. Deltagende Videnskabsmænd: Zoolog H. Jungersen; cand. mag., Hydrograf M. Knudsen; cand. mag., C. E. Ostfeldt; mag. sc., Zoolog H. J. Hansen; Dr. phil., Zoolog C. J. Wesenberg-Lund. Videnskabelige Undersøgelser i Danmarkstrædet.
- 1898—1900. Premierlieutenant G. C. Amtrup. Carlsbergfondets Ekspedition til Østgrønland. Førte selv Skibet »Antarctic«, undtagen under Baadekspeditionen, da Skibet førtes af Styrmand V. Kehler fra Grønlandske Handel. Deltagende Videnskabsmænd: mag. sc., Botaniker C. Kruuse og Læge K. Poulsen; mag. sc. Botaniker N. E. K. Hartz; Ekspeditionens næstkommanderende og Leder paa Kystekspeditionen (saa længe Baadekspeditionen varede); Læge og Zoolog H. Deichmann; Maler E. A. Ditlevsen; Zoolog S. Jensen; Kaptajn af Hæren, Kartograf J. P. Koch og Geolog N. O. G. Nordenskiöld fra Sverig. Deltagere i Baadekspeditionen: Styrmand Einar Mikkelsen-Løth; Underkanoner A. C. Jacobsen og Sømand S. Nielsen.
- 1906—1908. L. Mylius-Erichsen. Danmark-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst 1906—1908. Deltagende Søofficerer: Premierløjtnant Alf E. M. J. Trolle, Fører af Ekspeditionens Skib »Danmark«, Ekspeditionens næstkommanderende og dens Leder efter Mylius-Erichsens Død og Premierløjtnant H. A. Ø. Bistrup, Førstestyrmand og Kartograf. Deltagende Videnskabsmænd: Leder af det kartografiske Arbejde, Kaptajn af Generalstaben, J. P. Koch; Premierløjtnant N. P. Høeg Hagen, Kartograf; Læge J. P. Lindhard; Botaniker A. Lundager; Geolog H. H. Järner; Meteorolog, Geolog og Glaciolog A. Wegener fra Tyskland; Ornitolog A. L. V. Manniche; Zoolog F. Johansen. Øvrige Deltagere: Styrmand G. Thostrup, Kartograf; Baadsmand C. B. Thostrup, Styrmand, Kartograf og (efter Mylius-Erichsens Død) Etnograf; Maskinmestre: J. K. Weinschench og H. A. Koefoed; Islods C. J. Ring fra Norge; Sømand: K. Kristiansen, A. P. Hansen og Ch. S. Paulsen; Hovmester og Kok: H. L. Jensen, Malere: A. Bertelsen og A. J. Friis; Fyrbødere: L. P. E. Freuchen, Meteorologassistent og H. L. Hagerup fra Norge, Altmuligmand; Grønlændere: N. I. J. Brønlund, T. O. M. Gabrielsen og H. O. J. Olsen. Paa Turen omkom under Forsøgshjemrejse fra Danmarks-Fjorden: Lederen L. Mylius-Erichsen, Premierløjtnant N. P. Høeg Hagen og Grønlænderen Jørgen Brønlund.
- 1909—1912. Ejnar Mikkelsen. Alabama-Ekspeditionen til Grønlands Nordøstkyst med Sølfangeren »Alabama«. Deltagende Søofficer: Premierløjtnant F. V. H. Laub, Førstestyrmand og Kartograf. — Kartograf: Premierløjtnant af Hæren C. H. Jørgensen. Skibets Besætning: Styrmand: B. Olsen og G. Paulsen; Maskinist: I. P. Iversen; Tømrer: C. Unger. Skibet blev skruet ned paa sin Overvintringsplads. Sammen med Ejnar Mikkelsen deltog Maskinist I. P. Iversen i Slæderejsen over Indlandsisen til Danmark-Fjorden, hvor forskellige vigtige Papirer fandtes efter Mylius-Erichsen, hvorefter Hjemturen foregik langs Kysten.
- 1912—1913. Kaptajn af Generalstaben I. P. Koch og Dr. A. Wegener. — Den danske Ekspedition til Dronning Louises Land med Overvintring paa Indlandsisen og derefter tværs over denne. Førtes op med Polarskibet »Godthaab«, Grønlands Styrelses Skib. Fører: Kaptajn V. Kehler. Kendt Mand: Lods Gustav Thostrup.
- 1919—1924. »Østgrønlands Kompagni« Fangststationer mellem Germania Havn og Gael Hamkes Bugt.
1919. Lods Gustav Thostrup, M/S »Dagny«. Stationer anlagdes paa ovennævnte Strækning.
1920. Kaptajn F. Hansen, M/S »Dagny«. Skibet skruedes ned af Isen.
1921. Lods Gustav Thostrup, M/S »Teddy«. Stationerne besejledes og de forliste hjembragtes.
1922. Lods Gustav Thostrup, M/S »Teddy«. Stationerne besejledes.
1923. Orlogskaptajn H. A. Ø. Bistrup, M/S »Teddy«. Allerede paa Indrejsen gennem Isen havde Skibet flere Gange Motorskade. Det lykkedes dog at besejle alle Stationerne paa nær een. Paa Hjemrejsen kom Skibet fast i den ualmindelig tætte Polaris. (»Teddy« var den eneste, der det Aar kom igennem Isen; samme Aar forsvandt den norske Sølfanger »Annie« fuldstændigt og »Conrad Holmboe«, der var udsendt af det Geofysiske Institut i Tromsø, kom ogsaa fast i Isen og havde nær delt Skæbne med »Teddy«). Skibet drev med Isen fra ca. 74° N. Br. til ca. 65° N. Br., hvor det forlodes af Besætningen, der reddede sig ind til Angmagsalik. Deltagende Søofficer: Premierløjtnant L. Rostock-Jensen.
1924. Ejnar Mikkelsen. Ekspedition til Forberedelse af Scoresby-Sunds Kolonisation. Skibet »Grønland« (tidligere »Fox II«, nu »Gustav Holm«) førtes af Lods H. P. Nielsen. Deltagende Søofficer: Søløjtnant E. Kofoed-Hansen, Førstestyrmand. Deltagende Videnskabsmænd: mag. art., Geolog F. B. Petersen; mag. sc., Botaniker O. Hagerup; cand. rerum. nat., Zoolog A. (Iwin) Petersen. Assistent: stud. polit. H. E. Munk; stud. polyt. S. T. Rasmussen og stud. mag. A. L. Nielsen. Maler: M. Bengtson.
1924. Kaptajn i Grønlandske Handel, J. Hansen, udsendes med Polarskibet »Godthaab« for at søge efter »Teddy«. Deltagende Søofficer: Premierløjtnant E. Riis-Carstensen, Hydrograf.
1925. Kaptajn i Grønlandske Handel P. Winther-Jensen koloniserer Scoresby-Sund med Østgrønlændere fra Angmagsalik. Den fra G. Holm's Konebaadsekspedition kendte Tolk, Johan Petersen, som i mange Aar havde været Kolonibestyrer ved Kolonien Tassiusak, leder Foretagendet og bliver den nye Kolonis første Bestyrer. (Fra dette Aar besejles Kolonien aarligt).
- 1926—1927. Dr. Lauge Koch berejser Østkysten fra Scoresby-Sund til Danmark-Havn. Deltagende Videnskabsmænd: Geolog A. Rosenkrantz og Palæobotaniker T. Harris fra England.
1929. Dr. Lauge Koch med Polarskibet »Godthaab«, ført af Styrmand i Grønlandske Handel H. G. Nordhoek. Deltagende Videnskabsmænd: Dr. phil., Geolog C. Poulsen; cand. polyt., Geolog A. Rosenkrantz; cand. mag., Geolog S. Hansen; stud. mag., Botaniker G. Seidenfaden; Professor, Dr. phil., Geolog H. G. Bachlund og Geolog O. H. Kulling fra Sverig. Hovedsagelig en geologisk Undersøgelse af Kysten fra 72°—74° N. Br.
1929. Dansk Fangstkompagni »Nanok« startedes for at drive Fangst paa de samme Steder som »Østgrønlands Kompagni«.
1930. Kaptajn E. Riis-Carstensen, Chef for Inspektionsskibet »Godthaab«, foretager hydrografiske Undersøgelser i Østkystvandet fra 70°—74° N. Br. Deltagende Søofficerer: Kaptajn F. C. S. Bangsbøll og Søløjtnant H. J. E. Wittrup Hansen. Hydrografisk Assistent: cand. med. E. Thiesen. Videnskabsmænd: Dr. Lauge Koch som Leder af Undersøgelserne i Land; stud. mag., Geolog A. Nøe-Nygaard; stud. mag., Botaniker G. Seidenfaden; cand. med., Zoolog Löppentin og Professor, Dr. phil., Geolog H. G. Bachlund fra Sverig.
1930. Kaptajn i Grønlandske Handel N. O. Petersen. »Gertrud Rask« til Scoresby-Sund. Orlogskaptajn H. A. Ø. Bistrup deltog for at tegne Toninger til Anduvningen af Scoresby-Sund (i Fortsættelse af en Række Toninger, tegnet ombord i »Teddy« 1923, fra Bas Rock til Nordsiden af Scoresby-Sund ca. 74½°—70½° N. Br.).
1931. Dr. Lauge Koch afrejste med den grønlandske Styrelses Skibe, »Godthaab« ført af Styrmand H. G. N. Nordhoek og »Gustav Holm« ført af Styrmand H. Rosfeldt. Ialt 66 Mand. Det er Hensigten i Løbet af de næste 3 Aar at undersøge Østkysten, med videnskabelige og praktiske Formaal for Øje.



## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afskuttet medio Juni).

Ved Kaptajnlejtant E. M. Dahl.

### England.

#### Nybygning.

Jagere. Samtlige 8 Jagere af *Beagle*-Klassen (1330 ts) — 1928 Programmet — er nu færdige og vil i Slutningen af Juni sammen med Flotillelederen *Keith* — 1330 ts — afsejle til Gibraltar for at forrette Tjeneste i Middelhavsflaaden som 4. Jager Flotille.

De to nye Jagere til den kanadiske Marine *Saguenay* og *Skeena* er nu færdige med alle Prøver og afsejler i Slutningen af Juni til Kanada.

Jagerne er som tidligere nævnt, af Type som den engelske A-Klasse.

Sloops. Den nye Sloop *Fovey* skal sættes i Vandet d. 24/6 og paabegynde Prøverne d. 10/7. Skibet er, som de sidst byggede Sloops, bygget i Tørdok, og fuldføres saavidt, at Prøverne straks kan paabegyndes.

D. 9/6 skal de sidste Dampprøver og Minstrygningsprøver foregaa, hvorefter Skibet skal hejse Kommando.

Fiskeriinspektionsskibe. Det nye Inspektionsskib *Challenger* ventes færdigbygget i August. Skibet er paa 1400 ts og bygget efter *Endeavour*-Typen.

Det er Hensigten, at Skibet skal arbejde for Landbrugs- og Fiskeriministeriet, men det bemannes med Orlogsbesætning og fører Orlogsflag og skal specielt sejle i kolde Fiskezoner. Foruden de rent Inspektionsmæssige Opgaver, skal *Challenger* foretage Opmaalinger og Havundersøgelser i Tilknytning til Fiskeriet.

Krydsere. Den nye Krydser *Exeter* (8400 ts) vil efter Afleveringsprøverne, som hidtil er forløbet fuldt tilfredsstillende, i Slutningen af Juli være klar til at indgaa i 2. Krydser Eskadre i Atlanterhavsflaaden i Stedet for *Hawkins*, som allerede er trukket tilbage til Reserven ved Portsmouth.



Med *Exeter* har den engelske Flaade naaet den i London-Traktaten stipulerede Krydser-tonnage med 20,3 cm K. Alle de følgende Krydserbygninger indtil 1934 skal armeres med 15,2 cm K. Af disse er Krydseren *Leander* — 6500 ts — paabegyndt i Sept. 1930, hvorimod kun *Achilles* af 1930-Programmets 3 Krydsere *Achilles*, *Neptune* og *Orion* er paabegyndt d.  $\frac{21}{6}$  paa Bedding; *Exeter* bliver den eneste Krydser-Nybygning der tilføres den engelske Flaade dette Aar.

#### Skoler.

Et nyt *Technical Course for Senior Officers* er begyndt i Portsmouth.

I Løbet af Aaret afholdes 4 saadanne Kursus, hvert paa 9 Uger, og der gives Instruktion i Artilleri-, Torpedo-, Antigas-, U-Baads-lære, samt i Navigation og Signalering. I dette Kursus deltager 2 Kontreadmiraler, 6 Kommandører og 6 Kaptajner.

I Portsmouth er i Maj begyndt et nyt Semester for *Senior Officers Tactical Course*, i hvilket bl. a. deltager 3 Kontreadmiraler — blandt disse Admiral Little, som i April nedhaalede sit Flag paa *Warspite*, og derefter udnævnt til *Real-Admiral Submarines*, — samt 12 Kommandører og flere Kaptajner.

#### Øvelser og Togter.

Atlantehavsflaaden har i Slutningen af Maj afholdt de aarlige Skyde- og Eskadreøvelser med Cromarty som Basls.

Øvelserne omfattede saavel Torpedo- som Artilleriskydninger, samt Luftangrebsøvelser. I Referatet af Torpedoskydningerne fra de 3 nye Krydsere *Dorsetshire*, *Norfolk* og *York* omtales at hver af Krydserne udskød 1 *high-speed Torpedo* imod *Valiant* og *Malaya*. Det nævnes at Kølvet var ganske usynligt, og at Torpedoenes Plads efter udloben Distance markeredes af Luftfartøjer. Prisen for en saadan Torpedo angives (Times  $\frac{20}{6}$ ) til £ 5000.

Under Luftangrebsøvelser mod *Courageous* foretaget af 9 Torpedoplaner af *Blackburn Dart*-Typen, kom disse i Angreb i Grupper paa 3 Maskiner, der hver dykkede til ca. 30 ft. i Torpedoudløsningsøjeblikket.

Under Opsætningen af Maskinerne gik *Courageous* op mod Vinden saaledes at der fremkaldtes en apparant Vindhastighed paa 30 miles/Timen.

Som Eksempel paa hvor hurtigt en *night* (6 Maskiner) Flycatchers kunde tages om Bord og sættes med Elevator under Flyvedækket angives, at Rekordtiden er 4 Min. 26 Sek.

Artilleriskydningerne foretoges mellem Krydserne mod Skiver,

der slæbtes med 20 Knob, og mellem de store Skibe som Skydning med forlagt Sigte i Forbindelse med Jagerangreb under røgdækket Retraite.

D. 9. Juni sank den nybyggede U-Baad *•Poseidon•* efter en Kollision med en kinesisk Damper *•Yuta•*, 21 Miles N. for Wei-ha-Wei. Af Besætningen — 49 Mand — reddedes 5 Officerer og 26 Mand, af hvilke dog 2 senere døde, medens 18 Mand omkom i selve Baadene.

Af de reddede kom 6 fri af Baaden op til Overfladen ved Hjælp af *•Davis submarine escape apparatus•*, idet 2 kom op 2 $\frac{1}{4}$  Time og 4 3 $\frac{1}{4}$  Time efter Kollisionen. To af disse 6 reddede er dog senere afaaet ved Døden.

Kollisionen fandt Sted ved Middagstid, medens *•Poseidon•* efter en Øvelse laa i Overfladen og *•Yuta•* ramte U-Baaden foran for Taarnet paa Styrbords Side. Iflg. den japanske Kaptajns Rapport (Nav and Mil. Rec. <sup>17/a</sup>) var *•Poseidon•* observeret i 4 Sm. Afstand, og Kollisionen fandt Sted under Forsøg paa at manøvre forbi hinanden. Sigbarheden i Kollisionsejeblikket var ca. 6 Sm.

Ihvorvel der endnu kun foreligger delvis officiel Beretning om Ulykken, giver denne dog allerede nu et bemærkelsesværdigt Indtryk af det nye Redningsmateriels Effektivitet (The Davis esc. app.).

Under et Møde i Underhuset har First Sea-Lord oplæst Rapporten fra Stationschefen i Kina vedr. *•Poseidons•* Undergang. Efter *•Times•* Referat skal følgende fremdrages.

«Da Kollisionen fandt Sted og Ordren *•Lukke vandtætte Døre•* blev givet, tog Petty Officer Willis sig af de af Besætningen, der befandt sig i Forskibet, og beordrede dem til at lukke den vandtætte Dør ind til det Rum, hvori de befandt sig. Arbejdet var vanskeligt, da Spanterne var noget bøjet, men med fælles Anstrængelser blev Døren lukket, saa at der kun var en ringe Aabning tilbage. Medens dette stod paa lagde Baaden sig over mod Styrbord og sank med Stævnen forrest. Fra Kollisionsejeblikket var alt elektrisk Lys slukket, og Arbejdet maatte foregaa ved Hjælp af Lommelamper.

Efter en Bøn for Besætningen beordrede Willis Redningsapparaterne paa, og forvissede sig om, at alle var kendt med Brugen af dem. Han forklarede derefter, at han vilde lukke Vand ind i Rummet, saaledes at Trykket indvendig blev det samme som udvendig, og fortalte, hvordan det blev gjort, idet han beordrede hver Mand paa sin Post. Der blev rigget en Wire langs Lugeaabningen, for at have noget at staa paa, naar Rummet fyldtes. Medens Fyldningen fandt Sted, opmuntrede Willis sine Folk, og Able Seaman.

1922—23 Programmet. Prøverne med *Redoutable*-Klassen (1400 ts) er endnu ikke afsluttede, og *Archimède*-Klassen (1925-Programmet) synes at være uheldig.

Jagere. Under Fartprøve har Jageren *Albatros* (2700 ts) opnaaet 42,8 Knob.

Avisos. D.  $21/4$  blev *Bougainville* (2000 ts) sat i Vandet.

Denne Klasse Skibe, af hvilke der skal bygges 6, er imødeset med megen Interesse. Prisen beregnes til 24 000 fr. pr. ts.

Armeringen kommer til at bestaa af  $3 \times 13,8$  cm K., 4 A. L. K. paa 37 mm samt 6 Mitrailleuser. Hvert af Skibene kan medføre et Luftfartøj.

D.  $2/8$  skulde den nye Aviso *Entrecasteaux* løbe af Stablen i Port-de-Boue, men Afløbningen lykkedes ikke, idet Skibet standsede paa Beddingen. Først Dagen efter blev Skibet sat i Vandet.

Avisoen vil, som de andre af denne Klasse, blive forsynet med Dieselmotorer — 3200 H. K. — med en Fart paa 16,5 Knob. Længden er 103 m, Bredde 12,7 m og Dybg. 3,85 m. Foruden den ovenanferte Armering, vil denne Klasse blive indrettet til Kastning af Miner.

#### Nybygningsprogram.

Deputerkamret har vedtaget det kommende Aars Nybygningsprogram, som omfatter

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| 1 Slang-Krydser . . . . .  | 23 000 ts |
| 2 lette Krydsere . . . . . | 7 500 -   |
| 1 Aviso . . . . .          | 2 000 -   |
| 4 Motorbaade . . . . .     | 50 -      |
| 1 Auxiliærfartøj           |           |

Nybygningsprogrammet er vedtaget med 10 Maaneders Forsinkelse paa Grund af Flaadeforhandlingerne med Italien, hvilke Forhandlinger nu betragtes som definitivt afbrudt.

For første Gang indeholder Nybygningsprogrammet Ingen Bygning af U-Baade, men er saaledes fordelt, at 60 % fordeles til Linjeskibsmateriellet og 40 % til lettere Stridskræfter.

Naar Valget er truffet om at bygge et 23 000 ts Skib i Stedet for et 35 000 ts Skib, skyldes det bl. a., at Omkostningerne ved et 35 000 ts Linjeskib er beregnet til ca. 1 Milliard francs., samt at franske Værfter mangler Beddinge, og endelig, at Frankrig kun har Ret til 70 000 ts Linjeskibsmateriel, saaledes at man kun kunde bygge 2. Ved at vælge 23 000 ts ønsker man at frembringe en Eskadre paa 3 Enheder med en Kampkraft, som maa antages at være tilstrækkelig overfor enhver tænkelig Modstander.



Skibenes Fart vil ligge omkring 30 Knob og Tonnagen vil muliggøre en betydelig Beskyttelse og et Hovedartilleri paa ca. 33 cm K.

Til Bygningen af dette Materiel beregnes ca. 40 Mill. frcs. af dette Aars Flaadebudget.

#### Budget.

1931/32 Budgettet for Udrustning, Øvelser og Togter er paa 3 070 136 533 frcs., hvori dog er indbefattet 1335 Mill. frcs. for Reorganisation af Kystforsvaret — specielt i Middelhavet — og 1335 Mill. frcs. til Oprettelsen af Depoter for flydende Brændsel.

#### Øvelser og Togter.

U-Baadene *•Turquoise•* og *•Nautilus•* (600 ts) foretager fra d.  $^{22}/_6$  en 45 Døgns Udholdenhedsprøve, under hvilken Minekastnings-installationerne skal gennemprøves.

Under Natangrebsøvelser i 1. Eskadre udfør Algier har der fundet et alvorligt Sammenstød Sted mellem 1500 ts Jagerne *•Simoun•* og *•Sirocco•*. 2 Mand dræbtes og i synkefærdig Stand bjærgedes *•Sirocco•* ind til Algier.

#### Flyvevæsen.

Ved Toulon har der i Beg. af Maj været foretaget en meget omfattende Luftangrebsøvelse.

Ca. 100 Maskiner foretog Bombeangreb paa Arsenalet og de militære Etablissementer, og Luftstyrkerne fra Fréjus, Saint-Raphaël og Palyvestre d'Hyères deltog i Forsvaret, som desuden havde alle Observationsposter og Artilleriplacementer besat.

Angrebene sattes ind dels om Natten dels tidlig om Morgenens fra tre Sider.

#### Italien.

##### Nybygning.

U-Baade. D.  $^{30}/_8$  sattes U-Baaden *•Ruggiero-Septimo•* (800 ts) i Vandet i Tarent.

D.  $^{2}/_6$  sattes U-Baaden *•Fisalia•* i Vandet i Monfalcone. (Depl. 625/791 ts 8 Torp. Rør). Baadene hører til *•Argonauta•*-Klassen og er beregnet til Kystforsvaret.

U-Baaden *•Ettore Fieramasca•* (1400 ts) har afsluttet Afleveringsprøverne og har hejst Kommando.

Jagere. D.  $^{16}/_4$  er Jageren *•Baleno•* sat i Vandet i Fiume, og d.  $^{27}/_4$  er Jageren *•Folgore•* sat i Vandet i Neapel.

Til samme Klasse (1240 ts) hører Jagerne *«Lampo»* (ikke færdig), *«Baleno»* og *«Fulmine»* (ikke færdig), samt *«Darso»*, *«Strale»*, *«Freccia»* og *«Saetta»*. De 8 Jagere danner en ny Type, der specielt er konstrueret med høj Fart for Øje. Deres Udseende er ogsaa forskelligt fra de andre Typer, idet de kun har een Skorsten.

Armeringen bestaar af  $4 \times 12,0$  cm K.,  $4 \times 37$  mm A. L. K. samt 6 Mitrailleurer og 6 Torp. Rør.

Krydseren. Den nye 10 000 ts Krydser *«Zara»*, der løb af Stablen d. 27. April 1930, har for nylig holdt de første Fartprøver, under hvilke Krydseren paa et Deplacement af 11 280 ts opnaaede 33,81 Knob under Udholdenhedsprøven, og 36 Knob som Maks. Fart.

#### Organisation.

Under Forelæggelsen af 1931/32 Flaadebudgettet udtalte Marineminister Sirianni, at Flaaden i Fremtiden vilde blive inddelt i 2 Eskader hver paa 2 Divisioner, hvortil knyttes U-Baadsflotillen og Hjælpekibe. Specialdivisionen i Adriaterhavet vil blive opretholdt, og de Skibe, som frigives ved Nybygninger, vil danne Reserveeskadren.

#### Flyvevæsen.

Budgettet for 1931/32 er paa 752 890 000 lire.

Ialt bestaar den italienske Luftstyrke af 79 Eskadriller, heraf 20 Jager-, 26 Bombardements- og 33 Rekognosceringseskadriller.

Italien staar med denne Luftstyrke som Nr. 3 af Europas Stater, efter Frankrig og Rusland.

#### Letland.

I Anledning af den lettiske Flaades 10 Aars Bestaaen har der været udsendt Indbydelse til forskellige europæiske Flaademagter — ikke Rusland — til en international Flaaderevu i Libau. Til Stede har saaledes været 5 tyske, 2 engelske, 2 franske, 3 polske, 3 svenske, 1 estnisk og 1 finsk Krigsskib.

#### Norge.

##### Nybygning.

Inspektionsskibe. Det nye Inspektionsskib *«Fridtjof Nansen»* er d. 10/6 afleveret til at paabegynde Afleveringsprøverne, der antagelig vil være afsluttede i Slutningen af Juni, hvorefter Inspektionsskibet afsejler paa sit egentlige Prøvetogt, der skal gaa til Islandske, grønlandske og kanadiske Farvande, bl. a. til Davis-Strædet. (Depl. 1275 ts, Arm.  $2 \times 10$  cm K.,  $2 \times 47$  mm A. L. K. Fart 15 Knob).

*Forsvarsordning.*

D. <sup>8</sup>/<sub>5</sub> har den nyvalgte norske Regering fremsat et Forslag til en Forsvarsordning, af hvilken følgende Punkter i alt Kortfattedhed skal anføres.

Regeringen mener, at man for Tiden vil anse det for uforvarligt at gaa til en Afrustning, idet et saadant Skridt heller ikke vilde gavne den internationale Bevægelse for Fred og Afrustning.

Det norske Forsvar vil som Hovedopgave nu som før faa at værne om Norges Neutralitet under Krig mellem andre Magter. •Den opgave må vi som andre frie nasjoner klare selv, uten andres help•.

•For sjøforsvaret vil det likeledes være nødvendig hurtigt at kunne møte de krav om nøttralitetsvern som kan bli stillet med kort varsel. Under hensynstagen til vårt lands særlige forhold og den lange kyst vil der herfor kreves lette, hurtiggående artilleribe- væbnede fartøjer, undervannsbåter og andre torpedobevæbnede far- tøier, mineutleggere og fornødne hjelpefartøier•.

Om Luftforsvaret skal anføres: •På grunn av luftforsvarets store betydning har departementet vært inne på den tanke å eta- blere hærens og marinens flyvevesen som en felles, selvstændig forsvarsgren ved siden af hæren og marinen. Innen den knappe budgettramme for det samlede forsvar vil man imidlertid ikke kunne avse så stort et beløp til flyvevesenet, at det kan overta større selvstændige opgaver, — det må derfor fortsatt bli et hjelpevåben for henholdsvis hær og marine. Dog vil man ha opmærksomheten henvendt på et utvidet samarbeide på det tekniske område med mulig senere sammenslutning for øie•.

Til Hæren ansættes 17 Mill. Kr. og til Flaaden — herunder Kystbefæstningen — 15 Mill. Kroner, idet Marinens Budget an- sættes til 13,75 Mill. Kr. og Kystbefæstningen til 1,25 Mill. Kr.

Flaadebudgettet fordeler sig over følgende Poster:

|   |                |
|---|----------------|
| Marinens faste Personel.....                        | 3 300 000 Kr.  |
| Marinens Skoler.....                                | 400 000 -      |
| — udkrevne Mandskab.....                            | 460 000 -      |
| Togter og Øvelser.....                              | 1 390 000 -    |
| Materiel — herunder 3,5 Mill. Kr. til Nyudbygning . | 6 950 000 -    |
|   | <hr/>          |
|   | 12 500 000 Kr. |
| Marinens Stationer.....                             | 680 000 -      |
| Løgevæsen.....                                      | 120 000 -      |
| Andre Formaal.....                                  | 450 000 -      |

For Forslagets Detailler skal der senere gøres Rede.



## Portugal.

## Nybygningsprogram.

Den portugisiske Regering har givet Byggeordre til følgende Skibe.

|   |   |                      |
|---|---|----------------------|
| 2 Avisos (2000 ts)                        | } | Italien.             |
| 2 U-Baade                                 |   |                      |
| 1 Hangarskib 6100 ts<br>(15 Luftfartøjer) |   |                      |
| 4 Jagere (1400 ts)                        | } | England.<br>Portugal |
| 2 Avisos (1000 ts)                        |   |                      |
| 2 Jagere                                  |   |                      |

Artilleri og Ammunition skal leveres fra Vickers.

## Rumænien.

## Øvelser og Togter.

De rumænske Jagere *Marasti* (1410 ts) og *Marasesti* (1745 ts) har i Beg. af Juni Maaned gængældt det engelske Flaadebesøg i Constanza i Fjor ved et Besøg i Malta.

## Spanien.

## Nybygning.

Krydsere. Den nye 10 000 ts Krydser *Canarias* er d. 29/6 sat i Vandet i Ferrol.

Arm. 8×20,3 cm K., 4×10,2 cm K., 4×53,3 cm Torp. Rør.

## Sverige.

## Nybygning.

U-Baade. I U-Baadene *Illern* og *Bävern* (500 ts) installeres for Tiden Hydrofonanlæg af Type *Elektroacoustic* i „*Illern*“ og *Atlas Werke* i *Bävern*.

Jagere. Ifølge Erstatningsplanen for 1928/33 skulde der paa et Budget paa 46 630 000 Kr. bygges 1 Hangarskib, 2 Jagere, 3 U-Baade og 4 Vedetbaade.

Jagerne er nu sat i Vandet, og døbt henh. *Klas Horn* og *Klas Ugglas*. Depl. bliver fuldt udrustet 1000 ts., Lgd. 92,5 m, Dybg. 2,5 m. Mask. Lavalturbiner med 23 000 Åksel II. K. Fart 35 Knob. Arm. 3×12 cm K., 2×40 mm A. L. K. 9×53 cm Torp. Rør i Triple Affut.

Jagerne er nærlig af samme Type som *Nordenskiold*.

Under *Klas Ugglas* Stabelafløbning skete det Uheld, at Jagerne kun bevægede sig ca. 60 m ned ad Beddingen, hvorefter den blev staaende. Først senere lykkedes det ved Assistance af Slæbe-

baade og Jagerne »Ehrensöld» og »Nordenskjöld» at faa den trukket i Vandet.

Hangarskibe. I Stedet for — som projekteret — at have 2 Katapulter vil »Gotland» kun faa 1 Katapult, opstillet i Diametralplanet.

### Tyskland.

#### Nybygning.

Panserskibe. D. <sup>19</sup>/<sub>5</sub> blev »Ersatz Preussen» sat i Vandet i Kiel og ved Stabelafløbningen døbt »Deutschland».

Skibets Displacement er 10 000 ts. Ved en udstrakt Anvendelse af let Materiale og elektrisk Svejsning, samt ved at lade Dele af Pansret indgaa i Skibskonstruktionen som bærende Dele, har man sparet ca. 550 ts.

Lgd. er 183 m, Brd. 21 m, Dybg. 6,5 m.

Fremdrivningen sker ved Dieselmotorer, med en samlet H. K. paa 50 000 H. K. Maskinens Vægt er nedsat til 8 kg/H. K. Farten er beregnet til 26 Knob, og ved 20 Knob er Aktionsradius ca. 10 000 Sm., eller som fra Cuxhaven til Shanghai.

Panserbeskyttelsen strækker sig fra Stævn til Stævn og mod Bombeangreb er Skibet beskyttet af 2 Panserdek, som i Forbindelse med en meget stærk Celleinddeling skal gøre Bombesprængvirkning lokal. Til Beskyttelse mod Undervandsekspllosionen er Skibet forsynet med udvendige Bulges.

Armeringen bestaar af 6 × 28 cm K. 60° Elev. frih. Skudvidde 28 000 m — opstillet i 2 Triple Taarne. Endvidere 8 × 15 cm K. og 4 × 8,8 A. L. K. og 6 Torp. Rør opstillet i Triple-Affut.

Skibet forventes færdigt til Nov. 1931.

Samlet Byggesum 75 Mill. Mark.

#### Øvelser og Togter.

Fra d. <sup>15</sup>/<sub>6</sub> — <sup>4</sup>/<sub>7</sub> skal Linjeskibene »Schleswig Holstein», »Hessen», »Hannover» og »Schlesien», Krydserne »Königsberg» og »Köln» samt 1. og 2. U-baadsflotille og 1. Minesøgningshalvflotille foretage Besjlling af Vestnorske Fjorde.

### U. S. A.

#### Nybygning.

U-Baade: De nye U-Baade VI—V9 (2160 ts—2890 ts) har faaet følgende Navne: »Barracuda», »Bass», »Bonita», »Argonaut», »Narwal», »Nautilus», »Dolphin», »Cachalot», »Cuttlefish».

*Øvelser og Togter.*

Om U-Baaden V. 6 — *Nautilus*. — Prøvedykning til 336 ft. gives i U. S. N. Proc. Juni følgende Oplysninger.

Forsøget udførtes mellem Boone Island og the Isles of Shoals. Selve Dykningen varede ca. 3 Timer, under hvilken Periode Baaden stadig var i Forbindelse med Bjergningsdamperen *Falcon*.

Den standsedes 45 Min. i 60 ft., i 180 ft. 20 Min., ved 238 ft. i 5 Min. og i 283 ft. i 10 Min. Fra 313 ft. og til 336 ft. blev alle Pumper prøvede og Maskineriet nøjagtigt observeret. Der sattes Vandtryk paa Torpedo-Rør-Dækslerne.

*Flyvevæsen.*

En meget omfattende Luftangrebsøvelse har i Slutningen af Maj været afholdt over New York. Ialt deltog 597 Maskiner, som i Eskadrer paa 15—18 Maskiner manøvrerede i Angrebsformation ind over den sydlige Del af Byen. Nederst gik Bombemaskinerne, som gik saa lavt, at man fra *the Empire State Building* kunde se ned i Maskinerne. Højt over Bombemaskinerne laa Jagernes Formationer.

Maskinerne danner 1. Air Division of Army Air Corps, og Angrebet tænktes udført efter at Luftflaaden først havde ødelagt Panamakanalen og den amerikanske Slagflaade.



## Lidt om Krigsskibes Navne.

Af Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

I denne Artikel, der, som Overskriften antyder, ikke gør Fordring paa at være nogen udtømmende Afhandling om Emnet: Krigsskibes Navne — eller om maritim Navnegivning i det hele taget, vil der dels blive givet en Del Oversættelser af fremmede — og da især af japanesiske og russiske Krigsskibes Navne — dels skal der søges udredet hvilke Regler og Systemer de forskellige Stater anvender ved deres maritime Navnegivning.

Emnet Krigsskibes Navne er i sig selv saa stort, et en fuldstændig og udførlig Afhandling ikke kan gives i en Tidsskriftsartikel, idet alene det at forklare og tyde alle Krigsskibes Navne vilde give Stof nok til en hel Bog. En saadan findes da ogsaa allerede i »Men-of-War Names» af Viceadmiral, Prince Louis of Battenberg (2den Udgave, London 1908) til hvilken der kan henvises for ældre Skibsnavnes Vedkommende. Dog maa denne Bogs Oplysninger om ikke-engelske Skibsnavne ikke tages helt uden Kritik. Om danske Skibsnavne meddeles saaledes, at »Krieger» betyder »warrior» og »Marstrand» opgives som opkaldt efter den svenske Fæstning Marstrand, der i sin Tid overgav sig til Tordenskjold — medens som bekendt disse to Skibe har faaet deres Navne til Minde om Kaptajnløjtnanterne Krieger og Marstrand, der henholdsvis som Næstkommanderende og Trediekommanderende om Bord i Linjeskibet »Christian den Ottende» forblev paa deres Post til det sidste, ledede Redningsarbejdet og sprang i Luften med Skibet i Eckernförde Fjord hin ulykkelige 5te April 1849. — Og om »Skjold» oplyses det kun, at Ordet betyder »shield» uden at det

anføres, at det er Sagnkongen Skjold, som Skibet er opkaldt efter.

For derfor at begrænse Stoffet til en Tidsskriftsartikel er der her som Regel ikke medtaget Navne, hvis Betydning maa forudsættes at være almenkendt eller saadanne Navne, som direkte forstaaes eller kan oversættes ved Hjælp af Ordbøger. Ej heller er medtaget Navne, hvis Betydning let kan findes i historiske, mythologiske, geografiske og zoologiske Lærebøger, i et almindeligt Konversationslexicon eller i søkrigshistoriske Haandbøger — medmindre der er knyttet særlige, interessante Omstændigheder til Navnet. Fremmede Skibsnavne, hvis Betydning ikke kendes eller som skønnes at være uden Interesse, er ikke medtaget.

Som Regel er det kun Navnene paa eksisterende Krigsskibe, der vil blive omtalt her. Dog er der ogsaa medtaget nogle enkelte Navne paa saadanne ældre, nu udgaaede Skibe — især japanesiske og russiske — som paa Grund af en eller anden Begivenhed er blevet særlig bekendt eller som ved Krigsdeltagelse har faaet søkrigshistorisk Interesse, ligesom der — for at give et Rids af Krigsskibsnavnenes Historie i England og Frankrig — nævnes en Del gamle engelske og franske Skibsnavne.

### Japan.

Ved at gennemgaa ældre og nyere Flaadelister vil man blandt de japanesiske Skibe finde enkelte, hvis Navne har en for europæiske Øren ikke ukendt Klang saasom Saga, Soya, Tone, Kongo og Tango. Selvfølgelig er den europæiske Betydning af disse Ord en fuldstændig anden end den japanesiske — og Ønsket om at lære denne sidste at kende skaber samtidig Interesse for ogsaa at erfare de øvrige japanesiske Skibsnavnes Betydning.

Ihvorvel det i Realiteten maaske hverken gør fra eller til, om man kender Betydningen af fremmede Mari-

ners Skibsnavne, saa giver et saadant Kendskab dog et vist Indtryk af de Idealer og Traditioner, der findes i vedkommende Marine, og af den Aand som besjæler dens Personel. Og i hvert Fald forhindrer Oplysninger om Navnenes rigtige Betydning, at man henfalder til forkerte Gisninger. Ret ofte opfattes saaledes f. Ex. Navnet paa Admiral Togos fra Tsushimaslaget saa berømte Flagskib »Mikasa« som betydende Japans Kejserinde, Mikadoens Gemalinde, i Lighed med tyske og engelske Slagskibsnavne som »Königin«, »Kaiserin«, »Queen« o. s. fr. Denne Opfattelse er imidlertid fuldstændig forkert, idet Mikasa er Navnet paa et helligt Bjærg. Iøvrigt er det absolut stridende med japanesisk Aand at give Krigsskibe Navne efter Personer. Ved at gennemgaa Listen over Oversættelserne af de japanesiske Skibsnavne vil man saaledes se, at ikke et eneste Navn er knyttet til en Person, hverken Konger eller Fyrster eller Søhelte — og end mindre selvfølgelig andre. En enkelt Gang har det i Japan været foreslaaet efter europæisk Mønster at opkalde Skibe efter berømte, japanesiske Mænd, — »Togo« og »Nogi« vilde saaledes i vore Øren slet ikke lyde saa ilde som Navne paa Slagskibe. — Men Japaneserne selv synes det ikke — i hvert Fald vandt Forslaget ingen Tilslutning.

Medens der tidligere ligesom i de fleste andre Mariner herskede en Del Vilkaarlighed med Hensyn til Navnegivning i den japanesiske Marine, er dette Forhold ændret siden den russisk-japanesiske Krig, idet der nu gives Skibene Navne efter følgende Hovedregler: Slagskibene opkaldes efter Provinser eller Grevskaber — svaerende til Landets gamle Inddeling, som ændredes i 1868, — Slagkrydsere og 10000 tons Krydsere efter Bjærg, mindre Krydsere efter Floder og Byer, Jagere af 1ste Klasse efter Vinde og andre meteorologiske og astronomiske Fænomoner, Jagere af 2den Klasse efter Træer, Planter og Blomster, Kanonbaade efter geogra-



fiske Steder saasom Valpladser og hellige Steder, og endelig er mindre Mineudlæggere, Depotskibe og Tankskibe opkaldte efter Øer, Forbjærge og Stræder. I »Fighting Ships» 1930 er der givet enkelte Oversættelser af japanesiske Skibsnavne, men det bemærkes, at disse ikke alle er helt rigtige. Endvidere bemærkes, at de japanesiske Skibsnavne i efterfølgende Liste er delt efter Stavelserne — det hedder saaledes f. Ex. »Mu-tsu» og ikke »Mut-su».

#### Slagskibsnavne:

- { „To-sa“ (tilintetgjort efter Stabelafløbningen ifølge Washingtontraktatens Bestemmelser): sydostligste Provins paa Shikoku-Øen.
- { „Ka-ga“ (ombygget til Hangarskib): nordvestligste Provins paa Honshiu.
- { „Mu-tsu“: nordostligste Provins paa Honshiu.
- { „Na-ga-to“: sydvestligste Provins paa Honshiu.
- { „I-sé“: Provins midt paa Honshius SO-Kyst.
- { „Hju-ga“: Provins paa Kinshiu Øen.
- { „Fu-so“: gammel, poetisk Betegnelse for Japan.
- { „Ya-ma-shi-ro“: Provins i Midten af Honshiu.

Af ovenstaaende vil ses, at det var Planen — hvis ikke Washingtontraktaten var traadt hindrende i Vejen — at give Slagskibene Navne efter de yderste Provinser paa Hovedøen Honshiu og de nærmeste større Øer, idet de to sidstnævnte Skibe skulde være erstattede med to nye — saaledes at den japanesiske Slagskibsflaade ved sine Navne ligesom dannede en beskyttende Vagt rundt om Landet.

»Ka-wa-chi«, »Set-tsu«, »A-ki« og »Sa-tsu-ma« er Navne paa Provinser, »Ka-to-ri« og »Ka-shi-ma« berømte Shintotempler. Disse fire Dreadnoughter og to Præ-Dreadnoughter udgik alle af den japanesiske Flaades Tal efter Washingtontraktatens Ikrafttræden. »Mi-ka-sa« er som allerede nævnt opkaldt efter et helligt Bjærg. »Mi« betyder 3 og »kasa« er den særegne, bredskyggede, japanesiske Præstehat med konisk Top og lavet af

Straa; direkte oversat betyder »Mikasa« saaledes »De tre Hatte« — idet Bjærgget med sine tre Toppe set i en viss Pejling minder om tre saadanne Hatte let overlappende hverandre. »Mikasa« eksisterer iøvrigt endnu, idet den vedligeholdes — omend i desarmeret Tilstand — som en Slags national Relikvie — omtrent som Nelson's Flagskib »Victory« i England. »A-sa-hi« betyder »Den opgaaende Sol«, og eksisterer endnu — som Bjærgnings- & Værkstedsskib for Undervandsbaade. »Shi-ki-shi-ma« er en poetisk Betegnelse for Japan — den bogstavelige Betydning er »De udsprede Øer«. »Fuji« er Japans berømte, hellige Bjærg. De fem Slagskibe, som Japaneserne tog fra Russerne i Krigen 1904—05, fik alle Navne efter Provinser, da de omdøbtes. Blandt disse Provinsnavne findes det for europæiske Øren ikke ukendte Ord »Tan-go«. Endnu et sidste Slagskibsnavn er »Chin Yen«, det chinesiske Slagskib »Chen Yuen« som Japaneserne erobrede i Weiheiwei i 1895. Navnets chinesiske Betydning er »Herskeren over fjærne Lande« — og Japaneserne lod Skibet beholde sit Navn omend i »japaniseret« Form.

#### Krydsernavne:

Slagkrydserne »Kon-go«, »Hi-yei«, »Ha-ru-na« og »Ki-ri-shi-ma« er alle opkaldt efter hellige og høje Bjærge.

Alle otte 10000 tons Washingtonkrydsere er ligeledes opkaldt efter Bjærge — dog ikke slet saa høje og berømte som de, der har givet Navn til Slagkrydserne. Ogsaa »A-o-ba« og »Fu-ru-ta-ka« er Bjærgnavne, medens »Ki-nu-ka-sa« er en gammel, berømt Borg ved Yokosuka og »Ka-ko« en Flod. Oprindeligt var »Kako« bevilliget som en 5000 tons Krydser — men paa Grund af Washingtontraktaten forøgedes som bekendt Nybygningsprogrammet for Krydserne, saaledes at »Kako« blev sat paa Stabelen som en 7000 tons Krydser — med Bibeholdelse af sit Navn.

- |  |  |
|--|--|
| ikke forvexles med Navnet paa Slagskibet „Fu-ji“). | „Ka-ba“: Birk.                             |
| „Ha-su“: Lotusblomst.                              | „Ka-shi“: Eg.                              |
| „Su-mi-re“: Viol.                                  | „U-me“: Blommetræ.                         |
| „A-sa-ga-o“: Morgenfrue.                           | „Sa-ku-ra“: Kirsebærtræ.                   |
| „Sa-na-e“: Spirende Ris.                           | „Wa-ra-bi“: Bregne (sank ved lision 1927). |
| „Wa-ka-ta-ke“: Ung Bambus.                         | „Tsu-ba-ki“: Kamelia.                      |
| „Mo-mo“: Fersken.                                  | „Ku-su-no-ki“: Kamfertræ.                  |

### Navne paa Kanonbaade og Specialskibe:

- |   |  |
|---|--|
| „Sa-ga“: By og Udsigtssted nær Kyoto.   | shima er det ene af Japan mest berømte Udsigtssteder |
| „I-tsu-ku-shi-ma“: Berømt Udsigtssted. Saadanne Udsigtssteder er ofte viet en eller anden Helligdom — men enkelte er berømte og holdes i Ære alene paa Grund af deres Naturskønhed. Itsuku- | „Shi-ra-ta-ka“: Hvide Høg.                           |
|   | „Ko-ta-ka“: Lille Høg.                               |
|   | „Ka-mo-me“: Maage.                                   |
|   | „Tsu-ba-me“: Svale.                                  |
|   | „Jin-géj“: Hurtige Hval.                             |
|   | „Cho-géj“: Lange Hval.                               |
|   | „Wa-ka-mi-ya“: En Gud.                               |

Flodkanonbaadene har Navn efter Udsigtssteder og Valgpladser.

Undervandsbaadene er nummererede og delt i Klasser. »I« — udtales nærmest som »æ« — og »R« er de to første Tegn i det japanesiske Alfabet og svarer altsaa til »A« og »B« hos os. Det maa dog erindres at de japanesiske Tegn ikke betyder et Bogstav — men en Stavelse.

Til sidst kan det nævnes, at Navnet »Maru«, hvortil Betydning i »Men-of-war Names« helt urigtigt opgives som »Fleet Auxiliary«, er et Tilnavn som kun kan gives til og som altid gives til Handelsskibe — end ikke de japanesiske Marines Kuldampere eller Transportskibe kan bære det. Betydningen af Tilnavnet kan bedst forstaaes ved at oversætte det til Engelsk i Forbindelse med Skibsnavn f. Ex. »Kwantu Maru«, idet Oversættelsen omtrent vil blive »My darling boy Kwantu« — eller på Dansk maaske: »Min kære Kwantu«.



## Rusland.

Da det maa formodes at have nogen Interesse at kende Betydningen af Navnene paa de russiske Krigsskibe, som deltog i den russisk-japanesiske Krig og i Verdenskrigen, skal der her gives en Del Oversættelser af Skibsnavne fra den tidligere kejserlige russiske Marine, forinden de moderne, bolshevikiske Skibsnavne bliver behandlet. Som allerede nævnt i Indledningen vil kun Navne, hvis Betydning synes at kræve en nærmere Forklaring, blive omtalt. At det dog ofte kan give et forkert Resultat ud af tilsyneladende Ligheder at slutte sig til fremmede Skibsnavnes Betydning ses ikke mindst af Navnet „Sslawa“.

## Østersøflaaden (indtil Revolutionen):

- „Gangut“: Hangø Udde, Finlands Sydvestpynt, især bekendt fra Kampene under de svensk-russiske Krige i det 18de Aarhundrede.
- „Andrei Perwosvanny“: d. v. s. Sankt Andreas.
- „Sslawa“: Berømmelse, Ære, Ry. (Ordet har ingen Forbindelse med Sslavjanin = Slaver).
- „Orel“ (udtales Ariöl, erobret af Japan): By og Gouvernement.
- „Czarovitsch“: Czarens ældste Søn, Tronarvingen.
- „Retwizan“ (erobret af Japan): Navnet har eksisteret som arveligt Skibsnavn i den russiske Flaade siden Erobringen af det svenske Linjeskib „Rättvisan“ (= Retfærdighed) i det 18de Aarhundrede.
- „Pobjeda“ (erobret af Japan): Sejr.
- „Peresvjet“ (erobret af Japan): Bogstavelig Betydning: „Overjordisk Lys“ eller „Overvældende himmelsk Glans“.
- „Osljabja“ Bogstavelig Betydning: „Den blide og overbærende“. Som nærmere Forklaring paa disse sidste to for Kampskibe tilsynelydende meget mærkelige og yderst spage Navne — „Den blide“ var da ogsaa det første russiske Skib, der sank under Tsushimaslaget — tjener at de er givet til Minde om to Munke, der kaldtes saaledes, og som ifølge et gammelt Sagn skaffede Russerne Sejren i et Slag mod Tatarerne engang i den graa Middelalder.
- „Pjotr Veliki“: Peter den Store.

- „Chrabry“: Den tapre.  
 „Rurik“: Væringehøvding, den første russiske Czar, † 879.  
 „Bayan“: Sanger, Skjald.  
 „Pallada“: Pallas Athene.  
 „Gromovoi“: Tordner (Substantiv).  
 „Rossija“: Rusland.  
 „Pamjat Azowa“: Mindet om „Azov“. (Fregatten „Azov“ var det russiske Flagskib under Slaget ved Navarino 1827).  
 „Schemtschug“: Perle.  
 „Oleg“: Væringehøvding, (Broder til Rurik).  
 „Bogaty“: Kriger.  
 „Askold“: Væringehøvding i Kiev, 9de Aarh.  
 „Warjag“: Væring.  
 „Almaz“: Diamant.

### Jagere:

- |   |   |
|---|---|
| „Novik“: Den nye.   | „Sabaikaletz“: Mand fra Transbaikalien (-etz er oftest substantivisk Hankønsendelse; saaledes: „Ussurietz“ = Mand fra Egnen omkring Floden Ussuri, „Korejetz“ = Koreaner, „Arméjetz“ = Soldat). |
| „Ochotnik“: Den frivillige.   | „Woiskowoi“: Kosakhøvding.  |
| „Pogranitschnik“: Grænsevogter.   | „Bojewoi“: Krigersk.  |
| „Sibirski Strjelok“: Sibirsk Skarpskytte.   | „Retschitelni“: Beslutsom.  |
| „Gajdamak“: Letbevæbnet Kriger.   | „Stere gustschi“: Paapassende.  |
| „Wssadnik“: Rytter.   | „Straschny“: Frygtelig.   |
| „Dobrowolety“: Frivillig.   | „Silnyi“: Stærk.  |
| „Emir Bucharski“: Opkaldt til Minde om Emiren af Bukhara som i 1904—05 gav betydelige Summer til den russiske Flaade. |   |
| „Moskwitjanin“: Moskovit.   |   |

Undervandsbaadene havde hovedsagelig Navne efter Havpattedyr, Fisk og Krybdyr, der lever i Vandet.

### Sortehavsflaaden (indtil Revolutionen).

Ingen anden Flaade har i vore Tider haft saa mærkelige Slagskibsnavne som den tidligere kejserlige, russiske Sortehavsflaade — man skal mange Aarhundreder tilbage i de vesteuropæiske Mariners Historie for dér at finde saa mange Helgennavne.

- „Joann Slatonst“: Johannes Chrysostomus.  
 „Swatoj Evstafj“: St. Eustachius (= Hubertus).

- „Panteleimon“: St. Pantaleon. („Panteleimon“ hed først „Knjaz Potemkin Tawritschesky“, opkaldt efter Fyrst Potemkin, men omdøbtes efter Oprøret paa Sortehavsflaaden i 1905 til Straf for den Hovedrolle, som Skibet havde spillet heri. Under Revolutionen fik „Panteleimon“ atter sit gamle Navn).
- „Tri Swiatitelja“: De tre Helgener (d. v. s. den græsk-katholske Kirkes tre berømteste Kirkefædre: St. Basil, St. Gregor og St. Johannes Chrysostomus).
- „Georgi Pobjedonosets“: Georg den Sejrrige = St. Georg (interneret i Bizerta).
- „Rostislav“: Russisk Prins. (Forgængere til dette Skib var de russiske Flagskibe i Slaget ved Tschesma 1770 og Slaget ved Hogland 1788).
- „Dwjenazat Apostolov“: De tolv Apostle.
- „Pamjat Mercuria“: Mindet om „Mercur“. (To tyrkiske Linjeskibe angreb i 1829 i Nærheden af Constantinopel den russiske Brig „Mercur“, der dog med stor Tapperhed afslog Angrebet).

#### Efter Revolutionen.

Noget af det første, der skete paa det maritime Omraade i Rusland, efter at Revolutionen brød ud, var at tildele Skibene nye, revolutionære Navne. Saa godt som ingen Skibe undgik denne Navneforandring. Naar man sammenligner den russiske Flaadeliste fra 1931 med Flaadelisten fra 1916, vil man se — idet det erindres, at Russerne i de mellemliggende 15 Aar ikke har nybygget et eneste Skib af Betydning — at der kun er éet Skib — Mineskibet „Amur“ — og to Jagere — „Gajdamak“ og „Ussurietz“ — der har gennemgaaet Omvæltningen uden at skifte Navn. Ganske vist har Krydseren „Aurora“ ogsaa sit gamle Navn — men den har i Mellemtiden heddet „S. S. S. R.“ = „Unionen af socialistiske Sovjetrepublikker“. Efter Opgivelserne i „Taschenbuch der Kriegsflotten“ 1930 skulde der endnu være nogle enkelte Jagere, der ikke har faaet Navneforandring, men dette hidrører dog sandsynligvis fra, at de paa Grund af utjenstedygtig Tilstand ikke har været et nyt Navn værd. Rekorden (Verdensrekord?) med Hensyn til Navneforandring indehaves af Krydseren „Profintern“.



der fornylig overførtes fra Østersøflaaden til Sortehavsflaaden. Dens oprindelige Navn var »Swjetlana« — men inden den fik sit nuværende Navn, har den heddet baade »Klara Zetkin« og »Sovnarkom«.

»Volja« (ex »Imperator Alexander III«, nu »General Alexejev«, interneret i Bizerta): Villie (Navnet »Volja« ses ofte forkert gengivet som »Volga«).

»Swobodnaja Rossija« (ex »Jekaterinae II«): Det befriede Rusland.

»Graschdanin« (ex »Czarevitsch«): Borger.

»Zaria Swobody« (ex »Imperator Alexander II«): Frihedens Morgenrøde. (Ihvorvel Overgangen fra Navnet »Imperator Alexander II« til »Frihedens Morgenrøde« tilsyneladende er nok saa radikal, svinder dog rent sprogligt noget af den bratte Overgang, naar det oplyses, at Czar Alexander II paa Grund af Livegenskabets Ophævelse havde faaet Tilnavnet »Czar Befrieren« — paa Russisk: »Czar Oswoboditel«. Springet herfra og til »Zaria Swobody« synes rent sprogligt ikke at have været mere end et Ordspil — i hvert Fald har det næppe været tilfældigt, at det netop blev »Imperator Alexander II«, der omdøbtes til »Zaria Swobody«).

»Profintern«: Sandsynligvis en Sammentrækning af »profan« (modsat gejstlig) og »international«.

»Komintern«: Sammentrækning af »Kommunistiske Internationale«.

»Tscherwonaja«: Gyldne Ukraine.

»Krasnaja Swjesda«: Røde Stjerne.

»Krasnaja Snamja« (ex »Chrabry«): Røde Fane.

»Snamja Sozialisma«: Socialistfane.

»Komsomoletz« (ex »Okean = Ocean): Komsomol er en Sammentrækning af Kommune, Socialisme og Molodest = Ungdom, d. v. s. den bolshevikiske Ungdomsskole. Komsomoletz er da en Elev paa denne Skole.

»Rabotschi«: Arbejder.

»Krasnoflotetz«: Røde Matros.

»Krasno-arméjetz«: Røde Soldat.

»Towarischtsch«: Kammerat.

»Batrak«: Daglejer.

»Schachter«: Grubearbejder.

»Politrabotnik«: Statsarbejder(?).

Medens Reglen for Navnegivning i den tidligere, kejserlige, russiske Marine som i saa mange andre Mari-

ner hovedsagelig bestod i at lade de nye Skibe arve ud-gaaede Skibes Navne, saa synes det, som allerede nævnt, som om Princippet i den nuværende bolshevikiske Marine for en stor Del er at lade Skibene skifte Navne saa ofte som muligt. Om Hensigten hermed er at vild-lede ved at lade Fartøjerne gaa igen med flere Navne som en Slags Tordenskjolds Soldater — eller om det blot er en Følge af de hyppigt vxlende politiske Forhold — eller maaske en Kombination af begge Dele — faar staa hen.

Naar man kender Bolshevikernes Leninforgudelse, vilde det være mærkeligt, om der ikke fandtes et Skib bærende hans Navn. Men at der i den bolshevikiske Flaade findes hele 7 — syv — »Lenin«-er, synes dog at være for meget af det gode — om ikke andet saa af rent praktiske Grunde. Ganske vist optræder disse 7 Skibe fordelt i det kaspiske Hav og paa Volga, i Østen og i Sortehavet — men der bliver dog 3 tilbage til Østersøflaaden. Bemærkelsesværdigt synes det at være, at Navnet Lenin udelukkende er blevet givet til Jagere og mindre Fartøjer saasom Flodkanonbaade, Minestrygere og Avisoer, medens den eneste Dreadnought med Personnavn har faaet tildelt Navnet »Frunze«. Kan man mon heraf slutte, at Bolshevikerne selv tillægger deres Jagere relativt større militær Værdi — sammenlignet med tilsvarende udenlandske Skibstyper — end deres store Slagskibe? Eller er det blot det almenmenneskelige Træk, at de levende gaar forud for de døde — trods alt?

I hvert Fald kan man — om man ikke vidste det i Forvejen — alene af Skibsnavnenes Vexlen se, at Trotzky længe har været en »død« Mand i det nuværende Rusland. Hans Navn, som i sin Tid konkurrerede stærkt med Lenins om Førstepladsen, er forlængst blevet strøget paa alle bolshevikiske Fartøjer.

## England.

Maaske mere end i noget andet Land er i England Krigsskibsnavnenes Historie en Genspejling af selve Marinens Historie.

Hvornaar »The Royal Navy» som saadan egentlig begyndte, er vanskeligt at fastslaa med Bestemthed. I det 15de Aarhundrede ejede de engelske Konger ganske vist Krigsskibe — men disse Skibe var Kongens private Ejendom og blev i Fredstid oftest lejet ud til Købmænd og Handelsselskaber — eller de sejlede privat for Kongens egen Regning — medens omvendt Kongen under Krigsforhold lejede Handelsskibe til at gøre Krigstjeneste. Egentlig eksisterede der saaledes kun Krigsskibe, naar der var Krig — og om de var Kongens private Ejendom eller ejedes af Købmænd var uden nævneværdig Betydning. De ældste Navne man kender paa Skibe tilhørende de engelske Konger er »Queen» (1262), »Trinity» og »Cardinal» (begge 1400) og »Holigost» (Holy Ghost, fra 1417).

Omkring 1425 begyndte »Kongens Skibe» at faa tilføjet Ordene »of the Tower» efter deres Navn — saaledes f. Ex. »Jesus of the Tower» og »Marie of the Tower». The Tower var Tower i London, hvor Kongens Skibe oprindeligt havde deres Hjemsted og hvor deres Forraad og Udrustning opbevaredes. Senere blev denne Tilføjelse ændret til »of Greenwich», da »Flaadestationen» flyttedes fra Tower til Greenwich. Som en Særegenhed kan nævnes, at de paa den Tid — mellem 1400 og 1500 — erobrede spanske Skibe som Regel beholdt deres oprindelige Navne — idet der dog tilføjedes Ordet »Spayne» for at man kunde holde dem ude fra engelske Skibe med samme Navn . . . . f. Ex. »Marie Spayne» (erobret 1417) til Adskillelse fra ovennævnte »Marie of the Tower».

De mange religiøse Navne, der i hine Tider flore-



rede saavel i den engelske som i alle andre Mariner, holdt sig i England kun til Reformationen.

I de følgende Aarhundreder fik større Skibe ofte Ordet »Royal« indsat i deres Navn — saaledes »Ark Royal«, »Anne Royal«, »Royal Prince«, »Royal Sovereign« o. s. v. Tilføjelserne »of the Tower«, »of Greenwich« og »Royal« havde saaledes i sin Tid omtrent den samme Betydning, som Bogstaverne H. M. S. har nu.

Ingen Marine har saa gamle og saa traditionsrige Skibsnavne som den engelske. Allerede i 1588 deltog Skibe med Navne som »Revenge«, »Victory« (bygget 1560) og »Triumph« (1561) i Kampen mod den uovervindelige, spanske Armada, og i den Flaade, der i 1596 erobrede Cadix, fandtes en »Repulse«, en »Warspight« (nu stavet »Warspite«), en »Swiftsure« (oprindelig »Swift suer« d. v. s. swift pursuer) og en »Dreadnought« d. v. s. »Vovehals«, bygget 1573). Paa den anden Side gaves der i hine Tider ogsaa mange lange og mærkelige Navne — dels i franskpaaavirket Kancellistil som »Henry Grâce à Dieu« — dels poetiske som »Rose in the Sun« (1546) — eller »Anne Gallant« (1512) »Lion's Whelp« (1590) og »Falcon in the Fetterlock« (1546 — betyder: Falken med Fodlænken) — dels tilsyneladende uforstaaelige Navne som »Peter Pomegranate« (Granatæble) og »Elizabeth Jonas«. Dette sidstnævnte Fartøj blev døbt af Dronning Elizabeth personlig i Woolwich den 3die Juli 1559 og fik af Dronningen tildelt sit mærkelige Navn . . . . »til Minde om hendes egen Frelse fra Fjendernes Raseri — hvorfra hun paa en Maade blev reddet ikke mindre mirakuløst end Profeten Jonas var blevet det i sin Tid ud af Hvalfiskens Bug«.

Da Kong Charles II omtrent hundrede Aar efter havde tabt Slaget ved Worcester den 3die September 1651, skjulte han sig under Flugten i et Egetræ nær Boscobel. Senere undslap han til Frankrig om Bord paa en Kulbrig »Surprise«. Disse to Begivenheder mindedes,

da han vendte tilbage under Restaurationen en halv Snes Aar senere, idet Kulbriggen indlemmedes i Flaaden som et femte Rangs Skib under Navnet »Royal Escape«, medens et nyt Skib i 1663 døbttes »Royal Oak«, et Navn der siden da har været baaret af 11 engelske Skibe af hvilke Nr. 11 for nærværende er et af Englands nyeste og kraftigste Slagskibe.

I det 17de og 18de Aarhundrede indførtes de classiske Navne — Navne taget fra den græsk-romerske Mythologi og fra Oldtidens Historie — som f. Ex. »Hercules«, »Mars«, »Jupiter«, »Orion«, »Ajax«, »Agamemnon«, »Neptune«, »Caesar«, »Hannibal«, »Colossus« o. s. fr. (Linjeskibsnavne) og »Amphitrite«, »Ariadne«, »Bellona«, »Dido«, »Diana«, »Europa«, »Leander«, »Isis«, »Juno« o. s. v. (Fregatnavne). Under de fransk-engelske Søkrige kæmpede engelske Skibe med disse Navne ofte mod franske Skibe, der bar akkurat de samme classiske Navne. Fra disse Krige stammer ligeledes de mange franske Navne i den engelske Flaade — idet erobrede Skibe som Regel ikke alene fik Lov at beholde deres oprindelige Navne — men disse levede videre, idet Nybygningerne ogsaa opkaldtes efter de erobrede Skibe, efterhaanden som disse udgik. Herved knæsattes franske Ord som »Foudroyant«, »Magicienne«, »Impérieuse«, »Immortalité«, »Impétueux«, »Temeraire«, »Modeste«, »Sans Pareil« og mange andre som gode, engelske Skibsnavne. »Sans Pareil« har dog sin egen Historie, idet et engelsk Skib »Nonsuch« — opkaldt efter Dronning Elizabeths bekendte Park i Surrey — i 1695 blev erobret af Franskmandene, der omdøbte det til »Sans Pareil« og da Skibet udgik, lod Navnet leve videre, indtil en Navn var saa uheldig 99 Aar senere — i 1794 — at falde i Hænderne paa Englænderne, der nu antog den franske Form som arveligt Skibsnavn.

Disse franske Skibsnavne holdt sig i den engelske Marine, lige indtil den fransk-engelske »Entente cordiale«



kom i Stand i Begyndelsen af dette Aarhundrede. Af Hensyn til Franskændenes Følelser ønskede Kong Edward den Syvende, at der ikke mere gaves de engelske Krigsskibe franske Navne, ligesom man fra den Tid undgik at benytte udfordrende Navne saasom »Nile« og »Trafalgar«.

Først i Begyndelsen af det 19de Aarhundrede blev det almindelig Skik at opkalde Skibe efter berømte Søhelte og efter sejrige Kampe til Søs og til Lands. Ex.: »Nelson«, »Collingwood«, »St. Vincent«, »Russell«, »Anson«, »Rodney« o. s. fr. — »Barfleur«, »Camperdown«, »Aboukir«, »Trafalgar« o. s. v. — »Blenheim«, »Cressy« og »Culloden« m. fl.

Ogsaa temmelig mærkværdige Navne forekommer paa denne Tid —: »Love and Friendship« (1796), »Harlequin« (1806), »Leveret« (ung Hare, 1807), »Banterer« (Drillepind, 1814) og »Clown« (1856). »Leveret« har forsaavidt Interesse, som det er muligt, at det er dette Skib, der ved at rage paa Grund i Store-Bælt Sydvest for Sejro Fyr, har givet Navn til den derværende Palle — paa samme Maade som Polyphem Nord for Romsø og Vengeancegrunden har faaet Navn efter de dér grundstøtte Skibe.

Enkelte helt nye Navne er dog ogsaa — bortset fra de efter deres Forbogstav klassificerede Krydsere, Jagere og Undervandsbaade — tilkommet i den senere Tid — og især da saadanne, som har Tilknytning til Kolonierne som f. Ex. »Emperor of India« og »Malaya« — den sidstnævnte skænket til den engelske Flaade af de forenede malajiske Stater. Ogsaa »Queen Elizabeth« er et nyt Skibsnavn — med mindre man da vil regne den tidligere omtalte »Elizabeth Jonas« som en Forgænger.

Nogle faa Skibe kan takke Tilfældigheder og aktuelle Begivenheder for deres Navn. Saaledes døbttes et Slagskib »Sultan« til Ære for den tyrkiske Sultan Abdul Aziz, da han i 1869 besøgte England, og da Shahen af



Persien i 1873 ligeledes opholdt sig i England blev det i den Anledning bestemt, at den da paa Stabelen værende upansrede Krydser »Blonde« skulde omdøbes til »Shah«. Shahen overværede Stabelafføringen i Portsmouth og var meget beæret, — dog gjorde han nogle Bemærkninger om, at Skibets Navn, der til hans Ære var malet med persiske Skriflægn, var blevet vendt paa Hovedet. Det var forøvrigt fra »Shah«, at der fire Aar senere — i 1877 — for første Gang i Søkrigshistorien blev udskudt en krigsladt, selvbevægende, Whiteheadsk Torpedo med et andet Skib som Maal. Torpedoen ramte dog ikke. Maalet var det fra den senere Krig mod Chile saa bekendte peruvianske Panserskib »Huascar«.

Ogsaa en ren og skær Fejltagelse kan give et Skib Navn — som f. Ex. den under Verdenskrigen byggede Jager »Whitley«. Det var Admiralitetets Mening at den skulde have heddet »Whitby« — efter Havnebyen — men ved Fejllæsning blev Navnet tydet som »Whitley« — en bekendt, engelsk Forligsmand i Arbejdskonflikter — der paa den Maade gik over i Søkrigshistorien.

I 1912 begyndte Admiralitetet at indføre det saakaldte alfabetiske Navnesystem, idet alle Jagere indenfor samme Klasse fik Navne med samme Forbogstav. — Den første var L-klassen med Navne som »Lark«, »Laurel«, »Laforey« o. s. v. Under Verdenskrigen fortsattes dette System. De mest kendte Klasser havde M, S, V og W som Forbogstav og Hovedparten af Englands nuværende Jagere tilhører endnu de tre sidste af disse Klasser. Da Jagerbygningen efter en Del Aars Stilstand efter Krigen genoptoges i 1926, førtes Systemet videre med A og B Klasserne.

Det var Meningen i 1912, at ogsaa Flotillelederne skulde bære samme Initial som Flotillernes Baade — saaledes at f. Ex. »Lightfoot« skulde være Førerbaad for L-jagere o. s. v., men dette System blev opgivet i Krigens Begyndelse. Derimod slog det alfabetiske System

igennem ved Navnegivning til Krydserne — og Resultatet blev de bekendte C, D og E Krydsere. Systemet, der har mange Fordele, anvendes nu ogsaa paa Undervandsbaadene, der tidligere var nummerede — men som nu faar Navne begyndende med Klassens Bogstav — O, P, R, S og T.

Der har dog i den senere Tid i England rejst sig en Del Kritik ikke alene af det alfabetiske System men ogsaa af de Grevskabsnavne m. m. som tildeltes de 10000 Tons Washingtonkrydsere. Det har hidtil været en Slags uskreven Lov, at Slagskibsnavne ikke har kunnet tildeles mindre Skibe — og det er denne uskrevne Lov, som Kritiken vil have ændret, idet man hævder, at i disse Tider, hvor der kun yderst sjældent bygges Slagskibe, maa Krydsere, Flotilleledere og Jagere hellere faa gode, gamle og traditionsrige Slagskibsnavne, der saaledes bevares levende i Marinen, fremfor at der skal tildeles disse Fartøjer nye og temmelig intetsigende Navne — blot for at faa dem til at passe ind i et alfabetisk System. Det synes som om Kritiken i nogen Grad har baaret Frugt, idet de nyeste engelske Krydsere har faaet Navne som »Leander«, »Achilles«, »Neptune« og »Orion« — Navne der alle har Tradition og god Klang i den engelske Søkrigshistorie — og hvoraf i hvert Fald de to sidste tidligere har været anvendt som Slagskibsnavne.

Noget bestemt fast Navnegivningssystem findes saaledes ikke i den engelske Marine. Som nugældende Hovedreglet kan maaske siges, at Slagskibe og Krydsere fortrinsvis arver ældre Navne efter det alfabetiske System. Fra Krigen, hvor Dyreriget og Planteriget, Gudeverdenen, Geografien og Historien hjemsøgte for at skaffe Skibsnavne, er der endnu enkelte Rester af ældre Systemer tilbage — saaledes har de ældre Flotilleledere hovedsagelig Navne efter gamle skotske Clanhøvdinge saasom »Wallace«, »Douglas«, »Montrose«, »Malcolm«, »Stuart« o. s. fr. og efter gammeltestamentelige Engle som »Ab-

diel«, »Gabriel« og »Ithuriel«. Ret umotiveret er »Shakespeare« og »Spenser«, dumpet ned i dette Selskab. Da de mange Sloops blev bygget, og det bestemtes, at de skulde have Navne efter Haveblomster, fik den engelske Marinebibliothekar Carr Laughton overdraget Hvervet at finde passende Navne. Han gik da ned i sin Have og noterede Navnene paa de første 30 forskellige Blomster og Planter han kom forbi. Men da der efterhaanden blev sat omkring 70 Skibe af denne Type paa Stabelen, blev det nødvendigt at anskaffe et Katalog over de forskellige Varieteter fra en Frøhandler og herfra stammer de mange for europæiske Krigsskibe saa mærkelige Navne som »Delphinium«, »Geranium«, »Wistaria«, »Cyclamen«, »Verbena«, »Godelia« o. s. v.

Med Tradition følger meget ofte Overtro — og selvfølgelig spiller Overtroen ogsaa ind, hvor der er Tale om Skibsnavne. Det var saaledes tidligere en ikke ualmindelig Antagelse i den engelske Marine, at der var Uheld ved Skibe der var opkaldt efter Konger og kongelige Personer. Den engelske Søkrigshistorie opviser adskillige Tilfælde af ulykkelige Hændelser der indtraf for slige Skibe — saaledes blev baade »Henry Grace à Dieu« og »Royal Sovereign« — der begge var datidige Vidunderskibe — ødelagte ved Brand og derefter følger op gennem Tiderne en lang Række Navne. Endnu erindres Slagskibet »Victoria« som kolliderede og sank i Middelhavet i Halvfemserne og fra Verdenskrigen huskes »Majestic«, »King Edward VII« og sidst men ikke mindst »Queen Mary's« ulykkelige Undergang<sup>1)</sup>. At det selvfølgelig er Tilfældigheder bevises bedst af den Kendsgæring, at mange Skibe med kongelige Navne samtidig har indlagt sig Ære og Berømmelse. I og for sig kunde man lige saa godt skabe en Overtro om, at der er Uheld ved

<sup>1)</sup> Fra den danske Søkrigshistorie kan nævnes Linjeskibene »Prins Christian Frederik« og »Christian VIII«.



Skibe, der bærer Landets eget Navn — siden Verdenskrigen mistede Spanien Slagskibet »España« og Frankrig »France« — begge ved Grundstødning — under Krigen blev »Britannia« torpederet af en tysk Ubaad — og for endelig at gaa til os selv blev Linjeskibet »Danemark« røvet af Englænderne i 1807, medens Panserfregatten »Danmark« nær var forlist, da den i Oktober 1864 var paa Vej fra Glasgow til Kjøbenhavn.

At der er adskillige Skibsnavne, som — trods deres oprindelige Berømmelse — paa Grund af en senere ulykkelig Hændelse ikke arves videre, skyldes ligeledes Hensynet til Overtroen — af saadanne Navne kan bl. a. nævnes »Atalanta«, »Eurydice« og »Captain«. Det sidste er et gammelt Skibsnavn fra 1678 — der især vandt Berømmelse paa Nelsons Tid — men efter at Panserskibet »Captain« forsvandt sporløst under en Storm i Atlanterhavet for et halvt Hundrede Aar siden, vil dette Navn næppe nogensinde mere blive givet til et engelsk Krigsskib.

Trods vore moderne og oplyste Tider spiller Overtroen saaledes ikke nogen helt ringe Rolle paa Skibsnavnenes Omraade, og at der stadig maa tages fornødent Hensyn til den, ses maaske bedst af følgende: I den senere Tid har der dannet sig den forholdsvis nye Overtro, at der er Uheld ved Skibe med Krybdyrnavne — og da især Slangenavne — maaske foraarsaget af de Ulykker der skete med »Cobra«, »Serpent« og »Viper« (Hugorm) — og saa stærk er denne Overtro blevet, at Admiralitetet, der havde tildelt en af de nye »P.-Undervandsbaade Navnet »Python«, blev nødt til at give efter for den almindelige Stemning og omdøbe Baaden til »Pandora«.

Naar man under Eet betragter Navnene paa Krigsskibene i den engelske Flaade af i Dag, vil det ud fra disse Navne være komplet umuligt at slutte, at Englands Flaade for femten Aar siden deltog i en Verdenskrig.

Den eneste Antydning af at der har været Krig — til Lands — findes i Jagernavnet »Verdun» — der dog sandsynligvis kun er givet, fordi det begynder med V og saaledes har kunnet passe ind i det alfabetiske System. — Medens det i den engelske Flaade tidligere efter en Krig vrimlede med Navne, der fortalte om Krigens Begivenheder, saa er der nu ikke et eneste erobret Skibs Navn — ikke et eneste nyt Navn efter et Søslag — ingen Skibe med Navne som »Jutland«, »Falklands«, »Zeebrügge« eller »Dogger Bank«. Og medens saaledes den nuværende russiske Marines Skibsnavne er et yderst fintmærkende Barometer for de mindste indrepolitiske Svingninger, er Verdenskrigens Søkrigsbegivenheder gaaet sporløst hen over den engelske Flaades Navneliste<sup>1)</sup>.

### U. S. A.

I de forenede Stater i Nordamerika er der ved en særlig »Act of Congress« givet følgende Hovedregler for de nordamerikanske Krigsskibes Navne:

Slagskibe gives Navne efter de forskellige Stater i Unionen.

Krydsere gives Navne efter Byer.

Jagere opkaldes efter berømte Søofficerer og andre berømte Mænd, som har ydet den amerikanske Marine særlig værdifulde Tjenester (som f. Ex. John Ericsson).

Undervandsbaade nummereres<sup>2)</sup>.

Blandt Jagerne vil man finde Navne som »Paul Jones«, »Farragut«, »Dahlgren«, »Porter«, »Cushing« og »Schley«, der alle er kendte fra U. S. A.'s Søkrigs-

<sup>1)</sup> Ganske vist har Krydseren »Vindictive« faaet sit Navn til Minde om hin »Vindictive«, der deltog i Angrebet paa Zeebrügge, men herudaf kan intet slutes, da »Vindictive« er et gammelt Skibsnavn fra 1782.

<sup>2)</sup> De nyeste »Fleet Submarines« faar dog Navne i Stedet for Numre.

historie. Ogsaa efter Mahan var en af de under Verdenskrigen byggede Jagere opkaldt.

Med Hensyn til Navnet paa et af Søkrigshistoriens mest berømte Skibe — »Monitor» — der betyder »en Paaminder» eller »en Erindrer» og som i Oldtidens Rom anvendtes dels som Betegnelse for en Medhjælper i Retten, der skulde assistere en Sagfører med at erindre det fornødne, dels var den Slave som skulde huske sin Herre paa Navne — kan det maaske have Interesse her at nævne John Ericssons egen Begrundelse for at give sit Panserbatteri netop dette Navn. Som det vil huskes, var Forholdet mellem Nordstaterne og England en Del spændt under den nordamerikanske Borgerkrig paa Grund af, at England tillod Sydstaterne at udruste Kaperskibe (»Alabama») i engelske Havne, og noget inden Kampen mellem »Monitor» og »Merrimac» var der paa engelske Værfter fire store pansrede Kaperskibe under Bygning for Sydstaternes Regning. Idet han valgte Navnet »Monitor», vilde John Ericsson, som han har skrevet i et Brev til den daværende Assistent Secretary of the U. S. Navy G. V. Fox, ikke alene advare Sydstaternes Førere, men ogsaa tilrettevise Downing Street og »the Lords of Admiralty» med Hensyn til Sømmeligheden af at tillade Bygningen af hine fire pansrede Kaperskibe til Sydstaterne.

### Tyskland.

Det Navnegivningssystem, som anvendtes i den tidligere, kejserlige, tyske Marine, og som hovedsagelig var baseret paa en Kabinetsordre fra 1875, havde i Princippet en Del Lighed med det nuværende amerikanske, idet Krydserne fortrinsvis kaldtes op efter Byer, medens Slagskibene tildels havde Navne efter de forskellige tyske Stater.

Efter den oprindelige Kabinetsordre fra 1875 skulde Panserfregatterne i Almindelighed have Navne efter tyske



Fyrster og efter Mænd, som havde vundet historisk — og da især militær — Berømmelse i Tyskland, medens Panserkorvetterne skulde opkaldes efter de større Stater og Landsdele i Riget. Da Panserfregatter og Panserkorvetter efterhaanden sammensmeltedes til Linjeskibe, fik disse Navn efter begge Regler, men da Panserkrydserne senere igen udskilte sig fra Linjeskibene, bibeholdt disse Navnene efter de tyske Stater og Landsdele<sup>1)</sup>, Fyrstehuse («Wettin», «Wittelsbach») og forskellige fyrstelige Rangstillinger («Kaiser», «König», «Markgraf», «Grosser Kurfürst»), medens Panserkrydserne opkaldtes efter berømte Admiraler, Hærførere og Statsmænd. (Ex.: «Graf Spee», «Prinz Adalbert» — «Hindenburg», «Moltke», «von der Tann», «Blücher» — «Fürst Bismarck») Krydserne, der først fremkom efter Kabinetsordren, fik i Begyndelsen Navne efter tidligere tyske Korvetter, Avisoer og mindre Krigsskibe («Nymph», «Amazone», «Frauenlob»). Frauenlob er en af Mestersangerne, Henrik af Meissen, som erhvervede sig sit Tilnavn ved at synge Kvindens Pris rundt om ved de tyske Hoffer i det 13de og 14de Aarhundrede. Det første Skib ved Navn «Frauenlob» var en Skonnert, som byggedes i 1853 ved frivillige Midler indsamlet blandt Tysklands Kvinder. Under en Expedition til Østen forliste den i 1860 i Nærheden af Yokohama under en Tajfun, — dens senere Navne — fra 1902 — gik ned under Nordsøslaget den 31te Maj 1916. I 1902 indførtes Bynavnssystemet, der har været anvendt siden da. Efter Navnene at dømme var saaledes Minekrydserne «Bremse» og «Brummer» at betragte som Mineskibe og ikke som Krydsere.

Ved at gennemgaa de tyske Flaadelister forundres man over, hvor faa Skibe der er blevet kaldt op efter Slag og Valpladser. I 1876 løb en Korvet af Stabelen, som — inden Kabinetsordren — havde faaet Navnet «Sedan» — men da den to Aar senere skulde paa Lang-

<sup>1)</sup> Schwaben er ingen Stat.

tur og herunder skulde anløbe forskellige franske Havne, blev den af diplomatiske Hensyn omdøbt til »Prinz Adalbert«. De to Slagskibe »Weissenburg« og »Wörth«, der i 1891 og 92 opkaldtes efter de to første Slag i 1870 under den fransk-tyske Krig, er saaledes de to eneste virkelige Slagnavne, der har været i den tyske Flaade, idet det maa antages, at Dreadnoughten »Helgoland« (1909) er opkaldt efter Fæstningen og Flaadestationen Helgoland — og ikke efter Kampen dér den 9de Maj 1864.

Som Kuriosum kan maaske nævnes, at Torpedobaaden »Taku« fik sit Navn til Minde om de allierede engelske, tyske, franske, russiske og japanesiske Styrkers Indtagelse af Takuforterne under Boxeropstanden i China Aar 1900. Ved denne Lejlighed erobrede de engelske Jagere »Fame« og »Whiting« under daværende Lieutenant-Commander Roger Keyes' Kommando fire nye, store, chinesiske Torpedobaade paa Peiho-Floden. Byttet deltes mellem England, Tyskland, Frankrig og Rusland, der indlemmede Baadene i deres respektive Flaader under Navnet »Taku« (eller »Tokou«).

Medens Krigsskibenes Navne ellers er noget af det første, der forandres under en Revolution, beholdt dog alle tyske Skibe deres gamle, kejserlige Navne gennem Revolutionen.

I den nuværende tyske Reichsmarine fortsættes i Hovedsagen med Navnegivningssystemet fra den kejserlige Marine. Dog er selvfølgelig alle Fyrstetitler og Fyrstenaavne afskaffet som Linjeskibsnavne. Krydserne tildeles stadig Navne efter Byer — fortrinsvis saadanne Byer, der som Skibsnavne har vundet Berømmelse under Verdenskrigen. Kun paa Torpedobaadenes Omraade er der sket et Brud med den tidligere Tradition, idet alle Nybygninger siden Revolutionen her har erholdt Dyrenavne — hovedsagelig efter de fra Verdenskrigen bekendte Hjelpekrydsere. Udover den allerede omtalte Torpedobaad »Taku« og Kejseryachten »Hohenzollern«'s

Eskortetorpedobaad »Sleipner« (S. 97) var tidligere alle de tyske Torpedobaade nummererede.

Det eneste nuværende tyske Krigsskibsnavn, hvis Betydning synes at kræve nærmere Forklaring, er »Zieten«, der er opkaldt efter Frederik den Stores Ryttergeneral, Hans von Zieten.

### Frankrig.

I Frankrig er Krigsskibenes Navnegivning ikke reguleret ved Love eller Bestemmelser — ej heller af Traditioner sat i et fast System — idet Navnene gives af de forskellige Marineministre, og efter som disse skifter, skifter da ogsaa det til Grund for Navnegivningen liggende Princip — alt efter den herskende Politik, der i den franske Marine maaske mere end i nogen anden genspejles i Skibenes Navne.

Oprindeligt begyndende med Helgennavne og religiøse Navne som »St. Joseph« og »St. Pierre«, der i det 17de Aarhundrede afløstes af classiske Navne ligesom i England, faar Skibsnavnene i det 18de Aarhundrede Glans af Solkongens Hof i Versailles ved Linjeskibsnavne som »Le Soleil Royal«, »Dauphin-Royal«, »Gouronne« og »Sceptre«, »Marquis« og »Duchesse«, der omgives af et Rokokohof af Fregat- og Korvetnavne som »Gloire«, »Gracieuse«, »Capricieuse«, »Dédaigneuse«, »Etourdi«, »Jolie« og »Heure-du-Berger« (Hyrdetime!) — medens Landet og Handelen repræsenteredes af Navne som »Ville de Paris« og »Commerce de Marseille«.

Revolutionen vendte op og ned paa Navnene: »Couronne« blev til »Ça-Ira«, »Sceptre« til »La Convention« og »Souverain« til »Peuple-Souverain«. Af andre revolutionære Navne kan nævnes: »Bonne Citoyenne«, »Cruelle«, »Montagne«, »Vengeur du Peuple«, »Sans Culotte« og »Tricolore«.

Napoleonstiden skabte Navne som »Maréchal de



Cobourg«, »Jéna«, »Marengo« og »Rivoli«, Navne der kom til Ære og Hæder igen under det andet Kejserdømme.

Republiken efter 1871 fortsatte nogenlunde i samme Spor med Navne paa Slag, Helte og krigerske Dyder indtil Begyndelsen af dette Aarhundrede, hvor der pludselig paa Grund af et politisk Skifte sker et Omslag i pacifistisk Retning. Medens det før var Navne som »Jeanne d'Arc«, »Charlemagne«, »Suffren«, »Patrie« og »Marseillaise« der prydede den franske Flaadeliste, saa kom der nu Navne som »Victor Hugo«, »Jules Michelet«, »Ernest Renan«, »Démocratie« og »Verité« — Navne der ikke havde nogen særlig Tilknytning til Marinen og helt var uden Tradition. Man opfatter bedst disse Navnes daarlige maritime Klang ved at prøve, hvorledes tilsvarende Navne som f. Ex. Orlogsskibet »Sandheden« eller Krydserne »H. C. Andersen« og »Georg Brandes« vilde lyde.

Denne saakaldte Pelletan'ske Æra holdt sig lige til Marokkokrisen i Efteraaret 1911, hvor det militærvenlige Ministerium Poincaré kom til Magten og indførte Navne som »Jean Bart«, »Courbet« og »Lorraine«. Denne national-krigerske Æra fortsattes under og efter Krigen — de i den franske Flaade indlemmede tyske Krydsere omdøbtes saaledes til »Colmar«, »Mulhouse«, »Strasbourg« og »Metz« — men de vekslede Ministre har hver især givet Navne efter eget Forgødtbefindende uden at følge særlige Regler.

Det synes dog som om man hist og her kan spore Tilløb til et System — f. Ex. da de 7000 og 10000 Tons Krydsere opkaldtes efter Søhelte og berømte Hærførere m. m. som f. Ex. »Lamotte-Picquet«, »Duquesne«, »Tourville«, »Suffren«, »Colbert« og »Foch« — men her sker der et Ministerskifte, og den næste Krydser faar Navnet »Algérie«, i Anledning af Jubilæet for Algiers Indlemelse i det franske Kolonirige. Paa samme Maade er det med Jagerne, der har faaet Navne efter vilde Dyr:

»Jaguar«, »Tigre«, »Lion«, »Bison« m. m. — hvorpaa Navnene saa pludselig skifter til »Valmy«, »Verdun og »Vauban« — det er som om et nyt System — det alfabetiske — bryder ind her og prøver paa at slaa det gamle ud. Men det holder ikke længere end til den første Jager i næste Serie »Vautour« — alle 6 Baade i denne Serie har faaet gamle, nedarvede Navne — og ligesaa den næste Serie — der lige nu er sat paa Stabelen — »Kersaint«, »Vaupuelin«, »Cassard«, »Tartu«, »Bréyé« og »Chevalier Paul«, — alle bekendte franske Søhelte og Kaperkaptajner. Jageren »Bisson« — der ikke maa forvexles med den førnævnte Jager »Bison« — er opkaldt efter Enseigne de Vaisseau Bisson, som sprang i Luften med sit Fartøj i det græske Øhav.

Paa Undervandsbaadenes Omraade synes det som om et alfabetisk System er ved at blive indført, efter at der tilsyneladende har været nogle forgæves Tilløb dertil tidligere (Serier af Baade med A som Begyndelsesbogstav saavel blandt Undervandsbaade af 1ste som af 2den Klasse) De nyeste 1ste Klassen Undervandsbaade har faaet Navne begyndende med P — og de 2den Klassen begyndende med O. Undervandsbaaden »Poincaré« er opkaldt efter Videnskabsmanden Poincaré — ikke efter Præsident Poincaré.

Undervandskrydseren »Surcouf« er opkaldt efter den berømte Kaperkaptajn Robert Surcouf (1773—1827), der, da Napoleonskrigenes Afslutning satte en Stopper for hans hidtidige Erhverv, endte som Storkøbmand og Skibsrheder.

Avisoen »Quentin Roosevelt« er opkaldt efter den amerikanske Præsident Roosevelts Søn, der faldt i Frankrig under Verdenskrigen.

De nye »Avisos Coloniaux« paa 2000 Tons opkaldes alle efter berømte franske Opdagelsesrejsende og Afrikaforskere som Bougainville, Dumont d'Urville, de Brazza og d'Entrecasteaux.

## Holland.

I Holland, hvor Bygningen af Panserskibe har hvilet siden Verdenskrigens Begyndelse, har man til de nye Jagere anvendt Navne fra udgaaede Panserskibe — som f. Ex. »De Ruyter«, »Piet Hein«, »Kortenaer« og »Evertsen«.

De hollandske Undervandsbaade bestemt for Kolonierne har Bogstavet K foran deres Nummer, medens de, der er bestemt til Tjeneste i Hjemlandet, har Bogstavet O (Onderzeeboot). »O. 1«, der nu er udrangeret, hed oprindelig »Luctor et emergo«, hvilket er den hollandske Provins Zeelands Valgsprog og betyder, idet det hentyder til de hollandske Bønders Kamp mod Havet: »Kæmpende hæver jeg mig op«.

## Østrig-Ungarn.

Af Skibsnavne i den tidligere k. und k. Marine, der saa godt som alle ligesom de fleste hollandske og spanske kan findes ved Hjælp af Lexica, skal her kun nævnes éet — »Viribus Unitis« — der var Kejser Franz Josephs Valgsprog og hvis Betydning er: »Med forenede Kræfter«.

## Spanien.

Blandt de spanske Skibsnavne vil man med Søkrigsbegivenhederne i den spansk-amerikanske Krig in mente med nogen Forbavselse finde »Almirante Cervera« som Navnet paa en af Spaniens nyeste og største Krydsere, et Søsterskib til den tidligere »Principe Alfonso«. Den nye Republik synes at vurdere Admiralen lige saa højt som Kongedømmet gjorde, thi »Almirante Cervera« har faaet Lov til at beholde sit Navn — endnu — medens de Skibe, der har kongelige Navne strax fik nye revolutionære. Saaledes har f. Ex. Dreadnoughten »Alfonso XIII« og Krydserne »Principe Alfonso« og »Reina Victoria Euge-



nia» faaet henholdsvis Navnene »España», »Libertad» og »Republica».

Hvis »Almirante Cervera» saaledes ikke synes at være noget velvalgt Navn, er derimod »Kanguro» særdeles træffende — og beskrivende — som Navn paa et Værkstedsskib med Dok for Undervandsbaade.

»Churruca» og de fleste andre Jagere af samme Klasse er opkaldt efter gamle, spanske Høvdinge.

### Grækenland.

I 1910 testamenterede den græske Rigmand Georgios Aweroff 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Million Kroner til den græske Flaade. Denne Sum indgik i de 17 Millioner som anvendtes til Køb af en Panserkrydser, der da var under Bygning hos Orlando i Italien, og som fik Navnet »Georgios Aweroff» til Minde om Giveren.

»Niki»: Sejrr.

»Aspis»: Skjold.

»Doxa»: Berømmelse („Doxa», som sammen med den øvrige græske Flaade blev beslaglagt af de allierede under Verdenskrigen, sank senere under fransk Flag).

»Velos»: Pil.

»Longhi»: Lanse.

»Sphendoni»: Slynge.

»Thyella»: Storm.

»Nafkratusa»: »Havets Herskerinde» (græsk Skibsnavn fra Oldtiden).

### Tyrkiet.

Med Hensyn til højt klingende og svulstige Skibsnavne indehaves Rekorden utvivlsomt af den tidligere kejserlige ottomanske Flaade. Endnu eksisterer der en Del af de gamle Skibsnavne i den nuværende tyrkiske Flaade og andre Navne er blevet bekendte ved Krigsdeltagelse — eller har i sig selv Interesse som Kuriosa i Kraft af deres mærkelige Betydninger — hvorfor der her skal gives nogle Oversættelser af de interessanteste. De fleste af disse Navne er arabiske — nogle faa er persiske — og Resten tyrkiske.

- „Haireddin Barbarossa“ og „Torgud Reis“ er tyrkiske Søhelte.  
 „Feth-i-Bulend“: Ædel Sejr.  
 „Avn-Illah“ (Arabisk) } Hjælp fra Gud.  
 „Nasri-Khoda“ (Persisk) }  
 „Mukadim-i-Hair“: Skæbnens Budbringer.  
 „Muin-i-Zafer“ (Persisk): Hjælp til Sejr.  
 „Assar-i-Tewfik“ (Arabisk): Udsigt til Held.  
 (Endelsen „-jeh“ betyder: „tilhørende“).  
 „Orkanjeh“ (Tyrkisk): Tilhørende (Sultan) Orkan.  
 „Hamidjeh“ (Tyrkisk): Tilhørende (Sultan) Hamid.  
 „Medjidjeh“ (Tyrkisk): Tilhørende (Sultan) Medjid.  
 „Lutf-i-Humayoun“: Kejserslig Naade.  
 „Berk-i-Sotvet“ (Arabisk): Heflighedens Lyn.  
 „Palenk-i-Deria“ (Persisk): Søleopard.  
 „Muavenet-i-Milje“: Mindet om Fædrelandet.  
 „Numune-i-Hamivet“: Fædrelandskærlighed.  
 „Berk-Efshan“: Tordenspreder.  
 „Peik-i-Shevket“: Majestædens Drabant.  
 „Safa-i-Bahr“ (Arabisk) } Havets Pryd.  
 „Ziver-i-Daria“ (Persisk) }  
 „Vessilé-i-Nusret“ (Arabisk): Sejrens Redskab.  
 „Tir-i-Zafer“ (Persisk): Sejrens Pil.

Det nye Tyrki anvender udelukkende tyrkiske Navne, — og Navne, der som de følgende faa Exempler viser, unægtelig er betydeligt mere nøgterne end de højtsvævende og stærkt forgyldte, der i sin Tid søgte at dække over den virkelige, maritime Elendighed om Bord i Sultanens Flaade.

„Kacotepe“ og „Adatepe“ — de to nye Jagere — er opkaldt efter Bjerge i Lilleasien, hvor Tyrkerne har vundet Sejre.

Betydningen af Navnene „Birindji-in-Uni“ og „Skindji-in-Uni“ — de to hollandskbyggede Undervandsbaade — er simpelthen „Nr. 1“ og „Nr. 2“.

### Siam.

„Phra Ruang“: berømt siamesisk Konge, der befriede Siam for burmesisk Overhøjhed.

- „Sua-Gamroa-Sindhu“ }  
 „Sua-Tajan-Tschel“ } d. v. s. Søtiger.  
 „Sukhodaya“: Navn paa en siamesisk Prins og den nordlige Del af Siam.  
 „Ratanakosindhu“: En siamesisk Tidsperiode for ca. 50 Aar siden.  
 „Mongkut Rajakumarn“: Kronprindsen.  
 „Bali“ }  
 „Sugrib“ } To Brødre fra Ramasagnet.  
 „Chon Phraya“: Den højeste borgerlige Embedsstilling i Siam.  
 „Maha Chakri“: Den store Kroneorden.

### Sydamerika.

Skibene i de sydamerikanske Mariner er fortrinsvis opkaldt efter Frihedsbelte, Præsidenter, Admiraler, Generaler og enkelte geografiske Navne — samt Revolutionsdatoer.

### Polen.

- „Burza“: Uvejr. „Rys“: Los.  
 „Wicher“: Orkan. „Zbik“: Vildkat.  
 „Wilk“: Ulv.

### Letland.

- „Rosis“: Søløve. „Viesturs“: Vejrguden.  
 „Spidola“: Lysets Gudinde. „Imanta“: Rigdom.  
 „Virsaitis“: Høvding.

### Finland.

De nye finske Skibes Navne er hovedsagelig taget fra det bekendte finske Nationalepos »Kalevala«. Efter Hovedpersonerne heri er de to under Bygning værende Panserskibe »Väinämöinen« og »Ilmarinen« blevet opkaldt, medens Undervandsbaadene har faaet Navne efter nogle af de i Digtet forekommende overnaturlige Væsener — saaledes »Vetehinen«, der nærmest svarer til Nøkken og »Vesihiisi«, Havets onde Dæmon, samt »Iku-Turso«, en Søjævel eller Vandtrod.



|                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| „Saukko“: Odder.         | „Rautu“: Et af de afgørende   |
| „Uusima“: Nyland.        | Slag i Karelen under Friheds- |
| „Hämeenmaa“: Tavastland. | krigen.                       |
| „Karjala“: Karelen.      | „T. 2“: Tralle Nr. 2.         |
| „Turunmaa“: Åboland.     |                               |

## Sverige.

Udover Navnet paa det nu udgaaede Skoleskib »Gladan«, der betyder »Glenten«, synes der af den senere Tids svenske Skibsnavne kun at være Navnet paa Övnings-skeppet för skeppsgossar »Jarramas«, der trænger til nærmere Forklaring.

Under sit Ophold i Tyrkiet sendte Kong Karl XII i 1714 Ordre hjem til Sverige om at lade bygge to nye Fregatter efter Udkast, som Kongen selv havde gjort. Disse to Skibe skulde have de tyrkiske Navne »Jilderim« og »Jarramas«, hvilket af Professor Zettersten i Lund er blevet udtydet som »Lyn« og »Torden«<sup>1)</sup>. Da disse to Skibe var udgaaet, byggedes igen i 1754 et Tvillingpar »Jilderim« og »Jarramas« — meget nær efter Karl XII's Udkast.

Panserskibene »Wasa«, »Äran«, »Tapperheten«, »Mantiligheten« og »Dristigheten« har faaet Navne efter de af Skibsbyggeren af Chapmann fra 1778 til 1785 byggede Linjeskibe. Fra samme Periode stammer Linjeskibene »Rättvisan« — som erobredes af Russerne — »Fädreneslandet«, »Ömheten«, »Dygden« og »Försiktigheten«. De tre sidste Linjeskibsnavne synes dog efter vor moderne Opfattelse at være mindre heldige som Navne paa Krigsskibe.

En viss, sund Tendens synes i den senere Tid at præge Navnegivningen i den svenske Flaade. I Stedet

<sup>1)</sup> Medens der ikke er Tvivl om, at Jilderim (ses ogsaa stavet: Illerim) betyder Lyn paa Tyrkisk, synes Betydningen af Jarramas dog ikke at være helt klar. »Jilderim« blev forøvrigt senere erobret af en engelsk Eskadre og overgivet til Danmark.

for luftige, intetsigende Stjærnenavne og vage og for Almenheden oftest uforstaaelige, mythologiske Navne, har de nyere svenske Jagere faaet Navne som »Wrangel« og »Wachtmeister«, »Clas Uggl« og »Claes Horn«, »Ehrensköld« og »Nordenskjöld« — Navne, der foruden at have god Klang i den svenske Søkrigshistorie tillige har den praktiske Fordel, at de parvis passer sammen.

### Norge.

Ogsaa i den norske Marine har Navne fra den nordiske Mythologi blomstret — og tilsyneladende afblomstret.

Blandt de norske Navne er det især værd at lægge Mærke til Torpedobaadsnavnene, der, takket være deres ubestemte Form og det, at de næsten alle er Enstavelsesord, er særdeles velklingende — som f. Ex.: »Trods«, »Brand« og »Storm« — »Grib«, »Jo« og »Lom« — »Ørn«, »Ravn« og »Falk« — »Hvas«, »Kjæk« og »Kvik«. Den praktiske Fordel ved slige korte og fyndige Navne — i Modsætning f. Ex. til de længere danske Torpedobaadsnavne, der ofte bestaar af fire Stavelser — synes aabenbar.

### Danmark.

Betydningen af vore nuværende, danske Skibsnavne synes ikke at kræve nogen nærmere Forklaring — iøvrigt kan der henvises til Artiklen: »Vore Skibsnavnes Betydning og Historie« af Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell i dette Tidsskrifts 87de Aargang. »Fylla«, der er tilkommet siden hin Artikels Fremkomst, men iøvrigt er et gammelt Skibsnavn — der fandtes allerede en Korvet »Fylla« Aar 1800 — er opkaldt efter en af de i Eddaen forekommende Diser eller Værneaander.

Hensigten med at give et Skib Navn er ikke alene

at tildele det et Kendemærke til Adskillelse fra andre Enheder — hertil vilde et Nummer jo være tilstrækkeligt — men Navnets egentlige Mission er — eller burde være — at gøre Skibet »levende« ved at faa dets Besætning til at føle sig besjælet af Navnets Idé og Tradition. Oprindeligt har Hensigten maaske dog ogsaa til dels været den, at Skibet ved sit blotte Navn skulde virke frygtindgydende og sprede Skræk og Rædsel hos Modstanderen og virke opildnende paa egen Besætning — som da f. Ex. nogle af de gamle Vitalienbrødre kaldte deres Sørøverskibe for »Tod und Teufel«, »Brandhexe« og »Negermörder«.

Men hvis Navnene — samtidig med at de opfylder deres egentlige Mission inden Børde — tillige er givet saaledes, at samme Klasse eller Gruppe Skibe har beslægtede Navne (det homogene System), har det praktiske Fordele udadtil. Hvis man yderligere kan fremskaffe Navne begyndende med samme Forbogstav indenfor hver Gruppe af saadanne homogene Navne, synes Idealet at været naaet.

De danske Skibsnavne forekommer — hver især taget som Enkeltnavne — gennemgaaende at være gode og velvalgte, kun synes det, som om de kunde være til-delt noget mere systematisk. En Gruppe Torpedobaade bestaaende af »Ørnen«, »Høgen« og »Glenten« er — med Hensyn til Navnene — en homogen Gruppe — fordi alle tre Baade er opkaldt efter Rovfugle, medens derimod en Gruppe bestaaende af »Dragen«, »Hvalen« og »Laxen« virker uhomogen, fordi Dragen er et Fabeldyr, Hvalen et Havpattedyr og Laxen en Fisk.

Der er det mærkelige Tilfælde, at de svenske Under-vandsbaade »Delfinen«, »Sværdfisken« og »Tumlaren« fra 1914—15 har faaet de samme Navne som danske Torpedobaade bygget ca. 3 Aar tidligere. Ogsaa tre senere svenske Torpedobaade fra 1920: »Hajen«, »Sälen« og



»Valrossen« har faaet Navne, som paa daværende Tidspunkt bares af danske Torpedobaade. Men til Gengæld for disse — dog næppe tilsigtede — Navnelaan har vore tre nyeste Torpedobaade faaet de samme Navne som tre svenske Undervandsbaade — de to nyeste — »Draken« og »Valen« bygget 3—4 Aar tidligere end de danske Torpedobaade — medens »Laxen« er 12 Aar gammel.

Hvis man endelig vilde laane svenske Navne, havde da ikke Navnene »Ulven«, »Ilderen« og »Maaren« (i Stedet for »Uttern«) været bedre? I hvert Fald vilde disse tre Navne have haft den Fordel, at de dannede en homogen Rovdyrgruppe — som en særdeles passende Pendant til den senere Rovfuglegruppe.

En viss Forskel bør der være mellem Navne paa Torpedobaade og Navne paa Undervandsbaade. De første bør saa vidt muligt udtrykke Fart og Dristighed. »Vindhunden« er saaledes det idéelle Torpedobaadsnavn.

Denne Artikel vil paa ingen Maade forsvare det alfabetiske System — saaledes som det f. Ex. er udartet i England. Men det synes dog Umagen værd, at forsøge om det ikke vil være muligt at presse et alfabetisk System ind i det homogene — uden at kompromittere dette sidste for stærkt.

Naar Torpedobaaden »Vindhunden« om nogen Tid skal udgaa af Flaadens Tal, og Torpedobaadsbygningen til den Tid — forhaabentlig — er saa vidt fremskredet, at en V-Type skal indføres, vil det være muligt at danne en ny homogen Rovdyrgruppe — bestaaende af »Vindhunden«, »Vildkatten« og »Væselen«. Den forudgaaede U-Type, hvis Bogstavet U da overhovedet skal anvendes til Torpedobaade, kunde passende bestaa af Baadene »Ulven«, »Ilderen« og »Maaren«.

En Del af de Navne begyndende med »Hav-« og »Sø-«, som nu findes spredt rundt om i den danske Flaadeliste, synes, naar deres nuværende Bærere engang er udgaaet, med praktisk Fordel at kunne samles i homo-

gene Grupper — for saaledes gruppevis at blive tildelt nye Baade. Ligeledes kunde de fleste andre nuværende Navne tilsat dels enkelte helt nye, dels gode gamle Skibsnavne — saaledes ikke mindst det for en Undervandsbaad særdeles velegnede Navn »Nældebladet»<sup>1)</sup> — passende indordnes i Grupper — som det forsøgsvis er foreslaaet nedenfor:

### Torpedobaadsnavne.

|              |              |                |
|--------------|--------------|----------------|
| „Ulven“      | „Vindhunden“ | „Springeren“   |
| „Ilderen“    | „Vildkatten“ | „Spækhuggeren“ |
| „Maaren“     | „Væselen“    | „Sværdfisken“  |
| „Sælen“      | „Søridderen“ | „Søløven“      |
| „Sejen“      | „Søhesten“   | „Søbjørnen“    |
| „Støren“     | „Søhunden“   | „Søulven“      |
| „Hajen“      | „Havørnen“   | „Falken“       |
| „Hvalen“     | „Hvide Ørn“  | „Høgen“        |
| „Hvalrossen“ | „Sorte Ørn“  | „Glenten“      |

Af ovenstaaende Navne er saavidt vides »Ilderen«, »Maaren«, »Vildkatten«, »Væselen« og »Sejen« de eneste helt nye Navne. Et Orlogsskib »Graa Ulf« eksisterede 1642. Stykprammen »Søhesten« fra 1795 deltog i Slaget paa Rheden. Mindst tre Fregatter har heddet »Hvide Ørn« og een »Sorte Ørn« (1694).

### Undervandsbaadsnavne.

|                                 |                                 |           |                                |
|---------------------------------|---------------------------------|-----------|--------------------------------|
| „Enhjorningen“<br>(„Elefanten“) | „Flora“<br>„Freja“<br>„Fortuna“ | } eller { | „Freja“<br>„Fylla“<br>„Fenris“ |
| „Gefion“                        | „Havmanden“                     |           | „Najaden“                      |
| „Gylfe“                         | „Havfruen“                      |           | „Nymfen“                       |
| „Galathea“                      | „Havhesten“                     |           | „Neptun“                       |

<sup>1)</sup> Mindst fire gamle Skibe har baaret Navnet »Nældebladet« eller »Nellebladet« — 1) før 1638, 2) bygget i Kiel 1672, 3) og 4) bygget paa Nyholm 1693 og 1745.

„Wildmanden“  
 „Lindormen“  
 „Nældebladet“

„Thetis“  
 „Triton“  
 („Tumleren“)

„Narhvalen“  
 „Nordkaperen“

„Dragen“  
 „Dryaden“  
 „Delfinen“

Det eneste helt nye Navn er saavidt vides „Gylfe“. At „Delfinen“ er sat sammen med „Dragen“ og „Dryaden“ (der iøvrigt er en Træ-Nymfe og saaledes ikke har videre Tilknytning til Søen) kan maaske forsvares med, at den kan opfattes — ikke som en Hvalart — men som Sindbilledet paa Herredømmet over Havet. Ligeledes skal „Havhesten“ selvfølgelig opfattes som opkaldt efter Fabeldyret Havhesten for at kunne gaa i Spænd med en Havmand og en Havfrue. En Fregat „Wildmanden“ blev sat i Vandet 1754. En Korvet „Fortuna“ (Søsterskib til Korvetten „Flora“) løb af Stabelen 1825.

Medens den længere bestemte Form gennemgaaende passer bedre til det danske Temperament — end den ubestemte, korte, norske Form — saa synes det dog, som om en saadan kort Form vilde være særdeles anvendelig herhjemme — i Stedet for intetsigende Numre — til hurtiggaaende Motortorpedobaade, saafremt den danske Marine engang indfører dette Søkrigsvaaben. Af saadanne korte og fyndige Navne, som eventuelt kunde tænkes anvendt her, kan f. Ex. foreslaaes — selv om det maaske nok minder lidt om at sælge Bjørnens Skind, før den er skudt —:

„Bris“  
 „Brand“  
 „Braad“

„Daad“  
 „Djærv“  
 „Dristig“

„Hvas“  
 „Hvin“  
 „Hveps“

„Kæk“  
 „Kvik“  
 „Kry“

„Larm“  
 „List“  
 „Lyn“

„Ran“  
 „Rask“  
 „Ry“



|         |         |         |
|---------|---------|---------|
| „Snild“ | „Storm“ | „Trods“ |
| „Snar“  | „Stolt“ | „Troid“ |
| „Snu“   | „Stejl“ | „Træf“  |

Naar Tilgangen af nye Skibe til vor gamle Flaade er saa ringe som den er nu, bliver Navnespørgsmaalet af saa meget desto større Betydning. Hvert Navn maa vejes og vendes, før det bliver valgt — men kan man, samtidig med at man finder gode og velegnede Navne, faa dem passet ind i et praktisk System, vil det kun kunne være en Fordel.

Disse Navne og denne Navnegruppering, som her er foreslaaet, er kun et Forslag improviseret oppe under Island — men skulde Artiklen imidlertid blive Aarsag til, at hele Navnegivningsspørgsmaalet bliver taget op til en grundig Drøftelse, og at der derved bliver foreslaaet bedre Navne og Navnesammensætninger, skulde det kun glæde dens Forfatter — og især da, hvis der ogsaa blev bygget Skibe, som kunde bære disse Navne.

#### Anvendte Kilder:

Walter Vogel: »Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter«, Berlin 1912.

Viceadmiral, Prince Louis of Battenberg: »Men- of-War Names«, London 1908.

Udover en Del Oversættelser af tyrkiske Skibsnavne og nogle Oplysninger om ældre, engelske Skibsnavne taget fra sidstnævnte Bog er disse to Værker dog kun benyttet i ringe Grad, idet Artiklen er baseret paa Korrespondance fra Søofficerer m. fl. i England, Tyskland, Frankrig, Sverige, Finland, Siam og Japan.

# Danske Ekspeditioner og Rejser til Grønlands Østkyst.

En Tilføjelse.

Af Orlogskaptajn H. Bistrup.

Fra meget kyndig Haand er jeg bleven gjort opmærksom paa, at jeg, i den Oversigt, der fulgte med min Artikel i forrige Hæfte af »Tidsskrift for Søvesen« har glemt at medtage nogle Ekspeditioner, som for Fuldstændigheds Skyld burde være taget med. For en enkelts Vedkommende, Knud Rasmussens nu paabegyndte Ekspedition til Sydøstgrønland, fik jeg først Kendskab til denne, da Artiklen var trykt.

Disse i Oversigten manglende Ekspeditioner er følgende:

- 1901—1902. Cand. pharm. Christian Kruuse, Botaniker og Geolog. Botaniske og etnologiske Undersøgelser ved Angmagsalik.
- 1905—1906. Cand. mag. Carl William Thalbitzer. Studie af den eskimoiske Dialekt samt folkloristiske og etnologiske Undersøgelser i Angmagsalik. Deltagere: Fru Thalbitzer, der udførte Skulpturarbejder og Professor C. Locher, der hjemførte en Samling Landskabs- og Portrætmalerier.
1919. Knud Rasmussen. IV. Thule-Ekspedition. Indsamling af østgrønlandske Folkesagn i Angmagsalik.
- 1924—1925 } Cand. rerum. nat. Alwin Pedersen. Zoo-  
1927—1929 } logiske Undersøgelser i Scoresby-Sund.

1925. Inspektør O. Bendixen med Styrelsens Skib »Gertrud Rask«, Kapt. H. F. V. Hansen. Ekspedition til Lindenow-Fjorden. Deltagere: Landbrugskandidat Nielsen Christensen, Landmændene A. Lundgaard og A. Hartz, Motorfører C. Jensen og Jægerne P. Tutein og Knudsen.
- 1925—1926. P. Tutein og Knudsen overvintrede i Lindenow-Fjorden sammen med 3 Grøn­lænderfamilier.
1929. Fangstkompagniet »Nanok« startedes og af­rejste med en lejet nork Sælfanger til de af Østgrønlandsk Kompagni tidligere an­lagte Stationer.
1931. Dr. phil. Terkel Mathiasen. Afrejst til Angmagsalik for at foretage arkæologiske og etnologiske Undersøgelser.
1931. Dr. phil. Knud Rasmussen. VI. Thule­Ekspedition. For nylig afrejst med det For­maal, fra Julianehaab at berejse Grønlands Sydøstlige Kyst med Motorbaad. Deltagende Søofficerer: Kaptajnløjtnant F. C. S. Bangs­bøll og Søløjtnant H. J. E. Wittrup. Del­tagende Videnskabsmænd: Arkæolog Erik Holtved og cand. mag. Erik Olsen, des­uden medfølger Filmsdirektør Svend Niel­sen og Maskinkonstabel Lauritz Torking, den sidste for at passe Motoren.

Trykfejl. I Oversigten over danske Ekspeditioner og Rejser til Grønlands Østkyst 1652—1931 rettes »1739« i Linie 4 f. o. til »1751—1753«.



## Bog anmeldelse.

•Sjöfarten och Sjöförsvaret• af D. Landquist, Kapten vid  
Kungl. Flotten. (186 Sider). Marinlitteraturföreningen Nr. 34.

I Förordet til denne Afhandling nævner Forfatteren, at den Opgave, der blev stillet ham, var at udarbejde en Afhandling »angaaende Samarbejdet mellem Søforsvar, Søhandel og Landets Økonomi i Fred og i Krig til Belysning af Søvejens afgørende Betydning for Sverige», — som man ser et meget omfattende Emne, og Forfatteren gør da ogsaa opmærksom paa, at Behandlingen heraf forudsætter Indsigt og Kundskaber paa andre Omraader end de rent sømilitære.

Inden for den Ramme, som Bogen — som en af Marinlitteraturföreningens mange udmærkede Afhandlinger — angiver, synes Forfatteren at have faaet meget med.

Af Bogens fire Kapitler omhandler de to første specielt svenske Forhold — Betydningen af Sveriges Beliggenhed for Søhandelen — Søfartens Kaar og Historie gennem Tiderne, samt en hel Del statistiske Oplysninger. Særlig synes Afsnittet over Søfartens Beskyttelse af Interesse, her gives en kortfattet og klar historisk Oversigt over Orlogsflaadens Opgave som Beskytter af Håndelskibe i Krig og under Neutralitet — et Omraade paa hvilket Danmark og Sverige jo som bekendt ofte har arbejdet paa fælles Linier.

Afhandlingens 3. Kapitel omhandler Forholdene under Krigen 1914—18 og er inddelt i

1. Centralmagternes Handelskrig.
2. De allierede Magters Handelskrig.
3. Tyske Forholdsregler for Handelsskibes Beskyttelse.
4. Engelske Forholdsregler for Handelsskibes Beskyttelse.

Især omtaler Forfatteren den Forudseenhed, England fra Begyndelsen af dette Aarhundrede har lagt for Dagen m. H. t. Handelsflaadens Anvendelse under Krigsforhold og Handelsskibes Selvforsvar, og Forfatteren kommer særlig ind paa hele dette Forholds Organisation i de forskellige Krigsaar, et Spørgsmaal, det sikkert har voldt ikke ringe Arbejde at komme til Bunds i. I Modsætning hertil var der i Tyskland saa godt som ingen Forholdsregler truffet i denne Henseende før Krigsudbruddet.

Ved Krigens Begyndelse var 39 større engelske Dampere hver armeret med 2 Stk. 12 cm Kanoner — ved Krigens Slutning var ialt 4079 engelske Handelsskibe armerede med Kanoner. I 1916 begyndte man at installere Apparater til Udvikling af kunstig Taage, og ved Krigens Slutning var 4005 Handelsskibe forsynede med saadanne Apparater, ca. 3000 Dampere var paa samme Tidspunkt udrustede med Paravanes.

Fra Admiralitetet udsendtes ogsaa taktiske Vejledninger for Skibsførere, saaledes bl. a. den kendte Regel for Manøvrering for neddykkede Undervandsbaade: Ses Undervandsbaaden i Pejling fra for til  $70^{\circ}$  drejer man imod den; pejles den agterligere, drejer man fra den.

Ogsaa om det engelske Handelsskibspersonels særlige Uddannelse under Krigen giver Forfatteren en Del Oplysninger. Meget heraf findes naturligvis i tilgængelige Kilder; men Kaptajn Landquist har samlet det alt paa en meget overskuelig Maade. Man kunde maaske have ønsket en lidt nærmere Redegørelse for de neutrale Skibes »Pligtrejser« for de allierede Regeringer — men dette galdt maaske i højere Grad danske og norske Skibe end svenske, ligesom Sverige jo ikke havde de samme Vanskeligheder med Forbindelse med fjernere liggende Landsdele, saaledes som vi her i Danmark havde med Farten paa Island og Færøerne, hvor Englænderne som bekendt til Tider var ret vidtgaende i deres Kontrolforordninger.

4. Kapitel handler endelig om Søfartens retslige Stilling under Neutralitet og Krig. Emnet behandles paa 11 Sider og kan derfor naturligvis ikke gøre Fordring paa at være udtømmende belyst, men maa betragtes som en kortfattet Gennemgang af de vigtigste herhen hørende Spørgsmaal med oplysende Kommentarer.

Til Assistance ved Udarbejdelsen af de forskellige folkeretslige Afsnit har Kaptajn Landquist samarbejdet med den kendte svenske Folkeretsexpert Dr. T. Gihl og dermed sikret sig disse Spørgsmaals korrekte Behandling.

A. H. V.

---



## The navies of today and tomorrow.

A study of the naval crisis from within

by

Captain Bernard Acworth. R. N.

Ved

Kommandør Dornonville de la Cour.

Kommandør i den engelske Marine Bernard Acworth har skrevet en Bog med ovenstaaende Titel, en Bog der har vakt en ikke ringe Opsigt saavel indenfor den engelske Flaade og det engelske Publikum, som ogsaa i udenlandske maritime Kredse.

Efter Opfordring af »Tidsskrift for Søværnsens» Redaktion skal jeg give et Uddrag af Komm. Acworth's Bog, et Uddrag, der skal søge at give et Indtryk af dens interessante og vægtige Indhold, — for saa vidt som dette kan gøres indenfor en Anmeldelses snævre Grænser, — men jeg skal anbefale de af Tidsskriftets Læsere, der maatte føle sig interesserede i den engelske Forfatters Meninger og Paastande, at studere selve Bogen. Selv om danske Flaadeforhold ikke kan sammenlignes med engelske, er der dog visse Principper, som er gældende for alle Flaader, de være sig store eller smaa, og de Betragtninger, som Komm. Acworth anstiller og forfægter, kan ogsaa i nogle Retninger have Betydning for danske Flaadeforhold, og vil i ethvert Tilfælde interessere enhver Søofficer.

Komm. Acworth, som i Februar 1931 er udtraadt af Tjenesten, har ca. 30 Aars Officerstjeneste bag sig. I en stor Del af hans senere Tjenestetid har han været anvendt som Undervandsbaaadschef, men han har ogsaa saavel før som under Verdenskrigen gjort Tjeneste i Kampskibe og Slagkrydsere, endvidere har han kommanderet en Destroyer-Flotille og haft 4 Aars Tjeneste i Marinestaben.

Komm. Acworth er saaledes en Søofficer med god Erfaring og Rutine, og det fremgaar af hans Bog, at han i udpræget Grad har Søofficerens »common sense» og tillige er begavet med en kritisk Sans og en Frimodighed, der lader ham udtale skarp Kritik af den Udvikling, som den engelske Flaade har haft, siden Lord Fisher fik Ledelsen af den, en Udvikling, som siden er ført videre af Lord Fishers Dicile.

I Indledningen til sin Bog peger Komm. Acworth paa den kritiske Situation, hvori den engelske Flaade i Øjeblikket befinder sig. Den Tillid, som England altid forhen har næret til sin Flaade, som Landets ypperste Værn og som Værn for Verdensfreden, er blevet svækket, dels ved Afrustningsforkæmpernes Arbejde og de deraf følgende Reduktioner af Flaaden, og dels ved de, efter Forfatterens Mening overdrevne, Forestillinger hos Lægmand om den Betydning, som er tillagt Undervandsbaadsvaabenet og Luftvaabenet, og som i væsentlig Grad skulde svække Værdien af den traditionelle søgaaende Flaade.

Men Krisen i den engelske Flaade skyldes, efter Forfatterens Mening, ikke alene disse ydre Aarsager, men i lige saa høj Grad den Omstændighed, at selve Aanden i Flaaden har lidt under den Udvikling, der har været givet Materiellet, en Udvikling, der har været ført ind i et efter Forfatterens Mening forkert Spor, med det Resultat, at den engelske Flaade under Verdenskrigen ikke var i Stand til at løse de Opgaver, som England maatte stille til den. Og fortsættes Udviklingen af Materiellet i samme Retning, og bibeholdes den samme Aand i Flaaden, som den der herskede under Verdenskrigen, mener Forfatteren, at den engelske Flaade i endnu mindre Grad end under Verdenskrigen vil være i Stand til at løse sine Opgaver under en kommende Krig.

Det er hertil Komm. Acworth sigter med Ordene i hans Undertitel til Bogen: »The naval crisis from within».

I Bogens 1. Kapitel behandler Forfatteren nærmere dette Emne og paapeger den, efter hans Mening, for den engelske Flaade skæbnesvangre Indflydelse, som Valget af Lord Fisher til 1. Sealord (Oktober 1904) fik paa den engelske Flaades Udvikling.

Komm. Acworth karakteriserer Lord Fisher som en højtbegavet, energisk og entusiastisk Mand, med glimrende Evner som Organisator og Administrator, men til disse Egenskaber kom en meget stærk Impulsivitet og en Selvtillid, der lod ham benytte sin Magtstilling til at gennemføre alle de Idéer, som han undfangede i sin egen impulsive Hjerne eller optog fra andre Hjærner af lignende Karakterudvikling. Efter Komm. Acworths Mening virkede de Reformer, som Lord Fisher indførte, saa bestikkende de end kunde se ud, ikke til at forøge den engelske Sømagts Styrke, men tværtimod til at forringe dens tidligere Overlegenhed over eventuelle Modstanderes Flaader.

En af Lord Fishers første Reformer for Materiellets Vedkommende, var Skabelsen af »Dreadnought«-Typen, Kampskibet med lutter svært Skyts af samme Kaliber. Skabelsen af denne Type, der var de hidtil eksisterende Kampskibe betydelig overlegen, var i og for sig rationel nok og blev modtaget med Bifald saavel i den engelske Flaade som hos hele Nationen, men man havde ikke taget i Betragtning, at Englands Eksempel øjeblikkelig vilde blive fulgt af alle større Flaademagter, og at disse kunde bygge Dreadnoughter omtrent med samme Hurtighed som England. Hele den ældre Kampskibstype var med eet Slag sat ud af Spillet, og England havde derved tabt sit Handicap overfor de andre deltagende Nationer i den da begyndte Kaprustning. Ved Lord Fishers Tiltræden havde England en stærk og solid Flaade, bestaaende af 53 kraftige Kampskibe, Tyskland besad paa det Tidspunkt kun 21; Styrkeforholdet var altsaa 2,4:1. Ved Verdenskrigens Udbrud besad England 33 Dreadnoughter



og Tyskland 22; Styrkeforholdet var saaledes faldet til 1,5 : 1.

Efterhaanden gjordes Dreadnoughterne under Lord Fishers Ægide større og større og forsynedes med et Utal af komplicerede Apparater. Artilleriets Rækkevidde forøgedes til op mod det dobbelte af hvad man tidligere havde anset for Kampafstand, og Ledelsen af Ilden paa disse store Afstande krævede et meget kompliceret Ildledelsesmateriel, der var saarbart, fordi det kunde ødelægges ved en enkelt uheldig Træffer, og som i sig selv indebar mange Fejlkilder, fordi der til Udførelsen af de forskellige Funktioner indenfor Ildledelsen krævedes saa mange Hjælpere.

Det skyldtes ogsaa Lord Fishers Initiativ, at Skibenes Fart forøgedes ved Anvendelse af Olie i Stedet for Kul. Det kan ikke bestrides, at Olie frembyder mange Fordele fremfor Kul, men Kullene var Englands egne, som altid kunde skaffes til Veje i tilstrækkelig Mængde, medens England ikke ejer Oliekilder i Hjemlandet. Olien maa tilføres fra fjærne Steder, og dette kræver ikke alene i Krig et absolut Herredømme paa Havet for at sikre Olietransporterne, men ogsaa at Olien overhovedet kan erhverves. Komm. Acworth peger paa, at 84 % af hele Verdens Olieforbrug kommer fra Amerika. Af de øvrige 16 % kommer Størstedelen fra Persien og Irak; denne sidste Olie skal føres til Udskibningshavnene gennem øde Egne i lange Rørledninger, som med Lethed kan ødelægges eller afbrydes af en Flok Arabere eller en fjendtlig Flyverbombe. Lord Fisher har derfor, efter Komm. Acworth's Mening, ved sin Oliepolitik bragt England i en strategisk Afhængighed af Amerika, hvilket under givne Omstændigheder kan blive mere end skæbnesvangert. Og samtidig har man bibragt den engelske Kulindustri et meget føleligt Tab. Olieforkæmperne har stadig peget paa Muligheden af at frembringe Brændolie af Stenkul. Der er forgæves eksperimenteret hermed i

25 Aar; den Olie, der til Dato kan fremstilles af Kul, er 10 Gange saa dyr som Naturolien.

Komm. Acworth omtaler blandt andre af Lord Fishers »Kæpheste«, — hans Begejstring for Luftvaabenet, der kostede England store Summer til Bygning af Luftskeibe.

Hvorledes influerede Lord Fishers hastige og stadig stigende Forandring af den engelske Flaades Materiel nu paa Personnellet? Efter Komm. Acworth's Mening skabte den absolut en Forringelse af Aanden i Personnellet. Thi Skabelsen af Dreadnought-Typen og den øvrige revolutionerende Udvikling skabte samtidig det, som Komm. Acworth kalder »Dreadnought-Aanden« i Marinen. Medens hidtil altid Sømandsaanden og Kampaanden, — Evnen til at udnytte Materiellet paa bedste Maade i og ved Kamp, — har været det dominerende Princip i den engelske Søofficersuddannelse, blev det nu det mere og mere komplicerede Materiel, der kom til at dominere og diktere saavel Taktiken som Strategien. Lord Fisher udtalte som sin Mening, at en Søofficer først og fremmest skulde være Ingeniør; han indførte en høj Grad af Specialisering i Officerskorpset og skabte store Stabe, saavel i Flaadeenhederne som i Admiralitetet.

Han fulgtes med Begejstring i sine Idéer af mange yngre Officerer, medens mange ældre Officerer af den gamle Skole blev skubbete til Side.

Overfor den rivende Forandring af Materiellet stod imidlertid de fleste Officerer usikre; Udviklingen var foregaaet i et saa hurtigt Tempo, at der ikke havde været Tid til at høste de fornødne Erfaringer i, hvorledes dette Materiel skulde behandles. Mangel paa tilstrækkelige Prøver skabte Tvivl om, hvad der vilde ske, naar disse mægtige Krigsmaskiner en Dag mødte deres tyske Modstandere. Tvivlen skabte en Usikkerhed, der bevirkede, at den engelske Flaades Mænd var begyndt at betragte sig som Tjenere af dette mægtige Materiel, i Stedet for at Søens Folk skal være Materiellets Herrer;

der havde rejst sig en Tankegang gaaende ud paa, at en Flaade, der i materiel Henseende er enhver Modstander overlegen, som »fleet in being« vil være af større Værdi end en afgørende Sejr paa Søen, — for første Gang i Englands Søkrigshistorie blev i Verdenskrigen Princippet »safety first« den engelske Flaades Trosartikel.

Dette er, hvad Komm. Acworth kalder »The naval crisis from within«, den som han giver Lord Fisher Skylden for at have forarsaget.

I Bogens 2. Kapitel gennemgaar Komm. Acworth den Rolle, som den af Lord Fisher skabte Flaade kom til at spille i Verdenskrigen.

I al Almindelighed karakteriserer han Verdenskrigen, navnlig til Lands, som en uhyre Skalten og Valten med Kampmateriel og Menneskemateriel, mere end bestaaende af Rækker af Kampe mellem strategiske og taktiske Førere, som maalbevidst anvender Mænd og Materiel som Brikker til Trækkene i Krigens Spil. Mænd og Materiel blev aabenlyst betragtet og behandlet som Brændsel i en ukontrolleret Ovn og ikke som Individuer og Vaaben i et Spil, hvor der dog skal regnes med Tab og Gevinst. Man søger forgæves efter et »Sedan« eller et »Waterloo«, for Søkrigens Vedkommeude efter et »Nile« eller »Trafalgar«. Heltemod og en næsten overmenneskelig Taalmodighed, kulminerende i Fatalisme, hos Millioner af Soldater og underordnede Førere, var de Karakteregenskaber, som indviede disse Masser til et raat og barbarisk Slagteri.

Uden at ville give en fuldstændig Oversigt over Krigen til Søs, som Forfatteren forudsætter tilstrækkelig kendt gennem den talrige Mængde af Krigsberetninger, officielle eller private, der er udkomne, omtaler han nærmere det, som han benævner de tre Hovedfaser i Søkrigen:



- 1) Den fuldstændige Forsvinden fra Søen af den tyske Handelsmarine.
- 2) Nordse-Slaget.
- 3) Den tyske Undervandsbaads-Kampagne.

Forfatteren anser den tyske Handelsflaades fuldstændige Forsvinden fra Havene i de fire Krigsaar som Verdenshistoriens mest slaaende Eksempel paa Søherredømmets Betydning. Den derved foraarsagede Mangel paa Tilførsler til Tyskland beredte dette Land overordentlige Vanskeligheder. Men Forfatteren mener, at havde England lige fra Krigens Begyndelse koncentreret al sin Kraft paa Blokaden af Tyskland, insisterende paa sine traditionsmæssige Rettigheder til at forhindre al Søhandel, der var bestemt til Tysklands Underhold, vilde Virkningen deraf have været overvældende for Tyskland. Han udtaler den Formening, at det er muligt, at Tyskland og selv Amerika nu bittert beklager, at England ikke frygtløst forcerede en ublodig Blokade, som vilde have frelst deres Sønner, saavel som Englands og dets Allieredes, fra den blodige Massenedslagtning, som den stadige Tilførsel af Materiel og Raastoffer paa neutrale Skibe muliggjorde.

Nordse-Slaget, som Forfatteren hævder, at de fleste engelske Søofficerer benævner »the tragedy of Jutland«, anser han som tilstrækkelig bekendt og udtaler blot, at — saa ydmygende Indrømmelsen end kan være, — er følgende Hovedpunkter af Slaget de almindelig anerkendte: den engelske Flaades store Overmagt i Tonnage og Antal: Englændernes Vanheid til at komme Tyskerne paa effektiv Skudafstand ved Dagslys, bl. a. foranlediget ved den ny engelske Signalbogs manglende Elasticitet, hvilke Signaleringsvanskeligheder forsinkede den egentlige taktiske Deployering: Fejltagelser, foraarsagede ved Radio-telegrafering: den engelske Flaades dominerende Stilling efter Solnedgang mellem Tyskerne og deres Havne: den uhindrede Passage og Undslippen af den tyske Flaade

agtenom den engelske Flaade, som holdt sin Kurs Syd over uden Ændring, indtil den tyske Flaade var kommen udenfor Kampafstand: de tyske saavel som de engelske Undervandsbaades fuldstændige Svigten af at komme i Angreb: den ligeledes fuldstændige Svigten af den tyske Luftskibs-Recognoscering: den uforfærdede Slagkrydser-Kamp, i hvilken de engelske Slagkrydsere, paa hvis Konstruktion de engelske Admiralitetsofficerers Tanker og Energi havde været koncentrerede i Aarene før Krigen, gik ned som Nøddeskaller for den tyske Artilleriild fra Kanoner, der for største Delen var af mindre Kaliber end de engelske Slagkrydseres Kanoner: det tyske Artilleris og den tyske Ildledelses Overlegenhed over den engelske Flaades: den tyske Taktiks Overlegenhed.

Videre siger Forfatteren: Kendsgerningerne fra Nordsø-Slaget kan ikke ties ihjel, hvor dygtige og udholdende end Forsvarerne for en anden Opfattelse maatte være. Denne Flaadekamp, i hvilken de deltagende engelske Flagofficerer alle var tapre og dygtige Mænd, klart tænkende i deres Beslutning til at udnytte den yderste Fordel, der kunde opnaas i den foreliggende Situation — lige som de dygtige tyske Søfolk, der stod overfor dem, — dette Søslag, siger Forfatteren, var det Højdepunkt, til hvilket 10 Aar af Lord Fishers Metoder uundgaaelig maatte føre den engelske Flaade. Nordsø-Slaget var den Frugt, der var modnet paa det Træ, hvis Rødder stod i den Lære, at Tilstedeværelsen af en overlegen «fleet in being» var lige saa meget værd som en afgørende Sejr paa Søen, navnlig i Betragtning af den Risiko og Uvished om Forløbet, som en afgørende Kamp med uprøvet moderne Materiel kunde medføre.

Forsvaret for Nordsø-Slaget har i Almindelighed været baseret paa den Antagelse, at England høstede Sejrens Frugter uden Sejr, idet dette begrundedes ved den Omstændighed, at den tyske Flaade maatte trække sig tilbage til sine Havne, hvor den forblev, —



fraset et lille Togt i August 1916 — indtil den overgav sig som en Betingelse for Freden, ved Sammenbrudet af Tysklands Kamp i Land.

Medens den direkte Frugt af Nordsø-Slaget var en Svækkelse af den engelske Nations Tillid til Flaadens Uovervindelighed og en opdukkende Tvivl om Værdien af Kampskibe, blev det direkte Resultat af Søslaget den skærpede tyske Undervandsbaads-Kampagne.

Det var klart, at man i England ikke kunde kende den tyske Flaades fremtidige Hensigter, England var derfor nødt til at holde sin Kampflaade samlet, ja ovenikøbet til at forstærke den, og med Kampflaaden alle de dertil hørende Afdelinger af Krydsere, Torpedojagere og Undervandsbaade. Og Flaaden maatte stadig være rede til at modtage et nyt Søslag, som kunde komme naarsomhelst.

Tyskerne var derfor de strategiske Herrer paa Søen. Under Dækning af deres Trudsel om Kamp, ved hvilken de nødte England til at holde sin kæmpemæssige og stadig voksende Flaade koncentreret, sendte de deres Horder af Undervandsbaade ud mod den engelske Handel. Tyskernes Viden om deres fremtidige Hensigter med deres Flaade, og Englændernes Uvidenhed paa dette Punkt, satte Tyskerne i Stand til at frigøre Personel fra Kampflaaden til Anvendelse i Undervandsbaadene, og ligeledes til at sætte alle deres Skibsværfter ind paa Bygning af Undervandsbaade. I Løbet af faa Maanederne var Havene omkring Englands Kyster befængt med tyske Undervandsbaade. Man søgte forgæves i England Midler til at bekæmpe denne Fare. Kampflaaden med dens Hjælpere af Krydsere og Destroyere var som nævnt bundne af den tyske Kampflaade, og kunde derfor intet foretage sig. Her viste sig en af Frugterne af den usunde strategiske Lære, siger Forfatteren: Den meget overlegne engelske Flaade var ganske vist »in being«, men holdtes i Skak af en megen underlegen Flaade, ogsaa »in being«.

Det blev Lord Fisher, der paa dette Tidspunkt var



kaldt tilbage til Posten som 1. Sealord, som fik overdraget at organisere Anti-Undervandsbaadskampagnen. De Forholdsregler, der blev truffet, var netop de, som man kunde vente af den Skole, hvis Motto var »Materiel-anvendelse til det yderste«. Hele Hære af Specialister og Videnskabsmænd blev kaldt til Admiralitetet, en op-pustet Undervandsbaadstab af Søofficerer og Professorer blev dannet til Bekæmpelsen af den ny, frygtelige Trudsel. Mængder af Misfoster-Skibe (Q ships) blev byggede; 7500 Fiskerfartøjer toges ud af deres egentlige Virkefelt, at skaffe Føde til Nationen, for at bære eller slæbe disse tvivlsomme Lytteapparater, som i intet Tilfælde medførte Ødelæggelsen af en Undervandsbaad; Mine- og Net-spærringer tværs over Nordsøen udlagdes, talløse viden-skabelige Planer udkastedes; Undervandsbaade blev byggede i Snesevis for at jage fjentlige Undervandsbaade.

Selvfølgelig maatte Opbydelsen af et saa mægtigt Personel og Materiel bevirke, at et ikke ringe Antal tyske Undervandsbaade gik tabt, men de trufne kæmpe-mæssige Foranstaltninger svarede alligevel ikke til Forventningerne; Kurven for Sænkning af engelske Handels-skibe var stadig stigende, Antallet af tyske Undervandsbaade var voksende trods Tabene, og i April 1917 stod Eng-land overfor den overhængende Katastrofe: 870000 Tons Handelsskibe var sænket alene i denne Maaned, og Erstatningsbygningen kunde ikke længere opveje Øde-læggelsen. Det er vitterligt, at paa dette Tidspunkt blev det fra England meddelt til den amerikanske Marinestab, at saafremt der ikke indtraf en eller anden dramatisk Redning, vilde Englands totale Nederlag paa Tilførsels-ruterne være et Spørgsmaal om kun faa Uger, og dette Nederlag vilde medføre et Sammenbrud af Krigen tillands.

Saa, i de sidste Minutter af den elvte Time, blev Konvoj-Princippet paatvunget et modstræbende Admi-ralitet. Og Konvoj-Princippet reddede Situationen. Kon-vojerne havde længe været under Overvejelse, og den

engelske Flaade havde Erfaring for dets Nytte, bl. a. fra Konvojeringsen af Transporterne i Kanalen, men ikke desto mindre er det vitterligt, at Admiralitetet stadig havde modsat sig Anvendelsen af denne Foranstaltning, som det betegnede som skæbnesvanger af strategiske og taktiske Grunde. Statistiken over Tabene viser, i hvor høj Grad Konvojsystemet virkede til at nedbringe disse Tab. Det skal saaledes anføres, at af 98000 Skibe i Konvoj, fra Systemets Indførelse og indtil Krigens Slutning, blev kun 430 Skibe sænkede eller beskadigede, et Tab, som vel var irriterende, men som dog paa ingen Maade var alvorligt i Betragtning af Englands store Skibsbygnings-Ressourcer. En af Admiralitetets Hoved-Indvendinger mod at overgaa til Konvoj-Systemet var den, at man ikke mente at kunde frigøre et tilstrækkelig stort Antal af de til Hovedflaaden hørende Krydsere og Destroyere til Konvojeringsen. Dette viser atter, at det var den tyske Flaades Eksistens »in being«, og den Trudsel, dette betød for den engelske Flaade, der bevirkede, at disse lettere Styrker ikke kunde frigøres. Forfatteren peger atter med dette for Øje paa, hvorledes Udfaldet af Nordse-Slaget ikke kan betegnes som andet end en Ulykke, og Forløbet af den tyske Undervandsbaadskrig, det naturlige Barn af det tabte Slag, som en Tragedie, der meget nær havde ført England til Katastrofen.

Forøvrigt udtaler Forfatteren om Konvojeringsen, at Begivenhederne viste, at det mere var det strategiske og taktiske Forsvar ved Sejlads i Grupper, end Eskortens fysiske Forsvar, der bevirkede Fritagelse for Angreb. Han nævner yderligere, at Tabet af tyske Undervandsbaade voksede hurtigt efter Indførelsen af Konvoj-Systemet. Dette skyldes den simple Grund, at Undervandsbaadene, som havde Vanskelighed ved at lokalisere koncentrerede Grupper af Skibe i det aabne Hav, var nødt til at søge til Snævringerne og Tilgangsfarvandene,

men paa disse snævre Pladser kunde en forholdsvis ringe Styrke af Overfladefartøjer udrette betydelig mere mod Undervandsbaadene, end den store spredte Styrke, der anvendtes imod dem, inden Konvoj-Systemet traadte i Kraft.

Forfatteren slutter Omtalen af disse to Hovedbegivenheder i Søkrigen, Nordso-Slaget og den tyske Undervandsbaadskrig, med følgende Ord: Forløbet af begge disse Hovedbegivenheder belyser Nødvendigheden af at have et sundt strategisk Princip, der selvfølgelig skal praktiseres med fyldestgørende og rigtigt Materiel, og de beviser den relative Unyttighed af Materiel, der er behæftet med visse Mangler, og som med disse Mangler ovenikøbet anvendes i et Omfang, der overgaar al Beskrivelse, til Udførelsen af en Strategi, der i sig selv er fejlagtig. Hvorsomhelst et Foretagende blev sat i Scene under Søkrigen, saa man den logiske Virkning af de Principper, der blev de ledende i den engelske Flaade fra den Dag, da Lord Fishers Stjerne kom til at lyse over Admiralitetet.

Bogens 3. Kapitel betitler Forfatteren: Krigens sande Lære.

Under Krigens strategiske Lære nævner Forfatteren først Kampskibenes Betydning, der stadig er det egentlige Grundlag for al Sømagt, idet alle andre Skibsklasser skylder Kampskibene Muligheden for at kunde færdes frit paa Søen.

Under Krigens taktiske Lære nævner han: Nødvendigheden af Simpelt og Elasticitet i Flaadens Organisation; den rigtige Vurdering af Torpedoens taktiske Begrænsning som Vaaben; Genindsættelsen af Vurderingen af Artilleriet som det eneste Hovedvaaben; den relativt lille Betydning af et ringe Fartoverskud; optisk Signalering og navnlig Flagsignalering bør ophøjes til



sin gamle Førsteplads som Meddelelsesmiddel, en ny simpel og let benyttelig Signalbog bør tilvejebringes; Radiotelegrafen betragtes kun som et sekundært Meddelelsesmiddel.

Forfatteren belyser nærmere disse Krav, og følgende af hans Kommentarer skal anføres:

Stivhed og Manglen paa Klarhed i de Kampordrer, der var gældende under Nordsø-Slaget virkede stærkt hæmmende; Eskadrecheferne var bundne af Flaadeflotten i en Udstrækning, som udelukkede dem fra at handle paa eget Initiativ, naar Flaadeflagskibet ikke altid var i Berøring med enhver opstaaende Situation, hvad der er uundgaaeligt med en saa stor Flaade. Derfor kan man lære af Slaget Nødvendigheden af meget smidige og mindre specificerede Kampordrer, Udviklingen hos Underafdelingsførerne af en større Hensynstagen til det uventede, og saaledes en Beredthed til at handle uafhængigt af et Signal, hvis Udeblivelse sandsynligvis kun skyldes Flaadeflottenes Ukendskab til den øjeblikkelige og lokale Situation.

En rigtig Vurdering af Torpedoenes Begrænsning som Vaaben er maaske den mest paatrængende Nødvendighed af alle. Det var den overdrevne Frygt for Torpedoen, som mere end noget andet førte til det daarlige Resultat af Nordsø-Slaget, og forøvrigt ogsaa af Kampen ved Dokker-Bank. Torpedoen, hvad enten den føres i Destroyere, Undervandsbaade, Krydsere eller Kampskibe er, og maa altid blive, et Lejlighedsvaaben. Vi ved nu, at Frygten for Undervandsbaade saavel i Nordsø-Slaget som ved Dokker-Bank var grundløs. Masseangreb med Torpedoer fra Overfladefartøjer kan ofte, for ikke at sige altid, forudses ved Opmarchen af de torpedobærende Fartøjer. De kan derfor afværges med dertil posterede Artillerifartøjer, og hvis Torpedoerne

affyres, kan Angrebene mødes ved taktiske Manøvrer, som hellere skal bestaa i at dreje imod end fra Angriberen. Torpedoens Chance for at træffe Skibe med Kurs imod Skudlinien er meget ringe. Det var Torpedo-Spøgelset, som forhindrede den engelske Flaade i Nordse-Slaget i at søge saa nær ind paa Fjenden, at den engelske Ild-Overlegenhed kunde have sikret Englænderne en afgørende Sejr før Solnedgang, og det var altså Skyggen af Torpedofrygten, som afholdt den engelske Flaade fra efter Solnedgang at nærme sig den tyske Flaade, da den passerede agtenom den engelske og bragte sig i Sikkerhed. Maaske er det den vigtigste Nødvendighed for vore Dages Flaader saa at sige at tage Torpedoen ved Gællerne og se denne pretentiøse Bussemand lige ind i Munden. Vi vil da sikkert ved nærmere Betragtning finde, at den i sin Mund kun har et falsk Gebis.

Næst efter Overdrivelsen af Torpedoens Værdi og Magt er den vigtigste Lære af Nordse-Slaget Artilleriets Forrang som Vaaben, naar det bliver rigtig brugt og ledet. Det var Artilleriet, som sænkede eller ødelagde saavel de engelske som de tyske Skibe. Det var den engelske Flaades Artilleriild paa virksom Skudafstand, som Tyskerne frygtede. Den taktiske Lære i Nordse-Slaget med Hensyn til Artilleriet er sikkert derfor Nødvendigheden af ikke at tillade nogen materiel Hindring i at forhindre, at man kommer ind paa en saadan Rækkevidde af Fjenden, at Artilleriet kan blive brugt til at fremkalde Afgørelsen. Der er ikke nogen Mellemsvej. Intet andet Vaaben kan erstatte Kanonen, som kan afgive Hundreder af Skud og kan afsende sit Projektil med saa stor Hastighed, under saadan Kontrol, og fra hvilken-somhelst Retning til Fjenden, saa at Undgaaelse af dens Virkninger er umulig, naar Fjenden en Gang er bragt indenfor Rækkevidde, og naar Træfning er opnaaet.

I vore Dage, da Skibenes meget store Hastighed er blevet en Guddom, for hvilken alle bøjer sig, er det



at udsætte sig for Spot, naar man drager denne Faktors nødvendige Hjælp til Sejr i Tvivl, og dog giver Kampene under Krigen os en anden Lære. De engelske Slagkrydsere var lidt hurtigere end de tyske. Den engelske 5. Slagskibseskadre var betydelig hurtigere end noget tysk Slagskib, Gennemsnitsfarten af den engelske Grand Fleet var lidt større end Gennemsnitsfarten af den tyske Højsøflaade. Under Nordsø-Slaget kom Værdien af den højere Fart ikke til Syne, skønt de Ofre, der var bragt for at opnaa denne højere Fart, var betydelige baade i Beskyttelse og Konstruktion. Højere Fart satte ikke Englænderne i Stand til at indhente deres Modstandere eller til at vinde Sejr ved Dogger-Bank, heller ikke til at forhindre de fjendtlige Krydseres Togter mod den engelske Østkyst. Det er sandt, at Fart bidrog til Sejren ved Falklands Øerne, men her var de engelske Skibes Fart saa overordentlig meget større end de tyskes, og hertil kom et usædvanlig Element af Held, som hidførte en overvældende Overlegenhed i Artilleriild.

Viser ikke Søkrigen i Almindelighed, og Nordsø-Slaget, Dogger-Bank og Raidene mod den engelske Østkyst i Særdeleshed, at et Overskud paa en eller to Knob over Fjendens Fart spiller en meget ringe Rolle i Resultatet af Søkamp, naar Modstanderne først har mødt hinanden? Viser Krigen ikke ogsaa, at et lille Overskud af Fart sjældent sætter i Stand til at tvinge en Modstander til Kamp, hvis Modstanderen vil undgaa en saadan? Naar Kampen først er indledet, kan et lille Overskud af Fart let imødegaaes ved Brug af Roret og taktisk Dygtighed fra den lidt langsommere Flaades Side, hvad Tyskernes Taktik i Nordsø-Slaget bar Vidne om. De Ofre, der maa gøres for hver Knobs Forøgelse af Farten, er meget betydelige, og den ringe Fordel, som denne Hastighedsforøgelse kan bringe, kan opnaas med større Sikkerhed og betydelig mindre Bekostning ved dygtig Taktik under Kampen og ved en Strategi, som nøder



en hurtigere Modstander til enten at modtage en Kamp eller til at tage de Følger, som Undgaaelse af Kamp kan medføre.

Nødvendigheden af en simpel, velkendt og let anvendelig Signalbog er en naturlig Følge af de Krav, der er stillede til Meddelelsetjenesten og til en klarere Udgivelse af Kampordrer m. m. En saadan Bog eksisterede nogle Aar før Jyllandsslaget, men blev afløst af en anden, fyldigere og mere indviklet. Den gamle Signalbog kendtes næsten udenad af Officerer og Signalgaster. Den delvise Glippen af Signalorganisationen i Nordsø-Slaget er velkendt. En fremtidig brugbar Signalorganisation bør ikke forøge Antallet af Kommunikationsmaader, men snarere forminske dette Antal, og gøre hvert af de faa resterende saa simple som muligt. Et kompliceret Signalsystem kan ikke forventes at virke paalideligt i Kampens Hede.

Radiotelegrafien, der foraarsagede megen Forvirring under Nordsø-Slaget og Natten derefter, skal betragtes som et sekundært Meddelelsesmiddel, der kun benyttes, naar optisk Signalering ikke er mulig.

Med Hensyn til de enkelte Vaaben, drager Forfatteren følgende taktiske Lære af Krigen.

Artilleriet: Krigens Lære synes at anbefale en Nedsættelse af det svære Skyts Kaliber. De store Kalibre, op til 40 cm. vejer betydeligt, kræver derfor stor Tonnage, har vel større Rækkevidde end de mere moderate Kalibre, men Træffesandsynligheden paa disse store Afstande, paa hvilke selv under normale Forhold Kamp knap nok kan føres, er saa ringe, at det vil være mere rationelt at holde sig til et noget mindre Kaliber med mindre Vægt og tilstrækkelig Rækkevidde til normal Kampafstand.

Torpedoen: Torpedoen's Indflydelse overskyggede de fleste større Kamphandlinger under Krigen, og Torpedoen beherskede saaledes paa en vis Maade Krigen, ikke paa Grund af de Resultater, der opnaaedes med

den, men paa Grund af de Forestillinger, der efterhaanden havde dannet sig hos Søofficererne om den Fare, Torpedoen frembød. Anvendt fra Overfladeskibe udrettede den saa godt som intet. Den ødelæggende Virkning, som den, anvendt fra Undervandsbaade, havde imod Handelsskibe, er ikke nogen Maalestok for dens Værdi, thi man ved nu, at disse Virkninger vilde have været Bagateller, hvis man fra Begyndelsen af Krigen havde taget de senere anvendte strategiske og taktiske Forholdsregler. Forlanger ikke Erfaringen fra Krigen, at dette Vaaben nøjagtig prøves af Folk, som ikke er Torpedofanatikere, med det for Øje at undersøge, om Torpedoerne ikke bør afskaffes paa alle Overfladefartøjer, eller i ethvert Tilfælde paa Kampskibe og Krydsere?

Med Hensyn til Undervandsbaadene og Mulighederne for deres Anvendelse, kommer Forfatteren, der, som det vil erindres, har tilbragt en stor Del af sin Karriere som Undervandsbaadschef, til den Betragtning, at hvad de engelske Undervandsbaade angaar, saa kom de til Trods for deres udholdende Patrouillering i Sommer og Vinter i Havene omkring England, og til Trods for adskillige glimrende Bedrifter, ikke til at spille nogen Rolle af Betydning i Krigen. De tyske Undervandsbaades Hovedindsats var Krigen mod de engelske Handelsskibe. Naar denne bragte saa store Resultater skyldes det alene, at den ikke fra Begyndelsen af blev mødt med de rette Midler.

Krigens Lære med Hensyn til Undervandsbaadene, siger Forfatteren, er følgende: Undervandsbaade er værdifulde Fartøjer til Beskyttelse af vigtige strategiske Baser og Havne imod et langvarigt Bombardement, og for de Neutrale til Beskyttelse af deres territoriale Farvande mod Uvedkommende.

Om Luftvaabnet udtaler Forfatteren: Eklærering ved Luftskeibe slog ganske fejl. Aeroplaner anvendtes i stor Udstrækning til Patrouillering i Nærheden af Kyster

for at holde Udkik efter fjendtlige Undervandsbaade. De udrettede ikke meget; officielt opgives, at Luftvaabnets Andel i Ødelæggelsen af tyske Undervandsbaade var mindre end noget andet Vaabens.

Om Aeroplaners Samarbejde med søgaaende Styrker haves der ingen Erfaringer.

Forfatteren nævner, at tiltrods for at der gik en Strøm af engelske Skibe i den engelske Kanal, indenfor Rækkevidde af Tusinder af tyske Aeroplaner, blev kun eet truffet af en Luftbombe, og uden ødelæggende Virkning.

Aeroplaner forsøgte anvendte som Eskorte for Konvojer, men viste sig uanvendelige hertil.

I sine Bemærkninger om Skibbygningen betoner Forfatteren igen Afskaffelsen af Torpedobevæbningen i alle Kampskibe og Krydsere. Endvidere betoner han Nødvendigheden af en Forenkling af Ildledelsesanlæggene, der efter hans Mening er altfor komplicerede og dermed yderst saarbare og lette til at komme i Uorden.

Bogen II Afsnit benævnes: Efterkrigs-Politik. The navy of today.

I Bogens 4. Kapitel skriver Forfatteren, efter i det foregaaende Kapitel at have omtalt »Krigens sande Lære«, om den forkerte Anvendelse af Erfaringerne fra Krigens.

Han begynder med at udtale, at Krigens Fejl og Vildfarelser er almindelig anerkendte, men at de Slutninger, som det siddende Admiralitet, Lord Fishers Arvtagere, har draget af Krigens Erfaringer er ganske modsatte de Slutninger, der er draget af den traditionelle Skole af engelske Søofficerer. Han gennemgaar derefter den Udvikling, som de forskellige Vaaben har faaet efter Krigens, og som stadig staar i en rivende Udviklings Tegn.

Artilleriet. Kalibret er forøget, Maksimumsrækningen udstrakt til det fantastiske, udover den Grænse,



paa hvilke der kan paaregnes tilstrækkelig Træfferprocent, — hvis der overhovedet kan opnaas Træfning. Nedslagsobservationen paa saadanne Afstande, hvortil det menneskelige Øje paa det skydende Skib ikke kan række, skal ske fra Flyver. Om denne Nedslagsobservation, udtaler Forfatteren, at den er forsøgt Gang paa Gang ved Skydeøvelser, som han har overværet, og ved hvilke Flyvernes Nedslagsobservationer slog fejl. Han tilføjer, at Troen paa et Luftfartøjs Paalidelighed i en fremtidig Kamp, ligesom Torpedoskrækken, er Aarsagerne til og i Virkeligheden den eneste Retfærdiggørelse for, at vi stadig er belemmerede med disse Vaaben.

Paa disse enorme Skudafstande er Projektillets Nedslagsvinkel meget stor. Ud fra denne Betragtning er der paa de seneste Kampskibe, »Rodney» og »Nelson», anbragt svært Dækspanser og Sidepanseret er ligeledes placeret saaledes, at det giver bedst Beskyttelse mod Beskydning fra meget store Afstande. Det vil saaledes ses, at de nyeste Kampskibe er byggede efter Princippet om den uafgørende Kamp paa meget lang Afstand i Stedet for efter det traditionelle Princip, en afgørende og sejrrig Kamp paa virkningsfuld Skudafstand. Saaledes regerer stadig Materiellet Strategien og Taktiken.

Disse store Kanoners Levetid er kun kort, hvilket medfører stor Bekostning, naar de skal erstattes, eller ogsaa for faa Skydeøvelser med fuld Ladning paa de Kampafstande, til hvilke Skibet er bygget. Projektilernes Vægt og Størrelse indskrænker det Antal, der kan have ombord, hvilket er en Mangel, da der udkræves et stort Skudantal for at hidføre en Afgørelse paa de store Skudafstande, — et Faktum, som understreges af den elendige Træfferprocent, der opnaaedes i Nordsø-Slaget og ved Falklandsøerne.

Torpedoen. Det er blevet omtalt, at Torpedoen, anbragt paa Overfladeskibe, havde vist sin fuldstændige

Fallit, naar det undtages, at den skabte en Frygt, stigende næsten til Panik, som influerede ugunstigt paa alle Foretagender paa Søen. Denne Fallit er erkendt af Torpedospecialisterne, men de Foranstaltninger, som denne Fallit har medført, har været netop de, som kan forventes, naar Specialister skal diktere Politik. Specialisten kan kun med Vanskelighed bringes til at erkende, at Svagheden ved hans Specialitet ligger i denne selv. Den yderst ringe Træffesandsynlighed, der opnaaedes under Krigen, har nu givet Anledning til et Program for Nyanskaffelser af Torpedoer og en Torpedotaktik, der gaar ud paa at anvende dette kostbare og lidet effektive Vaaben i Salveangreb, affyrende 100 eller flere Torpedoer samtidig, i Haab om at faa en eller to Træffere. Resultatet er, at disse kostbare Vaaben nu bygges i Massevis, skønt deres Levetid i Fredstid kun er kort, en Følge af stadige Opfindelser og smaa Forbedringer, der med korte Mellemlum skaber en ny Type og lader den forrige Type forsvinde.

Torpedoen i sig selv er imidlertid kun et Gebet af Torpedovæsenet. Den passive Mine, et Vaaben, med hvilket der altid eksperimenteres, og som derfor er Genstand for idelige Forandringer, er et andet Gebet af Torpedovæsenet. Selv Gaskrig har Torpedovæsenet overtaget, endvidere Radiotelegrafene, Antiundervandsbaads-Vaaben og hele den elektriske Installation i Flaaden.

Saa mægtigt er Torpedovæsenet blevet og i saa mange Grene af Tjenesten ombord er det indflettet, at de søfarende Officerer, de Officerer, der skal have den Ulykke at skulle bruge alt dette Stof, i Stedet for at skulle opfinde det, er ude af Stand til at simplificere Tjenesten i deres Skibe, hvad der er et nødvendigt Krav til Søs. Torpedoer, Gyroskopindretninger, utallige Radioanlæg er paa Trods af de ikke til Torpedovæsenet hørende Officerers Protester proppet ind i Slagskibe og Krydsere. Frygten for Torpedoen paa Trods af Erfaringerne fra



Krigen er blevet saa flittig næret, at man med Sandhed kan sige, at dette Lejlighedsvaaben dominerer Marinen. Denne Frygt for Torpedoen, der er altfor meget overdrevet, naar de rette taktiske og strategiske Forholdsregler tages, har influeret paa Bygningen af vore Skibe, enten ved at Bulger anbringes paa de ældre Skibe, eller ved Kravene til Kanonerne Størrelse og Rækkevidde, Kampafstanden og derigennem Pansringen af vore nyere Skibe. Flaadens Artilleri-Politik er afgørende, men ufrivilligt, blevet et Offer for Torpedo-Propagandaen. Over Torpedovæsenet er særlig Lord Fishers materialistiske Kappe faldet.

I et Afsnit om Undervandsbaade gentager Forfatteren de tidligere om Undervandsbaadskrigen udtalte Tanker. Han finder den forcerede Bygning af engelske Undervandsbaade efter Krigen overflødig, fordi England, der aldrig vil gaa med til at benytte Undervandsbaade til Handelskrig, i og for sig ingen Undervandsbaadspolitik har. Han beklager den store Bekostning af de mange fejlslagne Typer, der er bygget efter Krigen, alle som Udslag af Trangen til Udviklingen af Materiel alene for Materiellets Skyld, men uden Hensyn til, hvad Taktik og Strategi kræver.

Efter et Par Afsnit, benævnt »Luft- og Gaspolitik efter Krigen» og »Skibbygningspolitik efter Krigen», i hvilke han nærmere gennemgaar de om disse Emner tidligere udtalte Betragtninger, ofrer han et særligt 5. Kapitel paa Begrebet »Marinestab».

Det overdrevne Antal Medlemmer, saavel i Stabene om Bord som i Admiralitetet, tilskriver han den utilbørlige Breden sig af Specialisterne. Det er unødvendigt at oprette Stabe af denne Størrelse og Sammensætning. Det fører kun til at tage Ansvarsfølelsen bort fra den Kommanderende. Det er meget bedre, at Føreren træder stærkere frem og ikke stadig dækker sig bag en tæt besat Stab. Netop Førerens umiddelbare Fremtræden og



personlige Foranstaltninger har meget stor Betydning allerede i Fredstid. Det nuværende System lader Admiralen mere sidde som Formand i et Udvalg af Sagkyndige, og ikke som den Førerskikkelse han tidligere var. Stabe er i Virkeligheden kun besat med almindelige Gennemsnitsmennesker, der mere er inspirerede af Specialistens fanatiske Iver, end velsignede med Klogskab fra det Høje.

Forfatteren slutter dette Kapitel med en bekendt, fra anden Mund stammende, Udtalelse: »Krigsraad kan aldrig handle«.

---

Bogens 6. og 7. Kapitel benævnes henholdsvis »Uddannelse af Officerer og Mandskab« og »Videnskabelige Undersøgelser«, og giver ikke Anledning til særlige Bemærkninger.

---

Bogens 8. Kapitel benævner Forfatteren: »I Trældom til Olien«. Han udvikler i dette Kapitel nærmere de tidligere omtalte Betragtninger, om Olie contra Kul som den engelske Flaades Fremdrivningsmiddel. Han konkluderer i, at Olien vel giver en mindre Fartforøgelse og ogsaa medfører andre Fordele, hurtigere Indtagelse, mindre Betjeningsmandskab, større Aktionsradius, men mener ikke, at disse Fordele vejer op med den Omstændighed, at Olien skal komme fra fremmede Lande, hovedsagelig Amerika, hvilket let kan skabe et strategisk Afhængighedsforhold, hvorimod Kullene hentes fra Englands egen Jord.

Han henviser til tidligere Udtalelser om Betydningen af et Par Knobs mere eller mindre Fart, og slutter med at fastslaa, at det vil være politisk rigtigt for den engelske Flaade at gaa tilbage til Kul som Fremdrivningsmiddel.

I Bogens 9. Kapitel »a conclusion to criticism«

resumerer Forfatteren den Kritik af det bestaaende System, der er kommet til Orde i de første 8 Kapitler.

Forfatteren kalder 3. Afsnit af sin Bog »En ny Marine«, — »The navy af tomorrow«.

Dette Afsnit begynder med følgende Ord: »I denne Bogs forrige Kapitler har Forfatteren gjort sig skyldig i et Orgie af nedbrydende Kritik. En saadan Kritik er altid, og med Rette, upopulær, og bliver iøvrigt ikke sjældent betragtet som letkøbt«.

Men Forfatteren bøder i dette Afsnits Kapitler paa sin negative og nedbrydende Kritik ved positive Forslag. Som Grundlag for disse opstiller han først Besvarelsen af følgende Spørgsmaal: Hvad er Formaalet med den engelske Flaade? Hvilke Opgaver paahviler der den?

Han opfører disse Opgaver efter Vigtigheden af deres Betydning:

(a) Forsvar af vort Ørige mod Angreb, hvilket indbefatter først og fremmest Sikring af Forsyningerne af Næringsmidler og Brændolie (saa længe Olie benyttes til Fremdrivning).

(b) Forsvaret af oversøiske Kolonier og Dominions, hvilket først og fremmest indbefatter Forhindring af endelig fremmed Bemægtigelse.

(c) Forhindring af Sørøveri og Slavehandel og Opretholdelse af Friheden og Sikkerheden paa Havene for alle Nationer i Fredstid, og Hjælp til alle ved Skibbrud og Ulykker.

(d) Opretholdelse af de venlige og høflige Forbindelser mellem Nationerne, som den engelske, ligesom de andre Nationers Flaader, medvirker til.

Hvilke er de mest fremstaaende Træk af en sund Strategi, som i Tilfælde af Krig, vil sætte Flaaden i Stand til paa den bedste Maade, og mest økonomisk at løse disse under (a) og (b) nævnte Opgaver?

Forfatteren udvikler først sine Tanker om Begrebet Strategi og illustrerer sine Betragtninger ved Gennemgang af en, som han stærkt understreger tænkt Krig mellem England og Japan. Paa Basis af de Situationer, som en saadan Krig kan give Anledning til, fastslaar han, at det er paa Slagflaaden, og paa Slagflaaden alene, at al sund Strategi hviler. Alt hvad der gives ud til Kystforsvarsforanstaltninger, ud over det allernødvendigste, — til specielle Skibe til Forsvar af Handelen, til Luftorganisation, Undervandsbaade, o. s. v. er, efter Forfatterens Mening, et Spild af Kræfter og Penge og en Kilde til Svaghed, for saa vidt som disse Penge og disse Kræfter svækker vor Kampkraft paa det afgørende Sted, og dette er altid lige overfor den fjendtlige Kampflaades Kanoner.

I Bogens 11. Kapitel skriver han om de ny Skibstyper i hans »navy of tomorrow«. Han begynder dette Kapitel med følgende Ord: »I det foregaaende Kapitel blev det fastslaet, at den ny Flaade udelukkende skulde bygges med den afgørende Kamp med Modstanderens Kampflaade for Øje«. Basis for en saadan Flaade maa, siger Forfatteren, naturligvis være Slagskibet, — til Trods for den voldsomme Kritik, der har været rettet mod denne Skibstype af dem, som betragter det mislykkede Nordsø-Slag som ganske naturligt for en moderne Flaade, og den sidste Krig som Typen paa enhver fremtidig Krig.

Forfatteren tilføjer, at naar han har sagt, at Slagskibet er Grundlaget for Sømagt, saa er det nødvendigt for ham straks at understrege, at han med Slagskibet ikke mener disse uhyre flydende Kolosser, som han allerede har skarpt kritiseret. Heller ikke har han ment hint ubestemte Begreb, som er udstyret med det vage Navn »capital ship«, et Navn der intet siger, og som



skulde have Lov til at dø en pludselig Død. Ved et Slagskib er ment et Slagskib, netop det, et Skib, som virkelig kan møde enhver Modstander med Sikkerhed. Det nye Slagskib skal være et Skib i Besiddelse af de højeste Kampegenskaber, som vor nuværende høje Viden kan give det, i Stand til at tage det op med et hvilken-somhelst fjendtligt Skib, og dertil af en Størrelse og en Byggepris, der kun behøver at være en Bræddel, af hvad vore sidste Kampskibe har kostet i Penge og fordret i Tonnage. Det nye Slagskib skal altsaa blive Kernen i en fremtidig ny Marine, det Skib fra hvilke alle andre Skibsklasser skal hente deres Mulighed til rolig og ubegrænset, og derfor ogsaa med Held, at kunne færdes paa Havene.

Krydsernes Hovedopgave bestaar i at assistere Slagskibene i at opnaa den afgørende Sejr; deres sekundære Opgave bestaar i at beskytte Handelen og Transporter, forinden et afgørende Søslag er afholdt. Krydsersflaaden skal bestaa af homogene Skibe med en høj Fart, der skal staa i Forhold til Slagskibenes Fart; de skal være af god Kampkapacitet, saaledes at de kan give og modtage haarde Stød. De skal altsaa være godt pansrede, saaledes at de med Held kan kæmpe med de fjendtlige Krydsere og vinde en afgørende Sejr over disse, hvis de skulde forsøge at gennemtrænge vor Krydserdækning.

Til Bekæmpelse af fjendtlige Torpedofartøjer behøver vi en særlig Skibsklasse. Torpedoen er ikke noget Vaaben imod Torpedoen, Artilleriet er det eneste og rigtige Vaaben imod Torpedofartøjer. Derfor er det Kompromis, som kaldes Torpedobaadsødelæggere, og som i første Række kun er Torpedobaade, og kun i anden Række Ødelæggere, ikke tilfredsstillende. Deres ringe Størrelse og deres Artilleriarmering gør dem uegnede som Ødelæggere. Derfor foreslaar Forfatteren, at Torpedobaadsødelæggerne i en ny Flaade erstattes med II. Kl.

Krydsere, — den tredje Slags Skibe, som han foreslaar indlemmet i Kampflaaden. Disse II. Kl. Krydsere skal kun være forsynet med Artilleri, en kraftig Armering af hurtigt skydende Kanoner; de skal have en Fart, der er høj i Forhold til Kampskibenes og de pansrede Krydseres, de skal være tilstrækkelig sødygtige til, at de kan følge Flaaden i alt Vejr; de maa være tilstrækkelig talrige, saa at Flaadeføreren let kan disponere over dem til at møde Angreb, hvor disse saa kommer; de maa endelig have en Aktionsradius af samme Størrelse som Slagskibenes og Panserkrydsernes.

Dette er de Typer, af hvilke den fremtidige Kampflaade skal bestaa, Kampskibe, pansrede Krydsere og II. Kl. Krydsere.

Ingen af disse Typer har Torpedoarmering. Flaadeføreren har altsaa den fulde Frihed til paa bedste Maade at anvende det afgørende Vaaben, Kanonen, uden at skulle lade sig optage af Tanken paa at skulle lancere Torpedoangreb.

Der spørges maaske, om Kampflaaden ikke skal indbefatte store Slagkrydsere, Moderskibe for Aeroplaner og Undervandsbaade:

Med Hensyn til Slagkrydserne er Svaret dette:

De meget høje Farter og det svære Skyts, som karakteriserer disse Typer, kræver stor Tonnage, uforholdsmæssige Dok-Arrangementer, naar de ikke er baserede paa Hjemmehavnen, fantastiske Hestekræfter og derfor en overordentlig stor Bekostning. Der kan derfor kun bygges faa af disse Skibe, og disse kan ikke, med Udsigt til Held tage Kampen op med et Slagskib, hvad der kan ske dem. Det er rigtigt, at en Styrke af Slagkrydsere som »Hood« og »Renown« kan nedkæmpe en større Styrke af Panserkrydsere af moderat Størrelse, men stillet overfor en større Styrke af de Panserkrydsere, som senere vil blive beskrevet, vil nogle faa Slagkrydsere blive nedkæmpede.



Man giver derfor Afkald paa Slagkrydseren, paa Grund af dens uhyre Bekostning, og af det ringe Antal, der paa Grund af Bekostningen kan erholdes, samt paa Grund af Dok-Vanskelighederne.

Spørgsmaalet om Moderskibet for Aeroplaner, — the aircarrier — vil senere blive debatteret.

Forfatteren drøfter Flaade-Undervandsbaadernes Muligheder og nævner de mange Vanskeligheder, som dette Vaaben frembyder. Femten Aars Arbejde paa at fremskaffe en Type, som kan holde sin Plads med en marcherende Flaade, og vedligeholde denne for en længere Periode, har været forgæves. Og selv om det lykkedes at overvinde disse Vanskeligheder, hvad vilde da være en saadan Flaade-Undervandsbaads Opgave? Paa Overfladen er den givet værdiløs. Den kan ikke kæmpe, ikke undslippe undtagen ved Dykning, og er den først neddykket er dens Fart reduceret saa meget, at den ikke er stort mere end en bevægelig Mine. Alle Undervandsbaade stoler paa, at de kan komme i Angreb, ved at deres Maal kommer artigt og intetanende ind i deres meget indskrænkede Farezone. De maa dykke, inden de bliver set paa Overfladen, for hvis de er blevet set, blot for et Øjeblik, er al Chance for Angreb ødelagt. Undervandsbaadene er afhængige af en blot og bar Chance for at komme i Angrebsposition, og en saadan Chance er meget sjælden overfor Skibe med høj Fart. Og skulde en Undervandsbaad opnaa det Held at komme i en gunstig Skydeposition, er der stor Sandsynlighed for, at Torpedoen ikke træffer, hvad selv den mest begejstrede Torpedo-Enthusiast maa indrømme.

Saafernt en Flaadefører har Undervandsbaade ved sin Flaade, vil en Del af hans Opmærksomhed være bundet af Tanken om at lede Fjenden hen mod hans Baade. Dette vil diktere hans Taktik og vende den fra den rigtige Taktik, som skal gaa ud paa at bringe Fjenden under hans Artilleriild.



Af denne og ovenanførte Grund, anser Forfatteren det for rigtigst, at Undervandsbaade ikke indgaar i Kampflaaden.

Med Hensyn til Skibenes Fart i den ny Flaade, gentager Forfatteren, at Kampflaadens Hovedopgave i Krigstid er at bringe Fjenden til at modtage et afgørende Slag, men dette kan ikke opnaas ved et Fartoverskud, som den sidste Krig viser. Midlet til at tilvinge sig et Slag er nu, som tidligere, altid af strategisk og ikke af mekanisk Art.

I et Flaadeslag eller en Krydserkamp er det rigtig nok, at et lille Overskud af Fart kan give en Modstander en ringe taktisk Fordel, men denne Fordel opvejes i høj Grad ved den langsommere Flaades større Kampkraft, idet denne Flaade, hvis den bliver vel ført, vil operere paa de indre Linier. Det er naturligvis rigtigt, at Fjendens højere Fart kan, om end ikke nødvendigvis vil, sætte ham i Stand til at afbryde Kampen, og det er sandt, at højere Fart kan sætte ham i Stand til ganske at undgaa Kamp. Men det er Forfatterens Tanke, at en Fjende enten maa søge Kamp eller blive ved at lide under det Kvælertag, som ødelægger ham. Til dem, der vil indvende, at en Modstander med overlegen Fart vil kunne vælge Skudafstanden, vil det være tilstrækkeligt at sige, at vore langsommere, men talrigere Skibe vil være bedre rustede til at kæmpe paa hvilkensomhelst Afstand, end Fjendens hurtigere Skibe er, fordi vi har benyttet Vægten af de overflødige Kedler til at møde denne Situation baade i Panser og Skyts.

Iøvrigt maa det ikke forglemmes, at det moderne, hurtigere Skib ogsaa vil være des mere saarbart, og dets Hastighed vil let kunne risikere at blive nedsat ved en uheldig Træffer.

Forfatteren mener, at den ideale Hastighed af en rigtig planlagt Flaade er et absolut og ikke et relativt

Spørgsmaal, en Sag, som maa bestemmes ved vore egne Kampegenskaber og vor egen Taktik og ikke efter Farten af den fjendtlige Flaade. Ligevis skal Maksimumsfarterne for vore Krydsere af begge Klasser afpasses efter vore Slagskibes Fart og ikke efter Farten af Krydserne i andre Mariner. Denne Forskel i Opfattelsen fra før til nu er fundamental, thi den gaar lige ned til Roden af Sømagt og til Planen for engelske Skibe i de kommende Aar.

Vi kan derfor slutte denne almindelige Betragtning over Naturen af vor fremtidige Flaade ved at beskrive den som en forholdsvis langsom Flaade, — efter den Maalestok i hvilken Skibes Hastighed nu regnes, — en Flaade bygget til at kunne holde Søen i lang Tid, og omhyggelig afbalanceret i sine forskellige Typer efter Kampskibet, som er Grundpillen for den hele Bygning. Denne Flaade vil bestaa af Kampskibe, armerede med kun svært Skyts, pansrede Krydsere, armerede med ensartet Skyts af Mellemkaliber, og lette II. Kl. Krydsere med den kraftige hurtigskydende Armering, som er taget fra Panserskibenes Antitorpedobaadsskyts.

---

Naar vi derefter vender os fra Kampflaaden og den Flaadekamp, for hvilken Flaaden som et Hele er bygget, er det nødvendigt kortelig at undersøge de andre Virksomheder, som kan blive krævet af Flaaden i det Tidsrum, der gaar inden den Flaadekamp, som, hvis den er sejrrig, vil tillade os at splitte vor Flaade.

Disse Virksomheder bestaar væsentlig i Beskyttelse af vor egen Handel mod fjendtlige Krydseres Angreb; i Opbringelse af alle Varer, bestemte til Støtte for vore Modstandere, hvad enten de føres paa Modstanderens egne eller neutrale Skibe; og i Forhindring af fjendtlige Transporter og Sikring af vore egne.

For at begynde med Beskyttelsen af egne Handelskibe deler Opgaven sig i to Dele, nemlig:

a) Strategiske Foranstaltninger, hvilket vil sige at formere Handelsskibene i passende Grupper og bestemme Konvojernes Rute paa bedste Maade, og

b) Taktiske Foranstaltninger, ved at lade Konvojerne gaa paa Zigzag-Kurser, - naar det er nødvendigt, - medens det materielle Forsvar af Konvojen overfor Undervandsbaade med tilstrækkelig Sikkerhed kan tilvejebringes ved Armering af en Del af Handelsskibene.

I Tilgangsfarvandene, mod hvilke Grupper af Handelsskibe vil konvergere, og hvor Grupper maa skilles, paa Grund af de enkelte Skibes Bestemmelse til forskellige Havne, vil en Eskorte være nødvendig, fordi det er her, og kun her, at Undervandsbaadene kan finde et rigeligt Antal al Maal, og derfor en Udsigt til et godt Resultat. Paa saadanne Steder vil smaa Fartøjer, passende armerede og forsynede med de ny Apparater til Konstatering af Undervandsbaades Plads, kunne tvinge Undervandsbaadene til at forblive neddykkede og saaledes vanskeliggøre dem deres Virksomhed.

Saaledes kræves der overfor Undervandsbaade ingen særlige Krigskibe udover de nævnte smaa armerede Bevogtnings-Fartøjer, hvortil kan anvendes f. Eks. armerede Trawlere.

Den almindelige Opfattelse, at der til at bekæmpe Undervandsbaade kræves Destroyere, er urigtig. Destroyere kan benyttes til at bekæmpe Undervandsbaade, men de er for kostbare til en saadan Anvendelse. Deres Torpedoer er til ingen Nytte, og deres Artilleri og Dybd bomber kan lige saa godt bæres af en almindelig Trawler. At bygge Masser af Destroyere, kostende Hundreder af Tusinder pr. Stykke, er som at fylde et Hus med Damphammerer for at knuse Valnødder.

Angreb af Krydsere paa vor Handels-Søtransporter er imidlertid en stor Fare, som kun kan mødes ved et stort Antal af egne Krydsere. At vi kan vente et saadant Angreb paa vor Tilførsel af Levnedsmidler og Olie er



sikkert. En Afbrydelse af vor Olietilførsel vilde sætte Flaaden næsten helt udenfor Spillet, vilde i høj Grad genere Hæren med dens udstrakte Mekanisering, og vilde fuldstændig standse Luftstyrkens Virksomhed. Vore Oliereserver vil, saafremt de ikke udfyldes med en konstant Strøm af Olie fra fremmede Lande, og navnlig fra oversøiske Lande, ikke tillade os at fortsætte en Krig i mange Maaneder. Englands nuværende Afhængighed af Olie fra fremmede oversøiske Lande har i det mindste fordoblet Flaadens Ansvar for Landets Forsvar, hvilket medfører en meget forøget Byrde i Retning af Krydser-Tonnage.

Hvorledes skal et Angreb paa de to Strømme af vitale Fornødenheder, Levnedsmidler og Olie, mødes? Ved at koncentrere Levnedsmiddelskibe og Olie-Tankskibene i Konvojer med en tilstrækkelig Eskorte af Krydsere. De Krydsere, som er foreslaaet til en ny Flaade, vil være særdeles godt egnede til denne Virksomhed. De er kraftigere, om end ikke saa hurtige, som de Krydsere, der for Øjeblikket bygges til dette Formaal, »the oceangreyhounds», men deres Fart er tilstrækkelig til Eskorteringen af de Handelskonvojer, de skal følge, og til under Angreb af fjendtlige »greyhounds» at forskaffe sig den gunstige Position, i hvilken deres overlegne Artilleri og Beskyttelse kan gøre Udslaget.

Ogsaa for Blokade vil den foreslaaede Panserkrydser-type være særdeles anvendelig.

Vor Krydserflaade er rent og skært et Spørgsmaal om Antal. Skønt Forfatteren tror, at der i Almindelighed er en vis Tendens til at overestimere det Antal af Krydsere, der siges at være nødvendige, er det klart, at der maa stilles Fordring om et betydeligt Antal ud over, hvad der fordres alene til Kampflaaden; der fordres ogsaa et Antal, der er betydelig større end det, der er nødvendigt for andre Nationer, der ikke som England

er afhængige for 80 % af deres Levnedsmiddel-Import og for hele deres Olie-Import af Importens Krydserbeskyttelse.

Vi er hermed færdige med Redegørelsen for de tre Typer af Skibe, der skal sammensætte Kampflaaden, - for Krydsernes Vedkommende med et Antal ekstra til Handelsbeskyttelse, Handelskrig og Blokade.

Foruden disse Fartøjer behøves der et vist Antal smaa Undervandsbaade til Kystforsvar. De skal anvendes ved Forsvaret af vigtige Baser og Krigshavne, og som en kraftig Trudsel imod Forsøg paa Landsættelse af Tropper. Ved saadanne Lejligheder er Undervandsbaadene af Værdi, fordi Maalet kommer til Baaden, og den store Svaghed ved disse Fartøjer derved elimineres.

I saadanne Undervandsbaade er Farten af ringe Betydning, det væsentlige er Evnen til hurtig Manøvre i neddykket Tilstand og hurtig Affyring af mange Torpedoer.

I Virkeligheden skulde Torpedoen kun leve videre i disse Kystforsvars-Undervandsbaade, thi i dette specielle Tilfælde er den værdifuld.

Vi behøver endvidere et begrænset Antal af specielle Minestrygere for at sikre vigtige Løb, gennem hvilke Flaader og Konvojer skal passere. Disse specielle Minestrygere skal, som nu, danne Kærnen i den store Flaade af Minestrygere, der i Krigstid dannes af Trawlere.

Forfatteren mener, at saafremt England slaar ind paa den angivne Vej og bygger en Flaade efter hans Principper, vil de andre store Sømagter, i Erkendelse af at Tanken er sund, efterhaanden slaa ind paa samme Principper i deres Flaadebygning.

De mindre Nationer, som Danmark, Grækenland og Holland vil udvikle mindre Overfladeskibe og navnlig Undervandsbaade for Forsvaret af Neutraliteten i deres territoriale Farvande.

I Bogens 12. Kapitel »A fighting fleet« giver Forfatteren en nærmere Beskrivelse af de tre Skibstyper, som han foreslaar. At Brændslet skal være Kul, fremgaar af Forfatterens tidligere citerede Standpunkt til Spørgsmaalet Kul eller Olie. Gennem en længere diskuterende Udvikling fastslaar han følgende Data:

**Kampskibet:**

Armering: 6 Stk. 34,3 cm Kanoner i 2 Trilling eller 3 Tvillingtaarne. Maksimums-Rækkevidde 20000 m. Et passende Antal Antiluftskytts.

Panserbeskyttelse: Panser som kan modstaa Beskydning af det sværeste Skyts, der kan mødes paa normal Kampafstand (12000—15000 m). Pansret (vertikalt eller horizontalt) skal kun dække de vitale Dele. De Dele af Skibet, i hvilke Skade af afgørende Betydning ikke kan ske, skal bygges saa lette som forenelig med Skibbygningens Krav, om muligt saa lette, at Granater kan passere uden at springe.

Tonnage: 12000 t. Denne Tonnage er bestemt ved Artilleri og Panser.

Fart: 17,5 Knob. Maskinkraft. 12000 H. K. Kul-fyring. Kulkassernes Anbringelse og stærk Undervandsinddeling skal ved Siden af Pansret forbedre Sikkerheden.

Almindelige Betragtninger: »Ikke for mange Æg i een Kurv«, d. v. s. ikke for megen Kampkraft i eet Skib; 2 smaa kraftige Skibe er bedre end 1 stort. Antallet af Skibe er af stor Betydning. Bekostning af et saadant Skib er ca. 18 Mill. Kroner.

Besætning: 600 Mand.

**Panserkrydser:**

Armering: 6 Stk. 23,4 cm Kanoner i 2 Trilling eller 3 Tvillingtaarne. Maksimums-Rækkevidde 20000 m.

Panserbeskyttelse: Tilstrækkelig stærk til at kunne holde Beskydning fra en noget overlegen Modstander ude paa normal Kampafstand (12000—15000 m).



Tonnage: 12000 t. Denne Tonnage er bestemt ved Artilleri, Panzer og Fart.

Fart: 23.5 Knob, d. v. s. 6 Knob mere end Kampskibet. Maskinkraft: 25000 H. K. Kulfyring.

II Kl. Krydser.

Armering: 6 Stk. 15 cm Kanoner.

Panserbeskyttelse: Ingen.

Tonnage: 4000 t. Denne Tonnage er bestemt ved Artilleri, Fart og Sedygtighed.

Fart: 27 Knob.

Undervandsbaad:

Hertil kan anvendes 64000 Tons. Hver Baad ca. 400 t., altsaa ialt 160 Undervandsbaade. Rene Kystundervandsbaade. Ringe Fart.

Sammenligning mellem den gamle og den ny Flaade.  
Gamle Flaade.

| Skibstype               | Antal | Samlet Tonnage | Gennemsnits Tonnage | Bemærkninger      |
|-------------------------|-------|----------------|---------------------|-------------------|
| Slagskibe .....         | 17    | 458460         | 26500               | 138 sv. Kanoner   |
| Slagkrydsere .....      | 4     | 122700         | 30500               | 28 - —            |
| Upansrede Krydsere ..   | 49    | 299150         | 5700                | derunder 15 Skibe |
| Aeroplan-Skibe. . . . . | 8     | 117700         | 15000               | med 20,3 cm       |
| Depot og Værkstedsskibe | 15    | 120134         | 8000                | Kanoner           |
| Destroyere .....        | 98    | 114275         | 1150                |                   |
| Undervandsbaade. ....   | 63    | 64000          | 1100                |                   |
| Ministrygere .....      | 33    | 17050          | 500                 |                   |
| Monitorer .....         | 6     | 23735          | 4000                |                   |
| Flodkanonbaade. . . . . | 18    | 9480           | 520                 |                   |
| Opmaalingsskibe .....   | 9     | 11080          | 1200                |                   |
| Sum...                  |       | 1357764        |                     |                   |

Den totale Tonnage af den nuværende engelske Flaade er, som det fremgaar af ovenstaaende Tabel,

1357764 Tons. Den af Forfatteren foreslaaede Flaade vil foruden Kampskibe, Panserkrydsere og II Kl. Krydsere tillige indeholde Kystundervandsbaade, Minestrygere, Flodkanonbaade og Opmaalingskibe. Forfatteren lader Tonnage-Summen for disse sidste 4 Kategorier forblive de samme i den ny Flaade som i den nuværende. Summen af disse 4 Tonnage-Tal er 101610 Tons. Trækkes dette Tal fra den fulde Tonnage-Sum for den nuværende engelske Flaade, faar man 1256094 Tons til Raadighed til Fordeling paa Kampskibe, Panserkrydsere og II Kl. Krydsere, saafremt den ny Flaade skal have samme samlede Tonnage som den gamle.

Slagkrydsere, Aeroplan-Skibe, Depot- og Værkstedsskibe, Destroyere og Monitorer skal ikke indgaa i den ny Flaade.

Forholdet Kampskibe: Panserkrydsere: II Kl. Krydsere foreslaas sat som 2: 3: 3.

Herved vil den ny Flaade blive sammensat, som det fremgaar af nedenstaaende Tabel.

## Ny Flaade.

| Skibstype                 | Antal | Samlet Tonnage | Gennemsnits Tonnage | Bemærkninger        |
|---------------------------|-------|----------------|---------------------|---------------------|
| Kampskibe . . . . .       | 25    | 300000         | 12000               | 150 Stk. 34,4 cm K. |
| Panserkrydsere . . . . .  | 38    | 456000         | 12000               | 228 Stk. 23,4cm K.  |
| II Kl. Krydsere . . . . . | 112   | 448000         | 4000                |                     |
| Kyst-Undervandsbaade      | 160   | 64000          | 400                 |                     |
| Minestrygere . . . . .    | 33    | 17050          | 500                 |                     |
| Flodkanonbaade . . . . .  | 18    | 9450           | 520                 |                     |
| Opmaalingskibe . . . . .  | 9     | 11080          | 1200                |                     |
| Sum . . . . .             |       | 1305580        |                     |                     |

Vi kan variere S sammensætningen af denne Flaade paa forskellig Maade, eftersom de internationale Om-

stændigheder kan skifte med Aarene; i Betragtning af Flaadens store Ansvar for Levnedsmiddel- og Olietilførslerne er vi maaske tilbøjelige til at afvige noget fra Skemaet i Retning af forøget Krydserbygning.

Forfatteren slutter dette Kapitel med at spørge:

»Paa hvilken af disse Flaader vil Søofficerer foretrække at tjene i Krig og Fred?»

I Bogens 13. Kapitel skriver Forfatteren om Blokade. Han beklager den Modvilje og Mangel paa Forstaaelse af Blokadens Værdi, der i de senere Aar har rejst sig mod Begrebet Blokade, ogsaa i England. Ganske vist kan England i Kraft af sin geografiske Position som Ørige, der i højeste Grad er afhængigt af Tilførsler fra den øvrige Verden, selv rammes meget haardt af en Blokade, men saalænge den engelske Flaade eksisterer, kan England ikke blokeres. Tyskland opnaaede vel ved sin Undervandsbaadskrig mod Skibsfarten paa England en lignende Virkning som ved en Blokade, men det lykkedes den engelske Flaade tilsidst at faa Bugt med Undervandsbaadstrudslen, og man kender nu Midlerne til at forebygge en saadan Situation i Fremtiden.

England har i Historiens Løb ofte anvendt Blokade imod sine Modstandere, som et Middel, der er særlig godt egnet til at paatvinge en Modstander sin Vilje, og som kun er forbundet med ringe Blodsudgydelse. England vil ogsaa i Fremtiden anvende Blokade, naar det maatte være nødvendigt; men det maa være England magtpaaliggende, at de folkeretlige Bestemmelser for Blokade og den i Forbindelse med Blokade staaende Ret til Visitation og Opbringelse af alle Skibe, som transporterer Fornødenheder til en blokeret Modstander af England, revideres og føres tilbage til den Form, der for os har Traditionens Hævd.

Den Omstændighed, at en oversøisk neutral Stat



indirekte kan forsyne en krigsførende Magt gennem neutrale Havne, der ligger i Nabolaget af det krigsførende Land, maa ikke kunde gentage sig i Fremtiden. Saafremt et saadant Indgreb overfor neutrale »Rettigher« skulde føre en uvenlig neutral Magt over i Fjendens Lejr, maa en saadan Situation tages paa den Maade, som den fortjener.

Det er blevet hævdet, at Undervandsbaadsvaabnet kan forhindre den effektive Blokade af fjendtlige Havne, og for at være folkeretlig lovlig skal Blokade som bekendt være effektiv. Det er rigtigt, at Undervandsbaadene har forværret Blokadekrydsernes Stilling, idet de nødvendiggør en udstrakt Aarvaagenhed og forøger Faren for Tab. Det er imidlertid let nok at overdrive Undervandsbaadsfaren for de blokerende Krydsere, men Torpedoernes Træffesandsynlighed vil ikke være stor overfor disse forholdsvis smaa Maal, der ikke bevæger sig paa en bestemt Rute, men i varierende Baner med vekslende Kurser og Farter, og som er udrustede med virksomme Vaaben til Bekæmpelse af Undervandsbaadene. En energisk Flaade vil ikke af disse Hensyn lade sig afholde fra en Blokade, hvis Farer nutildags næppe er større, end de Farer ved Storm, Grundstødninger og Angreb, som vore Forfædre gladelig mødte ombord paa de gamle Dages blokerende Fregatter.

---

Bogens 14. Kapitel er ofret paa »Det maritime Flyvevæsens Fremtid«.

Forfatteren begynder med at sige, at han — i Overensstemmelse med de fleste Søofficerer — vil betragte Luftvaabnet, ligesom Undervandsbaadsvaabnet, som Vaaben, der altid vil forblive Hjælpevaaben for Flaaden.

Han undersøger dernæst de forskellige Opgaver, som Flyvefartøjerne har: Eklærering: Nedslagsobservation for Artilleriet: Bombeangreb: Torpedoangreb: Angreb paa

fjendtlige Luftfartøjer og paa Dækspersonnellet paa fjendtlige Skibe.

Med Hensyn til Eklærering peger han paa den store Afhængighed af Vejret, Vanskeligheden ved Navigering og Orientering, og det stadige Hensyn til Brændselsforraadet for at sætte Flyvefartøjet i Stand til at vende tilbage til Moderskibet.

Det kan næppe bestrides, at Eklærering med Luftfartøjer kun kan være et Supplement til Krydsreklærering.

Nedslagsobservation for Artilleriet betragter Forfatteren som betydelig tvivlsommere end Eklærering.

Det er ikke altid, at Luftfartøjet kan være til Stede paa den Dag, da der skal skydes, eller Luftfartøjet kan være skudt ned. Luftfartøjet kan som Regel ikke være i selve Skudlinien, hvad der er et nødvendigt Krav til en effektiv Kontrol af Nedslagene. Det kan ikke skelne mellem Salverne fra forskellige Skibe. Urigtige Nedslagsobservationer kan let indtræffe, og en urigtig Melding er værre end ingen Melding. Radiomeldinger fra Flyvefartøjet kan let blive forstyrrede af Fjenden.

Om Bombeangrebet udtaler Forfatteren: Troen paa Luftfartøjets Værdi for Bombeangreb paa Skibe eksisterer ikke længere. Bombernes ubetydelige Vægt og deraf følgende ringe Virkning, sammenlignet med en med stor Hastighed træffende Pansergranat, er almindelig indrømmet. Man kan ikke sigte med Bomber i egentlig Forstand; heller ikke er det muligt for et Luftfartøj at rette Sigtet ved Observation af det forrige Kast.

Forfatteren frygter ingen Modsigelse fra Søofficerer, naar han siger, at Flyvere, for saa vidt det angaar Angreb med Bomber, er hverken frygtede eller nødvendige.

Det skal ikke nægtes, at Angreb med Torpedo fra et Luftfartøj under visse Omstændigheder kan være ret ubehageligt, selv om Træfning af en saa lille Torpedo som den, der kan bæres af et Luftfartøj, ikke kan ødelægge et godt bygget Skib. De stedfundne Forsøg

har altid været udført under gunstige Omstændigheder, godt Vejr og ingen Beskydning af det langsomt flyvende, svære Luftfartøj. Torpedoplaners Angreb under Søkrigens virkelige Omstændigheder vil være betydelig vanskeligere at udføre, end de Angreb, der i Fredstid indøves under de bedste Omstændigheder, men det skal ikke nægtes, at Torpedoplanernes Anvendelse i Krig kan være farlig, særlig mod Skibe i Havn eller til Ankers.

Forfatteren foretager derefter en indgaaende Undersøgelse af Spørgsmaalet »aircraft-carriers«, — Moderskibe, der medfører Aeroplaner, der kan starte fra og lande paa dets Dæk. Han siger, at alle Søofficerer, selv de, der er mest begejstrede for Værdien af det maritime Luftvaaben, erkender disse Air-carriers mange Svagheder. Deres Saarbarhed og Mangel paa Evne til at forsvare sig selv er saa stor, at det har givet Anledning til, at den kommanderende Flaadeadmiral har anmodet om en Forøgelse af Flaadens Krydserstyrke til specielt Forsvar for disse Moderskibe.

For at Aeroplanerne kan starte fra eller lande paa Moderskibets Dæk, maa Skibet staa lige op i Vindøjet, og Skibet maa gaa med en meget høj Fart. Moderskibene maa altsaa holde en vis Fart og Kurs baade ved Start og Landing af Aeroplanerne, og binder derved Flaaden, hvis man ikke tør overlade dem til sig selv.

Dette kan altsaa tvinge Flaadeføreren til at maatte anvende en anden Taktik, end han vilde finde ønskelig i den foreliggende Kampsituation. Kampflaaden bliver saaledes paa en Maade Slave af Hjælpevaabenet.

Forfatteren understreger denne Svaghed ved Aeroplanernes Moderskibe, og nævner ogsaa andre Svagheder, og han ender med at spørge, om man ikke paa en eller anden Maade kan undgaa disse overordentlig kostbare Mastodonter. Hans Svar er følgende:

Enhver Søofficer betragter et Aeroplan som et Instrument, et Vaaben. Den Omstændighed, at det har sin



egen Fremdrivningskraft og er under en Førers Kontrol, forandrer ikke dets væsentlige Natur. Derfor bør det føres af de Skibe, til hvis Forsvar det skal bruges, ligesom Kampskibe og Krydsere fører deres egne Kanoner.

Som eneste fornuftige Anvendelse af Luftvaabnet paa Flaaden foreslaar Forfatteren da at anbringe Flyvebaade (Sømaskiner) paa Kampskibe og Krydsere; disse Flyvebaade skal kunne udsættes og ombordtages igen ved Hjælp af en Kran, under hvilke Operationer Skibet gaar ned med Farten, ligesom naar en Redningsbaad sættes ud eller tages ind.

Efter et 15. Kapitel, benævnet »En reduceret Marinestab«, i hvilket Forfatteren kommer tilbage til sine tidligere citerede Udtalelser om Unødvendigheden, for ikke at sige, Utingen, ved at have store Stabe, saaledes som Lord Fisher skabte dem, fyldte med »Specialister«, følger et 16. Kapitel, benævnt »Uddannelsen af Officerer og Mandskab«.

I dette Kapitel slaar Forfatteren til Lyd for, at den væsentligste Uddannelse skal foregaa om Bord, og han forudsiger, at den ny Flaade vil bevirke, at Officerer og Mandskab vil komme til at tilbringe det meste af deres Tid i Tjenesten under Udkommando. Reduktionen af Skibstyper og Reduktion af de forskellige Hjælpevaaben, saasom Torpedoer, Luftfartøjer, Undervandsbaade, Gas, Miner o. s. v., vil nemlig tillade at holde betydelig flere Skibe udrustede end nu; derigennem bliver der Brug for hele det søgaaende Personel, og der skabes passende søgaaende Kommandoer for Officerer af de højere Grader. Landtjeneste vil blive en Undtagelse, snarere end som nu at være Reglen.

Det fremgaar i det hele taget af de Tanker, som Forfatteren fremsætter om Uddannelsen i Flaaden, at han sætter Sømandsaanden og den praktiske Erfaring som

Hovedmaalene for Uddannelsen, hvad enten dette gælder Officerer eller Mandskab. Ligesom han vilde afskaffe Marinestabens Departement for »Videnskabelige Undersøgelser«, advarer han imod i de yngres Uddannelse at opmuntre for meget til Specialisering. Han slutter dette Kapitel med disse Ord: »Det er af Interesse at tænke sig, hvorledes Udfaldet af Verdenskrigen og Udseendet af vor nuværende Flaade vilde have været, saafremt de flinkeste og dygtigste unge Officerer for en Menneskealder siden havde »specialiseret« sig i den almindelige Skibstjeneste, og havde overladt Specialiseringen i de mekaniske Fag til deres mindre brilliant begavede Officerskollegaer og til den store Ingeniørstand. Det kan vi i det mindste være sikker paa: Den sidste Krig vilde have faaet et ganske andet Forløb, og den nuværende Flaade vilde have været en meget forskellig, men ogsaa en meget billigere Flaade. Det er i Virkeligheden tvivlsomt, om under saadanne Forhold en maritim Krise vilde være fremkommen, eller om England da vilde have opgivet sit Herredømme paa Søen. Hovedmassen af ældre Søofficerer vilde nu have tjent i passende Stillinger om Bord, i Stedet for ynkelig at vansmægte i Klasseværelser, i Landetablissementer eller i Admiralitetet«.

I Bogens 17. Kapitel, Bogens sidste, som Forfatteren benævner »Slutningsord« begynder han med disse Ord: »Ved at skrive denne Bog om, hvad jeg med Rette eller Urette har fundet at være »the naval crisis from within«, har jeg for største Delen henvendt mig som Sømand af Profession til andre Sømænd. Idet jeg nu slutter min Bog, vil jeg gjerne henvende nogle Ord til de af Nationen, der ikke er Sømænd, men som elsker og stoler paa den engelske Flaade, og som derfor er ængsteligt bekymrede for »the crisis from without«.

Forfatteren skriver derefter om den Bølge, der benævnes Pacifismen, og som i de sidste Aar overskyller Vestens Civilisation. Den er fostret af de frygtelige, om

end stundom noget overdrevne, Skildringer af Verdenskrigens barbariske Slagterier. Men kan Krig afskaffes eller undværes? Her følger Forfatterens manende Ord til hans Landsmænd: »Ikke faa vil hævde, at den nuværende udbredte Agitation for at gøre Krig ulovlig er baseret paa et pludselig Overmaal af moralsk Retskaffenhed i Vestens Nationer. Men det er et Faktum, som vi alle maa bøje os for og som alle ængstes for, at de onde Drifter, af hvilke Krig er det naturlige Barn, stadig lever i usædvanlig høj og farlig Grad, og vil vedblive at leve. Er vi ikke i Virkeligheden i Gang med at forsøge paa at sætte Straffen for Menneskers Daarskaber og Laster udenfor Loven i Stedet for som kristne Mennesker at stræbe efter at udrydde disse onde Lidenskaber, som eventuelt maa kræve Straf? Forsøger vi ikke bogstavelig talt at plukke Figener af Tidsler?

Hertil siges der, lidt ud i det blaa, at ingen som helst Skyld kan retfærdiggøre Krig; at ingen Forbrydelse imod abstrakt Ret kan berettigge saa skrækelig en Nemesis, som den den sidste Krig paalagde Skyldige og Uskyldige i Flæng, — skønt ingen voksen Mand eller Kvinde er fuldstændig uskyldig i de Aarsager, der avler Krigens Svøbe.

Kan dette virkelig være Argumentet for en stor Nation? Forsvar af den svage, og den ridderlige Kamp for det som vi, som Nation, tror er det rigtige, — uden Hensyn til Følgerne, de være sig nok saa frygtelige og foruroligende, — det er den Tankegang, som maa inspirere vor Nation, hvis den skal vedblive at fortsætte det, som vi tror, er dens ædle Mission i en tøjlesløs og ufuldkommen Verden.

Det er sandt, at vi, ligesom vore udenlandske Venner, ikke altid har kæmpet for det Rette, og Forfatteren, for sit Vedkommende, underskriver ikke Læresætningen: »My country, right or wrong». En saadan Læresætning er paa ingen Maade i Harmoni med den sande Loyalitet.



Skal vi ikke fordoble alle vore Anstrengelser for at omvende os selv, og helst den hele Verden, til den gammel-dags Opfattelse af Kamp, i Følge hvilken Krig, som et sidste Hjælpemiddel og i de yderste Nødtilfælde er en nødvendig Del af Menneskenes Liv paa Jorden».

Efter indgaaende at have behandlet den Forvirring med Hensyn til Udsigterne for Fremtiden, der hersker i Sindene, udtaler han sin Tro paa, at Englænderne igen vil lære at forstaa, at Flaaden er Englands sikreste Skjold, men tilføjer han, den Tillid bliver ikke fuldt genoprettet, før de engelske Søofficerer offentlig har bekendt deres Fejltagelser.

I et lille Tillæg til Bogen, betitlet »Rustningernes Begrænsning, træder Forfatteren i Skranken for, at kun den samlede Tonnage af hvert Lands Flaade begrænses, da alle andre Begrænsningsmaader kun sætter ondt Blod og forhindrer det, hvorpaa det først og fremmest kommer an: Den gode Vilje og den gensidige Tillid.

---

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet Beg. Sept.).

Ved Kaptajnlojtnant E. M. Dahl.

### Sverige.

#### *Øvelser og Togter.*

Fra d. 10.—20. August har der i Østersøens nordlige Del været afholdt en stor samlet strategisk-taktisk Øvelse.

Øvelser af saa omfattende Art finder Sted hvert 3. Aar, idet man med Henblik paa Personnellets effektive Uddannelse har indset Nødvendigheden af at udstukke Kustflottans Sommerøvelser til ogsaa at omfatte Marinens og Kystartilleriets øvrige Organer.

I Øvelsen, som afholdtes under den svenske Konges Overledelse, deltog foruden Marinestaben og Kustflottans udrustede Enheder endvidere Stationschefen i Stockholm og visse Marineorganer paa Gotland, Luftfartøjer, Radiostationer, Kystudkigsstationerne i Øvelsesomraadet, Sveriges frivillige Motorbaadskorps m. fl.

Som Marinestabschef ved Overkommandoen gjorde Kontreadm. Lübeck Tjeneste, og de to Partier, Blaa og Rød Styrke, var ledet af henholdsvis Viceadmiral Riben — som Chef for Stockholms Styrken — og Kontreadm. Åkermark — som Chef for Kustflottan — samt af Komd. Tamm. Hvert af Partierne var tildelt en Kampdommer af Admiralsklassen, samt flere Underdommere.

Operationsomraadet strakte sig fra Sandhamn imod Nord til Borgholm imod Syd, og øst om Gotland samt Forvandet mellem Kysten og Gotland inkl. Kalmarsund. Rød Styrke havde Basis paa NE-Spidsen af Gotland, ved Färö, og Blaa Styrke i Skærgaarden ved Hårsfjärden.

Blaa Styrke omfattede: \*Gustav V\*, \*Drottning Victoria\* og \*Jacob Bagge\*, Jagerne \*Ehrensöld\*, \*Nordensköld\*, \*Munin\* og \*Hugin\*, samt U-Baadene \*Gripen\*, \*Draken\* og \*Ulven\*. Desforuden var der til Styrken knyttet en Rekognosceringsluftgruppe paa 6 Maskiner og en Jagerluftgruppe paa 5 Maskiner samt 2 Torpedoplaner.

Under Stationschefen i Stockholm laa en Skærgaardseskadre, repræsenteret af \*Svea\*, Minestrygere, forhyrede Handelsfartøjer og friv. Motorbaade, samt en Norköpingsdeling baseret ved Oxelösund.

Fra Kystartilleriet deltog paa Blaa Side 3 Detachementer, fra Vaxholm og Karlskrona. I Skærngaarden oprettedes Antiluftstationer, som hovedsagelig bemandedes med frivilligt Mandskab fra Landstormen.

Rød Styrke omfattede »Dristigheten» og »Manligheten» »Psilander» og »Örnen», Jagerne »Sigurd» og »Vidar» samt 4 Minestrygere. Endvidere var der tildelt Styrken U-Baadene »Uttern», »Illern» og »Bävern», samt en Rekognosceringsluftstyrke paa 14 Maskiner.

Til Anvendelse til Transport af Personel og Materiel havde Blaa Styrke faaet tildelt 2 Isbrydere, 8 Bugserbaade samt 3 Handelsdampere, som for den Tid Øvelserne stod paa, var indkaldte under Marineministeriet. Ved tidligere Aars Øvelser var saadanne Fartøjer supponeret, men da Øvelsernes Effektivitet har lidt herunder, havde man i Aar overtaget et for Øvelserne passende Antal Hjælpekibe, saaledes at Opbringelse og Prajning kunde foregaa ganske som under Krigsforhold.

Overkommandoen med Marinestab havde sine Lokaler i Marinestaben i Stockholm, med en Vedelbaad, et Luftfartøj og Vaxholm Radiostation til Disposition.

I Modsætning til tidligere Øvelser havde Pressen ingen Adgang til Skibene, men Marinestabens Presseafdeling var mobiliseret som under virkelige Krigsforhold, og herfra udsendtes de officielle Kommunikæer vedrørende Øvelserne.

Som det vil ses, har Øvelserne omfattet meget betydelige Styrker.

Det var Rød Styrkes Opgave fra sit Basis paa Østkysten af Gotland at angribe og nedkæmpe Blaa Styrke samt at operere paa Styrkens Forbindelseslinjer.

Ihvorvel de udsendte Kommunikæer kun giver et uklart Billede af Øvelsens Detailler kan man dog danne sig følgende Indtryk af Øvelsens Gang.

Fra begge Styrker indleddedes Operationerne med Flyverrekognosceringer for at skaffe Kendskab til Modpartens Placering og Bevægelser, samt med Fremsendelse af U-Baadsstyrkerne, dels til strategisk Eklairering, og dels til Angreb paa Forbindelseslinjerne.

Paa Operationernes 2. Dag foretoges et Luftbombeangreb paa Blaa Basis. Angrebet afvistes med Tab af Røde Luftfartøjer. Kun mindre Skade tilføjedes Blaa Styrke.

Røde Krydsere og Jagere foretog i Forbindelse med U-Baads- og Luftfremstød et Dag- og Natangreb paa Blaa Styrkes Kystomraade. Røde Slagskibe, der befandt sig i Optagestilling til Søs, blev om Natten observeret af Blaa Jagere ved Gotska Sandöen. En mindre blaa Jager kendtes nedkæmpet og et Rødt Slagskib torpedotruffet.



Paa 3. Dags Morgen foretog Røde Luftfartøjer atter Bombeangreb mod Blaa Styrke i Stockholm Skærgaard. Nogle Luftfartøjer nedkæmpedes af Kystartilleriets Luftværnsformationer.

Efter 3 Dags Operationer trak begge Styrker sig tilbage til de respektive Basis, og Blaa Styrkes Søhandel kunde foregaa nogenlunde uforstyrret. Virksomheden i Luften fortsattes dog paa begge Sider uden at give Anledning til nogen Kamp.

De følgende Dage var hovedsagelig optaget af U-Baads- og Flyvervirksomhed samt for Blaa Styrke af omfattende Minestrygninger og Konvoyeringer af Handelstrafikken.

Et Detachement af Karlskrona Kystartilleri afsluttede efter to Dages Arbejde Anlægget af et Batteri paa en Ø i Tjustrs Skærgaard. Detachementet afsejlede fra Karlskrona paa de chartrede Handelsfartøjer under Konvoyering af Blaa Styrkes Fartøjer, men maatte paa Grund af observerede Røde Styrker forblive under Dækning i Kalmar Sund. Trods daarligt Vejr og vanskelige Terræforhold foregik Udskibningen hurtigt. Den anden Dags Morgen bragtes Skytset paa Plads og der anlagdes Projektørstationer og opsattes Antiluftskyt, alt fuldt krigsmæssigt. Der oprettedes Radiostation og Telefonforbindelser, og Detachementet bespistes fra Feltkøkkener.

Batterianlægget observeredes af Røde Flyvere og blev angrebet saavel af Luftfartøjer som af Røde Søstyrker.

Ved Kobbarstenarna har der været Kamp mellem Luftfartøjer og U-Baade.

Vejrforholdene var ofte meget daarlige, med Taage og Tordenbyger, hvilket hæmmede Luftklaireringen og Blaa Styrkes Handelstrafik en Del.

Røde Styrker angreb Stockholm Skærgaarden og kom herved i Kamp med Blaa Kystbatterier og lette Styrker, og Røde Krydsere foretog Beskydning af Visby for at nedkæmpe de i denne Havn værende Handelsdampere.

Den sidste Nat traf de to Hovedstyrker hinanden og der udviklede sig en kortvarig, »men håftig«, Kamp, som blev Øvelsens sidste Træfning.

Øvelsen afsluttedes med en Kritik af den svenske Konge om Bord paa »Gustav V«.

Saavidt det ses af de i svenske Aviser offentliggjorte Beretninger om Øvelsen, saa har denne i stor Udstrækning været ført paa en righoldig Anvendelse af de sparsomme Luftstyrker og U-Baadene. Hvor Vejrforholdene har nedsat Luftfartøjernes Effektivitet, har lettere Overfladestyrker — Jagere og Krydsere — været anvendt til Ekklairering og mindre Operationer dels mod Kystartillerianlæg og dels mod Handelstrafikken, som har maattet støtte sig til Minestrygernes

Hjælp, hvor Minespærringer har været observeret, eller hvor der har været Sandsynlighed for fjendtlige Mineudlægningsoperationer.

Ved Røde Styrkers Fremtrængen til Blaåt Kystomraade har Rød Hovedstyrke været placeret i Optagestilling og Blaa Hovedstyrke har været bundet til Sikring af Transporten langs Kysten og til Gotland, men ellers har Hovedstyrkerne været holdt tilbage indtil Situationen ved Øvelsens Afslutning førte til en Træfning.

#### *Luftøvelser.*

Fra d.  $31/8-2/9$  har det svenske Luftværn haft en i stor Stil anlagt Angrebs- og Forsvarsøvelse ved Stockholm.

Øvelsen var nærmest opbygget som de Øvelser, der det sidste Aarstid har været afholdte ved London, Paris, Toulon, Lyon m. fl. og havde til Formaal at klarlægge Luftforsvarets Problem, at prøve Hjælpemidlerne, at indøve Forsvarsorganerne og at oplyse den civile Befolkning.

Stockholms Luftforsvar var mobiliseret i sin fulde Udstrækning. Omkring Byen laa fordelt 50 Luftudkigsstationer i en Afstand paa indtil ca. 100 km. Fra disse Stationer samledes Observationerne i Centralkommandoen, der havde Plads i den bombesikre Brunkebjergstunnel, og herfra udgik alle Ordre til de 6 Antiluftbatterier og Projektorstationerne, der laa i Byens nære Omegn samt til Mitrail. Placementerne paa Generalstabens og Hestgardekasernens Tag. Under Øvelsen skulde for første Gang prøves 3 nye AL-Kanoner, 2 Projektorer og et fuldt moderne Lytteapparat, som altsammen var skænket Forsvaret af Foreningen «Stockholms Luftværn». Kanonerne er 75 mm med Projektilvægt 6,5 kg og Vo. 850 m. Der kan afgives 30 Skud i Minuttet.

Foruden de rent militære Styrker deltog i Øvelsen endvidere Politiet, Røde Kors, som havde oprettet Feltlazaretter, Transporttjenesten for saarede m. m. Der var organiseret Neddæmpning af Gadelys om Natten og beskyttede Tilflugtssteder, som skulde søges, naar Alarmsirenerne hvinede.

Til Forsvar af Byen var der af Luftstyrker kun tildelt Overkommandoen den samlede Jagerflotille, som var placeret ved Barkarby. For at Jagerne kunde være rettidigt i Angreb, inden Bombemaskinerne var over Byen, maatte Observationer foreligge i en Afstand paa mindst 66 km fra Byen.

Angrebene lededes fra et temporært anlagt Luftbasis ved Kysten i Nærheden af Gäfle og ansattes med Bombeplaner, der skulde udkaste Brand-, Gas- og Sprængbomber.

Angrebene førtes ind over Byen saavel om Dagen som om Natten, for at indøve Projektorbesætningerne.

Under de første Angreb var Angrebshøjden ca. 4000 m, men nedsattes til 5—800 m ved senere Angreb.

De første Angreb førtes mod Jagerparken i Barkarby, som gasbelagdes, samt mod Luftværnsplacementerne, hvor navnlig Angrebet paa det nye Batteri paa Ladugårdsgårdet var meget effektivt fra ca. 10 m Højde.

De næste Angreb førtes mod de militære Institutioner, Kaserner, Militærstabsbygningen og Orlogsværftet, og de sidste Angreb rettedes mod Trafikknudepunkterne, Jærnbanestationerne, Broerne og Telegrafcentralen.

Øvelsens Resultat har været meget instruktivt og har navnlig vist, at AL-Skytset var for faatalligt, samt at Jagermateriellet ikke besad tilstrækkelig Fart og Kamp effektivitet. I flere Tilfælde nåede Jagerne — trods rettidig Melding — slet ikke i Angreb. Antiluftorganisationen med Observationsposterne virkede fuldt tilfredsstillende, idet samtlige foretagne Angreb blev indrapporerede. Øvelsen har bekræftet, at de tekniske Muligheder for at forsvare Byen mod Angreb fra Luften vil kunne være til Stede i en saadan Grad, at Fordelene ved et Angreb næppe opvejer den Risiko, som de angribende Styrker udsættes for. Stockholm byder med de mange aabne Pladser og Vandomraader endvidere en mindre Risiko for Befolkningen end andre Byer, idet Bombenedslag paa disse Steder ikke afstedkommer større Skader.



## Nogle Bemærkninger angaaende Konferencen i Haag 1930 til Kodificering af visse folkeretlige Spørgsmaal.

Af Kaptajnløjtnant A. H. Vedel.

I Marts 1930 afholdtes — forberedt gennem Folkeforbundet — en Konference i Haag med det Formaal at søge visse folkeretlige Bestemmelser internationalt vedtaget. Konferencens Tilblivelseshistorie er i denne Sammenhæng af mindre Betydning; men der fremkom, dels i de forskellige Nationers forberedende Indlæg (Svar paa i Forvejen udsendte Spørgsmaal) dels ved selve den mundtlige Forhandling flere Ting, der formentlig vil kunne paaregne Interesse for dette Tidsskrifts Læsere.

Konferencen var inddelt i 3 Afdelinger: 1. Statsborgerforhold, 2. Søterritorium og 3. Statens Ansvar for Skade foraarsaget paa dens Territorium paa fremmed Person eller Ejendom. Kun Punkt 2 vil blive behandlet her.

Konferencens Afholdelse blev vedtaget i et Møde i Folkeforbundet den 27. September 1927, idet Forsamlingen da bestemte at overdrage Raadet saa snart som muligt at udnævne en forberedende Kommission, bestaaende af 5 Medlemmer med særlig Kendskab til international Ret og Praksis; denne Kommission skulde have til Opgave at fremskaffe en detailleret og omhyggelig tilrettelagt Basis for en Diskussion af de paagældende Spørgsmaal. Dette blev gjort ved at udsende Spørgeskemaer til de paagældende Lande, og da Svarene var indkomne, sammenarbejdede Kommissionen de deri fremsatte Synspunkter til brugelige »Diskussionsbasis«.

Den forberedende Kommission samledes to Gange,

nemlig fra den  $28/1$  til den  $17/2$  1929 og fra den  $5/6$  til den  $11/6$  s. A. Selve Konferencen afholdtes i Haag fra den  $13/3$  1930 til den  $12/4$  1930.

De Spørgsmaal, som den forberedende Kommission udsendte til Besvarelse var følgende:

(De af Svarene paa hvert enkelt Spørgsmaal udledte Diskussionsbasis er opført ud for det paagældende Spørgsmaal).

### Spørgsmaal.

#### *Art og Indhold af Kyststatens Rettigheder paa Søterritoriet.*

I. »Det synes naturligt som Udgangspunkt at tage den Tanke, at en Stat udøver Souverænitet over et vist Bælte af det Hav, der beskyller dens Kyster. Dette medfører, at Staten i dette Bælte har samtlige Rettigheder, som følger af Souveræniteten, saaledes at det ikke er nødvendigt at specificere, at Staten f. Ex. her har Lovgivningsmagt, Ret til at udstede og anvende Regulativer, til at udøve Domsmyndighed, til at tilstaa Lempelse og Rettigheder o. s. v. Det er indlysende, at Staten under Udøvelse af Souveræniteten maa respektere de Indskrænkninger, der følger af den anerkendte Folkeret. Det maa derfor afgøres, hvilke

### Diskussionsbasis.

(1). »Enhver Stat udøver Souverænitet over et Bælte af Havet langs dens Kyst, dette Bælte udgør Statens Søterritorium.»

disse Indskrænkninger er (Se IX, X, XII og XIII).»

»Det omtalte Bæltes Bredde vil blive undersøgt under III.»

»Nu opstaar det Spørgsmaal, om en anden Stats særlige Rettigheder kan begrænse eller udelukke Kyststatens Ret? Fordrer nogen Stat saadanne specielle Rettigheder? Hvis dette er Tilfældet, hvad er da Fordringens Art og Begrundelse? Anerkendes denne Fordring af andre Stater?»

II. Omhandler: »Udøvelsen af Kyststatens Ret til Luften over og Grunden under dens Søterritorium.»

### III. Om Søterritoriets Udstrækning.

(a) »Udstrækningen af det Søterritorium over hvilket Staten udøver Souveræniteten.»

(b) »Indrømmer Staten nogen fremmed Stats Fordring om at udøve Souveræniteten — p. G. a. Hævd, Kystens særlige geografiske Beskaffenhed, eller af nogen anden Grund — over et Bælte større end det, over hvilket Staten selv

(2) »Kyststatens Souveræniteten udstrækker sig til Luften over og Grunden under dens Søterritorium.»

(3) »Udstrækningen af det Søterritorium, over hvilket en Stat udøver Souveræniteten er 3 Sømil.»

(4) »Dog skal Søterritoriets Udstrækning for de nedenævnte Stater fastsættes som følger . . . . .»

(5) »Paa den Del af det



udøver Souverænitet langs sine egne Kyster?»

(c) »Gør Staten Fordring paa at udøve Rettigheder uden for det Søterritorium, der er underlagt dens Souverænitet?»

(d) »Anerkender Staten en fremmed Stats Fordring om at udøve lignende Rettigheder uden for denne Stats tilhørende Søterritorium?»

(e) »Uanset de nugældende Love: anser man det for muligt og ønskeligt at indgaa en Konvention med et af følgende 3 Alternativer, som Grundlag:

1. Fastsættelse af en ensartet Udstrækning af Søterritoriet for alle Stater og i alle Tilfælde;

2. Fastsættelse af en ensartet Udstrækning for hver enkelt Stats Søterritorium i alle Tilfælde; denne Udstrækning kan være forskellig for de forskellige Stater;

3. Fastsættelse af en Grænse for Søterritoriet, inden for hvilken Staten udøver Souverænitet; men udover denne Grænse, kan Staten udøve specielle nærmere fastsatte Rettigheder.»

aabne Hav, der støder op til en Stats Søterritorium, kan denne Stat udøve en saadan Kontrol, der er nødvendig dels for at forebygge Lovovertrædelser m. H. t. Told og Karantænebestemmelser paa dets Land- eller Søterritorium, dels for at skabe en vis Sikkerhed for Overgreb fra fremmede Skibes Side.

Denne Kontrol maa ikke udøves mere end 12 Sømil fra Kysten.»

IV (a). *Fastsættelse af Basislinien for Søterritoriets Beregning.*

«Langs Kysten: Er Basislinien Lavvandslinien følgende Kystens Bugtninger; eller en Linie trukket gennem Kystens yderste Punkter, Øer, Klipper og Skær; eller en anden Linie? Skal der her tages Hensyn til Afstanden mellem Kysten og Øerne?»

IV (b). «Udfor Bugter: Skal Bugtens Bredde tages i Betragtning? Historiske Bugter. Bugter hvis Kyster tilhører to eller flere Stater.»

(6) «Med Undtagelse af særlige Regler ved Bugter og Øer, regnes Søterritoriet fra Lavvandslinien langs hele Kysten.»

(7) «Ved Bugter, hvortil kun een Stat har Kyststrækning, skal Søterritoriet regnes fra en ret Linie, der er trukket tværs over Bugten. Hvis Bugten er mere end 10 Sømil bred, skal Linien trækkes mellem de to Mundingen nærmeste Punkter, hvor Bredden ikke overskrider 10 Sømil.»

(8) «Søterritoriet skal regnes fra en ret Linie trukket tværs over Mundingen af en Bugt, hvad Bredden end er, naar denne Bugt efter gammel Hævd (d'après l'usage) udelukkende er underkastet Kyststatens Myndighed. Beviset herfor tilkommer den paagældende Stat.»

IV (c). »Som tredie Spørgsmaal [inden for Punkt IV] opstilles Undersøgelsen af, hvorledes Basislinien for Søterritoriets Bestemmelse skal regnes ud for Havne.»

#### V. Søterritoriet omkring Øer.

»En Ø nær ved Fastlandet. En Ø et Stykke fra Fastlandet. En Øgruppe; hvor nær skal Øerne ligge ved hverandre, for at hele Gruppen skal have et samlet Søterritorium?»

(9) »Hvis to eller flere Stater har Kyststrækninger mod en Bugt eller Rhed, hvis Bredde ikke er over 10 Sømil, beregnes hver Stats Søterritorium fra Lavvandslinien langs Kysten.»

(10) »Ud for Havne regnes Søterritoriet fra en Linie trukket mellem de yderste Havnemoler.»

(11) »Ud for Rhede, som tjener til Ladning og Losning og for hvilke, der er angivet særlige Grænser, regnes Søterritoriet fra Rhedens yderste Grænse. Det paahviler Kyststaten at angive hvilke Rhede, der anvendes paa denne Maade, samt fra hvilke Grænser Søterritoriet skal regnes.»

(12) »Hver Ø har sit eget Søterritorium.»

(13) »Hvis en Øgruppe tilhører en enkelt Stat, og den nærmeste Afstand mellem Øerne (maalt i Gruppens Periferi) ikke overstiger 2 Gange Søterritoriets Bredde, skal Søterritoriet regnes fra Gruppens yderste Øer. Det Om-



## VI. Definition af en Ø.

»Hvad forståes ved en Ø, saaledes som den er omtalt i Punkterne IV og V?»

## VII. Stræder.

»Betingelserne for Beregningen af Søterritoriet i et Stræde, der forbinder 2 aabne Have eller et aabent og et lukket Hav: (a) naar Kysterne tilhører en enkelt Stat; (b) naar Kysterne tilhører 2 eller flere Stater.»

raade, der omfattes af Gruppen, skal ligeledes være Søterritorium.

Den samme Regel vil være at anvende m. H. t. Øer, som ikke ligger mere end 2 Gange Søterritoriets Bredde fra Fastlandet.»

(14) »For at en Ø skal kunne have selvstændigt Søterritorium, skal den til Stædighed være over Vandet ved Højvande.

For at en Ø, der ligger paa en anden Ø's eller paa Fastlandets Søterritorium, skal kunne medregnes ved Søterritoriets Beregning, er det tilstrækkeligt, at den er over Vandet ved Lavvande.»

(15) »Naar et Strædes Kyster tilhører een enkelt Stat, og Strædets Bredde ved Indgangen ikke overstiger 2 Gange Bredden af Søterritoriet, er hele Strædet Kyststatens Søterritorium.»

(16) »Naar et Strædes Kyster tilhører to Stater, og Strædets Bredde ikke overstiger 2 Gange Bredden af Søterritoriet, strækker hver Stats Søterritorium sig prin-

VIII. *Grænser mellem indre Farvand og Søterritorium.*

»Grænselinien mellem indre Farvand og Søterritorium: Havne, Bugter, Flodmundinger.«

IX. *Fremmede Skibes fredelige Passage gennem Søterritoret.*

(»Passage inoffensif.«)

»Passageret for: (a) Handelskibe, (b) Krigsskibe, (c) Undervandsbaade.«

»Ophold paa Søterritoret under Passagen.«

»Forsinkelse ved force majeure.«

cipielt til Midtfarvandslinien; hvis Strædet er bredere, fastsættes hver Stats Søterritorium efter den almindelige Regel.«

(17) »Hvis et Stræde kun tjener til Adgang til et Indhav, anvendes Reglen om Bugter paa saavel Strædet som Indhavet.«

(18) »Grænselinien mellem indre Farvand og Søterritorium skal være den Linie, som ligger til Grund for Søterritoriets Bestemmelse ud for Bugter, Havne og Rhede.

En Flod er indre Farvand lige indtil det Sted, hvor Floden direkte løber ud i Havet, hvad dens Bredde her end er.« I visse Tilfælde skal Bugtreglen dog anvendes.

(19) »En Kyststat skal anerkende fremmede Handelskibes Ret til fredelig Passage paa Søterritoret; Politibestemmelser og Navigationsanvisninger som foreskrives disse Skibe skal anvendes paa en saadan Maade,

»Passageret for Personer og Gods.«

X. *Fremmede Krigsskibes Passage og Ophold paa Søterritoriet.*

»Bestemmelser for fremmede Krigsskibes Passage af og Ophold paa Søterritoriet.«

»Straf for ikke at tage Hensyn til de stedlige Love og Anordninger. Ret til at forlange, at Skibet skal afsejle.«

at Passageretten respekteres og uden Forskel.

Retten til fredelig Passage gælder ogsaa Personer og Gods.

Passageretten indbefatter Retten til Ophold paa Søterritoriet, naar dette er nødvendigt af Navigationshensyn.«

(20) »En Kyststat skal anerkende fremmede Krigsskibes Ret til fredelig Passage paa Søterritoriet (herunder indbefattet Undervandsbaade, der sejler i Overfladen).

En Kyststat har Ret til at fastsætte Betingelser for saadan Passage, dog uden at have Ret til paa Forhaand at forlange Anerkendelse heraf.

En Kyststat har Ret til at fastsætte Bestemmelser for fremmede Krigsskibes Ophold paa Søterritoriet, dog uden at kunne forbyde et saadant Ophold i Tilfælde af Havari eller Ulykke.«

(21) »Paa fremmed Søterritorium skal Krigsskibe re-



*XI. Krigens og Neutralitetens Love indbefattes ikke i nærværende Overvejelse.*

»I Forbindelse med Punkterne IX og X henledes Opmærksomheden paa, at Expertkomiteen for Codification af Folkeretten ikke har indbefattet Spørgsmaal vedrørende Krig og Neutralitet i de foretagne Overvejelser.«

*XII. Begrænsning af Kyststatens kriminelle og civile Jurisdictionsmyndighed.*

»Er Kyststaten udelukket fra at udøve Jurisdictionsmyndighed: (a) i civile Sager; (b) i kriminelle Sager?«

»Strækker denne Jurisdictionsmyndighed sig kun til Hændelser under Passagen?«

»Bør der skelnes imellem, om et Skib passerer Søterritoriet for at anløbe en Kyststaten tilhørende Havn eller forlader en saadan, — eller

spektere de stedlige Love og Reglementer. I Tilfælde af Overtrædelser, skal Chefens Opmærksomhed henledes herpaa; hvis han ikke efterkommer den givne Henstilling, kan Skibet tvinges til at afsejle.«

Da dette Spørgsmaal ikke skulde behandles paa Konferencen, opsatte den forberedende Kommission ikke nogen Diskussionsbasis m. H. t. dette Punkt.

(22) »M. H. t. fremmede Handelsskibe, der passerer Søterritoriet kan Kyststaten kun udøve Jurisdictionsmyndighed vedrørende Forbrydelser eller Lovovertrædelser, der foregaar der om Bord i følgende Tilfælde: (1) Hvis Forbrydelsen eller Lovovertrædelsen strækker sig uden for Skibet; (2) eller hvis den medfører Forstyrrelse af den

om det blot passerer Søterritoriet?»

»Bør der endvidere skelnes mellem om Hændelsen kun foregaar inden Skibsborde og kun vedkommer Personer om Bord, eller om den strækker sig herudover? Kan der tænkes andre Forhold, der bør medføre principiel Adskillelse m. H. t. forskellige Hændelsers Behandling?»

»Anholdelse af Personer om Bord paa Skibe, der passerer Søterritoriet.»

offentlige Fred eller af Ordrenens Opretholdelse paa Søterritoriet; (3) eller hvis de lokale Myndigheders Assistance begæres af Kaptajnen eller af Konsulen for det Land, hvis Flag Skibet fører.»

(23) »En Person, der er eftersøgt af Kyststatens Politie, kan arresteres om Bord paa et fremmed Handelsskib, der befinder sig paa Kyststatens Søterritorium.»

(24) »Naar et fremmed Handelsskib passerer Søterritoriet, men hverken kommer til eller forlader en af Kyststatens Havne, kan denne Stats Myndigheder ikke ved Udøvelse af Jurisdictionsmyndighed tvinge Skibet ud af sin Route for at foretage Execution eller Forholdsregler for civilt Søgemaal, undtagen hvor saadanne Forholdsregler tages som Følge af Hændelser, der har fundet Sted paa Søterritoriet og som har haft Virkninger uden for Skibet.»

XIII. *Begrænsninger i Kyststatens Souverænitæt m. H. t. Pengeafgifter.*

»Kan der paalægges fremmede Skibe, der passerer Sø-

(25) »Der kan ikke paalægges fremmede Skibe Af-

territoriet, Afgifter? I bekræftende Fald, er Opkrævningen da underkastet visse Betingelser: Afgifter paalagt for at dække Ugifter, der anvendes i Navigationens Interesse, ensartet Behandling, Undtagelse for Skibe, der er tvunget til at tage Ophold paa Søterritoriet, etc.?»

#### XIV. »Forfølgelse »in continenti«.»

»Er en saadan Forfølgelse tilladt? I bekræftende Tilfælde, hvilke Betingelser eller Restrictioner er den underkastet? (Zone der fortsætter Søterritoriet, Ankomst til en anden Stats Søterritorium, etc.).«

gifter begrundet i deres Passage af Søterritoriet.

Der kan kun paalægges Skibe, der passerer Søterritoriet, Afgifter som Vederlag for en Skibet ydet Tjeneste. Saadanne Afgifter skal opkræves ensartet.»

(26) »Naar en Forfølgelse — p. G. a. Overtrædelse af en Kyststats Love eller Reglementer — af et fremmed Skib lovmæssigt er begyndt inden for Kyststatens Søterritorium, kan denne Forfølgelse fortsættes ud paa det aabne Hav, og Kyststaten kan anholde og dømme et saaledes forfulgt Skib, naar Forfølgelsen ikke har været afbrudt. Retten til Forfølgelse ophører, saa snart Skibet kommer ind paa dets eget Lands eller en tredie Magts Søterritorium. Enhver saadan Anholdelse paa det aabne Hav skal snarest officielt meddeles det Land, hvis Flag Skibet fører.«



XV. *Kyststatens Jurisdictionsmyndighed over fremmede Skibe i dens Havne.*

»Skal dette Spørgsmaal indgaa i en Konvention vedrørende Søterritoriet?»

»Hvis dette skulde blive Tilfældet, i hvilken Udstrækning maa Kyststaten da udøve: (a) civil Jurisdictionsmyndighed over for saadanne Skibe og Personer der om Bord? Forholdsregler nødvendiggjorte ved Udøvelse af den civile Jurisdictionsmyndighed (Arrest). Mulig Ret for Kyststatens Myndigheder til at foretage Anholdelse af en Person om Bord paa et fremmed Skib.»

(27) »En Kyststat kan ikke udøve kriminel Jurisdictionsmyndighed i Tilfælde af Forbrydelse eller Lovovertrædelse om Bord paa et fremmed Handelsskib, der ligger i Havn, undtagen: 1) hvis Forbrydelsen eller Lovovertrædelsen er begaaet af eller imod Personer, der ikke hører til Skibets Besætning; 2) eller hvis den efter de stedlige Myndigheders Formening er af en saadan Art, at den forstyrrer Havnens Ro; 3) eller hvis de stedlige Myndigheders Assistance er forlangt af Skibets Kaptajn, af Konsulen for det Land, hvis Flag Skibet fører, eller af en i Sagen direkte interesseret Person.»

(28) »De stedlige Myndigheder er berettiget til at anholde en sigtet Person om Bord paa et fremmed Handelsskib, der ligger i Havn, selv om Anholdelsen er begrundet i en Handling, der er begaaet uden for Skibet.»

Ved at gennemgaa de anførte Spørgsmaal og de dertil svarende Diskussionsbasis vil man faa et Indtryk af, hvormom Sagen drejer sig. Det vil selvsagt føre for vidt at komme ind paa de enkelte Landes Besvarelser af alle Spørgsmaalene og en Diskussion heraf; men for de Punkters Vedkommende, der kan antages at have særlig Interesse, skal jeg prøve at fremsætte enkelte Bemærkninger i Henhold til de givne Svar og til de af den forberedende Kommission anførte Synspunkter, idet denne foruden de forskellige Diskussionsbasis ogsaa har fremsat Begrundelser for disse.

Paa Forhaand vilde man næppe kunne vente, at en Konference, som den her omtalte, straks vilde kunne fremvise positive Resultater (her tales stadig kun om Konferencens 2. Afdeling: Søterritoriet), og Grundene hertil synes flere. For det første er de Spørgsmaal, der her skulde afgøres, for mange Stater af overordentlig stor Betydning, f. Ex. Bestemmelserne om Søterritoriets Udstrækning og Beregning, for blot at nævne et af de vigtigste, og for det andet hviler mange Synspunkter paa ældgammel Hævd, som man ikke er tilbøjelig til at fravige (f. Ex. historiske Bugter, Bugtreglens Anvendelse og Søterritoriets Udstrækning). Endelig maatte det forekomme vanskeligt at behandle de herhen hørende Spørgsmaal, naar al Tale om Krig og Neutralitet paa Forhaand skulde være udelukket; thi selv om man nok saa stærkt vilde pointere, at mulig vedtagne Konventioner kun skulde gælde under Fredsforhold, vilde det næppe kunne undgaas, at saadanne Bestemmelser paa en vis Maade kom til at skabe Præcedens for Krigs- og Neutralitetsperioder og derved vilde sikkert forskellige Landes Repræsentanter let kunne føle sig bundne og ængstelige ved at foreslaa exacte Bestemmelser vedtaget — det er jo først under Krig og Neutralitet at saadanne Konventioner

virkelig skal staa deres Prøve; først under disse Forhold kommer Staternes vitale Interesser frem. Man ser da ogsaa, at 2 Lande, Holland og Sverige, i deres Besvarelse af Punkt XI fremhæver dette Synspunkt; saaledes lyder det hollandske Svar: »Selv om Krigens Love paa Forhaand er udelukket fra Kodificeringen, er det dog alligevel nødvendigt at fastslaa, at Statens Grænser langs Kysterne, foran Bugter o. s. v. ogsaa i Krigstid vil blive opfattet, som de er fastsat ved en eventuel fælles Overenskomst. Det er i Virkeligheden hovedsagelig (omend ikke udelukkende) i Krigstid, at en nøjagtig Begrænsning af de Havomraader, der er underlagt Kyststatens Souverænitæt, er af afgørende praktisk Betydning«. Og det svenske Svar lyder: »Den svenske Regering skal her bemærke, at dersom nogen fremtidig Konvention vedrørende disse Spørgsmaal ikke skal vedrøre Krig og Neutralitet, da bør dette udtrykkelig bemærkes i Teksten til en saadan Konvention. Man mener endvidere at burde tilføje, at det i hvert Tilfælde vil være vanskeligt at overholde, at Konventionen ikke kommer til at indvirke paa Spørgsmaal vedrørende Krig og Neutralitet«.

De øvrige Lande (deriblandt Danmark) tager Punktet om Udelukkelse af Krig og Neutralitet til Efterretning uden nærmere Kommentarer.

Til disse negative Momenter søjedes ogsaa en Del praktiske og tekniske Vanskeligheder, som viste sig under selve Konferencen, og som delvis vil blive omtalt senere.

Imidlertid havde en saadan Konferencens Afholdelse ogsaa sine positive Sider, dels det principielle Gode, hvorved man maa betegne ethvert alvorligt Forsøg paa internationalt Samarbejde, dels rent praktiske. Saaledes vilde f. Ex. et for alle Lande ensartet beregnet Søterritorium være af ikke ringe Betydning, og i mangfoldige Tilfælde betyde en Lettelse, ved Fiskeri, Toldopsyn m. m., ligesom faste Regler for Forfølgelse »in continenti« kan nævnes som et andet Exempel.



Under Konferencen kom imidlertid de ovennævnte Vanskeligheder stærkt frem, og det positive Resultat blev — i første Omgang — ikke stort; men Konferencen har dog haft sin store Interesse derved, at de forskellige Landes Synspunkter er kommet frem, og derved, at disse offentlig er blevet drøftede af nogle af de paagældende Landes første Experter paa Folkerettens Omraade.

Hvert Lands Synspunkt paa alle de forskellige Forhold vedrørende Søterritoriet er fremsat i Svarene paa den forberedende Kommissions udsendte Spørgsmaal og vi vil nu se lidt nærmere paa de af disse, der — særlig for Søofficerer — kan paaregnes at have praktisk Interesse; man standser her først ved Punkt III: Søterritoriets Udstrækning. (Se Pag. 449).

I Almindelighed anses Søterritoriets Bredde for at være 3 Sømil (af hvilke der gaar 60 paa en Breddegrad); denne Udstrækning fastholdes eller foreslaas saaledes af følgende Lande:

Belgien,  
 Danmark,  
 England,  
 Estland,  
 Japan,  
 Holland,  
 (Letland),  
 (Polen),  
 Rumænien,  
 Tyskland,  
 U. S. A.,

medens Finland, Norge og Sverige holder paa 4 Sømil, Italien 6 og Portugal 18.

Letland, der for Tiden angiver sit Søterritorium til 3 Sømil, udtaler, at det vil være meget ønskeligt at udstrække det til 6 Sømil, og anfører endvidere — ligesom flere andre Lande — at Søterritoriets Bredde ud for Krigshavne m. v. bør være betydelig større. Den gamle Regel om Kanonskudsvidde bringes flere Steder frem.

Polen har endnu ikke lovmæssig fastsat sit Søterritorium, men foreslaar 3 Sømil.

Derimod er det engelske Standpunkt — som man ogsaa kunde vente — meget kraftigt pointeret; de første Sætninger lyder saaledes:

»Bredden af Søterritoriet, der er underlagt Kyststatens Souverænitet, er 3 Sømil.

Hans Majestæts Regering anerkender ikke og har altid protesteret imod hvilken som helst fremmed Stats Fordring paa at udøve Souverænitet over et Søterritorium, der er bredere end 3 Sømil.

Hans Majestæts Regering gør ikke Fordring paa at udøve Rettigheder paa det aabne Hav uden for Søterritoriet. . . . .

Hans Majestæts Regering har aldrig anerkendt og altid modsat sig fremmede Staters Fordring om at udøve Jurisdictionsmyndighed eller Kontrol af nogen Art paa det aabne Hav ud for deres Søterritorium. . . . .

En Konvention, der ensartet fastsætter en Bredde af 3 Sømil for alle Staters Søterritorium er baade mulig og ønskelig.

Hans Majestæts Regering kender ingen særlige Omstændigheder, der retfærdiggør eller nødvendiggør en Fastsættelse af nogen anden Bredde for Søterritoriet end 3 Sømil for nogen som helst særlig Stat. . . . .»

Den eneste Undtagelse, der gøres, er — p. G. a. gammel Hævd — for nogle Østersbanker og Perlebanker, der paa visse Steder ligger over 3 Sømil fra Land.

Imidlertid er Forholdet som bekendt ikke det, at Kyststater ingen Ret har udenfor det fastsatte Søterritorium; visse Souverænitetshandlinger foretages af de fleste Kyststater ogsaa udenfor den egentlige Territorialgrænse, saaledes f. Ex. Toldopsyn, og de fleste Svar indeholder derfor ogsaa en Paapegen af dette Forhold, saaledes det franske, der indleder med, »at der ikke findes nogen fransk Lov, der foreskriver en bestemt Udstræk-

ning af Søterritoriet»; i nogle Tilfælde anvendes 3 Sømil, i andre 6. Svaret slutter saaledes: »Det vil sikkert være overordentlig vanskeligt at opnaa den Enighed m. H. t. Søterritoriets Udstrækning, som forudsættes i dette Punkt. Staternes politiske, økonomiske og sociale Interesser er i Virkeligheden ikke blot forskellige, men ofte modsatte, naar det gælder deres Territoriums og Kysters Grænser og Beliggenhed . . .», og hvis der overhovedet skal være Tale om at naa til Enighed, mener Frankrig, at det kun kan være paa Basis af Spørgsmaalets sidste Alternativ: Fastsættelse af en Grænse for Søterritoriet, udover hvilket Kyststaten i en nærmere angivet Zone kan udøve visse Rettigheder. (Se Pag. 450).

Med Hensyn til det Spørgsmaal, om en Stat anerkender nogen anden Stats Rettigheder uden for denne anden Stats Søterritorium, synes de fleste Lande at udtale sig positivt, kun England og Japan gaar bestemt herimod, og Sverige fordrer, at der skal bestaa en Konvention om det paagældende Spørgsmaal mellem vedkommende Lande.

Tyskland anerkender i Princippet ikke en saadan Ret til Udøvelse af visse Beføjelser uden for Statens Søterritorium, men tilføjer: »Tyskland modsætter sig dog ikke, at fremmede Stater udøver visse Rettigheder af denne Art over en Zone, der ligger ud for særlige Krigshavne, naar saadanne Fordringer er notificeret den tyske Regering ad diplomatisk Vej. Det var f. Ex. denne Fremgangsmaade, der blev anvendt m. H. t. Zonen ud for Krigshavnen Kjøbenhavn [Kjøbenhavns Rhed].«

Men fra hvilken Linie ved Land (Basislinie) skal nu Søterritoriets Udstrækning regnes? Dette Spørgsmaal er opsat som Punkt IV (a, b og c) og de tilhørende Diskussionsbasis angiver, som nævnt Pag. 451 f., Lavvandslinien følgende Kysten, dog med særlige Regler ved Bugter, Havne og Rhede.



Imidlertid viser der sig her en teknisk Vanskelighed, nemlig ved Fastsættelsen af, hvad man skal forstaa ved »Lavvandslinien«. De forskellige Landes Søkort angiver som bekendt ikke Dybderne til samme Vandstand, hvad der næppe heller vilde være praktisk bl. a. paa Grund af Tidevandets forskellige Indflydelse i forskellige Farvande; i de fleste Landes Svar anvendes kun Udtrykket »Lavvandslinien« (»laisse de basse mer« — »low water mark«), men enkelte, Tyskland og Finland, gør udtrykkelig opmærksom paa dette Forhold, og Tyskland er af den Mening, at man bør anvende den i den paagældende Kyststats Søkort anførte Kystlinie (»le niveau de réduction ou de la carte«).

Af større Betydning er dog det Spørgsmaal: skal Basislinien overalt følge Kysten (suivre toutes les sinuosités de la côte), eller skal den følge Linier, der er trukket mellem Kystens fremspringende Punkter? (her tænkes ikke paa egentlige Bugter; disse behandles senere).

Spørgsmaalet er besvaret paa forskellig Maade; Finland, England og Italien hævder det første Standpunkt — England med udtrykkelig nævnt Udelukkelse af det andet. Tyskland mener, at man bør give Kyststaten fuld Frihed til at foretage saadanne Lempelser i Fastsættelsen af Basislinien, som vil være naturlige og praktiske. Sverige slutter sig til det sidste Alternativ: Basislinien trukket mellem Kystens og de derudenfor liggende Øers og Skærs fremspringende Punkter; og Norge fremhæver at Basislinien bør trækkes udenom hele Skærgaarden, uafhængig af de enkelte Øers og Skærs Afstand fra Fastlandet.

Med Hensyn til Basisliniens Beregning ved Bugtes ses det af den herover fremsatte Diskussionsbasis (Pag 451), at den almindelige Opfattelse er den, at en ret Linie paa 10 Sømil Længde, trukket tværs over Bugten paa det yderste Sted, hvor den har denne Bredde danner Basis-

linie. Er Bugten ved Munden mindre end 10 Sømil bred, trækkes Linien her.

Men der hersker dog betydelige Divergenser i Opfattelsen af dette Forhold. Fra engelsk Side foreslaar man saaledes, at Bugtreglen kun bør anvendes, naar Bredden ved Munden ikke overstiger 6 Sømil; da England imidlertid har indgaaet Traktater, hvorefter 10 Sømilslinien skal anvendes, tages dog Forbehold i disse Tilfælde. Yderligere pointerer det engelske Svar, at en »Bugt« i denne Forstand skal være mere end blot en Bugtning af Kysten; der skal være et vist Forhold mellem Bugtens Bredde og dens Dybde ind i Landet — hvilket Forhold nævnes dog ikke, men kun at Bugten skal være lang i Forhold til Bredden.

De svenske Bemærkninger gaar ud paa, at 10 Sømil vil være for lidt for Sverige; man har derimod tidligere foreslaaet 12 Sømil, og mener — bl. a. under Henvisning til Laholmsbugten — at ogsaa dette kan være for lidt.

Ved en nærmere Undersøgelse af Bugtreglens Anvendelse støder man imidlertid paa forskellige Vanskeligheder; dette er særlig fremhævet af Tyskland, der bl. a. siger: »Konventionen bør endvidere indeholde Regler for en ensartet Udmaaling af Bugternes Bredde; indtil nu har man i Virkeligheden anvendt de mest forskellige Metoder. Man kan regne Bugtens Bredde mellem de to yderste Punkter paa Fastlandet, mellem en  $\emptyset$  og en anden  $\emptyset$ , der begge ligger uden for Bugten, eller mellem en saadan  $\emptyset$  og Fastlandet; selve Liniens Retning kan ogsaa variere (man kan f. Ex. følge Kystens Konturer, eller man kan vælge en fremspringende Pynt til fast Punkt, hvorfra man foretager Beregningen ved herfra at søge et Punkt i 6 Sømils Afstand paa Bugtens anden Side).»

Under Henvisning til de Forskelligheder i Opfattelsen af Bugtreglens Anvendelse, der gjorde sig gældende i



Verdenskrigen, mener den tyske Regering ikke det vil være muligt at komme til Enighed om dette Spørgsmaal før ved Slutningen af den mundtlige Forhandling paa Konferencen.

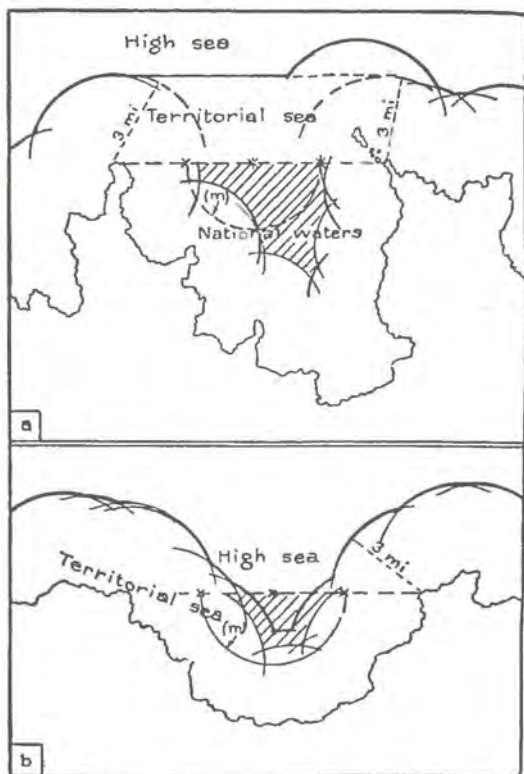
Italiens Svar paa Spørgsmaalet om Søterritoriets Beregning ud for Bugter er kort og klart: »Ud for Bugter: 20 Sømil.»

Om Anerkendelsen af Begrebet: Historiske Bugter synes der at være Enighed; nogle Lande omtaler dog ikke dette Spørgsmaal.

Den Usikkerhed der viser sig ved Bestemmelsen af den Basislinie, hvorfra Søterritoriet skal beregnes, synes — foruden at være forårsaget ved de forskellige Landes Synspunkter — at bunde i Ønsket om at kunne fastslaa en generel Regel, der er anvendelig i alle Tilfælde og paa alle Kyster. Modsat hertil vilde den Fremgangsmaade være, at ethvert Land i sine Søkort angav sit eget Søterritorium; men bortset fra, at dette formentlig vilde være baade besværligt og bekosteligt, vil denne Vej næppe være farbar, idet man ikke kan antage, at det vil være i Magternes Interesse saa kategorisk at fastslaa Søterritoriets Udstrækning. Under Krig og Neutralitet vilde dette kunne medføre uheldige Konsekvenser. Tilbage bliver saa at søge Basislinien bestemt ved en generel Regel, og dette Spørgsmaal er bl. a. behandlet af Mr. S. Whittemore Baggs (Geographer, Departement of State) i en Artikel i »The American Journal of International Law» Juli 1930. Hovedtanken her er, at ethvert System for Beregningen af Søterritoriets Grænser rent matematisk maa udledes af Kystliniens Form. Dette er sikkert ogsaa rigtigt og nødvendigt, hvis man virkelig vil naa til en generel Regel. Men det forekommer mig, at f. Ex. den i Artiklen udledede og fremsatte Regel for Territoriets Udstrækning ud for Bugten næppe vil være praktisk. Den gaar i Korthed ud paa følgende: Dersom Bugtens Bredde er 10 Sømil eller derunder, trækker man



en ret Linie tværs over Bugten (nævnte Linie kan altsaa højst være 10 Sømil lang). Med Midten af Linien som Centrum og  $\frac{1}{4}$  af hele Liniens Længde som Radius tegnes nu en Halvcirkel ind i Bugten; hvis denne Halv-



Skitse gengivet efter: «The American Journal of International Law».

cirkels Areal da er mindre end det Areal, der begrænses 1. af den ovenfor nævnte rette Linie tværs over Bugten og 2. af en almindelig beregnet 3 Sømilslinie fra Land — da skal »Bugtreglen« anvendes  $\because$  den rette Linie er Basislinie. Havde Halvcirkelns Areal været større end

det andet Areal, skulde Bugtreglen ikke være anvendt, men Territorialgrænsen være trukket 3 Sømil af Kysten.

Jeg tror ikke, man kan se bort fra, at en saadan Regel — selv om den anskueliggøres ved Tegninger, i Søkort el. lign. — er for teoretisk præget til umiddelbart at kunne anvendes i Praxis.

Ogsaa fra anden Side er dette Spørgsmaal taget op til Undersøgelse, men Pladsen tillader ikke at gaa nærmere i Detailler.

Endelig kommer de to sidste Punkter, der angaar Territoriets Beregning, nemlig Spørgsmaalet om hvordan man skal forholde sig med Hensyn til Farvandet omkring Øer — Archipelager —, og hvad man i det Hele taget skal forstaa ved en Ø.

Den engelske Opfattelse gaar ud paa, at enhver Ø, uafhængig af dens Beliggenhed, har sit eget Søterritorium, der eventuelt — hvis Øen ligger nærmere end 6 Sømil (det dobbelte Søterritorium) fra en anden Ø eller Fastlandet — vil fortsættes i denne anden Ø's eller Fastlandets Søterritorium; der kan ikke tænkes et enkelt, samlet Søterritorium for en hel Gruppe Øer: England holder strengt paa 3 Sømilsterritoriet uden særlige Undtagelsesregler.

Heller ikke Tyskland mener, det vil være heldigt at indføre Begrebet »Øgruppe« i en eventuel Konvention; men fremholder dog, at Afstanden mellem Øerne i en saadan Gruppe i hvert Tilfælde skal være mindre end 6 Sømil for at Gruppen skal kunne danne en Enhed.

Derimod fastholder Japan, at en Øgruppe kan danne en Enhed, naar Afstanden mellem Naboøerne yderst i Gruppen ikke overstiger 10 Sømil.

I Punkt IV (b) er Spørgsmaalet om Øers Medregning ved Anvendelse af Bugtreglen taget op, og det fremgaar heraf, at medens nogle Lande (England og Tyskland, se dog Pag 466) holder paa, at en Bugts Brede skal regnes fra Fastland til Fastland (paa hver

Side af Bugten), er andre Lande (Sverige) af den Opfattelse, at Øer, der ligger ud for en Bugt skal medregnes, naar Bugtens Bredde bestemmes. (Se i denne Forbindelse Tidsskrift for Søvæsen 1927 Pag. 578 hvor omtales en svensk Højesteretsdom i en Sag angaaende ulovligt Fiskeri paa svensk Territorium i Laholmsbugten).

Det danske Svar lyder her: "— — — Bugter, der ikke ved Munden er bredere end 10 Sømil, eller ud for hvilke, der ligger Øer i højst 10 Sømils Afstand, anses for indre Farvand. — — —"

I Punkt VI søges nu oplyst, hvad man i det Hele taget forstaar ved en Ø, hvad der maa fordres af et Stykke Land, for at det i denne Forbindelse kan betragtes som en Ø.

Der er her to Synspunkter: det ene fordrer Øen tør ved Højvande, det andet kun ved Lavvande. Til det første slutter sig England, der ydermere fordrer, at Øerne skal kunne udnyttes effektivt, medens de fleste andre Lande udtrykkelig betegner det som tilstrækkeligt, at Øen er over Vandet ved Lavvande, saaledes Danmark (i Svaret ad Punkt IV (9)), De forenede Stater, Japan, Norge og Sverige. Tyskland mener, man bør anvende den i de respektive Landes Søkort angivne Vandstandslinie ved Definitionen af Øer.

Et andet Spørgsmaal er: kunstige Øer. Her fremsætter Danmark det Synspunkt, at saadanne Øer, Baakefyr m. m. har Søterritorium ud mod det aabne Hav, derimod kan man ikke i Grænsefarvande gøre samme Regel gældende. Tyskland fordrer yderligere at saadanne kunstige Øer foruden at være bygget op fra Havbunden skal være beboede.

Det for Danmark særlig vigtige Spørgsmaal om Stræder, der forbinder to aabne Have, behandles i det følgende Punkt, Punkt VII, og det vil her formentlig være naturligt at se lidt nærmere paa de enkelte Landes Opfattelse af dette Spørgsmaal.



Det danske Svar (fremsat af Udenrigsministeriet) lyder saaledes: »I Princippet er de Regler, der anvendes for Søterritoriets Beregning og Udstrækning i Stræder de samme, som de Regler, der anvendes andre Steder paa Kysten. Hvis begge Kyster tilhører samme Stat, og hvis Strædet forbinder to aabne Have, kan den ovenfor nævnte Bugtregel ikke anvendes i Strædet. Hvis Strædet derimod fører ind til et Indhav, i hvilket den samme Stat ejer hele Kysten, kan en Regel analog med Bugtreglen anvendes.

Hvis Strædets Kyster tilhører to eller flere Stater, og Afstanden mellem Kysterne er mindre end det dobbelte Søterritorium, deles Strædet ved en Midtfarvandslinie  $\sigma$ : en Linie overalt trukket i samme Afstand fra de to Kyster. I adskillige af Danmark afsluttede Traktater gøres dette Synspunkt gældende. Ogsaa i dette Tilfælde regnes Afstanden for Lavvandslinien, eventuelt fra Øer, Klipper og Skær beliggende langs Kysten; derimod tages der her ikke Hensyn til kunstige Øer, Fyrtaarne o. lgn. (se Punkt VI).»

Fra dansk Side fremsættes saaledes intet Forslag til Bestemmelse om, hvorledes man skal forholde sig, hvis Strædet ved Indgangene er smallere end det dobbelte Søterritorium, men paa andre Steder (inde i Strædet) er bredere. Fra engelsk Side gøres derimod gældende, at hele Strædet i saa Tilfælde skal regnes for Søterritorium, og Japan anser den samme Regel for gældende, naar blot Strædets Bredde ved Indgangene er mindre end 10 Sømil.

Sverige gør opmærksom paa de to forskellige Theorier, nemlig paa den ene Side den af England og Japan fremsatte og paa den anden Side Anvendelsen af den almindelige Beregning af Søterritoriet ogsaa i Stræder — at i intet Tilfælde maa den anvendte Fremgangsmaade influere paa fremmede Skibes Ret til fri Passage, ligesom Kyststaten i intet Tilfælde vil have Ret til at spærre Strædet. Ogsaa fra de andres Landes Side synes dette

sidste at være den almindelige Opfattelse. Tyskland anvender saaledes Sundtraktaten af 1857 som Exempel, og fremholder, at man ikke af den deri optagne Forpligtelse til ikke at lægge Sejladsen Hindringer i Vejen kan slutte, at dette kunde være gjort, hvis Traktaten ikke havde existeret.

Dersom de to Sider af et Stræde tilhører forskellige Lande, og Strædet er bredere end det dobbelte Søterritorium (Summen af de to Landes Søterritorier) anføres den almindelige Beregning for dettes Udstrækning at gælde; er Strædet smallere, danner Midtfarvandslinien (en Linie, der paa hvert Sted har samme Afstand fra de to Kyster) Grænsen, med mindre andet er vedtaget ved en Konvention eller af andre Grunde (Sverige).

Endelig skal i denne Sammenhæng nævnes, at Tyskland kommer ind paa Spørgsmaalet: Stræder i Luften, og herom udtaler følgende: »Med Hensyn til Luftfartøjers Bevægelse over Stræder, som forbinder to aabne Have, fremkommer der ingen Vanskeligheder, naar Strædets Bredde er større end det dobbelte Søterritorium, saaledes at der bliver en Strimmel aabent Hav i Midten. Derimod vil Flyvning over andre Stræder til Tider kunne hindres, hvis der ikke fandtes andre Regler end de, der anvendes ved Flyvning over et andet Lands Søterritorium. Stræder, der forbinder aabne Have maa være aabne for Luftfartøjer og Luftskibe paa samme Maade som for Skibe, uafhængigt af Kyststatens Ønsker. Lovgivningen udvikler sig utvivlsomt i denne Retning. Strædekonventionen af <sup>24</sup>/<sub>7</sub> 1923, der undertegnedes samtidig Lausanne-Traktaten, tilsikrer fri Flyvning over Bosphorus og over Dardanellerne. Det vilde være meget ønskeligt, om en Konvention vedrørende Søterritoriet optog dette som et almindeligt Princip gældende for alle Stræder, der forbinder aabne Have, uafhængig af deres Bredde.»

Efter de nu omtalte Punkter vedrørende Søterritoriets Beregning og Udstrækning tages Spørgsmaalet om



fri Passage paa dette Territorium (Passage inoffensiv) op til Behandling af den forberende Kommission.

Den almindelige Opfattelse, der kommer til Orde gennem de forskellige Landes Svar, gaar ud paa, at Kyststaten er forpligtet til at anerkende saavel fremmede Handelsskibes som Krigsskibes Ret til fri Passage gennem deres Søterritorium (herunder dog ikke — for de fleste Landes Vedkommende — indbefattet neddykkede Undervandsbaade).

Der er her ikke Tale om indre eller lukkede Farvande, kun om det almindelige Søterritorium. I det danske Svar henvises til den Kongelige Anordning af 19/1 1927, og ogsaa Sverige omtaler udtrykkelig dette Forhold.

Efter tysk Lov har Kyststaten Ret til at udstede Bestemmelser, der indskrænker Tiden for fremmede Krigsskibes Ophold paa Søterritoriet.

I Holland er det forbudt at exekvere Dødsstraf om Bord paa fremmede Krigsskibe, saa længe de opholder sig paa hollandsk Søterritorium.

Ligeledes er man enig om at anerkende fremmede Krigsskibes Pligt til at rette sig efter Kyststatens Love og Anordninger, saa længe de opholder sig paa dennes Søterritorium. Gør de ikke det, og en Henstilling desangaaende til Skibets Chef ikke efterkommes, kan man forlange, at Skibet skal afsejle — nogle Stater sætter en Frist paa 6 Timer. Det nævnes ogsaa almindeligt, at Krigsskibe er fritaget for at tage Lods.

Holland fremhæver — ganske naturligt — at det forbeholder sig Ret til at indskrænke eller fuldstændig forbyde fremmede Skibe Adgang til hollandske Farvande i Tilfælde af Krig, Trudsel om Krig, under Neutralitet og under andre exceptionelle Omstændigheder. Ogsaa Sverige tager et lignende Forbehold.

Flere Lande anfører, at enhver Stat har Ret til selv at udstede Anordninger vedrørende fremmede Krigsskibes



Passage af og Ophold paa vedkommende Kyststats Søterritorium, d. v. s. de anser ikke en ensartet, generel Regel for ønskelig; — en Undtagelse danner Frankrig, der mener, at det netop paa dette Punkt vilde være muligt at naa til Enighed.

I den hollandske Lovgivning findes Bestemmelser om, at fremmede Krigsskibe, der befinder sig paa hollandsk Søterritorium, ikke maa færdes uden for de afmærkede Sejlrouter; de maa ikke foretage Opmaalingsarbejder, afholde Landgangsovelser, Torpedoskydning eller Øvelser med Udlægning af Miner.

Med Hensyn til Spørgsmaalet: Forfølgelse in *continenti* er alle de i Konferencen deltagende Stater — med Undtagelse af Rumænien — enige om, at en saadan Forfølgelse er tilladt. Forskelligheder i Opfattelsen fremkommer først, naar Talen er om, hvorvidt en Forfølgelse skal anses for ophørt eller kun afbrudt, naar det forfulgte Skib naar eget eller en tredie Magts Søterritorium. Fra nogle Sider fremsættes det Synspunkt, at Forfølgelsen ophører naar det forfulgte Skib har naaet eget Lands Havn, eller en Havn tilhørende en tredie Magt, hvorimod Forfølgelsen kun afbrydes dersom Skibet naar et saadant Søterritorium.

Derimod er man ikke kommet nærmere ind paa Spørgsmaalet om Genoptagelsen af Forfølgelsen eller Anholdelse og Forfølgelse for en tidligere begaaet Forseelse.

Spørgsmaalet om Anholdelse og Forfølgelse af et Skib, der selv ligger uden for Søterritoriet, men hvis Fartøjer f. Ex. driver ulovligt Fiskeri paa Territoriet, er taget op af De Forenede Stater, der anfører forskellige Exempler — fra 1888 og senere — paa dette Forhold. Det synes heraf at fremgaa, at en Anholdelse og Forfølgelse af et saadant Skib efter amerikansk Opfattelse maa anses for tilladt.

(Fortsættes).

Passage af og Ophold paa vedkommende Kyststats Søterritorium, d. v. s. de anser ikke en ensartet, generel Regel for ønskelig; — en Undtagelse danner Frankrig, der mener, at det netop paa dette Punkt vilde være muligt at naa til Enighed.

I den hollandske Lovgivning findes Bestemmelser om, at fremmede Krigsskibe, der befinder sig paa hollandsk Søterritorium, ikke maa færdes uden for de afmærkede Sejlrouter; de maa ikke foretage Opmaalingsarbejder, afholde Landgangsovelser, Torpedoskydning eller Øvelser med Udlægning af Miner.

Med Hensyn til Spørgsmaalet: Forfølgelse in *continenti* er alle de i Konferencen deltagende Stater — med Undtagelse af Rumænien — enige om, at en saadan Forfølgelse er tilladt. Forskelligheder i Opfattelsen fremkommer først, naar Talen er om, hvorvidt en Forfølgelse skal anses for ophørt eller kun afbrudt, naar det forfulgte Skib naar eget eller en tredje Magts Søterritorium. Fra nogle Sider fremsættes det Synspunkt, at Forfølgelsen ophører naar det forfulgte Skib har naaet eget Lands Havn, eller en Havn tilhørende en tredje Magt, hvorimod Forfølgelsen kun afbrydes dersom Skibet naar et saadant Søterritorium.

Derimod er man ikke kommet nærmere ind paa Spørgsmaalet om Genoptagelsen af Forfølgelsen eller Anholdelse og Forfølgelse for en tidligere begaaet Forseelse.

Spørgsmaalet om Anholdelse og Forfølgelse af et Skib, der selv ligger uden for Søterritoriet, men hvis Fartøjer f. Ex. driver ulovligt Fiskeri paa Territoriet, er taget op af De Forenede Stater, der anfører forskellige Exempler — fra 1888 og senere — paa dette Forhold. Det synes heraf at fremgaa, at en Anholdelse og Forfølgelse af et saadant Skib efter amerikansk Opfattelse maa anses for tilladt.

(Fortsættes).

# Forslag til Finanslov

for

Finansaaret fra 1. April 1932 til 31. Marts 1933.

Uddrag af § 23. Marineministeriet.

Tallene i Parenthes angiver Bevillingerne i Henhold til indeværende Aars Finanslov. Det vil dog paa Grund af forskellige Ændringer i Konteringsmaaden fra Finansaaret 1931/32 til Finansaaret 1932/33 ikke være muligt direkte at sammenligne Udgifterne til Centralbestyrelsen. Det er særligt Beløb til Understøttelser m. m. der tidligere har været opført paa Konto I, Centralbestyrelsen, der nu opføres paa Konto A (Militære Del) III og IV; derved er denne Konto (A) i det foreliggende Finanslovforslag opført med et større Beløb end Aaret forud.

## § 23.

### Marineministeriet.

I. Centralbestyrelsen ... 290 562 Kr.

#### A. Militære Del.

II. Søværnet..... 11 932 611 Kr. (13 256 728)

III. Pensioner, Efterind-  
tægt og Understøttelser 1 846 139 -

IV. Forrentning og Af-  
skrivning..... 1 088 351 -

I alt... 14 867 101 Kr. (14 544 093)

#### B. Civile Del.

V. Forskellige under Ma-  
rineministeriet henlag-  
te Institutioner m. m. 5 757 547 Kr. (6 060 420)

VI. Pensionsbidrag, For-  
rentning og Afskrivning 971 458 -

I alt... 6 729 005 Kr. (7 119 644)



## A. Militære Del.

## II. Søværnet.

## A. Flaaden og Flyvevæsenet:

|   | Kr.       | Kr.         |
|---|-----------|-------------|
| I. Lønninger m. v.:   |           |             |
| a. Lønninger .....  | 4 072 512 | (4 157 330) |
| b. Bestillingstillæg .....  | 21 942    | (21 080)    |
| c. Funktionshonorarer .....   | 1 500     | (3 000)     |
| d. Vederlag en Gang for alle ... ..   | 2 400     | (3 000)     |
| e. Udrustningshjælp og Beklædning ..  | 90 000    | (96 000)    |
| II. Nybygning, Vedligeholdelse og Udrustninger:   |           |             |
| a. Flaaden:   | Kr.       | Kr.         |
| 1. Nybygning .....  | 1 700 000 | (1 700 000) |
| 2. Eftersyn og Vedligeholdelse af Divisionernes og Skoleskibenes Skipsmateriel .....  | 1 815 000 | (1 965 000) |
| 3. Udrustninger .....   | 1 065 000 | (1 180 000) |
| b. Flyvevæsenet:  |           |             |
| 1. Nybygning .....  | 0         | (550 000)   |
| 2. Vedligeholdelse .....  | 285 000   | (285 000)   |
| 3. Drift .....  | 260 000   | (285 000)   |
| Heri fragaar forventet Indtægt ved Salg af kassabelt og uanvendeligt Materiel og ved Arbejder udført for andre Myndigheder og for Private | 50 000    | (100 000)   |

## B. Flaadestationen:

|  |         |            |
|--|---------|------------|
| 1. Administration og Bevogtning:                               |         |            |
| a. Lønninger m. m. ....  | 98 544  | (91 861)   |
| b. Aarlige Honorarer .....                                     | 920     | (966)      |
| c. Løn, Beklædning m. v. til Værnepligtige .....               | 18 000  | (19 000)   |
| d. Kontorholdsudgifter .....                                   | 10 000  | } (26 000) |
| e. Udgifter vedr. Flaadestationens Telefonanlæg .....          | 16 000  |            |
| f. Andre Udgifter .....  | 142 000 | (106 150)  |
| Heri fragaar Lejeindtægt .....                                 | 38 850  | (4 000)    |
| 2. Magasiner:  |         |            |
| a. Lønninger m. v. ....  | 84 781  | (94 434)   |
| b. Løn, Beklædning m. v. til Værnepligtige .....               | 3 500   | (3 800)    |
| c. Kontorholdsudgifter .....                                   | 7 700   | (8 100)    |
| d. Fornyelse og Vedligeholdelse af Magasinbeholdningerne ..... | 40 000  | (140 000)  |

|   | Kr.     | Kr.       |
|---|---------|-----------|
| 3. Kasernen . . . . .   | 263 500 | (278 500) |
| 4. Søartilleriet:   |         |           |
| a. Lønninger m. v. . . . .  | 67 101  | (69 784)  |
| b. Aarlige Honorarer . . . . .  | 840     | (0)       |
| c. Kontorholdsudgifter . . . . .  | 10 000  | (11 000)  |
| d. Søartilleriets Drift samt Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel og Erstatning for bortskudt Ammunition . . . . .                | 321 000 | (461 000) |
| Heri fragaar Indtægt ved Opbevaring af Sprængstof for Private . . . . .   | 1 000   | (0)       |
| 5. Søminevæsenet:   |         |           |
| a. Lønninger m. v. . . . .  | 123 941 | (125 279) |
| b. Kontorholdsudgifter . . . . .  | 9 500   | (10 000)  |
| c. Søminevæsenets Drift samt Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel og Erstatning for Forbrug af Torpedo- og Minemateriel . . . . . | 244 000 | (381 000) |
| 6. Kompassvæsenet:  |         |           |
| a. Lønninger m. v. . . . .  | 2 528   | (2 502)   |
| b. Aarlige Honorarer . . . . .  | 2 250   | (2 368)   |
| c. Anskaffelser, Drift og Vedligeholdelse . . . . .   | 10 000  | (11 000)  |
| 7. Vaskeriet:   |         |           |
| a. Aarlige Honorarer . . . . .  | 1 200   | (1 230)   |
| b. Driftsudgifter . . . . .   | 30 000  | (32 300)  |
| Driftsindtægter . . . . .   | 33 500  | (34 416)  |
| <b>C. Skibstilsynet:</b>  |         |           |
| 1. Lønninger m. v. . . . .  | 59 837  | (59 356)  |
| 2. Kontorholdsudgifter, Tilsynsarbejder . . . . .   | 12 200  | (12 700)  |
| <b>D. Søværnets kemiske Laboratorium:</b>   |         |           |
| 1. Lønninger m. v. . . . .  | 28 413  | (27 891)  |
| 2. Vederlag een Gang for alle (anslaet) . . . . .   | 400     | (600)     |
| 3. Laboratoriets Drift . . . . .  | 51 000  | (42 000)  |
| Driftsindtægter (anslaet) . . . . .   | 51 000  | (42 000)  |
| <b>E. Søværnets Bygningsvæsen:</b>  |         |           |
| 1. Lønninger m. v. . . . .  | 63 766  | (62 455)  |
| 2. Kontorholdsudgifter . . . . .  | 3 950   | (4 100)   |
| 3. Vedligeholdelse af Flaadestationens og Søværnets øvrige Bygninger . . . . .  | 180 000 | (427 000) |
| <b>F. Skoler:</b>   |         |           |
| a. Aarlige Honorarer . . . . .  | 3 054   | (3 906)   |
| b. Betaling til Lærere m. m. . . . .  | 56 984  | (66 782)  |

|   | Kr.            | Kr.              |
|---|----------------|------------------|
| c. Andre Udgifter .....   | 46 000         | (66 060)         |
| d. Lønninger m. m. til Elever .....   | 48 000         | (58 000)         |
| e. Gymnastikinspektionen .....  | 5 400          | (6 000)          |
| Lønninger .....   | 0              | (3 260)          |
| Indtægter .....   | 2 350          | (4 950)          |
| <b>G. Indkvartering:</b>  |                |                  |
| 1. Nyboders Administration:   |                |                  |
| a. Aarlige Honorarer .....  | 11 720         | (13 671)         |
| b. Andre Udgifter .....   | 2 400          | (2 800)          |
| 2. Nyboders Vedligeholdelse m. m. ....  | 155 000        | (170 000)        |
| Heri fragaar Lejeindtægt .....  | 216 500        | (218 500)        |
| <b>H. Sygevesen:</b>  |                |                  |
| 1. Aarlige Honorarer .....  | 5 780          | (6 069)          |
| 2. Kontorholdsudgifter .....  | 2 400          | (0)              |
| 3. Sygepleje:   |                |                  |
| a. Betaling for Kur og Pleje paa Københavns Militærhospital .....               | 244 347        | (258 000)        |
| b. Anden Sygepleje .....  | 11 600         | (14 000)         |
| 4. Afdøde Værnepligtiges Begravelse .....                                       | 1 000          | (1 000)          |
| <b>J. Skib til Kongens Brug .....</b>   | <b>115 000</b> | <b>(115 000)</b> |
| <b>K. Løn til Arbejdere paa Helligdage og Sygedage samt Feriebetaling .....</b> | <b>185 000</b> | <b>(185 000)</b> |
| <b>L. Forskellige Udgifter:</b>   |                |                  |
| 1. Skatter og Afgifter .....  | 33 000         | (33 000)         |
| 2. Personel i fremmed Tjeneste, andre Statskibe eller Kollardifart .....        | 6 000          | (12 000)         |
| 3. Marinens Bibliothek:   |                |                  |
| a. Aarlige Honorarer .....  | 1 200          | (1 260)          |
| b. Andre Udgifter .....   | 6 000          | (6 800)          |
| 4. Søtransporter:   |                |                  |
| a. Aarlige Honorarer .....  | 2 200          | (1 575)          |
| b. Andre Udgifter .....   | 1 800          | (2 700)          |
| 5. Hæderstegnstillæg .....  | 3 500          | (3 500)          |
| 6. Leje af Tjenesteboliger .....  | 8 000          | (8 000)          |
| 7. Repræsentationsudgifter .....  | 8 640          | (8 800)          |
| 8. Den militære Retspleje .....   | 2 500          | (2 700)          |
| 9. Marinestabens taktiske og strategiske Virksomhed m. m.:                      |                |                  |
| a. Aarlige Honorarer .....  | 3 000          | (3 060)          |
| b. Andre Udgifter .....   | 24 000         | (26 940)         |



|  | Kr.     | Kr.       |
|--|---------|-----------|
| 10. Andre Udgifter:  |         |           |
| a. Aarlige Honorarer.....  | 2 200   | (2 285)   |
| b. Andre Udgifter .....  | 17 300  | (16 975)  |
| 11. Uforudsete Udgifter .....  | 14 900  | (15 000)  |
| <b>M. Lønninger til Personel, som er til Tjeneste i Medfør af Overgangsbestemmelserne efter Loven af 7/8 1922 og 29/3 1924 om Søværnets Ordning samt Lov af 31/3 1928 om Anvendelsen af det nye Garnisons-sygehus paa Nørrefællede .....</b> | 182 666 | (212 740) |
| Fragaar paa Grund af Ledighed i de lovmæssige Rammer .....   | 100 000 | (420 000) |

### Résumé af Konto A. II. (Militære Del, Søværnet).

|   | Kr.        | Kr.          |
|---|------------|--------------|
| A. Flaaden og Flyvevæsenet .....  | 9 268 354  | (10 145 410) |
| B. Flaadestationen .....  | 1 428 950  | (1 832 883)  |
| C. Skibstilsynet .....  | 72 037     | (72 056)     |
| D. Søværnets kemiske Laboratorium .....                                   | 28 813     | (28 491)     |
| E. Søværnets Bygningsvæsen .....  | 247 716    | (494 455)    |
| F. Skoler .....   | 157 088    | (199 058)    |
| G. Indkvartering .....  | ÷ 47 380   | (÷ 32 029)   |
| H. Sygevæsen .....  | 265 127    | (279 060)    |
| I. Skibe til Kongens Brug.....  | 115 000    | (115 000)    |
| K. Løn til Arbejdere paa Helligdage og Sygedage samt Feriebetalings ..... | 185 000    | (185 000)    |
| L. Forskellige Udgifter .....   | 134 240    | (144 595)    |
| M. Lønninger til Personel i Overgangstiden .....                          | 182 666    | (212 740)    |
|   | 12 032 611 | (13 676 728) |
| Fragaar p. G. a. Ledighed i Rammerne ..                                   | 100 000    | (420 000)    |
|   | 11 932 611 | (13 256 728) |

### III. Pensioner, Efterindtægt og Understøttelser.

|  | Kr.       |
|--|-----------|
| A. Pensioner.....                        | 1 892 800 |
| Fradrag i Lønninger .....                | 161 095   |
|  | 1 731 705 |
| Pensionsbidrag (8%) fra Orlogsværftet .. | 28 000    |
|  | 1 703 705 |
| B. Efterindtægt.....                     | 20 000    |

|                                |  |         |
|--------------------------------|--|---------|
| <b>C. Understøttelser:</b>     |  | Kr.     |
| 1. Det faste Beløb .....       |  | 20 000  |
| 2. Det midlertidige Beløb..... |  | 102 434 |

#### IV. Forrentning og Afskrivning.

|   |         |
|---|---------|
| <b>A. Rente af de i faste Ejendomme og Anlæg m. m. anbragte Kapitaler ..</b>          | Kr.     |
|   | 890 469 |
| <b>B. Afskrivning af de i faste Ejendomme og Anlæg m. m. anbragte Kapitaler .....</b> | 197 882 |

Konteringen af Udgifterne under Punkterne III og IV er paa Finanslovsforslaget foretaget paa en anden Maade end paa Finansloven 1931/31, saaledes at direkte Sammenligning ikke kan finde Sted.

#### B. Civile Del.

|   | Kr.       | Kr.         |
|---|-----------|-------------|
| A. Fyr- og Vagervæsenet.....                    | 3 243 812 | (3 475 637) |
| B. Lødvæsenet .....                             | 192 318   | (215 544)   |
| C. Redningsvæsenet.....                         | 759 032   | (793 897)   |
| D. Søkartarkivet .....                          | 132 050   | (130 667)   |
| E. Meteorologisk Institut .....                 | 321 392   | (274 659)   |
| F. Hirsholmene .....                            | 5 980     | (9 010)     |
| G. Christiansø.....                             | 21 243    | (27 446)    |
| H. Fiskeriinspektioen .....                     | 939 000   | (974 000)   |
| J. Forskellige Udgifter .....                   | 130 320   | (149 990)   |
| K. Værnepligtiges Anvendelse til civilt Arbejde | 12 400    | (9 570)     |
|   | 5 757 547 | (6 060 420) |

Af Lovforslagets Bemærkninger skal følgende anføres:  
ad Konto A. II., A. I. a, Lønninger; disse fordeler sig saaledes:

|  | Kr.       |
|--|-----------|
| 1. Søofficerer .....   | 784 305   |
| 2. Læger.....  | 82 916    |
| 3. Auditører.....  | 7 360     |
| 4. Ingeniører.....   | 14 172    |
| 5. Dæksofficerer og ligestillede samt Dæks-<br>officersassistenter og ligestillede ..... | 1 237 549 |
| 6. Midlertidige Befalingsmænd og ligestillede  | 899 654   |
| 7. Faste Menige og ligestillede.....   | 989 556   |
| 8. Reserven .....  | 57 000    |
|  | 4 072 512 |

## ad Konto A. II. A. II. a. 1, Flaadens Nybygninger.

Det her opførte Beløb, 1 700 000 Kr. er nedsat med 250 000 Kr. fra Finansloven 1931/32. At der ikke desto mindre paa nævnte Finanslov figurerer samme Tal (1 700 000 Kr.) som paa det nu forelagte Finanslovsforslag skyldes, af der til Bygningen af Torpedobaadene »Hvalen» og »Laxen» overførtes 250 000 Kr. fra Finansaaret 1931/32 til Finansaaret 1930/31.

## ad Konto A. II. A. II a. 3., Flaadens Udrustninger.

| Det opførte Beløb fordeler sig saaledes:      | Kr               |
|---|------------------|
| a. Løn og Beklædning samt særlige Ydelser     | 235 000          |
| b. Kostforplejning m. m. ....                 | 270 000          |
| c. Brændsel.....                              | 190 000          |
| d. Forbrugsartikler samt forskellige Udgifter | 320 000          |
|   | <u>1 065 000</u> |

## ad Konto A. II. E. Bygningsvæsenet.

Kontoen er i Virkeligheden kun nedsat med 10 000 Kr., idet 237 900 Kr. af det for Finansaaret 1931/32 opførte, var en overordentlig Bevilling.

*A. H. V.*



## Nekrolog.

Kommandør **Peter Carl Bræstrup** er født den 26. Juni 1850 i København, Søn af Geheimekonferensraad, Overpræsident Christian Jacob Cosmos B. og Hustru Christiane Erasmie, f. Lassen.

Han blev som Kadet optaget paa Søkadetakademiet 1864 og afgik fra Søofficersskolen 20. August 1870 som Sekondløjtnant. I Vinteren 1871—72 var han med Fregatten *Jylland* i Vestindien og 17. Maj 1873 forfremmedes han til Premierløjtnant. Det følgende Aar fik han Orlov for at gaa i russisk Tjeneste og blev her i ca. 3 Aar. 1880—83 var Bræstrup Skoleofficer ved Søofficersskolen, de tilsvarende Somre med Kadetskibet, Korvetten *Heimdal* og 1884—87 Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet og Fører af Inspektionsskonnerten *Argus*. Under denne Tjeneste blev han 19. November 1885 forfremmet til Kaptajn. 1888—91 førte han Postskib mellem Korsør og Kiel og dekoreredes 26. Maj 1892 med Ridderkorset, vær samme Aar Næstkommanderende i Panserbatteriet *Gorm* i Eskadre og det følgende Aar Fører af Skolekibet *Georg Stage*. 1894 var han udkommanderet med Panserskibet *Helgoland* i Eskadre og 1895—97 Chef for Kanonbaaden *Grønsund* paa Fiskeriinspektion i Nordsøen, 1898 Chef for Kongeskibet *Dannebrog* og 1899 Chef for Krydseren *Heimdal* paa Fiskeriinspektion paa Island. 20. April s. A. forfremmedes han til Kommandør og 17. Januar 1900 fik han Sølvkorset. 1900—01 var Bræstrup Chef for Vagtskibet paa Københavns Red, Kaserneskibet *Sjælland* og 1901 Chef for Panserbatteriet *Skjold* i Eskadre. 1. Oktober 1901—12. Maj 1905 var han Chef for Kadetskolen, 1903 Chef for Krydseren *Heimdal* som Kadetskib og 1905—10 Ekvipagemester og Chef for Matroskorpset. 16. Januar 1907 dekoreredes

han med Kommandørkorset af 2den Grad, var 1910—13 Medlem af Overkrigsretten og afgik 26. Juni 1910 ved opnaaet Aldersgrænse fra Søofficerskorpsen. Ved Verdenskrigens Udbrud i August 1914 meldte han sig atter til frivillig Tjeneste og anvendtes under hele Krigen som fast Præses i Søetatens kombinerede Ret, indtil han ved Udgangen af 1918 afgik fra Tjeneste ved Søværnet. 30. November 1921 benaadedes han med Kommandørkorset af 1ste Grad.

Ved Siden af sin militære Virksomhed var han tillige 1900—21 et skattet Medlem af Sø- og Handelsretten i København og fra 1902 Medlem af Bestyrelsen for »Georg Stages Minde«, hvor han 1911—29 tillige var Formand og fra 1. Oktober 1929 Æresmedlem af Forretningsudvalget.

Man vil af ovenstaaende se, at Kommandør Bræstrup har været en meget anvendt Officer. Vigtige og ansvarsfulde Hverv har været ham overdraget, og man var altid sikker paa, at Alt, hvad der blev ham betroet, blev udført med en sjælden Samvittighedsfuldhed og Dygtighed.

Han var en meget retsindig, human, kundskabsrig og forstandig Mand, der efterlader sig det smukkeste Minde i Marinen.

Men ogsaa udenfor denne vil hans Navn blive husket og da særlig i »Georg Stages Minde«. Han omfattede denne Institution med den største Kærlighed og Interesse, og efter Afgangen fra Søetaten optog Gerningen her ham fuldt og helt.

Han havde den Lykke at bevare sit Helbred og sin Arbejdskraft lige til kort før sin Død. Efter et kort Sygeleje døde han 22. September 1931 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han blev 1889 gift med Harriet Lassen, Datter af Overretsprokurator I. L. Lassen, der overlever ham.

---

T.-J.

## Sølieutenant-Selskabets Virksomhed i Forsamlingsaaret 1930—31.

Følgende Møder med den vedføjede Dagsorden  
har været afholdt:

|    |                 |   |
|----|-----------------|---|
| 1  | 28. Oktbr. 1930 | Efter Lovenes § 27.   |
| 2  | 4. Novbr. —     | Kommandør Gyldenkrone: 15 cm Skyts gennem et halvt Aarhundrede.   |
| 3  | 11. — —         | 1. Sølejtant Rostock-Jensen: Dykning og Dykkeruddannelse.<br>2. Formanden for Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal for 1931.                           |
| 4  | 18. — —         | 1. Orlogskaptajn Augsburg: Oplysninger om de nye Torpedobaade.<br>2. Afstemning om Prisspørgsmaal for 1931.<br>3. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1931. |
| 5  | 25. — —         | 1. Kaptajn Nørgaard: Torpedokommandoanlæg og deres Brug.<br>2. Afstemning i Anledning af det af Orlogskaptajn Bjørn Andersen stillede Forslag   |
| 6  | 2. Decbr. —     | Kaptajnløjtnant Frederiksen: Erfaringer fra Artilleriskolen 1930.   |
| 7  | 9. — —          | Fyrdirektør, Orlogskaptajn Sinding: Lissabonkonferencen 1930 (Om international Søafmærkning m. m.).   |
| 8  | 16. — —         | Diskussion om Beskyttelse mod Luftangreb.   |
| 9  | 27. Januar 1931 | Kontreadmiral Wenck: En summarisk Oversigt over Delings- og Eskadreøvelserne i 1929 og 1930 med nærmere Omtale af nogle nye Øvelser.  |
| 10 | 10. Febr. —     | Kaptajnløjtnant A. H. Vedel: Marinen 1930.  |
| 11 | 17. — —         | Orlogskaptajn P. Jensen: Meddelelser fra Søkort-Arkivet.  |
| 12 | 3. Marts —      | Kontreadmiral Wenck: En summarisk Oversigt over Delings- og Eskadreøvelserne i 1929 og 1930 med nærmere Omtale af nogle nye Øvelser. (Fortsat og afsluttet).                                      |
| 13 | 10. — —         | 1. Kaptajnløjtnant Andresen: Radioen i Navigationens Tjeneste.  |



|    |                |  |
|----|----------------|--|
| 14 | 24. Marts 1931 | <p>2. Formanden for Udvalget til Gennemgang af Lovenes § 16 (vedrørende Prisspørgsmaal) afgiver Udvalgets Betænkning.</p> <p>1. Kaptajn Nørgaard: Betragtninger over Undervisning og Uddannelse paa Kadetskolen og Officersskolen.</p> <p>2. Diskussion, evt. Afstemning, i Anledning af den af Udvalget af 25. November 1930 afgivne Betænkning (vedrørende Prisspørgsmaal).</p>  |
| 15 | 31. — —        | <p>1. Diskussion i Anledning af Kaptajn Nørgaards Foredrag: Betragtninger over Undervisning og Uddannelse paa Kadetskolen og Officersskolen.</p> <p>2. Afsluttende Behandling af den af Udvalget af 25. November 1930 afgivne Betænkning (vedrørende Prisspørgsmaal).</p> <p>3. Nedsættelse af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1932.</p> <p>4. Valg af Bestyrelse.</p> |

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 31. Marts 1931 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende af Selskabets Medlemmer valgt til Bestyrelse for Forsamlingsaaret 1931—32:

- Formand . . . . . Kaptajnløjtnant *E. M. Dahl.*  
 Næstformand .. Søløjtnant I *A. Schmidt.*  
 Regnskabsfører. — *P. C. Weilbach.*  
 Suppleant . . . . . — *K. H. Paulsen.*

*Sølieutenant-Selskabet i September 1931.*

**E. KOFOED-HANSEN.**

Formand.

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Sept.).

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

### England.

#### Nybygning.

U-Baade. Af de 3 U-Baade paa 1930-Programmet: *•Porpoise•*, *•Starfish•*, og *•Seahorse•* er Bygningen af *•Porpoise•* overdraget Vickers-Armstrong, medens der endnu ikke er taget nogen Bestemmelse om Bygningen af de to sidste. *•Porpoise•* vil blive bygget til Mineudlægning.

U-Baadene *•Regulus•*, *•Regent•*, *•Rainbow•* og *•Rover•* (1475/2015 ts) er i August underlagt Middelhavsflaaden som 1. U-Flotille, der nu i Forbindelse med de tidligere australske U-Baade *•Owley•* og *•Otway•* udelukkende er sammensat af nybyggede Baade.

Jagere. 4. Jagerflotille, bestaaende af Flotillelederen *•Keith•* (1330 ts) og 8 Jagere af *•Beagle•*-Klassen (1330 ts), er nu færdigbygget og afsejlet til Middelhavsflaaden.

To af den nye D-Klasses Jagere *•Dainty•* og *•Delight•* (1330 ts) er sat i Arbejde. Jagerne hører til 1930-Programmet.

Den nye Jager *•Acheron•*, som er den første Nybygning med overhedet Damp og *•high-pressure steam turbines•*, har afsluttet en Række meget tilfredsstillende Prøver.

Ved Fuldkraftprøven var Brændselsforbruget 275 gr. pr. HK. Kedlerne er konstrueret til et Tryk paa 226 kg. pr. 6,45 cm<sup>2</sup> og med en Temperatur paa 380°. Ved Farter paa 35 Knøb udvikles 35 000 HK. Baaden er paa 1330 ts — som de andre Jagernybygninger — Armeringen bestaar af 4 × 11,5 cm K., 2 pompoms, 5 Mitralj. som AL-Skyts samt 8 × 533 mm Torp.-Rør i 2 Quadrupec Affut., hvilken Affutering er meget kritiseret fra amerikansk Side, hvor man betragter den som uhensigtsmæssig overfor Beskydning.

De to kanadiske Jagere *•Skeena•* og *•Saguenay•* — bygget efter den engelske A-Klasse — er afleverede til den kanadiske Marine og har her erstattet Jagerne *•Vancouver•* og *•Chaplain•*, som den engelske S-Klasse, der for Tiden er ved at blive desarmeret.

Den australske Flotilleleder *•Anzac•* (1200 ts) er overført til Reserven og Jageren *•Tattoo•* fra Reserven er sat i Linjen.

Paa Grund af finansielle Indskrænkninger bestaar den udrustede australske Flaadestyrke kun af Krydserne *Canberra* og *Australia* samt af Hangarskibet *Albatross* og Jageren *Tattoo*.

Jagerne *Tribune*, *Trinidad*, *Tintagel*, *Scythe*, *Tara*, *Truant*, *Tourmoline*, *Grenville*, *Tourquoise* og *Tuscan* stryges af Flaadelisten.

Jagerne *Comet* og *Crusader* sættes i Vandet i Begyndelsen af September.

Sloops. Den første af 1929-Programmets 4 Sloops *Fowey* har hejst Kommando og er afsejlet til Stationen i den Persiske Havbugt.

Af de 3 sidste ventes *Shoreham* at kunne hejse Kommando i Oktober, og *Bideford* i November.

Den sidste af Klassen — *Rochester* — er d. 10/7 sat i Vandet i Chatham, og bestemt til af afløse paa Afrika-Stationen.

Krydsere. 6500 ts-Krydseren *Leander* sættes i Vandet d. 24/9 i Devonport. Krydseren hører til 1929-Programmet, men paa-begyndtes først i September 1930.

Krydseren *Achilles* (6500 ts) er paa-begyndt i Juli Maaned.

Efter *Leander*'s Stabelafløbning sættes Krydseren *Orion* i Arbejde paa *Leander*'s Bedding.

*Exeter* (10 000 ts 20,3 cm K.) har hejst Kommando og er afsejlet til Atlanterhavsflaaden.

#### Skoler.

Et nyt Semester af *Senior Officers Technical Course* er begyndt i Portsmouth. Til at deltage i Kursuset er bl. a. tidl. Chef for *Malborough*, Chefen for den eng. Militærkommission i Grækenland, Chefen for *Nelson* m. fl.

Der er i Aar taget 369 Translatørpatenter som *Navy Interpreters*. Af disse er 216 i Fransk, 41 i Tysk, 36 i Spansk, 23 i Italiensk, 15 i Japanesisk og 12 i Russisk. Af andre Sprog var der Arabisk, Dansk (hver 4), Norsk, Portugisisk, Svensk (3), Hollandsk, Hindustansk, Tyrkisk (2), Kinesisk, Persisk og Swahill (1).

#### Øvelser og Togter.

Iflg. *Fleet Orders* har der i første Kvartal været afholdt 1290 Signaløvelser mellem den engelske Marines Skibe og den engelske Handelsflaade. Kun i eet Tilfælde lykkedes det ikke at opnaa Forbindelse.

Øvelserne afholdes til praktisk Uddannelse af Personellet i



begge Flaader, og de bedste Skibsbesætninger præmieres for at give Sagen forøget Interesse blandt Signalpersonellet.

En organisatorisk Forandring har fundet Sted i Atlanterhavsflaaden, idet 2. U-Baadsflotille er blevet underlagt Flaadekommandoen, som en Del af Flaaden. Tidligere var Flotillen en selvstændig Enhed, der var under Kommando af «Rear-Admiral of Submarines», og kun underlagt Flaaden under forskellige Øvelser.

En Del af Utilfredsheden under «Lucia»-Affæren stammede netop fra denne Ordning, idet bl. a. Landlovsforholdene var forskellige.

Flotillen består af «L. 18, 21, 23, 26, 19 og 27». «Lucia» er stadig Flotillens Depotskib.

#### Luftøvelser.

Omfattende Luftangrebsøvelser har været afholdt med London som Angrebsmaal. Øvelserne var nærmest en Gentagelse af 1928-Øvelsen, men i stærkt udvidet Maalestok, idet Antallet af deltagende Bombe- og Jagermaskiner var steget, og Maskinernes Effektivitet i de sidste 3 Aar stærkt forøget.

Angrebshøjden over London var 5000 ft. Angrebene udførtes saavel som Dag- som Natangreb.

#### Finland.

##### Nybygning.

Panserskibe. Den  $\frac{9}{7}$  blev det 2. Panserskib sat i Vandet fra Chrichton-Vulcan Værftet i Åbo under Overværelse af Præsidenten, som døbte Skibet «Ilmarinen».

Skibet, der er paa 3800 ts, er et Søsterskib til «Vänämöinen». Af Billeder fra Stabelafsløbningen fremgaar det, at Skibet er forsynet med Bulges.

#### Frankrig.

##### Nybygning.

U-Baade. I Cherbourg er i Juli Maaned U-Baaden «Espoir» sat i Vandet. Baaden er den første af en Serie paa 6, paa 1560 ts, og armeret med  $1 \times 10,5$  cm K. og een mindre Kanon som AL-Skyts, samt  $11 \times 550$  mm Torp. Rør. Bygningen paabegyndtes i 1929.

Baaden er beregnet til Brug i Kolonierne, ligesom «Redoutable» og «Vengeur».

Den  $\frac{19}{8}$  er U-Baaden «Antiobe» sat i Vandet. Baaden hører til Klassen «sous marin côtier» og er paa 570 ts. Fart  $13,5/9,2$  Knob. Arm.  $1 \times 75$  mm K. og  $8 \times 550$  mm Torp. Rør.

U-Baadsjagere. En ny Type Baade paa 50 ts er for Tiden under Konstruktion. Foreløbig er 4 klar til at sættes i Vandet. Baadene er armeret med  $1 \times 75$  mm K. og Maskingeværer, samt med Dydbomber. Til Forsyning af Luftfartøjer har Baadene en Reserve-tank med Benzin.

Jagere. Den  $16/8$  er Flotillelederen »*Epervier*» sat i Vandet i Lorient. Jageren hører til »*Gerfault*»-Klassen paa 2500 ts, og beregnet til en Fart paa 36 Knob med 75 000 HK. Armeringen bestaar af  $5 \times 13,8$  mm AL-K., samt  $7 \times 550$  mm. Torp. Rør.

»*Epervier*» er den første Baad af en ny Serie paa 5 Baade, der er konstrueret med Kedler til overhededet Damp, som den engelske »*Acheron*».

Besætningen er paa 10 Officerer og 210 Mand.

Avisos. Den  $18/8$  og  $21/8$  er henholdsvis »*Savorgnan-de-Brazza*» og »*D'Entrecasteaux*» sat i Vandet.

Denne Type (2000 ts), af hvilken der nu er sat 4 i Vandet, er som tidligere nævnt beregnet til Brug i Kolonierne, paa lignende Maade som de noget mindre engelske Sloops.

Som Maskineri er anvendt 2 Burmeister & Wain Motorer paa hver 1600 HK. Aktionsradius 6000 Sm. Armeringen bestaar af  $3 \times 13,8$  cm K.,  $4 \times 37$  mm og  $6 \times$  Mitraill. AL-Skyts. Hvert Skib kan medtage et Luftfartøj. Besætningen er paa 13 Officerer og 110 Mand.

Hangarskibe. »*Commandant Teste*» (10 000 ts) foretager for Tiden de indledende Prøver med Luftfartøjer i Forbindelse med »*Bearn*» ved 1. Eskadre i Middelhavet.

Brændstof. I de 4 sidste Aar har den franske Flaade foretaget følgende Indkøb af Brændstof i Rusland.

|           |                |
|-----------|----------------|
| 1927..... | 34 361 000 fr. |
| 1928..... | 38 040 000 -   |
| 1929..... | 20 774 000 -   |
| 1930..... | 30 640 500 -   |

#### Skoler.

Af 586 Ansøgere er der antaget 85 Elever paa »*Ecole Navale*» i Brest.

Til Trods for at Antallet af Ansøgere er stigende, er der i Aar antaget færre end i de sidste Aar.

I 1929: 471 Ansøgere — 126 Antagne, i 1930: 570 Ansøgere — 115 Antagne.

### Letland.

#### Øvelser og Togter.

En lettisk Flaadeafdeling, bestaaende af 2 U-Baade og Minefartøjerne har i August deltaget i 14 Dages Fællesøvelser med den estniske Flaade i Farvandet omkring Moonsund.

Den lettiske Flaadechef Adm. v. Keyserling er afløst af Komd. Spade.

### Norge.

#### Øvelser og Togter.

Fra d.  $10/8$ — $14/8$  har den udrustede Flaadestyrke været samlet til Eskadreøvelser under Komd. Otto som Eskadrechef.

Eskadren bestod af Panserskibet *•Tordenskjold•*, Mineskibet *•Frøya•*, Torpedobaadene *•Kjell•*, *•Sel•*, *•Sild•*, *•Skarv•*, *•Skrei•*, *•Tejst•*, samt en U-Baadsdeling paa 3 Baade og Luftfartøjer.

### Polen.

Det polske Flaadebygningsprogram, til Opbygning af en ny Flaade, er beregnet at være tilendebragt i 1936.

Programmet omfatter Bygningen af 3 mindre Krydsere, 8 Jagere, 24 Torpedobaade og 18 U-Baade.

Af Jagerne er de 2, *•Burza•* og *•Wicher•* (1540 ts) færdigbyggede fra Frankrig. Efter Krigen overtog Polen desuden 5 tyske Torpedobaade, 3 U-Mine-Baade, 6 Kanonbaade og 4 Minestrygere.

Af U-Baadene er de 3, *•Rys•*, *•Wilk•* og *•Zbik•* (980/1250 ts) færdigbyggede fra Frankrig.

Det samlede Personal bestaar af 309 Officerer, 800 Underofficerer og 2280 Mand.

Den 15. Sept. ophørte den hidtil gældende Ret for den polske Flaade til at benytte Danzig som Basishavn.

### Rusland.

I Løbet af Foraaret og Sommeren er to U-Baade — heraf *•Tovarisch•* (1915, 650 ts, 35 Mand) — sunket. I intet af Tilfældene har man kunnet konstatere Aarsagen. Begge U-Baade er forulykket under neddykkede Øvelser i samme Farvandsomraade i Nærheden af det estniske Søterritorium paa saa dybt Vand, — ca. 100 m —, at Eftersøgning har været meget vanskelig og Bjærgning umulig.



*Luftøvelser.*

I Midten af September afholdes en 5-Dages Luftangrebøvelse paa Leningrad for at indøve Luftforsvarets forskellige Organisationer.

**Spanien.***Nybygning.*

U-Baade. Den <sup>22</sup>/<sub>10</sub> er i Cadix sat en ny U-Baad E 1 i Vandet.

Den er konstrueret efter en hollandsk Ingeniørs Projekt, i Tilknytning til tyske Planer. Depl. 750, Lgd. 73,3, Brd. 6,2 m, Dbgd. 3,5 m. Arm. 6 × Torp. Rør, heraf 2 i Stævnen og 4 agter.

Baaden er beregnet specielt til Forsøg for senere U-Baadsbygninger.

Jagere. Bygningen af *«Almirante-Miranda»* (1640 ts) er paa-begyndt i Cartagena. Jageren er den første af en Klasse paa 8. De 2 andre, der skal bygges i Cartagena, har faaet Navnene *«Almirante Valdes»* og *«Almirante Antequerra»*.

Krydsere. 10 000 ts-Krydseren *«Canarias»*, der blev sat i Vandet d. <sup>28</sup>/<sub>5</sub>, er konstrueret til 33 Knob — 90 000 HK. Dens Aktionsradius med 15 Knob er 8000 Sm.

Armeringen bestaar af 8 × 20,3 cm K., i double-Taarne — 2 for og 2 agter — 8 × 12 cm og 8 × 40 mm AL-K. Som Torpedoarmering gives der Krydseren 4 Grupper 533 mm Torp. Rør i double Alfut.

*«España»* og *«Jaime I»* er overflyttet til Reserven.

Efter et Dekret fra den nye Regering har følgende Skibe *«Alfonso XIII»*, *«Reina Victoria-Eugenia»* og *«Principe Alfonso»* faaet Navnene: *«España»*, *«Republica»* og *«Libertad»*.

**Sverige.**

Ministrygere. Bygningen af de 4 Vedetbaade, der hører til 1929-Programmet, synes at trække noget i Langdrag.

Baadene er paa 250 ts og beregnet til en Fart paa 26—28 Knob. Lgd. 54 m. Armeringen bestaar af 2 × 75 mm K., 2 × AL Maskinkanoner, samt en Beholdning Dydbomber og Taagemateriel.

*Uddannelse.*

Efter Forslag fra Marineundervisningskommissionen skal Undervisningen i Elektroteknik paa Sjøkrigsskolen omlægges, saaledes at Faget sammenlægges med de Emner, der omhandler *«Forbindelsestjenesten»* til et fælles Fag *«Forbindelseslære»*, hvori der ansættes en Søofficer som Lærer.

Man har ment at burde gaa bort fra den rent tekniske Uddannelse for at give Kadetterne Uddannelse i den nye Tjenestegren paa et saa tidligt Standpunkt som muligt.

#### Budget.

Paa Ekstrabevillingsloven er bl. a. afsat 235 000 Kr. til Luftskyts m. m. for Skibsmateriellet, og 135 000 Kr. til nye Kærnerør i Kanoner, 95 000 Kr. til Ildledelsesapparater i Skibe, 60 000 Kr. til Gasbeskyttelse til Kystartilleriet, 225 000 Kr. til Minemateriel, 35 000 Kr. til Minekastningsinst. i Fartøjer, 35 000 Kr. til Indkøb af Minekabel og 111 000 Kr. til Anskaffelse af Kortbølgestationer og 75 000 Kr. til Industriens Krigsorganisation.

#### Tyskland.

Panserskibet *Lothringen* og Krydseren *Nymphe* er strøget af Flaadelisten og udbudte til Salgs.

#### Personel.

Kontreadmiral Gladisch, Chef for Marinekommandantskabet, har afløst Adm. Oldekop som Flaadechef.

#### Øvelser og Togter.

I Jull Maaned foretoges en Landsætningsøvelse i Swinemünde-afsnittet.

I Øvelsen deltog 2 2000 ts Handelsdampere og 6 UZ-Baade samt 1 Infanteribataillon og 1 Minekasterkompagni.

Landsætningen fandt Sted ved Daggry under Udvikling af Taage, som ganske skjulte Flaadestyrken for Tropperne i Land, idet UZ-Baadene, under Eskadrens Opankring og Op march lagde Taage omkring Styrken.

Til Hjælp under Landsætningen benyttedes nogle *Brændingsbaade*, hvis Opgave det var at lodde ind til 2-m Kurven og markere denne med røde Bojer. Baadene er Gummibaade, der er fyldt med Luft og udlaant fra Hamburg-Woermann Linjen.

En Time efter Opankringen var 2 Kompagnier landsat, hvorefter Trænet slæbtes ind paa store Pramme. Under Øvelsen var Vejret usædvanligt gunstigt for en Landgangsoperation.

I Beg. af August har den tyske Flaade afholdt sine aarlige Artillerikonkurrenceskydninger i Østersøen.

Skydningerne foretoges mod *Zübringen* og en fjærnstyret gammel UZ-Baad, saavel om Dagen som om Natten, hvor Maalet belystes med Lysgranater.

## Om Flaadens Overledelses-Organisation gennem Tiderne.

Af Søløjtnant I A. Legind.

I en Tid, hvor Forsvarets Nyordning er et staaende Stridsspørgsmaal i dansk Politik, og hvor, som Følge heraf, Værnenes Organisation med kortere eller længere Mellemrum underkastes Revision, er det naturligt, at det meget vigtige Spørgsmaal: Den øverste Ledelses Indretning, udgør et Omraade, indenfor hvilket man ser de mest modstridende Opfattelser forfægtet.

Dette er naturligt, da man Gang paa Gang har set Betydningen af at have et smidigt og sikkert virkende Ledelses-Apparat, der, under Hensyn til de vekslende Forhold — i Krigstid som i Fredens Dage — formaar at sikre Maksimum af Ydelse, saaledes at Værnet ikke hindres i sin Virksomhedsudfoldelse af en mindre godt organiseret Styrelse.

I Marinestab og paa Officersskole studeres fremmede Landes Marineorganisation som en Art sammenlignende Videnskab, et Studium hvoraf meget læres, og hvorfra nye Impulser og Synsmaader hentes. Men selv med det Overblik, et saadant Studium giver, kan den teoretiske Anvendelse paa egne Forhold ofte være vanskelig for den unge Officer, der interesseret lytter til de Diskussioner vedrørende Flaadens Overledelses Organisation, som føres i ældre og mere erfarne Kredse.

Dog vil det sikkert staa ham klart, at enhver Ordning af den øverste Administration og Ledelse maa tillempes efter vore ganske særlige Forhold, ikke blot hvad angaar de almindeligt givne Faktorer; men ogsaa hvad angaar Befolkningens Psykologi og hele Indstilling.



Set under denne Synsvinkel vil det derfor være naturligt, at man lader Studiet af Marineorganisation omfatte ogsaa en indgaaende Undersøgelse af den historiske Udvikling paa vort eget Omraade, idet Kendskabet hertil giver Mulighed for Forstaaelsen af de for dansk Administration og Ledelse karakteristiske Træk.

Det følgende pretenderer paa ingen Maade at være en tilfredsstillende Bearbejdelse af det Materiale, som foreligger til Spørgsmaalets Uddybning; dertil erkender Forfatteren at mangle saavel Erfaring som Evne; men forhaabentlig vil det af denne Artikel fremgaa, at der virkelig findes et stort og omfattende Materiale, som — rigtigt behandlet — kan blive af Betydning.

Nærværende Arbejde forsøger blot at give en kortfattet Fremstilling af Udviklingen, idet de forskellige Organisationsformer belyses (saavidt det er muligt) ved Aarsagerne til deres Opstaaen og Ændringer, samt ved den Virkning og Indflydelse de ses at have haft.

Gaar man saa langt tilbage, som de foreliggende paalidelige Efterretninger tillader, kan man vistnok regne, at en Flaade som nogenlunde stabil Institution først eksisterer fra Valdemarernes Tid. Absalon, som paa saa mange Omraader satte et tydeligt Præg paa Udviklingen, tog ogsaa kraftigt fat paa Sømagtens Reorganisation.

Ledelsen var i hine Tider ganske simpel, idet den laa hos Kongen, som enten selv førte eller lod en dertil egnet blandt Rigets mest ansete Mænd føre Flaaden.

Efterhaanden som Kongernes Magt paa forskellige Vis indskrænkedes, fik Landets betydende Kredse gennem Rigsraadet en vis Indflydelse, især hvad angik Økonomien, men iøvrigt ogsaa paa Flaadens Anvendelse, da Kongerne maatte tage Rigsraadet med i Overvejelserne angaaende Rigets Anliggender.

Paa Frederik den 2.'s Tid fik den øverste Admiral

Titel af Rigsadmiral, og den første Indehaver af denne Charge var, saavidt det kan ses, Peder Skram.

Som et tidligt Eksempel paa Administrationens Adskillelse i et Admiralitet og et Commissariat kan anføres, at det i et kgl. Reskript af <sup>30</sup>/<sub>11</sub> 1579 bestemtes, at Kommandoen over Sømagten i Land betroedes — ikke til Rigets Admiral — men til Rigets Raad og Rentemester Christoffer Walckendorff.

I 1587 udstedte Kongen en Forordning om Holmens Organisation og Vagt, og man har her et af de første Vidnesbyrd om, at man søgte at bringe Flaadens daglige Liv ind i fast afstukne Rammer.

Christian d. 4., der, som bekendt, viste Flaaden en levende Interesse, deltog naturligvis personlig i Flaadens Administration og Ledelse. Han udstedte 2 Søkrigsartikelsbreve, som gav Regler for de fleste Omraader af Flaadens Virksomhed.

Almindeligt betragtet kan man ikke sige, at Flaaden paa denne Tid havde en specielt organiseret Ledelse. Der var, som før nævnt, en Rigsadmiral, der dog under en saa virksom Konge som Christian d. 4. kom til at staa i andet Plan. Rentemesteren havde naturligvis en vis Indflydelse og Betydning; men i det store og hele styredes Flaaden af Kongen og Rigsraadet i Forening, og med en saa kraftig og initiativrig Konge som Christian d. 4. førte dette naturligvis til, at Kongen fik den største Indflydelse. Man saa saaledes Ledelsen af Hær, Flaade, Finanser og Udenrigspolitik effektivt samlet paa een Haand, hvilket sikrede en god Samvirken.

Iøvrigt havde Flaaden paa denne Tid et ret heterogent Præg saavel hvad angik Skibe som Personel, og ved Kongens Død delte den i Virkeligheden Rigets almindeligt ringe Tilstand. Holberg skriver dog herom: » . . . den ulykkelige Krig, som de Danske førte, og de Forliser, Riget led under denne Konge, kom ikke deraf, at Nationen var mindre stridbar end tilforn; men fordi

intet paa de Tider kunde imodstaa den svenske Krigsmagt, der som en Flod oversvømmede alting og var bleven en Skræk for hele Europa. Dog var Sømagten stedse udi stor Anseelse, og var der ingensteds mægtigere Flaade end udi Danmark under Christian d. 4., hvis Hoved-Studium var Sømandsskab.»

Allerede inden Enevældens Indførelse har man fundet det paakrævet at skabe et særligt Administrationsorgan for Flaaden. Udviklingen synes at have krævet det, og de urolige Tider, som gav Kongen og Rigsraadet nok at tage Vare paa, anbefalede ogsaa en Underdeling af Ledelsen.

Fra 1655 findes et Udkast for et Admiralitetscollegium, og et saadant vides at have bestaaet i 1656.

De nævnte Udkast foreslog, at Collegiet skulde bestaa af Rigshofmesteren og Rigsadmiralen, til hvem alle vigtige Sager skulde berettes, naar de ikke havde været tilstede ved Forsamlingerne. Endvidere skulde 1 Rentemester, Holmens Admiral, Holmens Viceadmiral, 3 Capitainer, 1 Sekretær og 1 Admiralitetsraad høre til Collegiet. Hvorvidt det nye Admiralitetscollegium tillige skulde føre Justits, eller om det derved skulde blive, som det før havde været, indstilledes til Kongens nærmere Bestemmelse.

Collegiet skulde i Fredstid samles en Gang om Ugen, og i Krigstid saa ofte det var nødvendigt, eller naar Rigshofmesteren og Rigsadmiralen befalede det. Det kunde raadslaa om Flaadens Vedligeholdelse og Forbedring, samt om alt, hvad der angik Holmen og Sømagten.

En Koncept til Dagsordenen for et Admiralitetsmøde i 1659 giver et Begreb om Collegiets Virksomhed. Det foresloges, at man skulde forhandle

1) om det ikke var nødvendigt at overgive Kongen og Rigets Raad det samtlige Admiralitetets Forestilling over



- a. Flaadens Tilstand
- b. Om dens overhængende Skade
- c. det, der manglede ved Holmen
- d. hvad der havdes og det, der fejlede ved Skibene, naar de kom hjem
- e. hvorfra og hvorledes alle Fornødenheder kunde erholdes og forskaffes, saa at Skibene straks i Foraaret kunde blive forsynede med alt Tilbehør, som en kongelig Flaade bør have.

2) om at Holmens Inventariebøger skulde holdes saaledes, at de kunde forelægges Rigets Raad naar det forlangtes . . . . .»

Man vil heraf se, at Admiralitetets Virksomhed kun var af undersøgende og raadgivende Art og paa det nærmeste kan sammenlignes med den Virksomhed, som nu udøves af Materielkommissionen. Det kan derfor næppe kaldes en egentlig administrativ Institution; saaledes havde det ingen Beføjelse til paa Kongens Vegne at træffe Bestemmelse om Flaadens eller enkelte Skibes Anvendelse.

\*Det skal lige nævnes, at Frederik d. 3. selv i 1657 førte Kommandoen over en Flaadestyrke i Østersøen.

For denne Tid er det ret vanskeligt at sige noget om Fordele og Mangler ved den anvendte Ledelse. Forholdene var for Danmark paa alle Omraader meget vanskelige, og naar dertil kom, at Ledelsen var under Ændring, vanskeliggøres Bedømmelsen, idet man retfærdigvis ikke kan lægge Krigens ulykkelige Udgang alene til Grund; men tvært imod maa sige, at Flaaden var i en saadan Stand og blev anvendt saaledes, at den i den Tid, hvor den overhovedet kunde virke, voldte Fjenden megen Skade.

Efter Fredsslutningen og Suverænitetens Indførelse i 1660 blev Admiralitets-Collegiet reorganiseret og blev, som det fremgaar af nedenstaaende en virkelig administrerende Institution.

Foruden alt, der henhørte til Sømagtens Bestyrelse og Kommando, skulde det paase, at visse Koffardiskibe byggedes saaledes, at de ogsaa kunde anvendes som Krigsskibe. Collegiet skulde endvidere sørge for, at alle Rigets Farvande blev besatte med de nødvendige Krigsskibe for at holde Sørovere borte og vaage over Undersaatternes Sikkerhed.

Collegiet havde altsaa Ret til at disponere over Skibene, og var Leder af hele Flaadens Virksomhed. Om dets nærmere Organisation kan meddeles følgende: Rigsadmiralen præsiderede; iøvrigt bestod Collegiet af 11 Admiralitetsraader og 2 Sekretærer. Iblant de Deputerede var 3 Rigsraader, af hvilke den første var Rigs-Viceadmiral, den anden Første-Viceadmiral og den tredje Anden-Viceadmiral. Efter disse skulde Holmens Chef have Sæde, og derefter 1 Schoutbynacht, 1 Commandeur og 3 Capitainer, hvilke uden Forskel paa Stand og Fødsel skulde tages af de dertil mest kvalificerede Sø-Officerer, som i den sidste Krig havde udmærket sig. De to sidste Raader skulde være borgerlige Jurister, og under Collegiet hørte endelig en Fiskal, en Ekvipagemester og en »Gewaltiger«.

Collegiet havde en Underafdeling, »hvor Admiralitets-Indkomsterne og alle de Penge, som indkom for Konvojer og Konfiskationer, samt de Subsidiepenge, som samledes i Kongens Riger og Lande til Flaadens Underholdning«, modtoges; ved denne var ansat 2 Kommissærer, 2 Bogholdere, 2 Kasserere og 1 Kontrollør. Søetatens Justits bestyredes af Admiralitetscollegiet ligesom alle Prisesager og Overtrædelser af Søretten. . . Alle Domme, Ordinantser, Reglementer og Søpas, som efter Stemmerfærdighed udfærdigedes, skulde underskrives af Præsidenten, den første og sidste Admiralitetsraad samt den første Sekretær.

1657 blev Niels Juell Holmens Chef 28 Aar gammel, og i 1663 blev Curt Adeler Admiral og Admiralitetsraad

og kort efter General-Admiral og Vicepræsident i Admiralitetsraadet.

Man burde have kunnet forudse, at en Organisation som den ovenfor beskrevne vilde komme til at arbejde yderst langsomt og besværligt. De mange, ofte uenige Medlemmer, hvoraf Collegiet bestod, vanskeliggjorde i høj Grad en hurtig Forretningsgang.

Ganske vist fik Admiralitetet i 1670 en ny Instruks; men Organisationen forblev i det store og hele uberørt — til absolut Skade for Flaaden.

Det vil ikke undre, at en saadan Tingenes Tilstand vakte megen Misfornøjelse hos Griffenfeld. Det gjaldt for denne højtstilende Mand at samle alle Statsstyrelsens Traade i sin Haand, og hans Bestræbelser gik derfor ud paa at beskære Admiralitetets Magt, helst helt at afskaffe det, og at lægge Søetatens hele Styrelse i Hænderne paa een høj Embedsmand, som saa skulde bistaaes af en Commissarius og en Rentemester.

Da Kongen syntes meget tilbøjelig til krigerske Foretagender, var det af særdeles Vigtighed at gennemføre Reorganisationen saa hurtigt som muligt. Med dette Formaal for Øje blev der da i 1673 nedsat en Kommission, hvis største Ejendommelighed var, at alle dens Medlemmer var civile eller i hvert Fald ikke sømilitære. Endvidere havde saavel en Broder som en Svoger til Griffenfeld Sæde i den. Iøvrigt var Kommissionen sammensat af Mænd, der var vel egnede til at fatte og iværksætte Griffenfelds Tanke. At det virkelig var Griffenfelds egen Tanke, som nu skulde føres ud i Livet, fremgaar dels af det for ham saa gunstige Resultat af Kommissionens Arbejde, dels ogsaa af, at han selv har konciperet det kgl. Commissorium og Befalingen til Rigets Admiral og General-Admiralen om at staa Kommissionen bi med Raad og Daad.

Arbejdet blev udført med Iver og Grundighed, og



Resultatet af Undersøgelserne og Overvejelserne findes i en meget interessant Beretning af 21. Marts 1673.

Væsentlige Mangler og Fejl blev afdækkede, og alene derved gaves Anledning til en Omordning.

Den direkte Følge blev, at Admiralitetet reduceredes til udelukkende at være en dømmende Myndighed: Ober-Admiralitetets-Retten, og ikke fik noget at gøre med Flaadens Bestyrelse og Økonomi. Dog bestemtes det, at Rigsadmiralen (som forevrigt var Præsident i Collegiet) kunde indhente Collegiets Raad og Udtalelser, naar han ønskede det.

Griffenfeld havde nu opnaaet, at han ved sin Broder og Svoger i Realiteten var Herre over Søetaten. At han havde travlt og foregreb Begivenhedernes Gang, derom vidner et Brev fra Kongen til Rigsadmiralen af 6. Marts 1673. Det hedder i dette Brev:

» . . . . da vi ej ville, at vor Flaades Ekipage, og hvad dertil hører, længere af Admiralitet-Collegiet, men herefter indtil paa videre Anordning alene under din Direktion skal forvaltes, saaledes at alle Ordre, som herefter til Zahlmesteren eller til andre Søetatens Betsjente skal gaa, af dig alene skal gives og underskrives, efter at de af vores Rentemester og Kammerraad os elskelige Christian Gersdorf (Griffenfelds Svoger) paa-skreyne ere til et Tegn, at han paa Skatkammerets Vegne, saa vidt hans Funktioner saasom vores over Søetaten forordnede Rentemester vedkommer, om alting fornøden Kundskab haver, og af vores Generalpostmester udi Norge og Mønstercommissario Albert Schumacker (Griffenfelds Broder) iligemaade paategnes til visse Efterretning . . . . »

Desværre lod Rigets Finanser meget tilbage at ønske, og Flaaden gik derfor ikke den Opblomstring i Møde, som egentlig var ventelig med en faatallig og kraftig Ledelse. Curt Adeler og Niels Juell havde dog — den sidste som Admiral paa Holmen — med de Midler, der stod til Raadighed, udrettet betydeligt. Det kan derfor

kun undre, at man ved Reorganisationen mente at kunne undvære denne dygtige Mand ved Holmen (han beholdt sin Stilling som Admiral).

Hvad Skibenes Antal og Størrelse angaar lykkedes det saaledes ikke at bringe Flaaden paa Højde med den svenske; derimod ser det ud, som om det svenske Personel, særligt hvad Ledelsen paa Søen angik, ikke var helt paa Højde med det danske. Som bekendt ledes den svenske Flaade i Rækkefølge af Wrangel, Creutz og Horn, af hvilke ingen havde nogen Erfaring paa Søen. Dette Forhold synes at bekræfte Sætningen, at det ikke er Skibe, men Mennesker, der kæmper.

I 1677 (<sup>19/3</sup>) forenedes Søetatens Commissariat (Rigsadmiral-Rentemester-Commissarius) med Landetatens i et »General-Commissariat«, og der udstedtes i den Anledning en ny Instruks. Dette Generalcommissariat ophævedes dog atter efter Fredsslutningen i 1679. Samme Aar fik Admiralitetet, hvad der fremgaar af nedenstaaende, en Del af sin gamle Magt tilbage.

For Medlemmerne af Admiralitetet Rigsadmiral Hendrik Bielcke, General-Admiral-Lieutenant Niels Juell, Etatsraad Christoffer Sehestedt, Kammerraad Henrick v. Støcken, Viceadmiral Christian Bielcke og Viceadmiral Henricq Span blev der <sup>9/12</sup> 1679 udfærdiget en kgl. Instruktion, hvis Hovedindhold er følgende:

Admiralitetet skulde inspicere alle Forhold Søetaten vedrørende og iværksætte nyttige og nødvendige Forandringer. Det skulde varetage Flaadens »Conservation, Forbedring og Formeerelse« samt Forsyning med Mandskab og Provisioner; endelig skulde det revidere Holmens Bogholderi.

»Især skal Admiralitetet paase, at alle Fornødenheder, som anskaffes til Skibene eller Holmen, leveres af god Kvalitet, og at der er det rigtige Kvantum paa de behørigte Steder og have stadigt Tilsyn med, at de

Betjenter, som have dette under Hænderne, conservere og tage det i Agt.

Det skulde sørge for Nyanskaffelser, Køb, Kontrakt-afslutninger og Hjembringelse, samt skulde føre Tilsyn med Tønderne i Sundet og paa Københavns Rhed, udstede Sejlorder, Søpas og skulde paa nærmere forskreven Maade varetage Rets- og Udskrivningsvæsenet.

Man vil heraf se, at det for Størstedelen var udprægede Commissariatsforretninger, som nu atter henlagdes under Admiralitetets Forvaltning, men der spores dog en Tendens til ogsaa at overlade det en Del af Overbestyrelsen. Denne Linie fulgtes, som det nu skal vises, videre, saaledes at Forholdet til sidst blev det, at Commissariatet (de Deputerede for Søetaten) varetog den økonomiske Administration, medens Admiralitetet iøvrigt havde Ledelsen.

Det efter Fredsslutningen i 1679 ophævede Generalcommissariat oprettedes atter i 1683, men levede kun to Aar, idet en kgl. Ordre af <sup>21</sup>/s 1685 igen ophævede det; samtidig udnævntes to Deputerede for Søetaten. Disse skulde i alt væsentligt paatage sig de samme Forretninger, som Generalcommissariatet havde haft og saaledes sørge saavel for Sø- som for Landetaten.

De Deputerede var udrustede med en ganske betydelig Magt; det ses saaledes af en Rapport fra Niels Juells Togt til Østersøen i 1689, at de to Deputerede Jens Juell og C. Sehestedt deltog i Togtet, en Omstændighed, som i nogen Grad fører Tanken hen paa Forholdene i den franske Flaade under Revolutionen.

Ved en i 1690 udstedt kgl. Resolution blev de Deputerede for Sø- og Landetaten fritaget for Landetatens Forretninger; men vedblev, i Forening med Ober-Zahlmesteren, at besørge Søetatens. I en ny Instruktion, som i det væsentlige var en Gentagelse af den i 1685 udstedte, paalagdes det de Deputerede at »conferere» om alt det, der angik Flaadens Reparation og Vedlige-



holdelse, med »Holmens Admiral« overensstemmende med den for denne, som Kommanderende paa Holmen (»hvilken alene skulde staa under ham og de Deputerede, og Admiralitetet intet have at gøre med«) under 11. Marts udfærdigede Instruktion.

Da nu Søetatens Økonomistyreelse helt var udskilt fra Admiralitetet, blev der ogsaa for dette udfærdiget en ny Instruks, der svarer nogenlunde til de Bestemmelser, som fastsattes for Admiralitets-Collegiet i 1660, dog at hele den økonomiske Ledelse forbeholdtes de Deputerede.

Admiralitetet skulde paa Forlangende indlevere Betænkninger til Kongen, overvaage Navigationens Forbedring, Personellets Uddannelse og Udkommandering samt udstede Sejlorder og Instruktioner for enkelte Skibe, medens Kongen selv vilde gøre dette, hvor det drejede sig om Flaader eller Eskadrer. Endelig skulde Admiralitetet varetage Retsvæsenet. I 1695 blev Søetatens General-Commissariat atter forenet med Landetatens, og en ny Instruks blev udfærdiget ligelydende med den i 1690 udstedte med den Tilføjelse, at alt, hvad der angik Søetatens Pengesager og Indkøb, skulde »confereres« og overlægges med Geheime-Raad v. Plessen, der »bedst kendte Betalingsmidlerne«.

Af den givne Fremstilling vil man have et tydeligt Indtryk af, at Flaadens øverste Ledelse, siden Admiralitetscollegiets Oprettelse omkring 1655, stadig var i Støbeskeen. Med faa Aars Mellemlum skete Ændringer af største Rækkevidde og Betydning — et Forhold, som i fredelige Tider kunde være alvorligt nok, og som i de urolige Tider, der dengang hjemsøgte Landet, var af uheldigste Art.

Vel kan man sige — og dette fremføres ogsaa af de fleste Forfattere — at de stadige Krige og Finansernes slette Tilstand samtidig med Sverrigs voldsomme militære Udvikling var Hovedaarsagerne til, at vi trods en ærefuld Søkrigsførelse, hvor vi dog hævdede Søherredømmet, ikke

kunde holde Trit med Broderlandet, og dette tiltrods for at Sverrig i sidste Krig mistede alle Flaadens store Skibe. Men det er dog sandsynligt, at det vilde være gaaet os noget bedre, saafremt vi under hele den omhandlede Periode havde haft en Flaadeledelse som den af Griffenfeld skabte og med Niels Juell først som Holmens Admiral og derefter som Flaadens Chef, en Ledelse i hvilken der vilde have været Kontinuitet og Handlekraft. Som det nu var, paahvilede det en stadigt varierende Ledelse at »conservere« og »formeere« Flaaden, saa den kunde være rede, da Krigen paany brød ud Aar 1700. Dette vigtige Arbejde lykkedes kun middelmaadigt.

Ved Slutningen af den sidste Krig var Flaaden den svenske absolut overlegen; men desværre synes vi at have hvilet for roligt paa Lavrbærrene. Da Krigen igen brød ud, var vor Flaade vel talrig, men forsømt. I Sverrig derimod havde den dygtige og energiske Wachmeister formaaet at vende Forholdet, saaledes at Sverrigs Flaade nu stod fuldt paa Højde med vor. Vi formaaede saaledes ikke at forhindre den svenske Flaades Forening med den engelske og hollandske i Sundet, hvilken Forening muliggjorde Karl d. 12.s Landgang ved Humlebæk.

Den <sup>21</sup>/<sub>10</sub> 1699 udstedtes en kgl. Ordre, ifølge hvilken Admiralitetet skulde bestaa af alle Flagmændene samt af to Commandeurer, der hvert halve Aar skiftevis indtraadte deri. Endvidere skulde der være to Civil-Deputerede. General-Commissariatet, som baade besørgede Sø- og Landetatens Økonomi bestod Aar 1700 af 7 Medlemmer. Paa dette Tidspunkt finder vi atter saavel en Chef som en Ekvipagemester paa Holmen.

Efter den korte Krig nød vi, fra 1700—1709, en Række fredelige Aar, og der ses i denne Tid en ivrig Virksomhed for atter at bringe Flaaden op paa en passende Højde. Der byggedes saaledes 11 gode Skibe; men da Sverrig i samme Tidsrum byggede 10, var dette Land endnu i 1709 overlegent; da yderligere de Svenske



i denne Krig førtes bedre end tidligere, vandt vi ingen stor Sejr, men hævdede dog Søherredømmet, hvilket i Virkeligheden er ganske forbavsende, naar man betænker, at Flaaden i den 12-aarige Krig kun forøgedes med et 50 Kanon Skib samt 4 fra Fjenden erobrede Linieskibe. Aarsagen hertil maa søges i, at Krigen begyndte, da Sverrig var udmarvet, og at vi havde mægtige Forbundne mod det ene staaende Sverrige.

Betragter man Flaadens Overledelse i Tidsrummet 1700—1720, falder det straks i Øjnene, at denne atter var svulmet op; Sømagten styredes nu af to collegiale Forsamlinger, hver med et betydeligt Antal Medlemmer, og det tilfaldt denne mangehovede Indretning dels at forberede Krigen, dels at føre den.

At vi kom saa nogenlunde igennem Tidens Tilskikkelser, skyldtes dels at Overledelsen, om den end langt fra var tilfredsstillende, dog heller ikke underkastedes større Ændringer, dels at Flaaden paa denne Tid talte saa betydelige og dygtige Folk som Jens Juell, Ulrich Christian Gyldenløwe, og Fabrikmester, senere Holmens Chef, Admiral Judichær.

Om U. C. Gyldenløwe, der døde i December 1719 skriver Kommandør H. G. Garde: »Fædrelandet tabte den 8. December ved General-Admiral U. C. Guldenlews Død en stor Mand, hvis Duelighed som Admiralitetspræsident det især skyldtes, at det under den langvarige Krig imod en krigersk Fjende, i hvis Spidse en berømt Helt stod, ved den store Mangel paa Penge, og, som en Følge deraf, paa alle Fornødenheder, blev muligt, at Sømagten var istand til at udføre de vigtige Foretagender, som fandt Sted under Krigen.»

I 1712 blev en enkelt Forandring foretaget. Da der havde været fremført en Del Klager over Flaadens slette Proviantering og flere andre Forhold, lod Kongen General-Commissariatets Forhold undersøge og befalede derefter Adskillelsen af de to Etaters General-Commissariat,



idet »den almindelige Erfaring synes at vise, at slige combinerede Forretninger ere højst ufuldkomne, og at den ene af Parterne derved maa staa tilbage.«

Med Fredens Indtræden i 1720 begyndte en Periode, som straks syntes at love det bedste for Sømagtens Udvikling. Ober-Krigs-Sekretæren, som refererede alle militære Sager for Kongen og paraferede de desangaaende udfærdigede Befalinger og Resolutioner, var endelig en Søofficer, som maatte formodes at kende Manglerne og Midlerne til deres Afhjælpning. Han (Gabell) var ogsaa fuldt fortrolig med de Planer, som Gyldenløve havde næret med det Formaal at genoprette den paa Grund af Pengemangel stærkt reducerede Flaade.

Der blev da ogsaa i den første Del af 10-Aaret 1720—30 bygget 6 nye Skibe; men ved Frederik d. 4.s Død i 1730 var de ældre Skibe aldeles forfaldne, saaledes at Flaaden da var i en meget daarlig Forfatning.

For at bringe Orden tilveje efter den langvarige Krig blev Gabell i 1721 tillige udnævnt til Præsæs for Sø-Etatens General-Commissariat samt til Directeur for Flaaden og Holmen. Desværre faldt han i Unaade og blev afskediget i 1725, hvorefter Grev Christian af Daneskjold-Samsøe blev Første-Deputeret; denne døde dog allerede 1728.

Som nogle af Gabells Fortjenester kan anføres, at han genoprettede Indrulleringen, forsøgte at genindsføre Defensionsskibene, organiserede Holmen, købte Christiansholm, indrettede Lodsvæsenet i Norge, samt sørgede for en Afbetaling af Flaadens Gæld, hvilket muliggjorde det for den senere tilkommende Administration at genopbygge Flaaden.

Desværre maatte ogsaa den i mange Retninger ansete Judichær falde efter en Kommissionsundersøgelse. Han naaede dog at faa bygget 11 Orlogsskibe og 2 Fregatter, og udviste iøvrigt en sjælden Iver og Energi;

desværre kunde hans Embedsførelse dog vistnok ikke siges at være helt, som den burde.

Den skadelige, men naturlige Følge af den adskilte Kommando, som Admiralitetet og General-Commissariatet førte over Søetaten, blev særlig iøjnefaldende ved Gabells Afsked, idet hyppige Kompetencestridigheder nødvendigjorde Kongens Indgriben. I November 1725 blev Admiralitetet beordret til at overvære de aarlige General-Mønstringer, som det ved Divisionernes Indretning i 1720 var paalagt General-Commissariatet at holde over det faste Mandskab, og at føre General-Kommandoen over Søetaten, undtagen hvad angik Holmen, der tilligemed alle Økonomisager skulde høre under General-Commissariatet. I December samme Aar saa Kongen sig foranlediget til at minde Admiralitetet om ikke at gøre Indgreb i General-Commissariatets Forretninger.

Disse idelige Stridigheder gjorde det naturligvis umuligt at bringe Sømagten paa nogen god Fod, og man kan derfor sige, at Aarsagen til Flaadeus daarlige Stilling ved Frederik d. 4.s Død først og fremmest var en uhensigtsmæssig Ordning af Overledelsen, dernæst den stadige Pengemangel og endelig, at Kongen viste Hæren en betydelig større Interesse end Flaaden og søgte at danne Flaadens Organisation efter Hærens Mønster.

Ganske vist forsøgte man ved nye Instruktioner (for Admiralitetet, General-Commissariatet og Holmens Chef) af <sup>80</sup>/<sub>6</sub> 1727 at hjælpe paa Forholdene. Der er i disse Instrukser givet nøje Regler for den indbyrdes Forretningsgang og Forretningsfordeling mellem de nævnte Myndigheder, og man søgte derved at fjerne Aarsagerne til de værste Stridigheder.

De nævnte Instrukser var Resultatet af den saakaldte »Marine-Kommissions« Arbejde, den samme Kommission, som foranledigede Judichærs Fald.

Under Christian d. 6. og Frederik d. 5. var Sømagten inde i en god Udvikling, som væsentligt skyldtes Frederik

Greve af Danneskjold-Samsøes aldrig svigtende Iver og Interesse.

I 1735 adskiltes atter Krigskancellierne, og Frederik Danneskjold-Samsøe udnævntes til Over-Krigs-Sekretær for Marinen; i 1736 blev han Intendant over den og fik derved Over-Kommandoen og Administrationen over alt, som henhørte dertil. Iøvrigt beholdt de to Styrelser nogenlunde samme Sammensætning som tidligere.

Danneskjolds Periode kan karakteriseres som en for Marinen og dens Institutioner frugtbringende Tid. Som en af de vigtigere Ting, han fuldførte, kan nævnes Indretningen af en for Flaaden højst nødvendig Tørdok, endvidere Tilvejebringelsen af en ny Ordning for Regnskabsvæsenet ombord i Skibene, en Ordning som uden væsentlige Ændringer bestod i over hundrede Aar.

Gentagne Gange skete det, at der blev rettet anonyme Anklager mod Flaadeledelsen og især mod Danneskjold; men de til Undersøgelse nedsatte Kommissioner fandt altid fuld Retfærdiggørelse for de af Flaadeledelsen foretagne Foranstaltninger.

I August 1746 døde Christian d. 6., og man kan sige, at Marinen i hans 16-aarige Regeringstid blev genskabt og godt vedligeholdt. Organisationsforholdene havde nu ogsaa i lang Tid haft en stabil Karakter, og Manglerne ved den af to talrige Forsamlinger sammensatte Ledelse blev afhjulpet ved, at man i Spidsen for hele Styrelsen havde en dygtig, energisk og fremsynet Mand, som af Kongen var forlenet med stor Magt.

I Begyndelsen af Frederik d. 5.s Regering syntes Danneskjold at være i lige saa høj Gunst som under den forrige Konge; men der viste sig snart en kraftig Opposition, som fik Medhold hos Kongen.

Oppositionens Hovedmænd var Admiral A. Rosenpalm og Viceadmiral F. Hoppe, og da disse fremkom med Planer, hvorved der aarligt skulde kunne spares 100,000 Rd., Planer som Danneskjold ikke kunne til-



træde, da Pengene væsentligt skulde afdrages i Officerernes og Mandskabets Gager, fik han sin Afsked, og Flaaden mistede derved en dygtig og redelig Chef, hvis hele Administration vidner om umiskendelige Fortjenester.

Umiddelbart efter Danneskjolds Afgang undergik Ledelsen den Forandring, at Admiralitetet og General-Commissariatet blev ophævet, hvorefter der i disse Collegiers Sted oprettedes et combineret Admiralitets- og General-Commissariats-Collegium. Som øverste Militærdeputeret ansattes Admiral A. Rosenpalm. Iøvrigt bestod Collegiet af 7 militære Deputerede og 9 civile, samt 1 militær og en civil Assessor, ialt altsaa 18 Medlemmer. Dette Collegium skulde overtage de Forretninger, de adskilte Collegier havde haft og rette sig efter disses Instruktioner.

Den 1. Juli 1756 udstedtes en ny Instruktion for Holmens Chef.

Af Bestemmelserne skal anføres følgende:

Han skulde være det combinerede Admiralitets- og General-Commissariats-Collegium undergIVEN og intet foretage sig uden dettes Vidende, med mindre han erholdt speciel kongelig Ordre. Under Collegiet skulde han føre samme Kommando, som en Kommandant i en Fæstning, over Holmen, Flaaden og Tøjhuset, alle til Holmen hørende Betjente, Haandværksstokken og det fra Divisionerne til Holmens Arbejde kommanderede Mandskab.

Hans »Hoved-Øyemærke« skulde være, at Holmen og Flaaden med det dertil hørende vedligeholdtes og opbevaredes i den Stand, som det var fastsat, og at alt Arbejde udførtes driftigt, under stadig Opsyn og efter bedste Overlæg. Naar det befaledes, skulde han møde i Collegiet og der afgive sin Mening om det, der forlangtes. Iøvrigt indeholder Instruksen en Mængde Detailbestemmelser for Tjenesten paa Holmen.

Den 13. Januar 1766 døde Kong Frederik d. 5. Man kan om hans Regeringstid sige, at Sømagten vel ikke blev forsømt, men heller ikke gik frem paa en Maade,

der svarede til de ret betydelige Midler, som stilledes til Raadighed. Aarsagerne maa søges dels i, at Marinen nu lededes af et talrigt Collegium, der ikke blandt Medlemmerne talte saa fremragende Mænd som en Juell eller Danneeskjold, dels i at en lang Fredsperiode erfaringsmæssigt har en uheldig Indflydelse paa et militært Samfunds Liv.

Der fulgte nu en Tid, hvor Flaadens øverste Ledelse undergik hyppige Forandringer; saaledes blev det combinerede Admiralitets- og Generalcommissariats-Collegium ophævet i 1766, og i dets Sted oprettedes et Admiralitet og et General Commissariat. Et nyt combineret Collegium oprettedes atter i 1770; Hensigten var denne Gang at indrette det ligesom Generalitetet, hvilket dog først gennemførtes det følgende Aar, da der i Stedet for det combinerede Collegium oprettedes et i 4 Departementer inddelt Admiralitets- og Commissariats-Collegium. Denne Form opgaves dog atter i 1781, da Styrelsen deltes mellem et Admiralitets- og et Commissariatscollegium. Disse to Collegier blev saa endelig i 1784 forenede for derefter at blive sammen lige til den frie Forfatning.

Samtidig med Sammenlægningen samledes alle de med Sømagtens Bestyrelse beskæftigede Kontorer under det forenede Collegium, og i 1790 fastsattes den endelige Forretningsfordeling. Styrelsen kom da til at bestaa af: Admiralitets- eller 1. Departementskontor, Commissariats- eller 2. Departementskontor, Haandværksstokkens- eller 3. Departementskontor, Divisionernes- eller 4. Departementskontor og endelig Bogholder-, Depesche- og Arkiv-, Revisions- og Kontraberegningssamt Ekviperingskontorerne.

I Maj 1792 overtog Kronprinsen (Frederik d. 6.) Præsidiets i Collegiet med alt, hvad dertil hørte. Ugentlig blev der forelagt ham en kort Rapport fra hvert Kontor over alle indkomne Sager. Alle Sager, som angik Tjene-



sten, Avancementer, Bevillinger og Benaadninger, underskrevet af Præsidenten.

Foranlediget ved de urolige Forhold i Europa blev Flaaden livlig anvendt, dels til Neutralitetstjeneste, dels til Konvojering og til Kolonibeskyttelse, en Virksomhed, der i høj Grad var til Gavn for Personellet, og som satte den smukkeste Blomst i Slaget paa Rheden.

Kaster man nu et Blik tilbage paa hele dette Tidsrum, vil det mest iøjnefaldende være den Vaklen, som stadig fandt Sted i Administrationsprincipperne. Snart er der et samlet- snart to adskilte Collegier, snart een og snart ingen Over-Krigs-Sekretær o. s. v. og dette tiltrods for, at Eenhed og Fasthed i Ledelsen — især for de militære Tjenestegrene — er af allerstørste Betydning. Man behøver blot at henvise til Danneskjold; hos denne Mand var Magten samlet lagt paa een Haand om just ej den allerdygtigste, saa dog en kraftig Haand, og hans Administration er det bedste Bevis paa, at det først og fremmest gælder om at have den rette Mand i Spidsen for Styrelsen; forsyner man ham da med den fornødne Magt, skal det nok lykkes ham at gøre et ellers vanskeligt Administrationsapparat bøjeligt. Da man imidlertid ikke har nogen Garanti for, at den rette Mand er at finde, er der kun den Udvej at bygge Administrationen op efter de Erfaringer, Historien lærer er de bedste.

Som maaske værende af Interesse for Spørgsmaalet: Valg af Administrationens Leder, skal anføres et Brudstykke af »Archiv for Søvæsenet«s Anmeldelse og Kritik af H. G. Gardes; Den danske og norske Sømagt. (1836):

»Vi er overhovedet langt fra at hylde den Mening, at en Mand just altid skulde forstaa at administrere en Marine, fordi han var Søofficer, endog om han var en duelig Søofficer. Der udfordres hertil et Blik og Talenter, der ej naturligt og lettest udvikles paa Søen, og som meget hyppigere vil findes hos en klog Civilmand, der i Almindelighed med meget mindre Ensighed vil høre



alle Meninger, for hvem disse vil have lige Værd, hvorfra de end komme i Standens Rækker, da ingen deri er ældre og ingen yngre end han. At anføre mange Beviser herfor eller at hente dem hos os, forekommer os mindre passende; vi vil derfor blot henvise til Englands Marine, der i Løbet af det forrige Aarhundrede kun saa 7 Admiraler i Spidsen for deres Administration, og af disse var der kun een, St. Vincent, der vandt for sin Administration et Navn, der dog stod betydelig under det, flere af de civile Første-Lorder efterlod sig . . . ».

Herpaa svarede Garde: » . . . men ligesaa langt er jeg fra at hylde Recencentens Mening, at »en klog Civilmand meget hyppigere« vilde være skikket dertil, end en Søofficer. Jeg anser det nemlig for en Hovedbetingelse, at en Marinechef er Søofficer; (men deraf følger ikke, at enhver Søofficer er skikket hertil) thi uden dette kan han efter min Mening ikke kende Detaillen saa nøje, som det er nødvendigt for at dømme rigtigt om de mange sømandsmæssige Spørgsmaal, der kommer til Afgørelse, og, har han ikke nautisk Kundskab, vil han letteligen afhænge af urigtige Raad.«

Den Hovedopgave, som formentlig maa foreligge for en Marines Administration, er at faa Personellets Uddannelse og Dygtiggørelse til at gaa Haand i Haand med den materielle Udvikling og Forberedelse under Hensyntagen til de forhaandenværende Hjælpekilder uden, som det saa ofte er sket, at forsømme den ene Del paa den andens Bekostning. Gabell søgte med de smaa Midler, der stod til hans Raadighed, at realisere Gyldenløves Planer til Flaadens Ophjælpning, og han interesserede sig i første Række for de personelle Forhold. Siden hen ser det ud, som om Skibsbygningen og Skibstallet har taget et Opsving, som ikke staar i Forhold til de forhaandenværende Midler. Saaledes lagde Danne-skjold særlig Vægt paa den materielle Udvikling.

Jeg skal slutte dette Afsnit med, som et Vidnesbyrd om de Administrationsprincipper, der søgtes gennemført

paa Chr. d. 7.s Tid, at gengive en Skrivelse fra Kongen til Admiralitets- og General-Commissariatscollegiet.

»Da es Mein ernstlicher Wille ist, dass die Geschäfte in allen meinen Collegiis und Departements in der vollkommenste Ordnung behandelt, und mit Ernst, Eyfer und Nachdruck betrieben werden sollen, so gebe ich dem Admiralitäts und General Commissariats Collegio hierdurch zu ihrer Nachachtung und pflichtmässigen Befolgung zu erkennen.

1) Dass alle Sachen kurtz und deutlich vorgetragen und aus einander gesetzt und mit keinen schwankenden, einer zwiefachen Auslegung fähigen Bedencken, begleitet werden, sondern dass das Admiralitäts und General-Commissariats Collegium Mir ihre Meynung jedesmahl deutlich eröffnen und sich sowohl bestimmter Ausdrücke, als auch einer den Umständen angemessenen Kürtze in ihren Expeditionen bedienen soll.

2) Werde Ich gerne sehen, wen jedes Mitglied Meines Admiralitäts und General Commissariats Collegii in den Fällen, da es dem Gutachten der übrigen nicht mit Ueberzeugung beypflichten zu können glaubet, denen Vorstellungen sein besonderes Votum nach Pflicht und Gewissen hinzufüget. Die Sprache der freimüthigen Offenherzigkeit wird Mir in den Geschäften von einem jeden Meiner Bedienten allemahl angenehm seyn.

3) In keinen andere als gantz ausserordentlichen Fällen soll das Admiralitäts und General Commissariats Collegium auf Ausnahmen und Dispensationes von Gesetzen und Verordnungen antragen, indem ich will, dass selbige pünktlich und ohne Ansehen der Person befolget und in Ausübung gebracht und durch keine willkührliche Deutung oder unzeitige Nachsicht in ihrem Ansehen und in ihrer Kraft geschwächt werden sollen. Sind aber Verordnungen und allgemeine Verfügungen vorhanden, die nach Recht und Billigkeit oder sonst um das öffentlichen Bestens willen häufige Ausnahmen erfordern: so erwarte Ich wegen deren Aufhebung, Einschränkung oder

andernweitiger Bestimmung die Vorschläge Meiner Admiralitäts und General Commissariats Collegii.

4) Wo es an Grundsetzen und Regeln fehlet, wonach einzelne Fälle zu beurtheilen, zu reguliren und zu entscheiden sind, da müssen solche, nach wohl überlegter Sache, ausfündig gemacht, festgesetzt un Mir zur Genehmigung vorgelegt werden.

5) Meine Departements und Collegia müssen nicht das gantze Detail der Geschäfte an sich ziehen. Ihnen gehöret nur die generale Aufsicht. Die Führung und Entscheidung derjenigen Angelegenheiten, die durch Gesetze und Verordnungen bestimmt sind, ist das Geschäft derer, denen die Ober-Aufsicht in denen verschiedenen Districten anbetraut ist, und denen müssen sie solche überlassen. Dieser ihre Obliegenheit ist es darüber zu halten, dass denen Verordnungen nachgelebt werde; sie haben desfalls Rede und Antwort zu geben, und müssen solche nach aller Strenge und ohne Nachsicht in Ausübung bringen. Von dieser Meiner Willens Meynung hat das Admiralitäts und General Commissariats Collegium alle diejenigen, die es angeht, und womit es in Absicht auf die Geschäfte in Verbindung stehet, zu benachrichtigen und sie zugleich zu erinnern, keine Sachen bey sich liegen zu lassen, oder in die Länge zu ziehen, sondern alles in gehöriger Ordnung und ohne unnöthigen Aufenthalt zur Endschaft zu bringen und auszufertigen.

Und am Schluss des Jahres erwarte Ich von Meinem Admiralitäts und General Commissariats Collegio einen Bericht, wer von dem ihr untergeordneten einen besondern Fleiss und Eyfer in Meinem Dienst bewiesen hat, und wer sich etwa eine Nachlässigkeit wird haben zu Schulden kommen lassen.

Gegeben Friedrichsberg, den 13ten December 1770.

Christian.

A. Schumacher.

An das Admiralitäts und General Commissariats Collegium.»



Der kom nu en Periode, hvis vigtigste Mærkepæle blev Slaget paa Rheden 1801 og Flaadens Ran i 1807. Iøvrigt kendetegnes Tiden først ved en omfattende Neutralitets- og Konvojeringsstjeneste, derefter ved en langvarig Krigstilstand, hvor Sømagten, efter Flaadens Bortførelse maatte slaa ind paa helt nye Metoder og Principper for Krigsførelsen.

I 1808 døde Chr. d. 7., og Frederik d. 6. befalede under <sup>20</sup>/<sub>3</sub>, at han selv som Konge vilde vedblive det som Kronprins førte Præsidium i Admiralitets- og Commissariatscollegiet. Iøvrigt skete der kun smaa Forskydninger i Administrationen; enkelte Kontorer sammenlagdes for derved at tilvejebringe en Forenkling. 1815 blev saaledes 3. Departement forenet med 4. Departement samt Ekviperingskontoret. Endvidere forenedes Archiv- og Depesche-Kontoret med Bogholderkontoret, og de to Revisionskontorer sammenlagdes. 1825 blev Vice-Admiral S. A. Bille 1. Deputeret i Admiralitetet. Om denne betydelige Mand skrev »Archiv for Søvæsenet« 1837:

»Som Administrator besad han en mageløs Fasthed; hans faste Overbevisning betegnede ham den Kurs, han styrede, paa Stregen, uden Giir, ubekymret om hvad der blev liggende om Styrbord eller Bagbord; thi hans Hovedprincip var: aldrig at indblande sig i, hvad der ikke angik ham, og derved afholde andre fra at indblande sig i hans Fag. Naturen gav maaske mangan een en højere Aand; men den gav næppe mangan en sundere Forstand forenet med en mere beundringsværdig Takt og Menneskeforstand«.

Den følgende Tid bragte et helt nyt Princip ind i den øverste Ledelse, nemlig Ledelse ved en ansvarlig Minister med Ansvar saavel overfor Kongen som overfor Folkerepræsentationen, en Tid der samtidig skulde bringe Flaaden paa Krigsfod i Anledning af Oprøret i Hertugdømmerne.

Ved allerhøjeste Reskript af 21. April 1848 ophævedes

Admiralitäts- og Commissariats-Collegiet, og Overbestyrelsen af hele Søkrigsvæsenet saavel som den militære Kommando overdroges allerede den 4. s. M. til Marineministeren paa eget Ansvar. Ministeriet organiseredes paa følgende Maade:

1. Afd. Sekretariat og Kommando-Bureau
2. — Admiralitäts-Bureau
3. — Commissariats-Bureau
4. — Revisions-Bureau

Som man ser, indførtes den samme Organisation, som i store Træk endnu er gældende. Dog har i Aarenes Løb Fordelingen af Sager mellem de enkelte Afdelinger varieret meget. (Den sidste store Forandring er, som bekendt, Revisionens Henlæggelse under Finansministeriet).

Det karakteristiske ved den nye Ordning var, at Overledelsen og Ansvaret helt lagdes i Hænderne paa Ministeren, medens Folkerepresentationen skulde bevilge Pengemidlerne. Tidligere laa, som det er vist, saavel Bevillingsmagt som øvrige Beføjelser samlet hos Kongen, som saa delegerede den administrative Magt til en mere eller mindre talrig Forsamling, der in concilium skulde træffe Bestemmelse om Sagernes Afgørelse.

Der oprettedes, naar Ministeren ikke var Søofficer, en Stilling som Direktør for Marineministeriet, en Stilling, der efterhaanden er bleven af største Betydning.

Da Ministeren skulde føre den øverste militære Kommando, var Forholdet til de kommanderende Søofficerer i og for sig givet; det gjaldt saa blot om, at denne Kommando førtes paa en Maade, der tjente Forsvarets Tarv bedst. Treaarskrigen, som fulgte umiddelbart efter det nye Systems Indførelse, blev saaledes en virkelig Ildprøve. En Omtale af Kommandoforholdene i Almindelighed ligger udenfor denne Artikels Formaal; her skal kun gøres et Par Bemærkninger angaaende Ministerens (Ministeriets) Forhold til den kommanderende Søofficer.



Med Henblik paa den overstandne Krig og tilsyneladende med særligt Henblik paa Eckernførde-Affæren fremsattes i 1851 følgende Bemærkninger i »Nyt Archiv for Søværnet«:

»Een og kun een bør i Krig commandere en forenet Styrke, om den saa er sammensat af baade det ene og det andet Element; men denne ene bør ogsaa virkelig kunne commandere alt, og han maa være befriet for al Minister-Indblanden i Commandoen.

Krigs-Ministrenes Plads er i København i Statsraadet, og deres Bestilling, som Bestyrere af de respektive Departementer, at sørge for Armeens og Flaadens Fornødenheder, eller med andre Ord, at sørge for Tilvejebringelsen (forsaavidt som det staar i deres Magt) af alt hvad den commanderende General og de selvstændige Eskadrechefer requirere. Med en nautisk (kyndig) Stabschef, som kunde have skønnet, hvad Armeen med Billighed kunde have fordret af Marinebestyrelsen, og bemeldte Minister-Princip fulgt, kunde den commanderende General have erholdt alle de Transport- og Hjælpemidler, som han med Billighed kunde have ønsket sig, da vel næppe nogen Minister vil nægte Anskaffelsen af det, som hele Hæren udtaler sig for, og som kyndige Mænd paa denne Bærs Vegne requirerer.»

Under de nye Forhold viste der sig med den Ministeren tillagte Myndighed en Tendens til at midtsamle al Ledelse i Ministeriet og til i de to slesvigske Krige saa at sige at lede Krigen fra det grønne Bord.

At Forholdene ikke var tilfredsstillende, derom vidner f. Eks. Krigsforberedelsen. Mellem de to Krige førte Staten en Politik, som maatte føre til Krig uden samtidig at træffe de tilsvarende militære Forberedelser.

Daværende Kaptajn H. Wenck skrev i 1914 i »Krigsledelsen i 1864« herom:

»Som saa ofte tidligere i Danmarks Historie nøjedes man med halve Forberedelser. Hertil kom, at Partipolitik,



naiv Idealisme og falske kulturelle og økonomiske Hensyn i flere Henseender øvede en skadelig Indflydelse paa de trufne Foranstaltninger. En Følge heraf var, at den hensynsløse Økonomi blev sat i Højsædet paa den militære Forvaltnings Omraade, hvorved atter de krigsmæssige Krav blev negligerede for den daglige Administrations Opportunitets-Hensyn, saavel udadtil som indenfor selve Militær-Etaten.»

Det Aktualitetspræg, som disse Bemærkninger har med Hensyn til 1864, synes ikke senere at have vejet Pladsen for en ærværdigere Patina.

I ovenciterede Afhandling paapeges ogsaa, at Forholdene vanskeliggjordes for Ministeren derved, at han ofte ikke kunde sætte sin Hensigt igennem i Kabinetet, men maatte bøje sig for de øvrige Ministres finansielle Betænkeligheder. Ligeledes gøres opmærksom paa, at der under Krigen savnedes et fast organiseret Samarbejde mellem de militære Ministerier samt den fornødne Kontakt med den udenrigspolitiske Ledelse.

Den resterende Del af det 19. Aarhundrede gav Plads for flere nye Love Søværnet vedrørende, saaledes i 1856 en ny Lønningslov, ved hvilken Søofficerskorpsets Sammensætning ændredes, og Stillingen som Chef for Korpset oprettedes. Endvidere kom der nye Ordningslove i 1868 og 1880. Posten som ældste Søofficer udvikledes til at blive en Stilling af Betydning; som Vice-admiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør og endelig som designeret Fører af Flaaden i Krig var denne Officer sat paa en Plads, hvor han fik om ikke afgørende saa dog væsentlig Indflydelse paa store Omraader af Marinens Liv og Virksomhed.

Den nuværende Marinestab har sin Oprindelse i Marineministerens Stab; dens Tilværelse har ligesom Viceadmiralstillingens været omskiftelig.

Udviklingen efter Aarhundredskiftet skal jeg ikke komme ind paa, dels fordi den i det store og hele maa

forudsættes bekendt, dels fordi dette Tidsrum endnu ikke er hjemfalden til Historien.

**Literatur:**

H. G. Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt.

H. D. Lind: Kong Frederik den Tredjes Sømagt 1648—1670.  
— Marinecommissionen 1673 (T. f. S. 1895).

H. Degenkolv: Admiral Ole Judichærs Afsked (T. f. S. 1880).  
Recension og Anmeldelse af H. G. Gardes »Efterretninger« (Arch. f. S. 1836 og 37).

H. Wenck: Krigsledelsen i 1864 (T. f. S. 1914).

Departementstidende, Love og Bestemmelser, Instrukser, kgl. Resolutioner, Tidsskrifter m. m.

---

## Islands Fiskeriinspektion.

Af Kaptajnlejtnant R. Steen Steensen.

Da det formodentlig vil have Interesse for de af Tidsskriftets Læsere, der ikke mere sejler paa Island, at følge de senere Aars Udvikling af den særlige islandske Fiskeriinspektion ved Island — og da det for de af Tidsskriftets Læsere, der endnu ikke har gjort Tjeneste om Bord i det danske Fiskeriinspektionsskib under Island, vil være praktisk at have Oplysningerne om den særlige islandske Fiskeriinspektion samlet under eet, skal der her forsøges givet dels en Udredning af den historiske Udvikling af den nuværende islandske Fiskeriinspektion — dels en Oversigt over dens Materiel og Personel.

### Historie.

I den dansk-islandske Forbundslov af 30. November 1918 lyder Paragraf 8: »Indtil Island maatte beslutte paa egen Bekostning helt eller delvis selv at overtage Fiskeriinspektionen indenfor islandsk Søomraade, udøves denne af Danmark under dansk Flag.»

Tanken om at oprette en særlig islandsk Fiskeriinspektion er imidlertid langt ældre end Forbundsloven. At Motorbaade med Sysselmand eller andre islandske Myndigheder om Bord allerede i den danske Tid gik ud for at foretage Anholdelser af Fiskerfartøjer i Tilfælde af Lovovertrædelser, naar det danske Fiskeriinspektionsskib ikke var til Stede — og at der f. Eks. under Verdenskrigen stationeredes en Motorbaad til Inspektion ved Skagi, kan nærmest betragtes som praktiske Supplemen-ter til den daværende danske Fiskeriinspektion.

Men den egentlige Spire til den særlige islandske Inspektion blev lagt, da Altinget den 10. November



1913 paa Foranledning af Altingsmand fra Nordre Isafjord Syssel, Pastor Sigurdur Stefansson, vedtog Loven om Territorialfondet — eller »Trawlerfondet«, som det ogsaa kaldes. Denne Lov gik i Korthed ud paa, at de ved Domme for Lovovertrædelser i Fiskerisager indkomne Bøder m. m. skulde indgaa i en særlig offentlig Kasse, Territorialfondet, til Styrkelse af Inspektionen; naar dette Fond havde vokset sig stort nok, var det Hensigten at anskaffe et særligt islandsk Regeringsskib af dets Midler — og dette Skib skulde da — efter den oprindelige Tanke under dansk Flag — assistere det danske Fiskeriinspektionsskib. Loven af 10. November 1913 om Territorialfondet gav dog ikke Regeringen nogen Hjemmel til Anskaffelse af Skibe — denne Hjemmel gaves først ved Love af 28. November 1919 og 27. Juni 1925.

Territorialfondet voksede kun ganske smaat i de første Aar — dels paa Grund af det ringe Fiskeri ved Island under Verdenskrigen — dels paa Grund af de lave Bødebeløb. I 1915 var Fondet Størrelse ca. 60,000 Kr. — i 1920 ca. 195,000 Kr. Som bekendt blev Bøderne imidlertid i 1920 sat op til de tidobbelte Beløb — og da nu yderligere Fiskeriet — og dermed Lovovertrædelserne — i Aarene efter Verdenskrigen tiltog i meget stærk Grad, naaede Fondet efterhaanden en saadan Størrelse, at der nu for Alvor kunde være Tale om Anskaffelse af et særligt, islandsk Inspektionsskib. Først købtes Redningsdamperen »Thor« — hvorom nærmere senere — og da Fondet i 1925 naaede 1,496,000 Kr. blev Inspektionsskibet »Odinn« sat i Bygge i København. I 1930 var Fondets Størrelse ca. 343,000 Kr.

Da det første islandske Inspektionsskib »Thor« under Verdenskrigen gjorde Tjeneste som Kanonbaad eller Inspektionsskib i den danske Marine og saaledes kan paaregne særlig Interesse, skal Skibets Levnedsløb her gengives i store Træk. »Thor« blev bygget i England i 1899 til et dansk-islandsk Fiskeriselskab med Hjemsted

paa Patreksfjord. Til Trods for at »Thor« efter Daidens Fordringer var en første Klasses Trawler, svarede Resultatet af Fiskeriet dog ikke til Forventningerne — hvorfor Selskabet indstillede sin Virksomhed efter et Aars Forløb. Skibet solgtes derefter til Danmark, hvor det anvendtes som Havundersøgelsesskib hovedsagelig i de danske Farvande og i Atlanterhavet omkring Færøerne og Island og Vest for Irland. Saaledes var »Thor« i 1903—05 og 1908—09 atter ved Island — i 1910—11 dog i Middelhavet og Sortehavet. Formaalet med disse Togter var især Aalelarveundersøgelser. Under Verdenskrigen indgik »Thor« som allerede nævnt i den danske Marines Sikringsstyrke. Da man efter Krigen ønskede et større og mere moderne Havundersøgelsesskib, blev »Thor« i 1920 overdraget til Vestmanøernes Bjærgnings-selskab. I de følgende Aar gjorde Skibet da Tjeneste ved Vestmanøerne — dels som Bjærgningsdamper — men i Særdeleshed dog som Redningsdamper til Assistance for Fiskerifartøjer fra Vestmanøerne. Til denne Tjeneste ydede den islandske Stat et aarligt Tilskud paa ca. 30,000 Kr. Fra 1922 lejedes »Thor« af Staten til at udføre Inspektionstjeneste paa Nordlandet i Sildetiden. I 1924 armeredes Skibet med en 47 mm P. K. og blev derefter endelig købt af den islandske Stat. Hermed var da Territorialfondet traadt i Virksomhed og Tanken om Oprettelsen af en særlig islandsk Fiskeriinspektion eller — om man vil — Statsmarine blevet til Virkelighed. I 1925 blev Inspektionsskibet »Odinn« sat paa Stabelen og i 1929 afleveredes »Ægir« (udtales »Ej-jier«). Under en Storm i Hunaflói drev »Thor« paa Grund paa Sölvabakkaskær ved Blönduos og blev Vrag den 21. December 1929. Hele Besætningen blev reddet.

Til Erstatning for den strandede »Thor« indkøbtes i Januar 1931 en ældre tysk Trawler, der fik Navnet »Thor«. — Da Udrustningen af 3 Fiskeriinspektionsskibe imidlertid tyngede haardt saavel paa det islandske Stats-



budget som paa Territorialfondet bestemtes det, at den nye »Thor« skulde drive Fiskeri i Forbindelse med sin Tjeneste som Inspektionsskib. Den nye »Thor« er derfor alt efter Aarstiden udrustet til Trawlfiskeri eller Sildefiskeri.

Uanset hvilke Bøder eller Beløb indkommet ved Salg af konfiskerede Redskaber og Fangster der indgaar i Territorialfondet, tilskyder den islandske Stat aarligt 20,000 Kr. direkte til Fondet. Til Udrustning og Vedligeholdelse af de tre Inspektionsskibe har den islandske Stat imidlertid i Aar desuden givet 300,000 Kr. mod at Territorialfondet betaler lige saa meget; det vil altsaa sige, at de samlede Udgifter til den særlige islandske Fiskeriinspektion i Aar er budgetteret til 600,000 islandske Kr.

Medens »Thor« saaledes i Forbindelse med sin Inspektionstjeneste tillige anvendes som »Statstrawler«, benyttes de to andre egentlige Inspektionsskibe foruden til Inspektionen ogsaa til Udførelsen af andre offentlige Hverv. »Odinn« har saaledes i Sommeren 1931 været paa Opmaaling i Hunafloi og tilgrænsende Farvande, medens »Ægir« med godt Resultat har optraadt som Bjærgningsdamper. »Odinn« og »Ægir« er paa Grund af de mindre gode Kommunikationsforhold paa Island desuden indrettede til at kunne medtage Passagerer, naar Tjenesten tillader det. Skibene sejler saaledes ret ofte med Altingsmænd — eller Regeringen inviterer Latinskoleelever om Bord til Sejlads, for at de paa den Maade kan lære Landet og dets historiske Steder at kende.

I Forbundsloven lyder Slutningen af Paragraf 19: » . . . , at Island erklærer sig som stedseværende neutralt og ikke har noget Orlogsflag«. Da der saaledes ikke eksisterer en islandsk Krigsmarine, fører Inspektionsskibene hverken Vimpel eller Orlogsflag — men sejler under det islandske Statsflag (Splitflag).

Som Ejer af Skibene staar i Skibslisten opført



«Islands Statskasse» — og paa Grund af Fiskeriinspektionen sorterer Skibene direkte under det islandske Justitsministerium.

### Materiel.

Inspektionsskibet «Odinn». Bygget paa Flydedokken i København. Sat i Vandet 1926. Da Skibet viste sig at være et daarligt Søskib, blev det forlænget det følgende Aar. Denne Forlængelse virkede særdeles tilfredsstillende. Deplacement: ca. 500 Tons; Længde: 52 m; Bredde: 8.5 m; Dybg.: 4.9 m; Maskineri: Tre cylindret Dampmaskine paa 1200 HK; normal Fart: 13 Knob, forceret: 14.5 Knob; Besætning: 22 Mand; Armering: to 57 mm P. K.

Inspektionsskibet «Ægir». Bygget paa Burmeister & Wain's Værft i København. Sat i Vandet 1929. Deplacement: ca. 500 Tons; Længde: 52.5 m; Bredde: 9.0 m; Dybg.: 4.4 m; Maskineri: en B. & W. Motor, 1300 HK.; normal Fart: 13 Knob, forceret: 14 Knob; Besætning: 22 Mand; Armering: een 57 mm P. K. Den oprindelige Armering bestod af to 57 mm P. K. — men til Armering af den nye «Thor» afgaves i 1931 den agterste Kanon.

Inspektionsskibet «Thor». Tidligere tysk Damptrawler «Senator Schaffer», købt Januar 1931. Deplacement: ca. 300 Tons; Fart: ca. 10 Knob; Besætning 20 Mand; Armering: een 57 mm P. K.

Kanonerne er af dansk Model. Som Ammunition findes kun egaliserede Projektiler, den saakaldte Trawlerammunition.

Kanonbesætningen udgøres af een Mand, der samtidig er Lader, Mekanismemand, Opsatsstiller og Skytte.

Foruden disse 3 Inspektionsskibe har den islandske Stat nu og da stationeret en lejet Motorbaad paa Nordvestlandet — med Hjemsted i Isafjord. Denne Motorbaad fører — i Forbindelse med at den selv fisker — Opsyn med Fiskeriet og inspicerer de Trawlere, der

ankrer paa Nordvestfjordene. Desuden lejer den islandske Stat som Regel en Motorbaad — med Hjemsted i Skagi — til i Sommermaanederne at holde Inspektion i den sydlige Del af Faxebugten og Vest for Skagi.

### Personel.

Besætningen om Bord i de islandske Inspektions-skibe bestaar af:

Fører.

Styrmænd (2 à 3).

Maskinmestre (3).

Radiotelegrafist.

Dæksbesætning og Fyrbødere.

Hovmester og Kokkepersonale.

Ialt 20 à 22 Mand.

Besætningen er saaledes sammensat efter Koffardi-princippet — uden Underbefalingsmænd.

Uniformerne er saavel for Officerer som for Matroser m. m. nærlig efter dansk Mønster. Føreren har 3 Guldsnore og Førstestyrmænd 2 — den øverste med rundt Øje — de øvrige Styrmænd een Guldsnor med Øje. Snorenes Bredde er dog kun 1 cm. Ankerknapper og Hueemblemer er som i den danske Marine — dog findes de islandske Farver i Hueemblemet.

Medens Førere, Førstestyrmænd og Førstemaskinmestre kun sjældent skiftes, skifter de øvrige Styrmænd og den øvrige Del af Besætningen ret hyppigt.

Af de nuværende Førere har den ældste — Føreren af »Odinn» — gjort frivillig Tjeneste som Reserveløjtnant i den danske Marine under Sikringsstyrken — medens den tidligere Fører af den gamle »Thor» har gennemgaaet den danske Reservekadetskole og i Tilslutning hertil har gjort Tjeneste i det danske Inspektionsskib under Island. Efter et Kursus i Søopmaaling ved Søkort-

arkivet i København skal han nu overtage Ledelsen af Søopmaalingen ved Island.

Som det vil ses, har den nye islandske Fiskeriinspektion saaledes nær Tilknytning til den danske Marine — en Tilknytning der selvsagt ikke er uden Betydning for det gode Samarbejde mellem de to Fiskeriinspektioner under Island.



## Nekrolog.

Kommandør Fritz Peter Uldall er født 20. Marts 1847 paa Christiansø, Søn af Herredsfoged Peter Johan Uldall og Hustru Caroline Segine f. Dam.

Han blev 1860 optaget paa Søkadetakademiet som Kadet, og var 1864 udkommanderet med Linieskibet *Skjold* i Østersøeskadren og var med i Affæren ved Rügen 17. Marts. Han afgang fra Akademiet 27. August 1866 som Løjtnant og blev 5. August 1869 Premierløjtnant. 1870—72 var han med Fregatten *Tordenskiold* i Østasien, hvor Fregatten deltog i Udlægningen af et Telegrafkabel for »Det store nordiske Telegrafelskab« og tillige viste Flaget i Kina og Japan, i 1874—75 med Fregatten *Jylland* til Vestindien og 1875—78 i italiensk Tjeneste. Efter sin Hjemkomst herfra var han 1879—80 Adjutant hos Marineministeren, 1880—81 med Fregatten *Jylland* i Vestindien, 1881—82 Næstkommanderende i Skonnerten *St. Thomas* til Middelhavet og 1882—84 Fører af Postdampskib mellem Korsør og Kiel. 21. April 1883 forfremmedes han til Kaptajn og blev 28. Januar 1886 Ridder af Dannebrog. 1886—87 var han atter i Vestindien med Fregatten *Jylland*, det følgende Aar Chef for Skonnerten *Esbern Snare* i Eskadren og 1890 Næstkommanderende i Krydseren *Valkyrien* paa Prøvetogt og i Eskadre. 1891 og 92 var han Chef for Briggen *Ørnen* som Øvelsesskib for Underofficers elever, 1893 Chef for Vagtskibet paa Københavns Red, Kasernes skibet *Sjælland* og 1895 Chef for Korvetten *Dagmar* som Kadetskib. Mellem de nævnte Togter var han i adskillige Aar til Tjeneste i Marineministeriet ved Indsamling af Efterretninger om fremmede Mariner, et Arbejde han udførte med den ham egne Sam-

vittighedsfuldhed og Nøjagtighed. 1. August 1897 blev han udnævnt til Kommandant i Nyboder, hvor han, der imidlertid 20. Marts 1899 var afskediget af Søofficers-Korpset med Kommandørs Karakter, virkede til 7. Oktober 1919. 17. Januar 1900 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og 2. April 1913 med Kommandørkorset af 2. Grad.

Kommandør Uldall hørte til en Generation af Søofficerer, der har set sig om i Verden og oplevet noget. Han var en af de sidste Officerer, der har været i Ilden under vor sidste Krig, han tilbragte et Par Aar i Østasien, var paa adskillige Ture i Vestindien og Middelhavet og i fremmed Tjeneste. Han havde mange Kundskaber og var meget dygtig i Sprog, særlig i Italiensk, var i Besiddelse af Humor, Retsindighed og Elskværdighed, hvilke sidste Egenskaber kom ham særlig tilgode i hans sidste Stilling som Kommandant i Nyboder, hvor han var meget afholdt af Beboerne paa Grund af sin Velvilje og Evne til at ordne de smaa Uoverensstemmelser mellem disse, der let kan forekomme, og til at sætte sig ind i deres huslige Bekymringer.

Efter sin Afsked fra Nyboder trak han sig tilbage til Springforbi, hvor han henlevede sin Livsaften og kunde glæde sig over et godt Helbred.

Han var kun syg i ganske kort Tid og afgik ved Døden 28. Oktober 1931 paa Amtsygehuset i Gentofte og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han blev gift 22. Oktober 1884 med Henriette Dorothea Schönheyder van Deurs, der overlever ham.

T.-J.

## Bog anmeldelse.

Charles Vidil: *Les Mutineries de la Marine Allemande 1917—1918.* Paris 1931. 206 S.

I Løbet af 1931 er i Paris udkommet en Bog med Titlen: »Mytterierne i den tyske Marine 1917—1918«, skrevet af en fransk Søofficer, Capitaine de Corvette Charles Vidil.

Forfatteren har, efter at have gennemgaaet »Ecole de Guerre Navale« i Paris, aabenbart faaet udviklet sin Interesse for historiske Arbejder og har nu, som sit Bidrag til den systematiske Samling af Litteratur til Verdenskrigens Belysning, som samles i Frankrig for Tiden, skrevet denne udmærkede Bog, som herved anbefales Tidsskriftets Læsere, som et interessant og velskrevet Arbejde.

Bogens væsentlige Del giver, som Titlen antyder, — foruden en kortere summarisk Udvikling af den tyske Marines Historie før 1914 — en Art dokumenteret kronologisk Oversigt over de to Hovedoprør, som fandt Sted i den tyske Marine under Verdenskrigen. Som man erindrer, kom det første Mytteri til Udbrud i Løbet af Sommeren 1917 og havde sin væsentlige Aarsag i daarlige Forplejningsforhold og den formentlige uretfærdige Fordeling af Rationerne. Oprørets Forløb og fremtidige Bekæmpelse belyses interessant af Viceadmiral v. Scheer, dengang Chef for Hochseeflotte i en fortrolig Rapport af 7. Oktober 1917, som findes aftrykt — in extenso — i Bogen.

Endvidere beskrives det sidste og afgørende Oprør i 1918, som allerede i August s. A. gav sig haandgribelige Udslag i det fortvivlede Forsøg, som c. 150 nylig indkaldte Orlogsmatroses gjorde sig skyldig i; under et Forsøg paa



at desertere fra Flaaden ombord paa 4 Torpedobaade, som disse Matroser havde bemægtiget sig, forsøgte de at naa en frelsende neutral Havn, et Forsøg som imidlertid fandt sin tragiske Afslutning udfør Jyllands Kyst, hvor alle 4 Skibe ubønhørlig sænkedes af Artilleriild fra egne Krydsere.

Dette sidste Oprør afsluttedes ved de velkendte Begivenheder d. 29. Oktober 1918, hvor Hochseeflottens sidste store kombinerede Operation forhindredes af egne Besætninger, et Mytteri, der udviklede sig til en Revolution, der styrtede Tysklands forhen saa frygtede Værn baade til Vands og til Lands i Grus.

Disse detaljerede Fremstillinger af Mytteriernes Udvikling i den tyske Flaade er imidlertid indledet af en almindelig historisk Oversigt over de væsentlige Oprør ombord paa samtlige Landes Flaader, og som sammen med Forfatterens indgaaende psykologiske Studier over Grundene til, samt Forholdsreglerne imod disse Mytterier, næsten maa siges at danne en Slags »Haandbog for Sø-officerer i Bekæmpelse af Mytterier ombord«. I denne historiske Oversigt ser Læseren næsten samtlige Flaademytterier passere Revue for sit Øje, ligefra Englands Marineuroligheder i det 18. Aarhundrede, som Admiral Jerwis jærnhaarde Modforholdsregler energisk bekæmpede. Spaniens Vanskeligheder i 1873, Oprøret i Sorte Havet i 1905, det portugisiske Mytteri i 1910, de brasilianske Panserkrydseres ejendommelige Skæbne i 1910 o. s. v., indtil Efterkrigens Vanskeligheder, hvis Virkninger Frankrig fik at mærke ved de alvorlige Begivenheder i Sorte Havet i 1919, og hvis Efterdønninger sporedes selv i vor Marine efter Sikringsperiodens lange Indkaldelser.

I den psykologiske Undersøgelse paapeger Forfatteren den triste, men velkendte Hovedrolle, som Marinen næsten altid spiller i en Revolutions Begyndelse i Mod-sætning til Arméen. Han søger at analysere Grundene hertil og deler derfor Marineoprørerne i 2 Hovedgrupper,

nemlig for det første: de Oprør, som forekommer samtidig med politiske Omvæltninger i Land, og som oftest indpodes eller paaføres Marinen udefra af saakaldte »externe Grunde«. For det andet de, som spirer af de særlige Forhold, som Livet leves under ombord, og som har de saakaldte »interne Grunde« til Aarsag, og derfor er det nærmest disse sidste, som Forfatteren betragter som de mest interessante. Han anfører, at disse interne Grunde til Mytteri sjældent kommer til Udbrud, uden at visse Sygdomme kan paavises i den respektive Marines indre Liv, og at disse som Regel har sit Udspring i daarlige Livsvilkaar ombord, næret af de særlige Forhold, som det i og for sig for ethvert Menneske unaturlige Liv paa Søen, altid medfører.

Man skulde maaske tro, at alle de humane Foranstaltninger, som de moderne Mariner stadig indfører, og som staar i grel Modsætning til vore Forfædres Fregatters haarde Batteridæk og slette Kostforplejning, havde udslettet Grundene til Utilfredshed ombord; til en vis Grad er dette maaske ogsaa Tilfældet, men paa den anden Side har den moderne Marine ogsaa fremkaldt mange andre Ubehageligheder, saasom f. Ex. Ubaadens iltfattige Luft og trange Rum og et moderne Maskinrums uudholdelige Temperatur.

Utilfredsheden ombord, Revolten og Mytteriet fødes imidlertid sjældnere af Ondet som Realitet, men oftere og snarere af Indbildningen af Eksistensen af et saadant Onde, d. v. s. at Mandskabet har Indtrykket af at være udsat for en Uretfærdighed eller maaske snarere for en daarlig Behandling. Tilbøjeligheden til at suggestionere sig til en saadan Forestilling er langt hyppigere hos Orlogsmatrosen end hos Soldaten, fordi den første mangler de to store Goder: rummelige Pladsforhold og den saakaldte Frihed, som kun Landloven kan give ham. Lighedsfølelsen er endvidere meget udviklet hos Sømanden, og uddybes Forskellen i Levevilkaar uforholdsmæssigt til

Fordel for Befalingsmændene, reagerer Besætningen næsten altid. Hochseeflottens Orlogsmatros led utvivlsomt ved Krigens Slutning mindre af Madrationernes Utilstrækkelighed end af den relative Overflødighed, som Officersmessernes Medlemmer levede i. Med psykologisk Skarpsindighed forklarer Vidil, hvorledes de fysiske Mangler, som i hvert Fald paa et tidligere Tidsrum fandtes i Flaaden imidlertid ikke alene formaaede at undergrave den tyske Marines moralske Modstandskraft i saa høj Grad.

Den stadige haabløse Venten, de fortsat resultatløse Udfald i Nordsøen, hvor Fjenden næsten aldrig saas, i Forbindelse med den almindelige Pessimisme, som paa dette Tidsrum gjorde sig gældende overalt i Tyskland, skabte i Forening en sygelig og farlig Stemning ombord.

Denne for politisk Propaganda saa velpræparerede Jordbund var samtidig Genstand for en voldsom Paavirkning fra samvittighedsløse Agitatorer, der tilfulde forstod at vinde de trætte og deprimerede Besætninger ved forføriske Løfter.

Det er utvivlsomt farligere for Aanden i en Flaade — maaske ogsaa i en Hær — ikke at slaas end at levere selv de blodigste Batailler, og Historien viser, at de Flaader og Skibe, som har staaet paa Oprørets Rand, sjældent forinden har lidt Nederlag, men maaske snarere har lidt under Mangel paa Kamp.

Grunden til, at Orlogsmatros ofte er et let Bytte for politiske Agitatorer, forklares i Bogen med at Livet ombord, som leves i smaa afsondrede Samfund, er en velegnet Jordbund baade for falske Rygter, for fixe Ideer og for Massesuggestion.

Den moderne Orlogsmatros arbejder nutildags ofte langt fra Officerens direkte Paavirkning, alene eller i mindre Grupper for Exempel bag et Magasins vandtætte Døre eller paa afsides Poster, og samles Besætningen saa endelig, er det som Regel for at skaffe, ligeledes



uden Opsyn af Officerer, hvor højt talende Førere blandt Folkene finder taknemlige Tilhørere.

Den moderne Søofficer er iøvrigt snarere blevet en sejlede Tekniker, der er mere beskæftiget med sit Speciale, med Skydningens Ledelse eller med Pasningen af talrige sindrige Apparater end med den menige Besætnings Opførsel og Moral. Alt dette bliver og blev ofte overladt til Underofficererne, og den tyske Søofficers Hovedfejl og væsentlige Skyld laa da ogsaa — efter Forfatterens Mening — deri, at han ikke forstod at knytte disse oprindelig loyale og dygtige Middelstandsfolk, som Underofficererne var, til sig, i Stedet for at Tilfældet nu var, at de paa Grund af den udprægede Kasteaand, stødte dem fra sig og i en kritisk Stund lod dem gøre fælles Sag med utilfredse Matroser. En Kasteaand som vel kunde have sine Fordele, men hvis Skyggesider iøvrigt er saa velkendte, at de ikke behøver at gentages her. (Søofficererne var saaledes socialt stillet langt over de øvrige Embedsmænd, bl. a. var Officerskasinoerne lukket for baade Læger, Ingeniører og Intendanten).

En anden uheldig Egenskab i den tyske Flaade var, at Orlogsmatroserne ikke, som i saa mange andre Mariner, kunde rekrutteres fra Landets Fisker- og Sømandsbefolkning, — dertil var denne altfor faatallig — men fra de de store Industricentre i Landets Indre, mærkelig nok iøvrigt for det meste fra Elsass-Lothringen, og som Regel da af Arbejdere og Mekanikere for at tilfredsstille det store Behov af Specialister ombord. Alt sammen fra en Befolkningsgren, som var langt lettere tilgængelig for politisk Propaganda end den mere støtte og ligevægtige Fiskerbefolkning.

Forfatteren paapeger ogsaa den Utilfredshed, som de tyske Orlogsmatrosers gennemførte Specialisering gav Anledning til, idet de igennem Aar kun lærte at manøvrere den samme Mekanisme ombord paa det samme Skib. Dette System havde selvfølgelig materielt set sine

Fordele, men jo mere monotont et Liv leves, desto lettere melder Utilfredsheden sig og dermed Modløsheden, og Ønsket om at slippe væk — koste hvad det vil.

Ogsaa de tyske Søofficerers Tjeneste ordnedes efter dette System, man erindrer saaledes, at den kendte Søofficer v. Hase, Forfatteren af den udmærkede Bog »Die zwei weissen Völker«, havde tjent 5 Aar i Træk paa det samme Panserskib som subaltern Artilleriofficer, inden han blev ældste Artilleriofficer paa en Slagkrydser. Spørger man dernæst, hvorfor Uvirksomhedens og Utilfredshedens Spøgelse ikke ogsaa viste sig paa Englands Grand-fleet, der jo fornuftigvis ikke kunde opvise et større Antal Søslag end Hochseeflotte, saa ligger Hovedgrunden sikkert deri — foruden en Mængde sekundære Aarsager, som forbigaas her — at denne stationeredes under sundere Omgivelser langt fra smittebefængte Industricentrer.

Som et ejendommeligt Træk, der viser det Frimurerskab, der eksisterede mellem de politisk paavirkede og »omvendte« Matroser i Hochseeflotte, kan nævnes følgende: For at sikre sig mod ubehagelige Overraskelser overfor eventuelle politiske Modstandere udvikledes formelige »Kendingssignaler« mellem ligesindede indbyrdes, f. Ex.: blev den venstre Haand holdt i Lommen paa alle lige Datoer, den højre paa alle ulige Datoer; Kendeord udvexledes ved det tilsyneladende uskyldige Spørgsmaal: »Maa man spille Kort her ombord?«, for ikke at tale om veritable Identitetskort, som udstedtes i Form af Jetons forsynet med Skibets Radiokaldesignal efterfulgt af vedkommende Mands Nummer.

En saadan politisk Propaganda fandt naturligvis rig Jordbund blandt de største Skibes talstærke Besætninger, hvor Virkningerne selvfølgelig kunde ventes at være størst, medens Ondet knapt kendtes paa de mindre Skibe, hvor Søofficererne havde deres Folk fastere i Haanden, og hvor Besætningerne iøvrigt ikke fik Tid til at »kede



sig paa Grund af de talrige Opgaver, som Torpedofartøjer, Undervandsbaade og Minesøgere havde under hele Krigsperioden.

Bogens sidste Kapitel fortæller om de oprørske Besætningers Modtræk overfor det klassiske Lægemiddel mod alle Marinerevolutioner — som ogsaa her blev forsøgt — nemlig at gaa til Søs. Her blev dette — som bekendt — imidlertid anvendt for sent, og Mytteriet forhindrede Flaadens Letning den 29. Oktober 1918. Virkningerne først i Wilhelmshaven og senere i Kiel skildres og afsluttes med den interessante Belysning af »Kammerat« Gustav Noske's i og for sig beundringsværdige Virksomhed. Vidil beskriver, hvorledes denne Mand, der iøvrigt aldrig havde været Soldat, kun i Kraft af sin stærke Vilje og sin Dygtighed bogstavelig talt satte sig i den kommanderende Admirals Stol i Kiel og i Løbet af ganske faa Dage fik c. 80,000 oprørske Mænd til at adlyde sig og dermed dæmmede op for det sig nærmende Kaos, — men ganske vist paa et Tidspunkt, hvor Kejseren allerede havde talt sande Ord, da han d. 9. November i sit Hovedkvarter havde udtalt til Admiral v. Scheer, at han ikke mere havde nogen Flaade, thi paa dette Tidspunkt var v. Tirpitz' stolte Livsværk: Hoch-See-Flotte opført at eksistere som organiseret Kampenhed. —

Kaptajn Vidils Bog udkom allerede inden den for Englands Flaades Prestige saa beklagelige »Strejke« i September d. A. fandt Sted, væsentlig paa Grund af Lønreduktioner, men ogsaa efter senere fremkomne Oplysninger at dømme, omhyggelig forberedt og provokeret af kommunistisk Propaganda blandt de store Skibes Besætninger.

Undersøgelsen og Beskrivelsen af dette i og for sig saa uhyggelige Moment maa derfor opsættes til en senere Udgave — lad os haabe for Europas Skæbne, at en saadan maa vente længe paa yderligere Stoff!

Til Slut skal tilføjes til Vejledning for eventuelle



Interesserede, at det lige udkomne udmærkede »Register for Tidsskrift for Søværnen« udviser, at Artikler omhandlende ovenstaaende Emne tidligere ogsaa er behandlet i Tidsskriftet, og da nemlig i Aargang 91 Anno 1920 Pag. 149 og 201, samt i Aargang 100 Anno 1929 Pag. 150 og 173.

*F. Kjølsten.*

## Nogle Bemærkninger angaaende Konferencen i Haag 1930 til Kodificering af visse folkeretlige Spørgsmaal.

Af Kaptajnløjtnant A. H. Vedel.

(Fortsat).

Den 13. Marts samledes de forskellige Landes Delegerede i Haag<sup>1</sup>, og det første Møde afholdtes under Forsæde af Konferencens Præsident, den hollandske Indenrigsminister van Heemskerck.

Efter forskellige indledende Taler og en Del Diskussion fastlagde man i 4 Møder i Løbet af den 13. og 14. Marts Konferencens Arbejdsprogram og valgte forskellige Vicepræsidenter, Underudvalg m. m. Til Præsident for 2. Kommission (der skulde behandle Spørgsmaalene om Søterritoriet) valgtes den tyske Delegerede og folkeretslærde Gøppert, og Forhandlingerne førtes nu inden for Kommissionerne i Dagene fra den 15. Marts til den 10. April, da Plenarmøderne igen blev optaget, for at de 3 Kommissioner kunde forelægge Resultaterne.

Som tidligere nævnt omtales her kun 2. Kommissions Arbejde. Ved dennes første Møde udnævntes 2 Underkommissioner, den første (under Forsæde af Portugals Delegerede Barbosa de Magalhães) skulde behandle Diskussionsbasis Nr. 1, 2, 5 samt 19 til 26 incl., den anden (under Forsæde af Kommissionens Formand Gøppert) Nr. 6 til 18 incl., medens det var Hensigten at behandle Nr. 3, 4, 27 og 28 i samlede Møder.

---

<sup>1</sup>) For Danmark deltog som Delegerede: Departementchef i Indenrigsministeriet F. C. Martensen-Larsen, Udenrigsministeriets Raadgiver i Folkeretssager G. Cohn samt Navigationsdirektør, Kommandør V. L. Lorck; som Sekretærer og tekniske Tilforordnede: Legationssekretær i Haag H. Hergel og Sekretær i Indenrigsministeriet G. Schau.

2. Kommissions Forhandlinger fremgaar af en Rapport, der sammen med forskellige Bilag blev fremlagt ved et af Konferencens sidste Plenarmøder. Af denne Rapport fremgaar det, at der vel var Enighed om de fleste Principper, men at det i mange Tilfælde viste sig vanskeligt at blive enige, dels om den praktiske Forstaaelse af disse Principper, dels om vigtige Detailspørgsmaal. Som Eksempel herpaa kan nævnes Søterritoriets Udstrækning, og Rapporten har paa dette Punkt følgende Ordlyd:

»Den inden for Kommissionen førte Diskussion har vist, at alle Magter anerkender Princippet om den uhindrede Sejlads paa Havet. Paa dette Punkt er der ingen Uoverensstemmelser. Denne frie Udnyttelse af Havet er af afgjort Betydning for alle Lande; i egen Interesse vil man ved ethvert muligt Middel fremme dette Princip's Anvendelse.

Paa den anden Side indser man, at Folkeretten tilkender enhver Kyststat Souverænitet over et Stykke af det Hav, der beskytter dens Kyster; dette anser man for nødvendigt for Beskyttelse af Landenes lovmæssige Interesser. Søterritoriet er en Del af Statens Territorium; den Souverænitet, som her udøves er ikke i Princippet forskellig fra Souveræniteten over Landterritoriet, men den er begrænset af visse internationalt anerkendte Bestemmelser, og det er netop paa Grund af den almindelige Interesse, som Havets Frihed har for ethvert Land, at fredelig Passage over Søterritoriet er almindelig anerkendt.»

»Om disse Spørgsmaal har man konstateret Enighed blandt de forskellige Delegationer. Derimod viste der sig betydelig Forskellighed i Opfattelsen med Hensyn til Udstrækningen af den Zone, over hvilken Statens Souverænitet burde anerkendes. Denne Uenighed stammede for en stor Del fra de enkelte Landes forskellige geografiske og økonomiske Forhold. Nogle af Delegationerne



var ogsaa ængstelige for de indirekte Følger, som Regler, der blev vedtaget for Fredsforhold, efter deres Mening vilde kunne faa under Neutralitetsforhold.»

»Kommissionen har ikke ment at burde udtale sig om, hvorvidt nugældende Folkeret anerkender en bestemt Afgrænsning af Søterritoriet. Under Hensyn til de forskellige Synspunkter, har Kommissionen foretrukket — i Overensstemmelse med Konferencens Direktiv — ikke at udtale sig om, hvad man maa anse for gældende Ret, men derimod at koncentrere sine Anstrengelser paa at opnaa en Overenskomst, som for Fremtiden skulde fastsætte Søterritoriets Udstrækning. Man beklager at maatte konstatere, at disse Anstrengelser endnu ikke har ført til noget Resultat.»

»Den forberedende Kommission havde som Grundlag for Forhandlingerne opsat følgende System:

1. Søterritoriets Udstrækning fastsættes til 3 Sømil.
2. Man anerkender en større Udstrækning af Søterritoriet til Fordel for visse udtrykkelig nævnte Stater.
3. Man anerkender en Zone paa det aabne Hav i Forbindelse med Søterritoriet, en Zone over hvilken Kyststater kan udøve en vis nødvendig Kontrol for paa sit Land- eller Søterritorium at undgaa dels Overtrædelse af Told- og Karantænebestemmelser, dels fremmede Skibes Angreb paa Landets Sikkerhed. En saadan Kontrol skal ikke kunne udøves mere end 12 Sømil fra Kysten.

Kommissionen har ikke kunnet antage disse Alternativer; hvert af de tre Punkter har, det ene efter det andet, fremkaldt Indvendinger fra forskellige Delegerede.»

»Fastsættelse af Søterritoriets Udstrækning til 3 Sømil har stødt paa Modstand fra de Stater, som holder paa, at der ikke eksisterer nogen Regel, der fastsætter Udstrækningen til 3 Sømil, og som mener, at deres nationale Interesser nødvendiggør Antagelsen af et større Søterritorium. Anerkendelsen af et saadant større Søterritorium, særlig til Fordel alene for disse Stater, har

vakt Modsigelse fra 2 Synspunkter: Paa den ene Side var der Stater, der var utilbøjelige til at anerkende Undtagelser fra 3-Sømilreglen; paa den anden Side var nogle Stater af den Anskuelse, at Vedtagelsen af en saadan Regel burde være frivillig, og de ønskede ikke konventionsmæssigt at skabe en Undtagelsessituation.»

»Tanken, der var fremsat i Punkt 3, nemlig Antagelsen af en særlig Zone udenfor Søterritoriet (une zone contiguë), fandt forholdsvis mange Tilhængere, men har dog ikke kunnet tjene til Bindeled mellem de forskellige Anskuelser«.

»Efter disse Diskussioner, som Tiden ikke tillod at fortsætte, er Kommissionen kommet til det Resultat, at det ikke for Øjeblikket vil være muligt at naa til Enighed om disse grundlæggende Spørgsmaal; dertil er de forskellige Landes Synspunkter altfor afvigende. Denne Beslutning maatte nødvendigvis faa Indflydelse ogsaa paa Resultatet af Undersøgelsen af andre Punkter. Endelig har man sluttet sig til den Tanke ikke straks at skride til Affattelsen af en Konvention, og man har besluttet at vedlægge Kommissionens Rapport de Artikler, der af 1. Underkommission er foreslaaet og af Kommissionen antagne som foreløbigt Grundlag (à titre provisoire).«

Trods disse lidet opmuntrende Resultater af Forhandlingerne om et af de vigtigste Punkter: Søterritoriets Udstrækning, er Kommissionen dog af den Mening, at man ikke heraf maa slutte, at disse Vanskeligheder bør afholde de forskellige Stater fra at fortsætte det paa-begyndte Arbejde, og man foreslaar, at Konferencen skal opfordre Folkeforbundsraadet til at anmode Regeringerne om at fortsætte Undersøgelsen af forskellige Spørgsmaal paa Grundlag af de nu førte Forhandlinger, og endelig anbefaler man Afholdelsen af en ny Konference, saa snart Forholdene maatte synes gunstige hertil.



Inden Spørgsmaalet om Søterritoriets Udstrækning forlades, skal man til Belysning af de forskellige Synspunkter anføre nogle Udtalelser i Kommissionens Møde d. 3. April, hvor man fra hver af de Delegerede ønskede en kort Udtalelse om det paagældende Lands Standpunkt.

Lansdown (Syd Afrika): „Den sydafrikanske Delegation foretrækker Punkt 3<sup>1)</sup>, saaledes som det er fremsat i det trykte Aktstykke, idet Søterritoriets Udstrækning fastsættes til 3 Sømil“.

Schücking (Tyskland): „Den tyske Delegation anbefaler 3 Sømils Udstrækning med tilsluttende Zone, i det Haab at Antagelsen af en tilsluttende Zone vil lette de forskellige Staters Anerkendelse af en Bredde for Søterritoriet paa 3 Sømil.“

Miller (U. S. A.): „Jeg skal indskrænke mig til at oplæse en Artikkel, som findes i adskillige Traktater, afsluttet af De Forenede Stater, og som stadig er i Kraft:

De høje kontraherende Parter erklærer som deres udtrykkelige Hensigt at opretholde det Princip, efter hvilket 3 Sømil regnet fra Kystlinien ved Lavvande danner Grænsen for Søterritoriet.“

de Ruelle (Belgien): „Belgien antager 3 Sømilsterrioriet med tilsluttende Zone“.

Gwyer (Storbritannien): „Den engelske Delegation støtter stærkt det Princip, der er fremsat i Punkt 1, med andre Ord Søterritoriets Udstrækning paa 3 Sømil, uden at anerkende særlige Beføjelser i en tilsluttende Zone — og af tre Grunde. For det første er denne Regel allerede en Retsregel, der gælder for saa mange Lande, at de repræsenterer næsten 80 % af den samlede Verdenstonnage. For det andet har vi allerede vedtaget Souverænitetetsprincippet gældende for Kyststaterne over deres Søterritorium. Endelig er 3-Sømilsgrensens den mest fordelagtige for Havets frie Udnyttelse“.

---

<sup>1)</sup> Punkt 3, Pag. 541.



Pearson (Canada): „Canadas Regering holder paa 3 Sømilsgrænsen gældende for alle Lande og for alle Formaal.

Marchant (Chile): „Jeg antager en 6 Sømilsgrænse uden tilsluttende Zone, eller 3 Sømil med tilsluttende Zone“.

W. Hsieh (Kina): „Jeg antager principielt Punkt 3“.

Arango (Colombia): „Jeg holder paa 6 Sømil“.

de Armenteros (Cuba): „Jeg vil stemme imod Punkt 3; jeg holder paa 6 Sømil med tilsluttende Zone.

Lorck (Danmark): „Den danske Delegation slutter sig principielt til Punkt 3. Men da de Regler, der vedrører Søterritoriets Beregning ved Bugter, er et Punkt af særlig Betydning for Danmark, og da dette Punkt iøvrigt endnu ikke er ordnet, er det mig umuligt paa det nuværende Tidspunkt at træffe en bestemt Afgørelse.

Abdel Hamid Badaoui Pacha (Ægypten): „Den ægyptiske Delegation udtaler sig til Fordel for en Udstrækning paa 3 Sømil med tilsluttende Zone“.

Angulo (Spanien): „Den spanske Delegation slutter sig — stadig fastholdende sine Udtalelser i Diskussionsbasis Nr. 3 og 4 — til de Magter, der holder paa en Udstrækning paa 6 Sømil med tilsluttende Zone.

Varma (Estland): „Den estniske Delegation antager en Udstrækning paa 3 Sømil for Søterritoriet, med tilsluttende Zone“.

Erich (Finland): „Af Solidaritetshensyn overfor vore Naboer, de skandinaviske Lande, slutter den finske Delegation sig til et 4 Sømilssøterritorium under Forudsætning af, at man samtidig anerkender en tilstrækkelig stor tilsluttende Zone. Paa denne Betingelse kunde den finske Delegation ogsaa antage et 3 Sømilsterritorium; men i første Række ønsker man 4 Sømil. Men hvis Kommissionens Fler-tal — i Modsætning til hvad der er Grund til at vente — ikke udtaler sig til Fordel for en tilsluttende Zone, vil den

finske Delegation forbeholde sig at komme tilbage til dette Spørgsmaal og da muligvis tage et andet Standpunkt med Hensyn til Søterritoriets Udstrækning“.

Gidel (Frankrig): „Frankrig har intet at indvende imod 3 Sømilsterritoriet under Forudsætning af Tilstedeværelsen af en tilsluttende Zone, og under Forudsætning af en defineret Basislinie for Terroriets Beregning“.

Spiropoulos (Grækenland): „Den græske Delegation har fra Kommissionens første Møde erklæret sig som Tilhænger af Forslaget om 3 Sømil. Den vil ogsaa være villig til at antage et 2 Sømilsterritorium, hvis alle Lande sluttede sig til dette Synspunkt, og Grunden hertil er Ønsket om at lette Havets frie Benyttelse. Men hvis vi har antaget 3 Sømil og Souverænitetsprincippet, mener den græske Delegation ikke, der vil være Brug for nogen tilsluttende Zone. Men da nogle Lande forlanger mere end 3 Sømil, er den græske Regering paa dette Punkt villig til at give efter og ogsaa antage en tilsluttende Zone saa meget mere, som Grækenland allerede har en saadan ifølge sin gældende Lovgivning“.

Greaves (Indien): „Den indiske Regering antager Punkt 3“.

Green (Irland): „Irlands Regering slutter sig til Punkt 1 i dets nuværende Text. Dog anerkender den, at Forholdene for visse Lande og for visse Tilfælde kan nødvendigjøre Anvendelsen af Bestemmelserne i Punkt 3.“

Bjørnssen (Island): „Islands Delegation antager 4 Sømil“.

Giannini (Italien): „6 Sømil“.

Mushakoji (Japan): „3 Sømil, uden tilsluttende Zone“.

Albat (Letland): „6 Sømil, med tilsluttende Zone“.

Ræstad (Norge): „Idet man gaar ud fra, at der ikke findes bindende Folkeretsregler vedrørende dette Spørgsmaal, mener den norske Regering, at man bør tage Hensyn til

hvert Lands særlige Forhold. Min Delegation holder paa 4 Sømilsgrensen; den er meget ældre end 3 Sømilsgrensen.

Med Hensyn til andre Lande er den norske Regering tilbøjelig til for sit Vedkommende at anerkende en større Udstrækning, naar denne er begrundet i gammel og ubrudt Hævd, saaledes som fremsat i Regeringens Svar.

Hvad Spørgsmaalet om en tilsluttende Zone angaar, da bør denne være begrænset til Forhold vedrørende Told og Sikkerhed<sup>4</sup>.

Surie (Holland): „Uden at komme ind paa Fordelene ved en tilsluttende Zone, før end man nøjagtigt ved, hvilke Rettigheder, Kyststaten der kan udøve, antager den hollandske Delegation Punkt 3 og fastsætter Søterritoriets Udstrækning til 3 Sømil.

Den begrundet sin Afgørelse paa 2 Forhold: 1<sup>o</sup> for saa meget som muligt at støtte Handelen paa det aabne Hav; 2<sup>o</sup> for ikke at paalægge Kyststaten for store Forpligtelser<sup>4</sup>.

Sepahbo di (Persien): „6 Sømil med tilsluttende Zone“.

Makowski (Polen): „Den polske Delegation foreslaar 3 Sømil med en tilsluttende Zone, tilstrækkelig stor til at Kyststaten effektivt kan beskytte sine lovlige Interesser.“

de Magalhaes (Portugal): „Den portugisiske Delegation har fremsat et Forslag om 12 Sømil<sup>1)</sup>. Jeg har allerede tidligere meddelt, at den vil antage 6 Sømil under Forudsætning af, at der findes en tilsluttende Zone af samme Størrelse.

Disse Forslag er baseret paa de særlige Forhold, der gør sig gældende paa Grund af Portugals Beliggenhed, og fordi Fiskeriet er et vitalt Spørgsmaal for Landet. Paa den anden Side gør ogsaa mere generelle Grunde sig gældende, idet den portugisiske Delegation mener, at et Søterritorium paa 3 Sømil absolut er utilstrækkeligt — hvad ogsaa alle har enerkendt ved at forlange særlige Rettigheder i en til-

<sup>1)</sup> Ved dette Forslag (fremsat mundtligt paa Konferencen) har Portugal saaledes frafaldet sit Ønske om 18 Sømil. (Se Pag. 462).



sluttende Zone, som efter visse fremkomne Forslag kan have en meget stor Udstrækning.

Den portugisiske Delegation antager altsaa 6 Sømil med en tilsluttende Zone; den forlanger i denne Zone Rettigheder vedrørende Fiskeriinspektion, saaledes som det er anbefalet ved alle tekniske Fiskerikongresser“.

Meitani (Rumænien): „Den rumænske Delegation vedtager en Udstrækning paa 6 Sømil og forbeholder sig Spørgsmaalet om tilsluttende Zone“.

Sjøborg (Sverige): „Den svenske Regering gør for sit eget Vedkommende Fordring paa et Søterritorium paa 4 Sømil; men den anerkender tillige som lovligt gældende de andre historiske Grænser, der nu anvendes af visse Stater, f. Ex. 3 Sømil og 6 Sømil“.

Sitensky (Czechoslovakiet): „Czechoslovakiet har Interesse i den størst mulige Frihed for Sejlads paa Søterritorierne; men da mit Land ikke har nogen Kyst, mener jeg at burde afholde mig fra at foreslaa en bestemt Grænse for Søterritoriets Udstrækning“.

Chinasi Bey (Tyrkiet): „Den tyrkiske Delegation antager 6 Sømil med tilsluttende Zone“.

Buero (Uruguay): „Uruguays Delegation slutter sig til 6 Sømil, idet man dog forbeholder sig Spørgsmaalet om tilsluttende Zone“.

Novakovitch (Jugoslavien): „Den jugoslaviske Delegation antager 6 Sømil og forbeholder sig Spørgsmaalet om tilsluttende Zone“.

de Vianna-Kelsch (Brasilien): „Den brasilianske Delegation antager under alle Forhold 6 Sømil“.

Egoriew (Sovjet Rusland): „Naar man betragter den moderne Folkeret, saaledes som den fremgaar af de forskellige Staters Lovgivning, af Traktater og af diplomatiske Aktstykker, ser man klart den store Forskellighed i Opfattelse, som eksisterer med Hensyn til Udstrækningen af Kyststatens Myndighed over det saakaldte Søterritorium og til-

sluttende Zone: Udøvelsen af Kyststatens Myndighed er under forskellige Forhold begrænset snart til 3 Sømil, snart til 4, til 6, til 10 eller til 12 Sømil.

Historiske og theoretiske Argumenter — fastholdt af nogle og modsagt af andre — kan ikke bruges hverken til at imødegaa disse Kendsgerninger eller til at fremhæve Nødvendigheden af, at de enkelte Stater fremsætter de efter deres Mening nødvendige Fordringer, vedrørende Kystfarvandene, som ikke bruges af den internationale Skibsfart. Dette Synspunkt, der allerede tidligere er gjort gældende i Litteraturen og endnu en Gang er understreget ved denne Kommissions Forhandlinger maa ikke paa nogen Maade underkendes.

Under disse Forhold vil det formentlig være at foretrække, at man indskrænker sig til en almindelig Udtalelse gaaende ud paa, at Brugen af de internationale Handelsveje paa Søen ikke paa nogen Maade maa indskrænkes“.

Man ser af disse Udtalelser, at 17 Lande holder paa eller dog vil foretrække 3 Sømil, 4 Lande holder paa 4 Sømil, 12 Lande paa 6 Sømil og 1 Land paa 12 Sømil. Af 3-Sømil-Landene ønsker 9 en tilsluttende Zone (zone contiguë), 3 udtaler sig bestemt imod en saadan, medens 5 ikke præciserer dette Punkt nærmere.

Saa vel i de to Underkommissioner som i 2. Kommissions Plenarmøder er som tidligere nævnt alle de fremsatte Diskussionsbasis taget op til Behandling. Følgende 3 Spørgsmaal skal særlig fremhæves:

1. Stræder der forbinder aabne Have.
2. Bugter.
3. Forfølgelse in continenti.

*Stræder der forbinder aabne Have.*

Dette Punkt behandlede i 2. Underkommission, hvor man opsatte følgende:

- »1 Stræder, som tjener til Passage mellem to Dele



af det aabne Hav, begrænses Søterritoriet paa samme Maade som udfør andre Dele af Kysten, ogsaa naar begge Sider tilhører samme Stat.

Naar Bredden overstiger 2 Gange Søterritoriets Brede, er Farvandet mellem de to Søterritorier en Del af det aabne Hav. I de Tilfælde, hvor der ved denne Afgrænsning inde paa Søterritoriet dannes Enklaver, der er mindre end 2 Sømil brede, kan disse medregnes til Søterritoriet.<sup>1)</sup>

Til nærmere Forklaring fremsatte man endvidere:

»I de Stræder, om hvilke her er Tale, danner et vist Bælte af Havet, der beskyller Kysterne, Søterritoriet paa samme Maade som paa ethvert andet Sted af Kysten.

Havet mellem de to Kyster kan ikke betragtes som indre Farvand, selv om dette Søterritorium fra begge Sider naar hinanden, og begge Bredder tilhører samme Stat. Reglerne om Grænsen mellem indre Farvand og Søterritorium er de samme som paa andre Steder af Kysten.

Hvis Strædet overalt er større end Summen af de to Søterritorier, er der gennem hele Strædet en Kanal af aabent Hav. Hvis derimod Bredden gennem hele Strædet er mindre end Summen af de to Søterritorier, er Strædefarvandet Søterritorium. Der kan imidlertid ogsaa tænkes andre Tilfælde, nemlig følgende: Strædets Brede er paa visse Steder større, paa andre Steder mindre end eller lig med det dobbelte Søterritorium. I disse Tilfælde vil Dele af det aabne Hav ligge som Enklaver i Søterritoriet. Man har haft den Opfattelse, at der ingen rimelig Grund var til at nægte saadanne Enklaver — der godt vil kunne være af betydelig Størrelse — Karakteren af aabent Hav. Ikke desto mindre vil man, hvis det kun drejer sig om Dele af mindre Vigtighed, af praktiske Grunde kunde betragte dem som Søterritorium.

---

<sup>1)</sup> Se hosstaaende Skitse af Store Bælt.



Den fuldt optrukne sorte Linie angiver Søterritoriets Grænse, saadrent dette regnes at strække sig 3 Sømil fra nærmeste Land, og saadrent Bugtreglen ikke anvendes. De sorte Pletter er Fyr og Lystønder.

Skitse over Store Bælt.



Men disse Undtagelser bør dog begrænses til Enklaver, der ikke er bredere end 2 Sømil.

Paa samme Maade som ved Bugter, til hvilke flere Stater har Kyststrækninger, har man ogsaa her afholdt sig fra at opstille Regler for Grænselinien mellem Søterritorierne i Stræder, i hvilke Kysterne tilhører forskellige Lande, og hvor Strædets Bredde er mindre end Summen af Kyststaternes Søterritorium.

Forslaget indskrænker sig til at opstille Regler for Stræder, der forbinder aabne Have. Man er ikke gaaet ind paa Forhold vedrørende Stræder, som kun fører til Indhave. For saadanne

Stræder anvendes Reglerne, der gælder for Bugter, eventuelt for Øer.»

Paa hosstaaende Skitse over Store Bælt er vist Søterritoriets Udstrækning under Forudsætning af, at dette regnes at strække sig 3 Sømil fra nærmeste Land; i Henhold til det danske Svar paa den forberedende Kommissions Spørgsmaal om Søterritoriets Beregning i Stræder (se Pag. 471) er Bugtreglen ikke anvendt.

Man ser, at Søterritoriet ved Albuen og ved Sprogø strækker sig over hele Farvandets Bredde; dette vil under Henviisning til, hvad der paa Konferencen blev gjort gældende bl. a. fra engelsk og japansk Side (se Pag. 471) sige, at hele Farvandet i Store Bælt mellem de to nævnte Punkter kan betragtes som Søterritorium; paa Spørgsmaalet om »passage inoffensiv« har dette Synspunkt selv sagt ingen Indflydelse.

Om Skibes, særlig Krigskibes Passage gennem Stræder fremsættes følgende Forslag:

»I Stræder, der forbinder aabne Have, og som tjener til international Sejlads, maa Passagen ikke vanskeliggøres under noget som helst Paaskud, heller ikke naar det drejer sig om Krigsskibe«, hvortil føjes disse Bemærkninger:

»Efter det foregaaende Forslag er et Stræde, for saa vidt det ikke er aabent Hav, Søterritorium. Det er nødvendigt under alle Forhold at sikre saavel Handelskibes som Krigsskibes Passage gennem Stræder, der forbinder aabne Have, og som er almindelige Sejlruiter for den internationale Trafik.«

Et andet Sted siges:

»Under intet som helst Paaskud maa Krigsskibes Passage gennem Stræder, der forbinder aabne Have og som tjener til international Trafik, vanskeliggøres.«

Tænker man sig disse Regler anvendt paa dansko Forhold, vil man saaledes ikke være berettiget til at spærre Sundet og Bælterne (jvnfr. Kgl. Anordning af <sup>20</sup>/<sub>12</sub>



1912 om fremmede Krigsskibes Adgang til danske Farvande under Neutralitetsforhold), hvorimod en fremmed Magt ikke vil kunne paaberaabe sig Kommissionens Udtalelse med Hensyn til Sejlads f. Eks. gennem Farvandene Syd for Fyn og Syd for Sjælland, idet Bemærkningen: »... som er almindelig Sejlroute for den internationale Trafik.« ( . . . qui forment des routes ordinaires pour la navigation internationale.) antyder en vis Indskrænkning i den generelle Regel.

### *Bugter.*

Som Forslag opstilles:

»Ved Bugter, hvis Kyster kun tilhører een Stat, skal Søterritoriet regnes fra en ret Linie, trukket tværs over Bugtens Munding; hvis Bugtens Munding er bredere end 10 Sømil, skal denne Linie trækkes tværs over Bugten paa det Sted nærmest Munden, hvor Bredden ikke overstiger 10 Sømil.«

Og Bemærkningerne er følgende:

»Det medgives, at man ikke under alle Forhold strengt kan hævde en Basislinie dannet ved Kystens Bugtninger. Naar det drejer sig om en Indskæring, der ikke er meget bred ved Munden, er der Grund til at betragte en saadan Bugt som indre Farvand. Meningerne var delte med Hensyn til Spørgsmaalet om, ved hvilken Bredde man skulde stoppe. Adskillige Delegationer mente, at man skulde betragte Bugter, hvis Munding ikke var bredere end 10 Sømil, som indre Farvand; man skulde tænke sig en Linie trukket tværs over Bugten helt ude ved Munden, og denne Linie skulde da være Basis for Bestemmelse af Søterritoriets Udstrækning. Hvis Bugten ved Munden er mere end 10 Sømil bred, vilde det være naturligt at tænke sig denne Linie trukket paa det Sted nærmest Munden, hvor Bredden er 10 Sømil. Denne Fremgangsmaade er bl. a. anvendt i Konventionen af 6. Maj 1882 angaaende Fiskeri i Nordsøen.



Andre Delegationer vilde ikke gaa med til at betragte en Bugt som indre Farvand, med mindre de to Søterritorier mødtes ved Mundingen, med andre Ord hvis Bredden ved Mundingen var over det dobbelte Søterritorium. De Stater, som f. Eks. holdt paa et Søterritorium paa 3 Sømil, forlangte altsaa, at Bugten ved Mundingen ikke maatte være bredere end 6 Sømil. . . . . Flertallet af Delegationerne sluttede sig til en Bredde paa 10 Sømil under Forudsætning af, at man samtidig vedtog Regler, der gjorde det muligt kun at give Indskæringer af en vis Dybde Karakter af Bugter.

Disse Fremgangsmaader vil dog ikke være praktisk anvendelige, med mindre de forskellige Kyststater lader Skibsførerne vide, hvorledes Indskæringerne paa Kysten skal betragtes.»

*Forfølgelse »in continenti».*

Som det vil erindres fra Svarene paa den forberedende Kommissions udsendte Spørgeskemaer, var alle Lande med Undtagelse af Rumænien enige i Princippet, at en saadan Forfølgelse skulde være tilladt (Se Pag. 474). 2. Kommission lod nu dette Spørgsmaal behandle i 1. Underkommission, der fremsatte følgende Forslag.

»Naar Forfølgelse af et fremmed Skib, der har overtraadt Kyststatens Love og Anordninger er paabegyndt medens Skibet befandt sig i indre Farvand eller paa Søterritoriet, kan denne Forfølgelse fortsættes uden for Territoriet paa Betingelse af, at Forfølgelsen ikke har været afbrudt. Retten til Forfølgelse ophører, saa snart det forfulgte Skib kommer ind paa eget eller paa en tredie Magts Søterritorium.

Forfølgelsen kan ikke betragtes som paabegyndt, før end det forfulgende Skib ved Vinkelmaaling eller paa anden Maade har forsikret sig om, at det forfulgte Skib eller et af dets Fartøjer befinder sig paa Territoriet, og før end det har givet Stoppesignal. Ordren til at stoppe

skal gives paa en saadan Afstand, at den enten kan ses eller høres af det andet Skib.

I Tilfælde af Opbringelse paa aabent Hav, skal dette omgaaende meddeles den Stat, hvis Flag Skibet fører.

Hertil føjes følgende Bemærkninger:

»Dette Forslag anerkender Retten til Forfølgelse og præciserer nærmere dette Forhold. Det er ikke nødvendigt, at Skibet, som giver Ordre til det fremmede Skib, der er inde paa Søterritoriet, om at stoppe, selv befinder sig paa Territoriet i det Øjeblik, Ordren gives. Dette Tilfælde indtræder i Praksis for Inspektionsskibe, som for at overvaage Fiskeriet, krydser langs Kysterne tæt udenfor Territorialgrænsen. Det er saaledes tilstrækkeligt, at Skibet, der begaar Overtrædelsen, er inde paa Territoriet i det Øjeblik, Forfølgelsen begynder.

Forfølgelsen maa ikke afbrydes; hvis den een Gang er afbrudt, kan den ikke genoptages. Spørgsmaalet om hvorvidt en Forfølgelse er afbrudt eller ikke afgøres af de faktiske Forhold. Retten til Forfølgelse ophører i hvert Tilfælde, saa snart Skibet kommer ind paa eget eller tredje Magts Søterritorium.

Man har opstillet det Spørgsmaal: i hvilket Øjeblik kan Forfølgelsen anses for at være paabegyndt? Hvis et Inspektionsskib faar radiotelegrafisk Meddelelse om en Lovovertrædelse, og det begiver sig paa Vej uden endnu at kunne se det paagældende Skib, kan man saa anse Forfølgelsen for paabegyndt? Man har ment at maatte besvare dette Spørgsmaal benægtende. Forfølgelsen kan ikke anses for paabegyndt før i det Øjeblik, da det forfølgende Skib selv har overbevist sig om det fremmede Skibs Tilstedeværelse paa Territoriet, og før det med de foreskrevne Signaler har givet Ordre til at stoppe. For at undgaa Misbrug, har man ikke villet nøjes med en radiotelegrafisk Ordre, som vil kunne gives paa ubegrænset Afstand.

Anholdelse af et Skib paa det aabne Hav er en



Handling af saa exceptionel Karakter, at det — for at undgaa Misforstaaelser — er nødvendigt, at det Land, hvis Flag det anholdte Skib fører, straks underrettes om Aarsagerne til en saadan Anholdelse. Henset til disse Forhold har man anset det for rigtigt at paabyde Notificering til den interesserede Stat.

Det fremgaar yderligere af Kommissionens Forhandlinger, at man ikke er kommet ind paa Spørgsmaalet om Anholdelse paa Søterritoriet eller Forfølgelse her fra af et Skib for en af dette tidligere begaaet Forseelse.

Ved Konferencens samlede Møde den 12. April forelagde den delegerede for Holland, François, som Medlem af 2. Kommission, Resultatet af dennes Arbejde.

Kommissionen var ikke i Stand til at forelægge Konferencen et Forslag til en Konvention, men man havde udarbejdet to Rækker Artikler, dels vedrørende Jurisdictionsmyndighed paa Søterritoriet, dels vedrørende Spørgsmaal af mere teknisk Art (bl. a. de ovennævnte Punkter om Bugtreglens Anvendelse og Forfølgelse in continenti); derimod kunde et positivt Konventionsforslag ikke fremsættes, det strandede paa Uenigheden om Søterritoriets Udstrækning, idet dette Spørgsmaal direkte eller indirekte greb ind i Kommissionens hele Arbejde.

Men trods dette negative Resultat frembæver François den Betydning, det haf haft, at disse Spørgsmaal er blevet drøftede under korrekte og altid høflige og rolige Former.

Efter Forelæggelsen takkede Konferencens Præsident 2. Kommission for dens Arbejde og understregede det Udbytte, man altid senere vilde have af dette. Til Slut oplæste Præsidenten Kommissionens endelige Resolution, der indeholdt Forslag om, at Konferencen skulde udtale følgende:

»Idet Konferencen

erkender, at Diskussionen har vist saadanne Forskelligheder i Synspunkterne i visse grundlæggende



Spørgsmaal, at man ikke for Øjeblikket kan naa til Enighed om en Konvention angaaende Søterritoriet,

•og er af den Formening, at Kodifikationsarbejdet bør fortsættes,

»1. anmoder den Folkeforbundsraadet om at gøre de forskellige Regeringer bekendt med de Artikler, der følger med denne Resolution, og som handler om Jurisdictionsmyndigheden paa Søterritoriet, og som er affattet og vedtaget som foreløbige Forslag til en eventuel samlet Konvention om Søterritoriet;

»2. anmoder den Folkeforbundsraadet om at opfordre de forskellige Regeringer til — under Hensyntagen til Konferencens Forhandlinger — at fortsætte Undersøgelserne af Søterritoriets Udstrækning og dermed beslægtede Spørgsmaal samt til at undersøge de til Lettelse af Kodificeringen bedst egnede Midler;

»3. anmoder den Folkeforbundsraadet om at undersøge, hvorvidt der maatte være Anledning til at opfordre Kyststaterne til at indsende officielle Oplysninger vedrørende den af dem vedtagne Basislinie for Søterritoriets Beregning;

»4. anbefaler den Folkeforbundsraadet, saa snart det maatte synes belejligt, at indkalde en ny Konference, der enten skal afslutte en Konvention omfattende alle Spørgsmaal vedrørende Søterritoriet, eller, hvis det maatte synes bedre, en Konvention kun omfattende de i medfølgende Bilag optagne Artikler«.

Disse Konferencens Henstillinger til Folkeforbundsraadet er blevet fulgte, idet alle de deltagende Landes Regeringer har faaet tilstillet ovennævnte Resolution med Anmodning om Udtalelse om de 4 nævnte Punkter.

Paa et Møde noget senere samme Dag (12. April) afsluttedes Konferencen med Taler af den ældste Delegerede (Nagaoka, Japan) og af Præsidenten.

Nagaokas Tale formede sig dels som en Tak til Holland og Haag og til Konferencens Præsident, dels som en Understregning af de Vanskeligheder, en saadan Konference altid vil have at kæmpe imod, men samtidig en Opfordring til ikke at give op, men energisk at fortsætte Arbejdet.

Præsidenten, Minister van Heemskerck's Syn paa Konferencens Resultat fremgaar bedst af nogle af de første Ord i hans Tale:

«Vous attendez de votre président un discours de clôture. Ce ne sera pas un chant de triomphe, ni cependant un cri de détresse».

Og ud fra dette Synspunkt fremsætter Præsidenten enkelte korte Betragtninger og takker de forskellige Delegerede, og alle der har deltaget i Arbejdet.

Efter at Folkeforbundet havde faaet Konferencens Resultater tilstillet, udsendtes følgende Resolution:

«Idet Forsamlingen tager de Arbejder til Efterretning, som Konferencen, der var samlet i Haag Marts—April 1930 paa Initiativ af Folkeforbundsfor­samlingen ved dens Bestemmelse af 22/9 1924 angaaende Folkerettens fremadskridende Kodificering, understreger den paa ny den store Interesse som Folkeforbundet nærer for Folkerettens Udvikling, særlig for dennes Kodificering, og anser det for en af Forbundets vigtigste Opgaver at fremme denne Udvikling ved alle de Midler, hvorover det raader, og idet Forsamlingen er af den Formening, at de Ønsker, der blev fremsat af Konferencen, indeholder meget vægtige Tanker og Forslag, der fortjener at genoptages med det Formaal at finde de til Arbejdets Fortsættelse bedst anvendelige Fremgangsmaader, bestemmer den at oversende Sagen til den kommende Samling og anmoder Raadet om at opfordre Forbundets Medlemmer og de Stater, der ikke er Medlemmer, til — om de ønsker det — at meddele Raadet deres Bemærkninger til

medfølgende Forslag<sup>1)</sup>, for at Forsamlingen kan tage disse under Overvejelse.»

Under Udarbejdelsen af nærværende Artikel er der i Marinens Bibliothek indgaaet en Bog af den kendte tyske Folkeretslærde Professor, Dr. W. Schücking, der som tidligere nævnt var Delegeret ved Konferencen. Bogen hedder: »Der Kodifikationsversuch betreffend die Rechtsverhältnisse des Küstenmeeres und die Gründe seines Scheiterns.« (62 Sider).

Efter en kort historisk Indledning, i hvilken særlig Amerikas Initiativ til Folkerettens Kodificering fremhæves, gaar Forfatteren over til en Behandling af selve Konferencen og søger at vise, hvorfor Resultatet blev saa ringe, idet han samtidig fremhæver Tysklands gode Vilje til at naa en positiv Afslutning. Forfatteren benytter en tidligere Udtalelse af en irsk Politiker, Castello, der mente, at Politikerne var for svagt repræsenterede ved saadanne Konferencer, og at det var de videnskabelig uddannede Folkeretsexperter, der ofte var Skyld i de magre Resultater, til at vise, at ved denne Konference i Haag var det modsatte Tilfældet. »Ikke ved Experternes Indflydelse, men ved Mangel paa politisk Vilje hos de delegerede Statsmænd til at naa til hensigtsmæssige Overenskomster er denne Konference strandet«, siger Schücking, og han viser, at kun et ringe Antal Lande havde sendt uafhængige Folkeretslærde til Konferencen; de allerfleste havde samtidig en diplomatisk eller ministeriel Stilling. Ikke desto mindre fremhæver Schücking, at den Aand og Tone, der beherskede Forhandlingerne, var den bedste, særlig i 2. Kommission, der behandlede Søterritoriet — men Interesses modsætningerne var for store.

Om de enkelte konkrete Spørgsmaal gør Forfatteren

<sup>1)</sup> bl. a. de af 2. Kommission affattede Artikler.



med Hensyn til Søterritoriets Udstrækning gældende, at alt var forberedt paa en saadan Maade, at der var givet alle Stater Mulighed for Tilslutning til en Konvention; særlig peges paa Betydningen af »une zone contiguë«, oprindeligt indført af Schücking selv i det Haab derved at kunne forene de Magter, der holdt paa 3 Sømil, med de Magter, der forlangte en større Udstrækning. Men dette Haab, siger Schücking, blev smertelig skuffet, og Grundene hertil, mener han, var flere. Dels paaberaabte de Delegerede sig hver deres Lands særlige Traditioner og Forhold, dels syntes det for flere af de deltagende Magter mere at gaa ud paa at sikre sig fremtidige Fordele end til at naa til Enighed med de andre. Forfatteren nævner her bl. a. den fra flere Sider fremsatte Skelnen mellem indre Farvand og Søterritorium samt Ønsket om en udstrakt Anvendelse af Bugtreglen. En yderligere Vanskelighed laa i, at enkelte Stater ogsaa mente at maatte tage Hensyn til Krigsforhold og Neutralitet. Herom siges der:

»Endnu en Vanskelighed ved Bestemmelsen af Søterritoriets Udstrækning foraarsagedes ved den Kendsgerning, at enkelte Stater — forstaaeligt nok — trods Kelloggpagten og trods den Forudsætning, at hvad der muligt blev vedtaget kun skulde gælde for Fredsforhold, dog baade direkte og indirekte lod sig lede af deres særlige Interesser under Krig og frem for alt af Nødvendigheden af en sikret Neutralitet.«

Konferencens Forhandlinger om Krigsskibes Færden paa Søterritoriet forekommer Forfatteren lidet lovende for Fremtiden. Vel blev en almindelig Regel opsat, der »en règle générale« tillader fremmede Krigsskibe Ret til Passage over Søterritoriet uden foregaaende Anmeldelse; men med den Indskrænkning, at Kyststaten skulde være berettiget til under særlige Omstændigheder at for-

beholde sig sin Handlemaade. Om Passage gennem Stræder hedder det:

»Jeg har i Diskussionen henvist til, at Undtagelser fra Regelen om fri Passage til Ugunst for Krigsskibe under ingen Omstændigheder maa gøres, hvor det drejer sig om Gennemsejling af Stræder, der bruges af den internationale Skibsfart mellem to Dele af det aabne Hav, fordi store Dele af Havet derved vilde være spærret for Krigsskibe — eller hvis disse allerede var kommet igennem, og Forbudet mod Passage derefter paalagdes, fordi saadanne Krigsskibe derved vilde kunne fanges som i en Musefælde.«

Til Slut udtaler Forfatteren, at han efter Indtrykket af Kommissionens Forhandlinger stiller sig meget skeptisk over for senere politiske Muligheder, og at Flertallet af Kommissionsmedlemmerne næppe har forladt Haag med det Indtryk, at Tidspunktet for en paafølgende Konference er nær forestaaende. Han mener, at alle Landes offentlige Mening planmæssig maa paavirkes, hvis man i overskuelig Fremtid vil naa væsentlig videre med Hensyn til Folkerettens Kodificering, 3: Folkeforbundstanken maa vokse sig betydelig stærkere, inden noget saadant bliver muligt.

(Sluttet).

#### Anvendte Kilder:

Folkeforbundets Publikationer:

C 74. M. 39. 1929. V.: »Conférence pour la codification du droit international. Bases de discussion. Tome II. — Eaux territoriales.»

C. 351. M. 145. 1930. V.: »Actes de la conference pour la codification du droit international.»

»Delimitation of the territorial sea« by S. Whittemore Boggs. American journal of international law, July 1930.

## Krydserproblemet.

Er Washingtonkrydseren en uhensigtsmæssig Type?

Af Søjtnant A. Legind.

De over hele Verden herskende meget vanskelige økonomiske Forhold har tvunget Skaberne af den nye Tids Flaader til at anlægge nye og i visse Retninger ofte ganske revolutionerende Synspunkter angaaende de Udviklingslinier, som bør følges ved Fremtidens Krigsskibsbygning.

Nedrustningsbestræbelserne, indre politiske og sociale Spændinger i Forbindelse med den økonomiske Verdensdepression har bibragt de ledende Magter en saavel moralsk som faktisk Forpligtelse til at begrænse Rustningerne mest muligt, idet den relative Styrke dog søges bevaret.

Hvor man før stræbte at bygge det størst mulige Slagskib, gaar Bestræbelserne nu ud paa at undersøge, hvor langt man kan tillade sig at gaa ned, og de nye Ideer giver sig Udslag i, at man f. Eks. i engelske Tidsskrifter ser fremsat (med Henblik paa den nye, meget hurtige italienske Jager) at den store Fart i Virkeligheden kun er af Betydning som Harens Vaaben. Sandt nok har man været paa Vej til at overdrive saavel Størrelser som Hastigheder udover det nødvendiges Grænser; men man skal ikke undres, saafremt Udviklingen nu tager Kurs mod den anden Yderlighed.

Det er i Øjeblikket umuligt at se, hvad Fremtiden m. H. t. Flaadernes Sammensætning bærer i sit Skød; men man aner dog, at Verdenskrigens Monstrer inden længe vil tilhøre Sagaen.



De store, udenlandske Fagtidsskrifter aabner i denne Tid Spalterne for lange og vægtige Indlæg om Typeproblemet og Konferenceresultaterne, og den interessante Tankeudveksling sker mellem Repræsentanter for alle Retninger lige fra jeune école og til de allermost moderne Opfattelser. Det, der dog i Øjeblikket frem for alt andet beskæftiger Sindene, synes at være Krydserproblemet. At dømme efter den Plads, der indrømmes dette Spørgsmaal i Diskussionen, ser det ud til, at man her staar ved et Kardinalpunkt i Fremtidens Flaadepolitik.

Flaadenedrustningskonferencerne har bragt et nyt Element ind i Udviklingen, idet Fastsættelsen af begrænsede Tonnager for de enkelte Kategorier og indenfor disse af en Maksimumstonnage for det enkelte Skib har givet Anledning til Udviklingen af Typer, som man ved de paagældende Konferencer slet ikke paatænkte. Saaledes tog man efter Washingtonkonferencen den fulde Konsekvens af den for Krydsere fastsatte Grænse, og der opstod en Type, som ikke var den til Formaalet mest ideelle.

Typen, som i det følgende vil blive kaldt W-Krydseren, blev den kendte Krydser paa 10,000 Tons, armeret med 8 inch (20,3 cm) Kanoner, og det er især denne Type, der for Tiden er Genstand for kritisk Bedømmelse i den engelske og amerikanske Fagpresse. Hvorvel man fra amerikansk Side sporer en vis Tilbøjelighed til at holde fast ved W-Krydseren, er det dog tydeligt, at man hinsides Oceanet er klar over, at den i mangt og meget ikke svarer Regning, hverken i Forhold til Bekostningen eller i Forhold til den Del, den beslæglægger af den samlede Krydsertonnage.

I England finder man en udtalt Tilbøjelighed til at indskrænke W-Typen til Fordel for en mindre og talrigere Type med 6 inch (15,2 cm) Kanoner. I det følgende skal der, paa Basis af det i engelske og amerikanske Tids-

skrifter fremkomne, gives en kort Fremstilling af de Synspunkter, som for Tiden forfægtes med megen Styrke.

Fælles for begge Parter er den stærke — ja overvejende — Hensyntagen til at muliggøre Etableringen af en effektiv Beskyttelse af Handelsruter og Forbindelseslinier og derved ogsaa til Muligheden af at rette Angreb paa disse Objekter.

Til en saadan Virksomhed kræves et Materiel, hvis Hovedegenskaber formentlig bl. a. maa være: Talrighed, høj Fart, samt stor Ildhastighed og -virkning. Da den egentlige Flaade stiller uafviselige Krav om Krydsere, som har Udsigt til med Held at kunne deltage i en Flaadekamp, vil der naturligvis opstaa et meget vanskeligt Problem ved Fordelingen af den til Raadighed værende Krydsertonnage; dette er saameget mere klart, naar Sandheden indrømmes af følgende Udtalelse fremsat af Corbett i »Some Principles of maritime Strategy«: » — — — the more numerous and better adapted they (cruisers) are for preying on commerce and transports, the weaker will be their individual fighting power«.

Det er indlysende, at man efter en Sejr, naar Sejren skal udnyttes, maa være i Stand til at udøve Herredømmet paa Søen, og det er lige saa indlysende, at det økonomiske Pres, der ved en aktiv Handelskrigsførelse kan lægges paa en stor Søhandelsnation, vil blive af afgørende Betydning.

Erfaringerne fra Krigen synes at vise Berettigelsen af den hurtige, lette Krydser og den meget hurtige Slagkrydser; man har indset Betydningen af en kraftig Artilleriunderstøttelse for Destroyerangreb, og den med svære Kanoner armerede Panserkrydser er opgivet som for langsom til at jage den lette Krydser og for svag til at tage det op med Slagkrydsere. I Konsekvens heraf saa man efter Krigen England bygge »Hood« samt de lette Krydsere af County Klassen, medens Amerika mødte med 6 Lexingtons og lette Krydsere af Omaha

Klassen, og Japan tog fat paa et stort Program af Slagskibe og Slagkrydsere. Samtidig kastede Frankrig, Italien, Spanien og nogle mindre Stater sig over Bygningen af hurtige, lette Krydsere med 6 inch Kanoner.

Dette veritable Rustningskapløb søgtes, som bekendt, standset ved Konferencen i Washington, og dér blev altsaa den 10,000 Tons Krydser saa at sige undfanget.

Fra amerikansk Side kritiseres Typen omtrent saaledes: Disse Skibe er ikke egentlige Krydsere, thi de er med deres 8 inch Kanoner udprægede Kampenheder. Til Angreb paa Handelen er de hver for sig ikke af større Virkning end den rene 6 inch Krydser undtagen hvad angaar den noget større Virkningsradius. Som Midde til at imødegaa og afværge Torpedoangreb paa Slaglinien er de mindre egnede end 6 inch Krydserne, og som Spejdere har de ikke flere Øjne end disse. Bedst kan man i Virkeligheden karakterisere dem som: Handelsødelæggernes Ødelæggere.

Saaframt dette er rigtigt, vil man altsaa ifølge det amerikanske Synspunkt se W-Krydseren udskilles fra de taktiske Flaadeoperationer; medens Flaaden stadig vil være i Trang for Krydsere til Efterretnings- og Sikringsøjemed.

Jo flere 6 inch Kanon Krydsere Fjenden anvender i Handelskrigen, jo færre svære Krydsere kan man trække bort fra Handelsbeskyttelsen til Anvendelse ved Hovedflaaden. Ved at begrænse Krydsertonnagen ofrer man saaledes enten Flaadens eller Handelens Sikkerhed. Skønt W-Krydseren er utilstrækkelig af Antal til Handelsbeskyttelse, har man dog reduceret dens Fart, saaledes at denne er lavere end mange af de lette Krydseres, som den er tænkt at skulle jage. Til Gengæld har man givet den en sværere Armering og en større Aktionsradius; W-Krydseren er dermed bleven en Bastard, som hverken kan jage en 33 Knob Krydser eller overleve Deltagelsen i en Kamp mod en Slaglinie.



En særlig Opgave finder Kritiken dog for den saa misrecommanderede Type i en Anvendelse til Jagt paa og Nedkæmpelse af Hangarskibe, hvorved Fjenden tvinges til at give disse Skibe en betydelig Eskorte. Herved opnaaes enten en Svækkelse af Hovedflaaden eller en Nedsættelse af Luftstyrkernes Mobilitet.

I Amerika er man ved at indse, at det begrænsede Antal Krydsere af W-Typen ikke vil være tilstrækkeligt til at udøve Herredømmet over Handelsvejene, selvom disse Skibe naturligvis danner en Trusel for de mindre, fjendtlige Handelsødelæggere. Der vil heller ikke blive tilstrækkelig Tonnage tilovers til de mindre Krydsere, som maa have et relativt stort Deplacement, da Amerika ikke som England disponerer over en Række gode Baser.

Man mener dog, at W-Krydseren som Krydser-Ødelægger har forringet den Virkning, som kan ventes af armerede Handelskrydsere, hvilke almindeligvis har mindre Fart og Artillerikraft end de lette Krydsere; heri ser man ogsaa Grunden til, at England ikke ynder W-Krydseren i andre Mariner, særligt ikke i Middelhavet og i Østen.

W-Krydseren savner endnu sin Modtype. Fra dens Virksomhed paa Handelsruterne mener man, at den kun kan forjages af Slagkrydseren, eventuelt af den nye »Deutschland«; men det maa indrømmes, at det vil være en ganske betydelig Luksus at anvende Slagkrydsere til W-Krydserens Bekæmpelse.

I England tvivler man stærkt paa, at W-Krydseren med 8 inch Kanoner er egnet til egentlig Flaadetjeneste. Dens Armering anses i og for sig for svær nok; men dens øvrige Egenskaber gør det, som allerede paapeget fra amerikansk Side, usandsynligt, at den overlever en Kamp.

Til Flaadeclairering — Krydsernes første Opgave — er Fart en Hovedbetingelse; men man har i Amerika netop slaaet af paa Farten i de 10,000 Tons Skibe. Til

Sikringstjenesten mod Jagere og U-Baade er en kraftig og overvældende Ildvirkning nødvendig, og de 6 inch Kanoner med haandlanget Ammunition har en Ildhastighed, som er mere end 3 Gange saa stor som 8 inch Kanonens. Saavel i Rækkevne som i Virkning er 6 inch Kanonen mere end tilstrækkelig som Anti-Torpedofartøjskyts.

Det amerikanske Ideal er at have en W-Krydser (Krydser-Ødelægger) i Hælene paa enhver let Krydser, der er engageret i Handelskrigen. I England mener man, at Opfyldelsen heraf vil være umulig.

Saaframt W-Krydseren havde større Fart eller var bedre pansret end den mindre, lette Krydser, vilde dens Overvægt være given; men de to Typer er i Virkeligheden lige godt, eller om man vil, lige slet beskyttede, da man har lagt Hovedvægten paa den store Aktionsradius.

En 8 inch W-Krydser kan ikke ramme en 6 inch Krydser paa en Afstand, hvor den sidste ikke kan ramme den første. Ganske vist falder det store Projektil med en større Vægt; men den lette Krydser rammer flere Gange saa hurtigt som den store.

England indrømmer, at det er nødvendigt for U. S. A. at have Kontrol med Forbindelseslinierne over Havet, dels til Handelsbeskyttelse, dels for at sikre Tilførslen af en stor Del Raamaterialer, som vil være nødvendige under en stor Krig, men — saafremt U. S. A. skulde miste denne Kontrol, vil det kunne leve paa de indenlandske Hjælpkilder, indtil en ny Anstrengelse for Erhvervelsen af Kontrollen bliver mulig.

For England er Bevarelsen af Søherredømmet derimod ensbetydende med Landets Eksistens, og Englænderne er vel tilfredse med, at man i Amerika ikke er fuldt overbevist om W-Krydserens Værdi.

England maa nødvendigvis (af Hensyn til Verdensrigets udstrakte Forbindelsesveje) anvende ca.  $\frac{4}{5}$  af den tilladte Krydsertonnage til mindre, lette Krydsere, og



efter engelsk Opfattelse vil det være muligt at udvikle den lette Krydser med 6 inch Kanoner saaledes, at den kan jage W-Krydseren med sin høje Fart og overvælde den ved sin Ildintensitet.

Et 6 inch Kanon Skib med samme Antal Kanoner kan afgive fra 2 til 3 Gange saa mange Skud pr. Minut som en W-Krydser, og paa Afstande, hvor det mindre Projektil kan trænge igennem, paastaar man, at den lille Krydser vil foraarsage større Skade og har større Chance for at overleve en kort, heftig Kamp end den store. Ingen W-Krydser menes ret længe at kunne holde Stand mod en 6 inch Kanon Krydser med 9—12 Kanoner.

England nærer altsaa ingen overdreven Begejstring for W-Krydseren. For Øriget er det nødvendigt at fordele den tilladte Tonnage paa flest mulige Enheder, og det spiller under de nuværende Forhold en stor Rolle, at flere mindre Skibe i Reglen er billigere en færre store med samme samlede Tonnage, og iøvrigt mener man i England, at W-Krydseren — naar Hensyn tages til Udviklingen af den 5—6000 Tons lette Krydser — overhovedet ikke er nogen praktisk Type.

Som det altsaa vil ses, vækker W-Krydseren langt fra udelt Tilfredshed hverken i England eller i Amerika, og man kan derfor ikke se bort fra den Mulighed, at Typen indenfor en overskuelig Tid helt vil forsvinde.

Vender man Blikket mod vor egen »Flaadepolitik« og de Overvejelser, som i de senere Aar er gjort angaaende Spørgsmaalet: Skibstyper, vil man vistnok se, at man er blevet staaende ved en i teknisk Henseende tidsvarende Udgave af vort nuværende Artilleriskib af »Hørluf Trolle« Typen, bl. a. ud fra den Betragtning, at dette Skib i flere Henseender ejer Egenskaber, der giver det gode Betingelser i Kamp med en W-Krydser. Man har derfor maaske Lov til at antage, at W-Krydserens sandsynlige Forsvinden heller ikke vil være uden Betydning, naar vort Søværn — det ske snart — skal reorganiseres.

---



## Lidt om Krigsskibes Navne.

(Tilføjelser).

Af Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

Da Forfatteren til ovennævnte Artikel efter dennes Fremkomst er blevet gjort opmærksom paa den rigtige Betydning af de russiske Skibsnavne, om hvilkes Betydning der i Artiklen var ytret Tvivl — og yderligere fra samme Russisk-kyndige Side har erholdt en Del nye Oplysninger, skal der her som et Supplement til Artiklen meddeles en Række Tilføjelser, ligesom jeg skal gøre opmærksom paa enkelte indløbne Trykfejl. Oplysningerne om de moderne russiske Skibsnavnes Betydning skyldes Hr. Alfred Schönebeck, Store Nordiske Telegrafsekskabs mangeaarige Repræsentant i U. R. S. S.

### Japan.

Saare daarligt synes det at være i Overensstemmelse med japanesisk Aand at kalde et Krigsskib for »Bølger i en lille By«. Betydningen af Jagernavnet »U-ra-na-mi« er da ogsaa: »Bølger i en lille Vig«.

Til yderligere Forklaring af Hangarskibsnavnet »Hoshō« d. v. s. Himmelflugt skal, da Ordet »Himmelflugt« maaske kan misforstaaes, oplyses, at Betydningen bedst gengives som: »En stor Fugls stolte Flugt hen over Himmelen«.

Jagernavne; læs: »Yu-gi-ri« og »A-sa-ka-zé«.

Side 362, tredienederste Afsnit, læs: Valpladser.

### Rusland.

Skibsnavne før Revolutionen:

Læs: »Czarevitsch«.

»Dobrovoletz« og »Joann Slatoust«.

»Bogatyr«: Helt (ikke: Kriger).

»Ochotnik«: Jæger (ikke: Den frivillige).

- Læs: »Gajdamak«: Letbevæbnet Kriger; — i nyere Russisk især = Røver.  
 »Isumrud«: Smaragd.  
 »Potemkin«: udtales Patjomkin.

#### Efter Revolutionen:

- »Profintern« (ex »Sovnarkom«, ex »Klara Zetkin«, ex »Svjellana«). Svjetlana: afledet af Svjet = Lys, Glans (jfr. »Peresvjet«); Navn paa en Sagnfigur. Klara Zetkin er en kendt, kvindelig, tysk Kommunist. Sovnarkom er en S sammensætning af »Sovjet Narodnykh Kommissarov« = Folkekommissærernes Raad. Profintern er Navnet paa den røde Fagforenings-Internationale. (Fagforening = »Professionalnyj Sojus« — sammentrækkes til »Profsojus«).  
 »Tschervonnaja Ukraïna« kan betyde saavel »Gyldne Ukrajne« som »Røde Ukrajne«.  
 »Krasnaja Snamja« læs: »Krasnoje Snamja«.  
 »Komsomolets«. »Kommunistitscheskij Sojus Molodjosi« = det kommunistiske Ungdomsforbund. Komsomolets er et Medlem af dette Forbund.

De fleste russiske Jagere er opkaldt efter berømte Kommuniste og yderliggaaende Socialister — saavel russiske som ikke-russiske. Som Eksempler kan nævnes: »Lenin«, »Kalinin«, »Stalin«, »Felix Dsjersjinski« (Tschekaens Chef, død 1926), »Frunze«, »Rykov«, »Engels«, »Karl Marx«, »Karl Liebknecht« og »Rosa Luxemburg«. Enkelte Jagere har dog ogsaa faaet »oversættelige« Navne saasom:

- »Nesamosjnik« } = »ubemidlet Bonde« (til Forherligelse  
 »Nesamosjnyj« } af »Husmanden« fremfor »Gaardejeren«).  
 »Bakinski Rabotschij«: Arbejder fra Baku.

#### Ubaadsnavne:

- »Botrak«: Daglejer, især: Landarbejder.  
 »Politruk«: Sammentrækning af »Polititscheski Rukovoditelj« = den politiske Vejleder.

- »Politrabotnik«: »Den politiske Arbejder« — d. v. s. den, der virker i den politiske Oplysnings Tjeneste.  
 »Narodovojets«: Folkekæmpen, Folkekrigeren.  
 »Narodovolets«: Navnet paa Deltagerne i den politiske Bevægelse »Narodnaja Volja« = Folkevillien.

#### Kanonbaade, Specialskibe m. m.

- »Trud«: Arbejde.  
 »Pervoje Maya«: 1. Maj.  
 »Krasnyj Gorn«: Den røde Esse.  
 »Gornjak«: Bjærgmanden, Bjærgværksarbejderen.  
 »Serp-i-Molot«: Segl og Hammer, Sovjets Vaaben.  
 »Kretschet«: Falken.  
 »Kertsch«: By ved det asovske Hav.  
 »Narova« = Narva.  
 »Abrek«: Fællesbetegnelse for »ædle« Røvere fra Kavkasus, der à la Robin Hood tager fra de rige for at give til de fattige.

#### England.

Side 373, nederste Afsnit, læs: Noget bestemt fast Navnegivningssystem findes saaledes ikke i den engelske Marine. Som nugældende Hovedregel kan maaske siges, at Slagskibe og Krydsere fortrinsvis arver ældre Navne, medens Jagere og Undervandsbaade opkaldes efter det alfabetiske System.

#### Tyskland.

Side 379, Parenthesen sidst i andet Afsnit, læs: (eller »Takou«.)

#### Frankrig.

Side 380, andet Afsnit, læs: »Couronne«.

Side 382, øverste Afsnit, læs: »Vauquelin«.



**Tyrkiet.**

Side 385, læs: »Berk-i-Satvet« — og »Ikindji-in-Uni«  
(i St. f. »Skindji-in-Uni«).

**Siam.**

Side 386, læs: »Sua-Tajan-Tscholl« og »Chow Phraya«.

**Letland.**

Læs: »Ronis«.

**Norge.**

»Björgvin« (under Bygning i England 1914 og beslaglagt  
af England ved Verdenskrigens Udbrud) er det nor-  
røne Navn for Bergen.

**Danmark.**

Side 389, nederste Linie, læs: Undervandsbaade (i  
St. f. Torpedobaade).

## Nekrolog.

Kommandør **Edvard Emil Andersen** er født 3. August 1861 i København, Søn af Grosserer Andreas Wilhelm A. (1812—1885) og Hustru Sophie Frederikke f. Tikjøb (1819—1894).

Han blev optaget paa Søofficersskolen 1880 som Kadet og afgik fra denne 28. August 1884 som Sekondløjtnant. Kort efter sin Udnævnelse til Officer var han udkommanderet med Skonnerten *Ingolf* til Vestindien 1884—85, og 19. November 1885 forfremmedes han til Premierløjtnant. Af hans Udkommandoer og Virksomhed som subaltern Officer skal nævnes, at han 1889—92 var Skoleofficer paa Søofficersskolen og de tilsvarende Somre 1889, 90 og 91 med Kadetskibet, Korvetten *Dagmar*, 1893—96 Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet og Fører af Inspektionskibet *Argus*, 1896—99 ved Søminekorpsets 1. Afdl. og 1897 og 99 Chef for Mineskibet *Hjælperen*, 1900—04 Næstkommanderende paa Underofficersskolen og 1901, 02 og 03 Næstkommanderende i denne Skoles Øvelsesskib, Skonnerten *Ingolf*. Den 1. Januar 1902 forfremmedes han til Kaptain, var 1904—07 Fører for et af Statsbarnernes Postdampskibe paa Ruten Korsør—Kiel og blev Ridder af Dannebrog 10. Januar 1905. I 1908 var han Næstkommanderende i Panserbatteriet *Skiold* i Eskadren og blev samme Efteraar Fører af Skoleskibet *Viking*, som han førte i 2 Aar paa 2 Rejser, en Jordomsejling og en Rejse til Østasien. Den 11. Januar 1911 benaadedes han med Dannebrogsmændenes Hæderstegn og 16. April s. A. forfremmedes han til Kommandør. Han var herefter jævnlig Skibschef for Panserskibe i Eskadren, saaledes 1911—12 for *Skiold* i Vintereskadren, 1913 for *Herluf Trolle*, 1914—15 for *Skiold* og 1917—18 for *Herluf Trolle*, begge i Store Belts Eskadren under Sikringsstyrken. 1913—14 var han Chef for Artillerikorpsset og 1915—16 Stations-

officer i Esbjerg. Den 23. Januar 1918 modtog han Kommandørkorset af 2. Grad og i September s. A. blev han Chef for Eskadren i Store Bælt under Sikringsstyrken til Verdenskrigens Ophør og derefter 1918—19 Chef for Vintereskadren. Den 3. August 1921 fik han sin Afsked fra Søværnet paa Grund af Alder og dekoreredes s. D. med Kommandørkorset af 1. Grad af Dannebrog.

Ogsaa udenfor Marinen havde man Øje for hans Dygtighed og andre gode Egenskaber. Han, der ligefra Kadettiden var anset som en meget dygtig Kapsejler, var saaledes 1906—08 og 1910—21 Formand i Københavns Amatørsejlkлуб. Han var 1912—16 Medlem af Sø- og Handelsretten i København, 1916—24 Medlem af Direktionen for Sømandsstiftelsen *Bombebøssen*, Formand for det danske aeronautiske Selskab til 1923, Formand for de Københavnske Søassurandørers Voldgiftskommission og Medlem af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet *Dannebrog*.

Kommandør Andersen var en god Kammerat, en frisk og elskværdig Mand, en dygtig og praktisk Sømand og derfor ogsaa særlig egnet til Opdrager for de Unge, der saa op til ham og holdt af ham, og til Skibschef. Han havde en ualmindelig god Forstand og en sjælden Evne til hurtig at sætte sig ind i en Sag og til at omgaas alle Mennesker. Han gjorde derfor ogsaa god Fyldest i alle de forskellige Virksomheder i og udenfor Marinen, hvor der blev lagt Beslag paa hans Arbejdskraft. Efter sin Afgang fra Søværnet trak han sig tilbage til Troense, hvor han henlevede sine sidste 10 Aar, tæt ved Vandet, som han altid maatte have for Øje. For nogle Maaneder siden indlagdes han paa Militærhospitalet i København for Aareforkalkning, der døde han 8. November 1931 og blev begravet paa Holmens Kirkegaard.

Han blev gift 7. Marts 1889 med Frederikke Louise Ellen Andersen, der overlever ham, og efterlader sig 3 Sønner og 1 Datter, hvoraf den ene Søn er Orlogskaptain og Datteren gift med en Søofficer.

T.-J.



## Meddelelse fra Formanden

for

Sølieutenant-Selskabet.

### PRISSPØRGSMÅAL FOR 1932.

1. Minevaabenets Anvendelse i Kystforsvaret med særligt Henblik paa Overgang fra formeret Sikringsstyrke til Krigssituation.  
(Max. 32 Normalsider).
2. Hvorledes bør vore Artilleriskibe armeres for bedst at kunne opfylde Flaadens Opgaver? (§§ 1 og 2 i Lov om Søværnets Ordning af 7. August 1922).  
(Max. 32 Normalsider).
3. Hvorledes bør vor Søofficersuddannelse tilrettelægges?
4. Hvilken Værdi bør man tillægge matematisk Undersøgelse ved taktiske Beregninger og Overvejelser?
5. Offensive og defensive Midler til Beskyttelse af vore Krigsskibe mod Luftangreb.
6. Den nuværende Verdenskrise i strategisk Belysning.
7. Et Emne efter frit Valg af Interesse for Flaaden.

*København, i December 1931.*

F. H. Trap.

Bjørn Andersen.

S. W. Frandsen.

A. H. Vedel.

## Meddelelser fra fremmede Mariner.

(Afsluttet medio Nov.).

Ved Kaptajnløjtnant E. M. Dahl.

### England.

#### Nybygning.

U-Baade. D. 10. Nov. er U-Baaden *•Swordfish•* sat i Vandet. Baaden, der er den først søsatte af 1929-Programmets 3 U-Baade, er paa 640 ts.

Den sidste af 1928-Programmets U-Baade *•Rainbow•* (1475/2015 ts) forventes først klar til Tjeneste i Beg. af Januar, hvorefter den skal underlægges Middelhavsflaaden.

Jagere. Flotillelederen *•Kempenfelt•* er sat i Vandet d. <sup>29</sup>/<sub>10</sub>. *•Kempenfelt•* hører til 1929-Programmet og er paa 1390 ts, ca. 60 ts større end *•Keith•*. Fart 35 Knob. Arm. 4 × 11,5 cm. K.

I Slutningen af September er Jagerne *•Cygnet•*, *•Crescent•*, *•Crusader•* og *•Comet•* sat i Vandet. Jagerne er de første af denne Klasse, der sættes i Vandet, og alle 4 Jagerne er paa 1375 ts og bygget til en Fart paa 35 Knob med 34000 HK. Hovedarmeringen bestaar af 4 × 11,5 cm. K. og 8 × 533 m/m Torp.-Rør.

I Portsmouth er Kølen lagt til den nye Flotilleleder *•Duncan•* af 1930-Programmet.

Sloops. Den nye Sloop *•Shoreham•* har hejst Kommando i Oktober og er afsejlet til Indien.

Krydsere. 6500 ts Krydseren *•Neptun•* — 1930-Programmet — er paabegyndt i Portsmouth. *•Neptun•* bliver et Søsterskib til *•Orion•*, som paabegyndtes i September. Denne Klasse, vil kun faa een Skorsten og have en Hovedarmering paa 15,2 cm. K.

Slagskibe. *•Iron Duke•* er efter afholdte Skydeøvelser indlagt i Devonport, for at blive desarmeret i Overensstemmelse med London-Traktaten.

*•Malborough•* er strøget af Flaadelisten.

#### Skoler.

Til at gennemgaa Hærens *•Senior Officers' Course•* er udpeget enkelte Søofficerer af Kommandørklassen.

*Luftvæsen.*

Samtlige Hangarskibe vil i Fremtiden være underlagt en »Rear-Admiral Commanding Aircraft Carriers», med »*Courageous*» som Flagskib.

*Scapa-Flow.*

Efter 7 Aars Arbejde er Forsøget paa at hæve de tyske Skibe i Scapa-Flow nu blevet opgivet. Ialt blev 74 Skibe — ført af Vice-admiral Reuter — overgivet de Allierede d. 19. Nov. 1918, og den 21. Juni 1919 sænkedes samtlige Skibe med Undtagelse af »*Baden*».

Ialt er hævet 32 Skibe, af hvilke 6 er paa over 20000 ts. Blandt de 32 Skibe er »*Moltke*», »*Seydlitz*», »*Kaiser*», »*Bremse*», »*Hindenburg*» (28000 ts) og »*v. d. Tann*». Det sidst hævede er »*Prinz Regent Luitpold*».

Naar Arbejdet nu er opgivet, skyldes det, at Omkostningerne er saa store, at Bjærgningsarbejdet ikke kan betale sig længere. Ialt har Bjærgningen kostet Firmaet £ 450000.

**Finland.***Nybygning.*

U-Baade. Den nybyggede U-Baad »*Iku-Turso*» — 450 ts — har hejst Kommando.

**Frankrig.***Nybygning.*

U-Baade. I Mourillon er den nye U-Baad »*Rubis*» sat i Vandet d. 30/9. Baaden — der hører til 1927-Programmet — er paa 675 ts. Fart 12 Knob. Arm. 1 × 75 m/m K, 6 × 550 m/m Torp.-Rør.

De 2 tidligere tyske U-Baade »*U 160*» og »*U 139*» er overført til Reserven.

U-Baadene paa 1930-Programmet har faaet følgende Navne: »*Agata*», »*Bezeiers*», »*Ouessant*», »*Sidi-Ferruch*», »*Sfax*» og »*Casa-blanca*». Mine-U-Baaden har faaet Navnet »*Perle*» og de 4 mindre U-Baade: »*Minerve*», »*Junon*», »*Venus*» og »*Iris*».

Jagere. I Lorient er d. 18/10 2480 ts Jageren »*Milan*» sat i Vandet. Lngd. 130 m. Bred. 11,3 m. Fart: 40 Knob. Arm. 5 × 13,8 cm. K. og 4 × 37 m/m ALK. samt 6 × 550 m/m Torp.-Rør i Triple-Affut.

Besætningen er paa 10 Officerer og 210 Mand.

Af samme Klasse — 1930-Programmet — er Jagerne »*Indomptable*» og »*Chevalier-Paul*» sat i Arbejde.



Til Jagerne af 1930-Programmet er valgt følgende Navne: *•Le Fantasque•*, *•l'Audacieux•*, *•le Malin•*, *•le Terrible•*, *•le Triomphant•* og *•l'Indomptable•*.

Krydsere. Til 7500 ts Krydserne af 1931-Programmet er valgt Navnene: *•La Galissonnière•* og *•Jeanne-de-Vienne•*.

#### *Øvelser og Togter.*

Den 10/10 er *•Jeanne d'Arc•* afsejlet paa sit første Togt, hvor bl. a. de franske Kolonier vil blive besøgt. Togtet gaar over Madeira til Bahia. Fra Øst-Sydamerika gaar Togtet over Falklandsøerne til Vest-Sydamerika, tilbage gennem Panama Kanalen til Carthagena. Efter Anløb af nordafrikanske Havne kommer Krydseren til Toulon i Slutningen af Marts 1932.

Ved Toulon er planlagt betydelige Forandringer ved Værftet. Det store Militærhospital ved Saint-Mandrier vil blive nedlagt, og de her anlagte Batterier vil blive stærkt udvidet.

Skolerne, som tidligere laa Øst for Havnen i Toulon — ved Mourillon — vil blive flyttet til Saint-Mandrier, og det Terrain, som Skolebygningerne optog, vil blive inddraget til Orlogsværftet, som derved faar en stærkt paakrævet Udvidelse.

#### *Personel.*

Den franske Flaades samlede Personel er iflg. Oplysningen til Folkeforbundet 2400 Officerer, 66 000 Mand.

### Grækønlønd.

#### *Nybygning.*

Jagere. I Italien er for den græske Flaade Jageren *•Idra•* sat i Vandet d. 11/10.

#### Italien.

#### *Nybygning.*

Jagere. De 4 nye Jagere af *•Freccia•*-Klassen har faaet Navnene: *•Maestrals•*, *•Grecale•*, *•Libeccio•* og *•Siroco•*.

I Fiume er Jageren *•Fulmine•* sat i Vandet. Depl. 1200 ts. Arm. 4 × 12,0 cm. K., 4 × 37 m/m ALK. 6 Mitrailleurer samt 6 Torp.-Rør.

Krydsere. I Genova er Arbejdet paabegyndt paa Krydseren *•Montecuccoli•*, den 8. af *•Condottiere•*-Klassen.

*Luftvæsen.*

Samtlige Hangarskibe vil i Fremtiden være underlagt en Rear-Admiral Commanding Aircraft Carriers, med *Courageous* som Flagskib.

*Scapa-Flow.*

Efter 7 Aars Arbejde er Forsøget paa at hæve de tyske Skibe i Scapa-Flow nu blevet opgivet. Ialt blev 74 Skibe — ført af Vice-admiral Reuter — overgivet de Allierede d. 19. Nov. 1918, og den 21. Juni 1919 sænkedes samtlige Skibe med Undtagelse af *Baden*.

Ialt er hævet 32 Skibe, af hvilke 6 er paa over 20000 ts. Blandt de 32 Skibe er *Moltke*, *Seydlitz*, *Kaiser*, *Bremse*, *Hindenburg* (28000 ts) og *v. d. Tann*. Det sidst hævede er *Prinz Regent Luitpold*.

Naar Arbejdet nu er opgivet, skyldes det, at Omkostningerne er saa store, at Bjærgningsarbejdet ikke kan betale sig længere. Ialt har Bjærgningen kostet Firmaet £ 450000.

**Finland.***Nybygning.*

U-Baade. Den nybyggede U-Baad *Iku-Turso* — 450 ts — har hejst Kommando.

**Frankrig.***Nybygning.*

U-Baade. I Mourillon er den nye U-Baad *Rubis* sat i Vandet d. 20/9. Baaden — der hører til 1927-Programmet — er paa 675 ts. Fart 12 Knob. Arm. 1 × 75 m/m K, 6 × 550 m/m Torp.-Rør.

De 2 tidligere tyske U-Baade *U 160* og *U 139* er overført til Reserven.

U-Baadene paa 1930-Programmet har faaet følgende Navne: *Agasta*, *Beveziers*, *Ouessant*, *Sidi-Ferruch*, *Sfaz* og *Casablanca*. Mine-U-Baaden har faaet Navnet *Perle* og de 4 mindre U-Baade: *Minerve*, *Junon*, *Venus* og *Iris*.

Jagerer. I Lorient er d. 18/10 2480 ts Jageren *Milan* sat i Vandet. Lngd. 130 m. Bred. 11,3 m. Fart: 40 Knob. Arm. 5 × 13,8 cm. K. og 4 × 37 m/m ALK. samt 6 × 550 m/m Torp.-Rør i Triple-Affut.

Besætningen er paa 10 Officerer og 210 Mand.

Af samme Klasse — 1930-Programmet — er Jagerne *Indomptable* og *Chevalier-Paul* sat i Arbejde.

Til Jagerne af 1930-Programmet er valgt følgende Navne: *«Le Fantasque»*, *«l'Audacieux»*, *«le Marin»*, *«le Terrible»*, *«le Triomphant»* og *«l'Indomptable»*.

Krydsere. Til 7500 ts Krydserne af 1931-Programmet er valgt Navnene: *«La Galissonnière»* og *«Jeanne-de-Vienne»*.

#### *Øvelser og Togter.*

Den <sup>10</sup>/<sub>10</sub> er *«Jeanne d'Arc»* afsejlet paa sit første Togt, hvor bl. a. de franske Kolonier vil blive besøgt. Togtet gaar over Madelra til Bahia. Fra Øst-Sydamerika gaar Togtet over Falklandsøerne til Vest-Sydamerika, tilbage gennem Panama Kanalen til Carthagena. Efter Anløb af nordafrikanske Havne kommer Krydseren til Toulon i Slutningen af Marts 1932.

Ved Toulon er planlagt betydelige Forandringer ved Værftet. Det store Militærhospital ved Saint-Mandrier vil blive nedlagt, og de her anlagte Batterier vil blive stærkt udvidet.

Skolerne, som tidligere laa Øst for Havnen i Toulon — ved Mourillon — vil blive flyttet til Saint-Mandrier, og det Terrain, som Skolebygningerne optog, vil blive inddraget til Orlogsværftet, som derved faar en stærkt paakrævet Udvidelse.

#### *Personel.*

Den franske Flaades samlede Personel er iflg. Oplysningen til Folkeforbundet 2400 Officerer, 66 000 Mand.

### **Grækenland.**

#### *Nybygning.*

Jagere. I Italien er for den græske Flaade Jageren *«Idra»* sat i Vandet d. <sup>11</sup>/<sub>10</sub>.

#### **Italien.**

#### *Nybygning.*

Jagere. De 4 nye Jagere af *«Freccia»*-Klassen har faaet Navnene: *«Maestrals»*, *«Grecale»*, *«Libeccio»* og *«Siroco»*.

I Fiume er Jageren *«Fulmine»* sat i Vandet. Depl. 1200 ts. Arm. 4 × 12,0 cm. K., 4 × 37 m/m ALK. 6 Mitrailleurer samt 6 Torp.-Rør.

Krydsere. I Genova er Arbejdet paabegyndt paa Krydseren *«Montecuccoli»*, den 8. af *«Condottiere»*-Klassen.



I Triest er Krydseren *«Luigi-Gadorna»* sat i Vandet.

Bygningen paabegyndtes i Sept. 1930. Depl. 5350 ts., Lngd. 160 m. Bred. 15,5 m. Fart 37 Knob. Hovedarmering  $8 \times 15,2$  cm. K. Endvidere medgives 2 Luftfartøjer til Start fra Katapult.

10 000 ts Krydseren *«Gorzia»* ( $8 \times 20,3$  cm. K.), der sattes i Vandet d. <sup>30</sup>/<sub>12</sub> 1930, har afsluttet Afleveringsprøverne for Maskineriet og skal nu i Spezzia have Artilleriet færdiginstalleret.

### Japan.

#### *Rekonstruktionsprogram.*

Til Modernisering af den japanske Flaade er ialt bevilget 374 Mill. Yen., hvoraf 247 Mill. Yen. er placeret til Nybygningen over et Tidsrum paa 6 Aar fra 1931. Følgende Nybygninger er planlagt:

- 4 Krydsere paa 8500 ts.
- 12 Jagere paa 1400 ts.
- 3 U-Baade største Klasse.
- 3 — Middel —
- 3 — til Kystforsvar,
- 1 Mineskib paa 5000 ts.
- 13 Hjælpefartøjer.

Den for dette Aars Budget fastsatte Sum til Nybygninger — ialt ca. 500 Mill. Yen. — er nedsat til 374 Mill. Yen.; det er dog Hensigten at yde en Extrabevilling til Nybygning i 1934 — ialt 140 Mill. Yen. — til Gennemførelse af et Nybygningsprogram, der, foruden 2 Eskadriller, vil bestaa af

- 1 Hangarskib
- 6 Jagere
- 1 Mineskib.

1 Aviso, samt enkelte Fartøjer med mindre Tonnage.

### Polen.

#### *Nybygning.*

U-Baade. Den <sup>1</sup>/<sub>11</sub> er i Cherbourg U-Baaden *«Wilk»* sat i Vandet.

Baaden er paa 980/1250 ts. Arm.  $1 \times 10$  cm.,  $6 \times 550$  m/m Torp.-Rør. Fart 14/9 Knob. Baaden er beregnet til Mineudlægning.

### Rusland.

#### *Luftværnsøvelser.*

I Tiden fra d. 15.—20. September har der ved Leningrad været afholdt en omfattende Luftangrebsøvelse for at indøve saavel det

militære Forsvarsberedskab som den civile Sikkerhedsorganisation. Øvelsen var et Led i den russiske Hærs Efteraarsmanøvre.

### Spanien.

#### Organisation.

Den nye spanske Regering har gennem en Række Dekreter ophævet 5 af de efter den tidligere Flaadeordning bestaaende Korps.

Ingeniørkorpsset vil saaledes blive nedlagt; i Fremtiden skal Skibskonstruktørerne være civile. Al Artillerifabrikation vil blive overladt til civile Institutioner, saaledes at Artilleriingeniørkorpsset vil blive ophævet. Endvidere vil Marineinfanteriet blive nedlagt, samt Marinens Korps af Apothekere og Præster.

Man bevarer «l'Etat-Major Général» med en Viceadmiral som Chef, og med tre Hovedsektioner: Organisations-, Operations- og Efterretningssektionen. Under Marinestaben henlægges endvidere Opmaalingsvæsenet og en historisk Afdeling.

Der oprettes et øverste Forsvarsraad for Flaaden — conseil supérieure de la marine — med Ministeren som Præsident og sammensat af Chefen for og Sektionscheferne i Marinestaben samt Cheferne for Flaadestyrkerne.

#### Øvelser.

Der er fra U-Baaden «C. 2» (915/1290 ts) i Carthagena foretaget en Serie Bjærgningsforsøg med en Bjærgningsbøje, hvori Personel fra en sunken Baad kan naa Overfladen.

Forsøgene er faldet heldigt ud, og en saadan Bøje vil nu blive forsøgsinstalleret i flere U-Baade.

### Sverige.

#### Øvelser og Togter.

Kustflottans aarlige Efteraars-Artilleriskydninger afsluttedes paa Hårsfjärden i Oktober Maaned.

«Fylgias» Togt, som først var bestemt at gaa til Sydamerika er nu forandret — særlig paa Grund af herom fremkommet Ønske fra Handelsdepartementet — saaledes at Togtet i Aar gaar til Ostindien, med Anløb af følgende Pladser: Vigo — Malta — Port Said — Colombo — Madras — Bombay — Perim — Alexandria — Gibraltar — Rotterdam.

Paa Finansloven er der til Organisation og Øvelser for de frivillige Motorbaadsforeninger afsat følgende: Karlskrona 2200 Kr., Stockholm 3600 Kr., Södertörns 1900 Kr., Nyköping-Oxelø-

sund 2300 Kr., Norrköping 2600 Kr., Göteborg 3600 kr. og Hernösand 2300 Kr.

Under en 10-Dages Øvelse i Göteborg deltog 54 Medlemmer. Øvelsen var anlagt paa Evolutioner, Efterretnings- og Gennembrydningsovelser under Ledelse af Kaptajnsklassen.

Planen om Flytning af Stockholms Flaadestation til Lidingö er foreløbig sat i bero indtil videre.

Det er besluttet at bygge en ny Torpedoindskydningsstation i Stockholms Skærgaard. Stationens Betonmole bliver 25 m lang, 8 m høj og 5 m bred. Der skal være Beboelse for 28 Mand og 6 Officerer og Underofficerer.

Stationen er beregnet at skulle koste 210 000 Kr.

Den svenske Flaades samlede Personel udgør 7838 Mand og 543 Officerer.

### Tyrkiet.

#### Nybygning.

U-Baade. Paa Værftet i Monfalcone bygges 2 U-Baade for den tyrkiske Flaade, nemlig *•Sakaria•* og *•Dumlupinar•*. Baadene er paa 715/990 ts.

Motortorpedobaade. I Venedig bygges 3 Motortorpedobaade paa 30 ts med en Fart paa 44 Knob (500 HK). Armeringen bestaar af 1 × 76 mm K. og 2 × 21 mm Mitrailleuser, samt 2 Torp.-Rør.

Jagere. De 2 nye Jagere *•Adatepe•* og *•Kocatepe•*, der er bygget i Spezzia, er nu afleverede.

Af samme Klasse har Jageren *•Tinaztepe•* ved Genua under Afleveringsprøverne naaet en Fart paa 40 Knob.

Ialt har 4 Jagere været under Bygning i Italien. Af disse mangler endnu een — *•Zafer•*.

Jagerne er paa 1350 ts. Lgd. 98 m. Brd. 9,5. Dybg. 2,9 m. HK 45 000. Konstruktionshastighed 38 Knob. Aktionsradius med 15 Knob 3500 Sm. Armeringen bestaar af 4 × 12 cm K. 4 Mitrailleuser samt 6 × 533 mm Torp.-Rør.

Besætningen udgør 149 Mand.

### Tyskland.

#### Nybygning.

Krydsere. Den <sup>10</sup>/<sub>10</sub> har Krydseren *•Leipzig•* hejst Kommando for at paabegynde Afleveringsprøverne.



Med *Leipzig's* Aflevering er 1. Afsnit af Rekonstruktionsprogrammet gennemført, idet samtlige 5 Krydsere da er færdigbyggede. Byggetiden har beløbet sig til 41 Maaneder.

Krydseren, der som de andre fire er paa 6000 ts., adskiller sig noget i Udseende fra K-klassen, idet den kun har een Skorstens og en Kommandotaarnkonstruktion, der bidrager til at give den nærlig samme Silhuet som *Deutschland*.

Længden er 165 m (noget kortere end K-Klassen) og Dybgaaende 4,7 m.

Skroget er lige under Vandlinjen sikret ved Bulges, og desuden er Krydseren indrettet til at føre Stævminesikring.

Armeringen er  $9 \times 15$  cm K. opstillet i Triple-Taarne i Diametralplanet,  $4 \times 8,8$  cm ALK. samt 12 ↑ Torp.-Rør i 4 Triple-Affut.

Kedelanlægget er paa 6 Vandrørskedler, og Maskineriet bestaar af 2 Turbineset, med en Ydelse paa 72 000 HK. Desforuden forsynes Krydseren med en Dieselmotor til normal Marchfart.

Med 14,5 Knob er Aktionsradius 7000 Sm.

Panserskibe. Bevillingen til Panserskib *B* er atter strøget.

#### *Uddannelse.*

Fra d. 1. Okt. er indført et 2-aarigt Uddannelsesturnus for alt Marinens Personel, saaledes at Chef og Besætning sejler sammen i et Tidsrum af 2 Aar.

En lignende Ordning har tidligere eksisteret ved Torpedobaadsflotillerne, hvor man kunde gaa op til 3 Aars Turnus, idet man anvendte det første Aar til ren indenbords Uddannelse, og de to næste til samlet Flotilleuddannelse.

Ved den nye Ordning vil det første Aar blive et *Skoleaar* og det andet Aar et *Sejladsaar*.

Enhederne samles i Fremtiden saaledes, at der altid er et Skib med 1. Aars-Personel og et Skib med 2. Aars-Personel, sammen med 2 Torpedobaadshalvflotiller henholdsvis til Uddannelse og Sejlads.

#### U. S. A.

##### *Nybygning.*

U-Baade. Ved Udgangen af 1932-Finansaaret vil den amerikanske Flaade have 56 U-Baade under Kommando, med tilsammen 51 840 ts; 43 U-Baade er strøget af Flaadelisten i Beg. af 1931-Finansaaret.

V. 9-*Cuttlefish* er sat under Bygning. Til denne Klasse Baade stilles der de største Forventninger. Baadene kan holde Søen i

3 Maaneder og udsejle en Distance paa 25 000 Sm. uden Brændstof-forsyning. I 3 Døgn skal de kunne opholde sig neddykket.

Hangarskibe. Bygningen af det nye Hangarskib »*Ranger*» er paabegyndt.

Krydsere. De nye 10 000 ts Krydsere »*Portland*» og »*Indianapolis*» nærmer sig nu Afslutningen.

Af samme Klasse er følgende Krydsere procentvis færdigt som nedenstaaende.

|                                |        |
|--------------------------------|--------|
| » <i>New-Orleans</i> » .....   | 21,3 % |
| » <i>Astoria</i> » .....       | 18,6 % |
| » <i>Minneapolis</i> » .....   | 18,6 % |
| » <i>San Francisco</i> » ..... | 12,0 % |
| » <i>Tuscoloosa</i> » .....    | 6,6 %  |

Til de nye 10 000 ts Krydsere, der er beordret bygget i Beg. 1931, er valgt Navnene »*San-Francisco*» og »*Tuscaloosa*». Det er de sidste Krydsere paa 10 000 ts med 20,3 cm. K. som skal bygges efter London-Traktaten.

De 7 10 000 ts Krydsere, der er under Bygning vil alle faa Agterenderne gjort stærkere end de første 5 for at formindske de stærke Rystelser, der fremkommer ved høje Farter. Rystelserne har vist sig at virke meget generende paa Artilleriskydningerne.

Slagskibe. Den amerikanske Slagskibsflaade gennemgaar for Tiden en gennemgribende og meget kostbar Modernisering. I Løbet af de sidste 5 Aar er 10 Slagskibe, af ialt 18, blevet moderniseret til en samlet Udgift paa ialt 48 110 000 Dollars.