

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN.

1937.

108. AARGANG.

UDGIVET AF  
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN.



KJØBENHAVN.

HOVEDKOMMISSIONÆR VILHELM TRYDE.

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI.

1937.



35.5  
Tú 27 1937

55366



## INDHOLDSFORTEGNELSE

### ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE.

<i>Artilleri.</i>	Pag.
Der kræves nøjagtig Afstandsmaaling, Af Søløjtnant K. Hertz.	597
Piezo-Indikatoren, Af Kaptajnløjtnant A. G. Topsøe-Jensen....	1
<i>Bog anmeldelser.</i>	
Bacon, R. H.: The Life of John Rushwort Earl Jellicoe.....	83
Chatterton. E. Keble: Seas of Adventures.....	290
Den svenske Marinestab: Sveriges Sjökrig 1611—1632.....	532
Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab: Dansk Flyvnings Historie	32
Gjessing, P., m. fl.: Beretning om Motorskibet »Thor«s Havundersøgelsestogt 1935.....	630
Hovgaard, G. W.: Den strategiske Situation i Østersøen.....	82
Institut für Meereskunde: De oceanografiske Undersøgelser med Opmaalings-skibet »Meteor« i Danmarksstrædet og Irmingerhavet.....	214
Meusemann und Stange: Mathematik und Marine.....	165
O'Connor, R.: Running a Big Ship on »Ten Commandments«.	524
Rolsted, A.: Landgangsoperationer.....	34
Tegner, C.: Några Erfarenheter rörande Minsvepningstjänsten under Världskriget.....	294
Thorson, G.: Med 3-Aars Expeditionen til Chr. d. X's Land..	627
Villiers, A.: Cruise of the »Conrad«.....	591
<i>Bøger.</i>	
En lille Bemærkning vedrørende vore Haand- og Lærebøger, Af Kommandørkaptajn H. Bistrup.....	385
<i>Flaadetraktater.</i>	
Regler for Undervandsbaads-Krigsførelse, Af Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.....	10

*Fra Udlandet: Ved Orlogskaptajn (Kaptajnløjtnant) P. Mørch,  
Orlogskaptajn (Kaptajnløjtnant) R. Steensen og vedr.  
Flyvevæsen tillige ved Søløjtnant H. Westenholz.* Pag.

Amerika (U. S. A.) .....	175—634
Argentina .....	634
Brasilien .....	543
Chile .....	635
England 36—89—170—225—295—297—441—487—545—594—637	
Estland .....	640
Finland .....	541
Frankrig .....	174—445—546—636
Holland .....	168—446
Italien .....	394—541
Japan .....	94—175—446—542
Norge .....	167
Polen .....	97
Portugal .....	222
Rumænen .....	94—640
Rusland (Sovjet) .....	174—221—347—446—493—640
Siam .....	176
Spanien .....	392—489—640
Sverige .....	41—94—223—350—444—490—540
Tyrkiet .....	493
Tyskland .....	36—87—168—299—395—445—543—593
Tidsskrift-Forkortelser .....	43

*Hans Majestæt Kongen.*

Søe-Lieutenant-Selskabets Lykønskning ved 25 Aars Regerings- jubilæet .....	301
--	-----

*Historie, engelsk.*

Canning og Ostersøen i 1807, Af W. F. Reddaway, oversat af Orlogskaptajn H. V. Hertz .....	467—497
---	---------

*Historie, dansk.*

Ekvipagemesteren, Af Løjtnant C. B. Thostrup .....	412
En Dagbog fra Fregatten Diana 1807, Af Løjtnant V. Nielsen	421—449
Den danske Flaades Signaler, deres Tekster og Historie, Af V. Krohn .....	229
Holmens Chef, Af Løjtnant C. B. Thostrup .....	606
Skandinavien-Amerika Linjen, Af Orlogskaptajn R. Steensen..	567

	Pag.
Søartilleriets Værksted 1887—1937, Af Mester ved Søartilleriet	
H. Paulsen .....	101
<i>Isbrydning.</i>	
Om Isbrydning i danske Farvande, Af Orlogskaptajn H. Lind	181
<i>Kapsejlad.</i>	
Om Maaleregler for Kapsejladbaade, Af Kaptajn O. Arendt 18—49	
<i>Krigsgas — Kemiske Krigsmidler.</i>	
Gassporing, Af Overlæge H. Rud .....	64
<i>Luftfartsvæsen.</i>	
En meteorologisk Undersøgelse, Af Kaptajnløjtnant M. Lorck .	282
Luftvaaben versus Kampskibe, Af Søløjtnant Westenholz ....	73
<i>Marinens Bibliothek.</i>	
Anskaffelser:	
November 1936 .....	45
December — .....	98
Januar 1937 .....	177
Februar — .....	228
Marts — .....	300
April — .....	352
Maj — .....	399
Juni — .....	447
Juli — .....	494
August — .....	548
September — .....	595
Oktober — .....	642
November — .....	643
<i>Marinepolitik, dansk.</i>	
Post Festum, Af Orlogskaptajn J. L. Nørgaard .....	362
<i>Motorbaadsforeninger.</i>	
Den svenske frivillige Motorbaadsforening, Ved Kommandørkaptajn P. Ipsen .....	15
<i>Navigation.</i>	
En Kollisionssag for Retten i London, Ved Orlogskaptajn	
E. J. Qvistgaard .....	549
H. O. 211. Dead Reckoning Altitude and Azimuthe Table Ageton,	
Af Orlogskaptajn J. Hauptmann-Andersen .....	401



<i>Nekrologer:</i>	Pag.
Ved <i>E. M. G.</i>	
Kommandør Rolf Bauditz .....	522
Kontreadmiral Godfred Hansen .....	388
Orlogskaptajn Aage Jens Victor .....	622
Viceadmiral Georg Hugh Robert Zachariae .....	624
Ved <i>H. W.</i>	
Kaptajnløjtnant Knud Riemann .....	287
<i>Pædagogik.</i>	
Hvorledes man bør holde en Forelæsning eller et Foredrag, Ved Kaptajnløjtnant A. Legind .....	331—353
<i>Retspleje.</i>	
En Kollisionssag for Retten i London, Ved Orlogskaptajn E. J. Qvistgaard .....	549
Militær Straffesag for Domsmandsret. Af Auditør E. Schäffer .	515
<i>Skibbygning.</i>	
Elektrisk Svejsning og dens Anvendelse ved Bygning af Krigs- skibe, Af Ingeniør J. A. Thorvang .....	303
<i>Somandskab.</i>	
Skiftning af Nagler under Vandet, Af Skibsfører Aa. Larsen .	589
<i>Søe-Lieutenant Selskabet.</i>	
Prisspørgsmaal for 1937 .....	46
Søe-Lieutenant Selskabets Virksomhed 1936—37 .....	344
<i>Tradition.</i>	
»Tradition«, Af Søløjtnant H. Louis-Jensen .....	163

---

**INDHOLDSFORTEGNELSE**  
**ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN.**

	Pag.
<i>Arendt, O.</i> , Om Maaleregler for Kapsejladbaade . . . . .	18—49
<i>Bistrup, H.</i> , En lille Bemærkning vedrørende vore Haand- og Lærebøger . . . . .	385
— Marinens Biblioteks Anskaffelser 45—98—177—228—300—352 399—447—494—548—595—642	
— Boganmeldelse:	
Cruise of the »Conrad«, Villiers A. . . . .	591
Landgangsoperationer, Rolsted, A. . . . .	34
Med 3-Aars Expeditionen til Chr. d. X's Land, Thorson, G. . . . .	627
Running a Big Ship on »Ten Commandements«, O'Conor, R. . . . .	524
<i>Gyldenkrone, E. M.</i> ,	
— Nekrologer: Kommandør R. Bauditz . . . . .	522
Kontreadmiral G. Hansen . . . . .	388
Orlogskaptajn A. J. Victor . . . . .	622
Viceadmiral G. H. R. Zachariae . . . . .	624
<i>Hauptmann-Andersen, J.</i> , H. O. 211. Dead Reckoning Altitude and Azinuthe Table Ageton . . . . .	401
<i>Hertz, H. V.</i> ,	
— Oversættelse:	
Canning og Østersøen i 1807, Reddaway, F. . . . .	467—497
<i>Hertz, K.</i> , Der kræves nøjagtig Afstandsmaaling . . . . .	597
<i>Holck, P.</i> ,	
— Boganmeldelse: Sveriges Sjøkrig 1611—1632. Den svenske Marinestab . . . . .	532
<i>Ipsen, P.</i> , Den svenske frivillige Motorbaadsforening . . . . .	15
<i>Krohn, V.</i> , Den danske Flaades Signaler, deres Tekster og Historie . . . . .	229
<i>Larsen, Aa.</i> , Skiftning af Nagler under Vandet . . . . .	589
<i>Legind, A.</i> , Hvorledes man bør holde en Forelæsning eller et Foredrag . . . . .	331—353
<i>Lind, H.</i> , Om Isbrydning i danske Farvande . . . . .	181
<i>Lorck, M.</i> , En meteorologisk Undersøgelse . . . . .	282
— Boganmeldelse:	
Den strategiske Situation i Østersøen, Hovgaard, G. W. . . . .	82
<i>Louis-Jensen, H.</i> , »Tradition« . . . . .	163
<i>Mørch, P. A.</i> , Regler for Undervandsbaads-Krigsførelse . . . . .	10
— Fra Udlandet . . . . .	36—91
<i>Nielsen, V.</i> , En Dagbog fra Fregatten Diana 1807 . . . . .	421—449

	Pag.
<i>Norgaard, J. L.</i> , »Post Festum« . . . . .	362
<i>Paulsen, H.</i> , Søartilleriets Værksted 1887—1937 . . . . .	101
<i>Qvistgaard, E.</i> , En Kollisionssag for Retten i London . . . . .	549
<i>Riis-Carstensen, E.</i> , De oceanografiske Undersøgelser med Op- maalingskibet »Meteor« i Danmarksstrædet og Irminger- havet. Institut für Meereskunde . . . . .	214
— Boganmeldelse:	
Beretning om Motorskibet »Thor«s Havundersøgelsestogt 1935, Gjessing, P., m. fl. . . . .	630
<i>Rosted, R.</i>	
— Några Erfarenheter rörande Minsvepningstjänsten under Världskriget, Tegner, C. . . . .	294
— Boganmeldelse	
Seas of Adventures, Chatterton, E. Keble . . . . .	290
<i>Rud, H.</i> , Gassporing . . . . .	64
<i>Schäffer, E.</i> , Militär Straffesag for Domsmandsret . . . . .	515
<i>Steensen, R.</i> , Skandinavien-Amerika Linien . . . . .	567
— Fra Udlandet:	
167—221—295—347—392—441—487—540—593—634	
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet</i> . Lykønskning ved Kongens 25 Aars Regeringsjubilæum . . . . .	301
— Prisspørgsmaal for 1937 . . . . .	46
— Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1936—37. . . . .	344
<i>Thorvang, J. A.</i> , Elektrisk Svejsning og dens Anvendelse ved Bygning af Krigsskibe . . . . .	303
<i>Thostrup, C. B.</i> , Ekvipagemesteren . . . . .	412
— Holmens Chef . . . . .	606
<i>Topsøe-Jensen, A. G.</i> , Piezo-Indikatoren . . . . .	1
— Boganmeldelse:	
Mathematik und Marine, Meusemann und Stange . . . . .	165
<i>Weilbach, P.</i> ,	
— Boganmeldelse:	
The Life of John Rushwort Earl Jellicoe, Bacon, R. H. . . . .	83
<i>Westenholz, H.</i> , Luftvaaben versus Kampskibe . . . . .	73
— Boganmeldelse:	
Dansk Flyvnings Historic. Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab . . . . .	32
— Fra Udlandet . . . . .	87—170—223—348
— Nekrologer:	
Kaptajnlejtant K. Riemann . . . . .	287



## Piezo-Indikatoren.

Et nyt Trykmaalingsapparat til ballistisk Brug.

Af Kaptajnløjtnant A. G. Topsøe-Jensen.

For nogle Aar siden er fremkommet et helt nyt Hjælpemiddel til Bestemmelse af ikke alene Maksimumstrykket i Kanonen i Skudøjeblikket, men tillige af hele Trykforløbet fra Drivladningens Antændelse til Projektilet forlader Munden — den saakaldte »Piezo-Indikator« — der har den fremragende Egenskab at kunne registrere Gastrykket med fuldstændig Nøjagtighed i ethvert Punkt af Løbet. Samtidig kan man ved Hjælp af »Piezo-Indikatoren« maale Udgangshastighed, Affyringsforsinkelse m.m. Indikatoren er bragt paa Markedet af den kendte, tyske Fabrik »Zeiss-Ikon« i Dresden.

Piezo-Methoden beror paa visse Bjergkrystallers særlige Evne til ved Sammentrykning at oplades elektrisk. Opdagelsen af denne særlige Egenskab ved Bjergkrystal — den piezo-elektriske Effekt — tilskrives Brødrene Curie ca. 1880, men først i 1920 blev Opdagelsen udnyttet til ballistiske Maalinger paa Foranledning af »Bureau of Standards« i Washington.

Forklaringen paa det piezo-elektriske Fænomen angives at være følgende: I visse Bjergkrystaller er Atomerne ordnet fuldstændig regelmæssigt og danner derved et saakaldt »Krystalgitter«. Sammenhængskraften mellem de enkelte Atomer antages at være af elektrisk Art, saaledes at Krystallet under normale Forhold tilsyneladende er uelektrisk, idet de positive og negative Spændinger mellem de enkelte Atomer er lige store

og derved ophæver hinanden. Udsættes Krystallet for et ydre Tryk paa en mindre Del af Overfladen, vil Krystalgitteret deformeres, og den elektriske Ligevægts-tilstand ophører paa dette Sted i Krystallet. Naar den ydre Trykpaavirkning ophører, »retter Krystalgitteret sig ud«, og dermed indtræder atter Ligevægt i elektrisk Henseende. Forsøg har vist, at den elektriske Spæn-

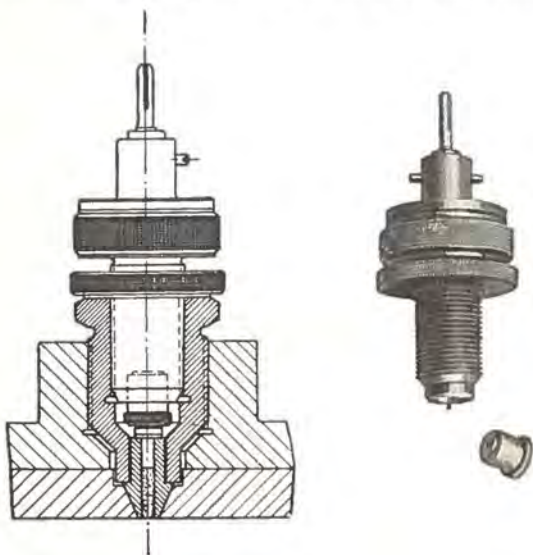


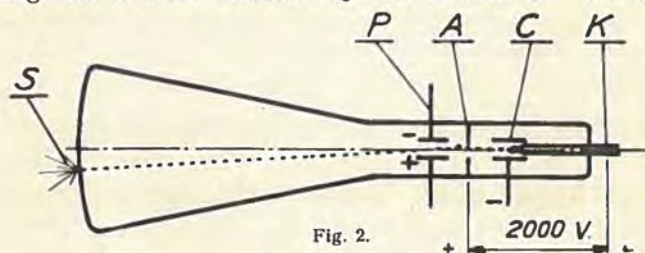
Fig. 1.

ding som Følge af ydre Trykpaavirkning er nøjagtig proportional med Trykkets Størrelse. Fænomenet forekommer imidlertid kun, naar Trykket virker i en ganske bestemt Retning paa Krystallet, nemlig vinkelret paa den saakaldte »optiske Hovedakse«, som angiver den Retning, efter hvilken indfaldende Lys brydes paa særlig karakteristisk Maade. Den Retning, efter hvilken Krystallet viser størst piezo-elektrisk Følsomhed, kaldes derfor den »elektriske Hovedakse«.

Til praktisk Trykmaalingsbrug udskæres af Kry-

stallet en lille cylindrisk Skive, omtrent paa Størrelse med en 10-Øre, og saaledes at Skivens Symmetriakse bliver sammenfaldende med den »elektriske Hovedakse«. Skiven indlægges i en Skrueprop: Tryk-Elementet, hvis Indretning fremgaar af Fig. 1. Tryk-Elementet indskrues i Kanonens Gods i et Hul, som fører ind til Kammeret, saaledes at Gastrykket ved Skudafgangen kan virke paa Krystalskiven.

Maalingen af den elektriske Spænding beror paa følgende kendte Forhold:  $Q = C V$ , hvor  $C =$  en Kon-



densators Kapacitet,  $Q =$  den elektriske Ladning (Elektricitetsmængden) og  $V =$  Spændingen mellem Kondensatorens Belægninger. Oplader man derfor en Kondensator med bekendt Kapacitet  $= C$  ved Hjælp af den af Krystallet frembragte Elektricitetsmængde  $= Q$ , saa er Spændingen:  $V$  paa Kondensatorens Klemkrueer et direkte Maal for Størrelsen af den frigjorte Elektricitetsmængde og dermed i dette Tilfælde ogsaa for Trykpaavirkningen paa Krystallet.

Paa Grund af den overordentlige hurtige Ændring af Trykket i Kanonen i Skudøjeblikket er det ikke muligt at registrere de almindelig kendte, elektriske Maaleapparaters Udslag under Projektillets Passage af Løbet, desuden er den opstaaede Spændingsvariation saa ringe, at man kun ved at forstærke denne op, faar et tilstrækkeligt tydeligt Billede af hele Trykløbet. Man maa derfor tage særlige Hjælpeapparater



i Anvendelse. Ved Hjælp af det saakaldte »Braun'ske Rør« (Fig. 2) er man i Stand til praktisk talt enertifrit at maale og registrere elektriske Spændingsvariationer, selvom disse forløber med allerstørste Hastighed.

Det »Braun'ske Rør« bestaar af et luftomt Glasrør af særlig Form, i hvilket en skarpt afgrænset Strøm af frit flyvende Elektroner kan frembringes. Elektronstrømmen udgaar fra en glødende Metaltraad — Kathoden: K — og Elektronstrømmen fremskyndes ved Indvirkning af Anoden: A, som i Forhold til Glødekathoden er opladet til en Spænding paa ca. 2000 Volt. I Anode-Pladen er et centralt Hul gennem hvilket Elektronerne passerer ud i Røret med meget stor Hastighed. En negativt opladet rørfornet Elektrode: C bevirker, at Elektronstrømmen faar den fornødne skarpe Afgrænsning. Glasrørets cirkulære Endebund er indvendigt belagt med et fluorescerende Stof — f. Eks. Zinkblende — der af Elektronstrømmen, hvor denne rammer Endebunden, momentant bringes til at lyse som en lille skarpt afgrænset cirkulær Plet. Elektronstrømmens Træffepunkt paa Glasrørets Bund (S i Fig. 2) er saa tydeligt, at den lysende Plet kan fotografes, endskønt selve Elektronstrømmen i Røret næppe er synlig. Elektronstrømmen er at betragte som en masse- og enertifri Leder, der som enhver anden strømførende elektrisk Leder lader sig paavirke af en ydre magnetisk eller elektrisk Kraft. Anbringer man derfor to »elektriske Styreplader«: P, henholdsvis foroven og forneden i Røret og efter Anoden: A, mellem hvilke Elektronstrømmen maa passere, saa vil Elektronstrømmen og dermed ogsaa den lysende Plet paa den fluorescerende Glasbund afbøjes opefter eller nedefter, naar der sættes elektrisk Spænding af modsat Fortegn til de to Styreplader.

Disse Spændinger til »Styring af Elektronstrømmen«

tages fra Krystalskiven i Tryk-Elementet, idet Belæ-  
ningerne paa Krystallets to Sider tilsluttes hver sin Styre-  
plade i Røret. I Praksis indskydes dog et Antal Forstær-

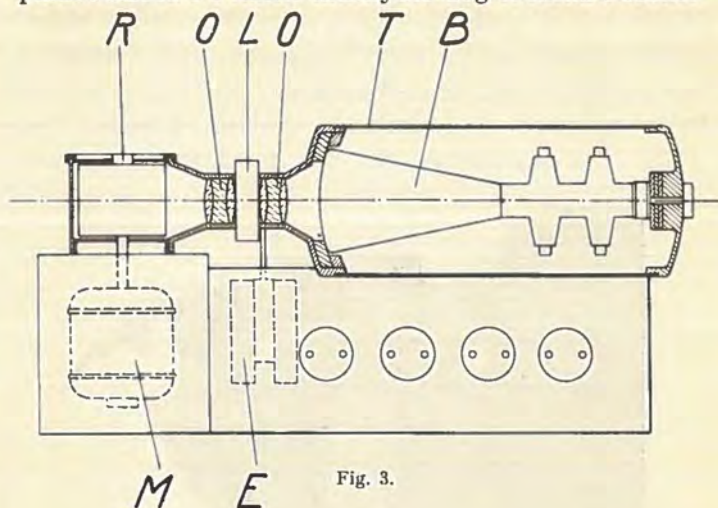


Fig. 3.

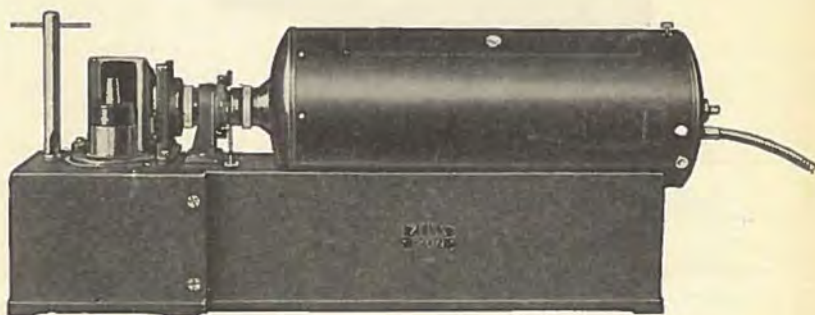


Fig. 4.

kerlamper mellem Krystalskiven og de to Styreplader.  
Hermed er Princippet for det piezo-elektriske  
Trykmaalingsapparat forklaret.

Den af »Zeiss-Ikon« fremstillede Trykmaalings-  
Indikators Indretning fremgaar af Fig. 3-4-5. Det

»Braun'ske Rør« er indbygget i en lystæt Metalcylinder (T). For Enden af Røret er monteret et Fotografiapparat med en yderst lysstærk Optik (O). I Objektivet er indbygget en Lukker (L), der i Skudøjeblikket udløses af Elektromagneten (E). Lukkeren kan indstilles til en Belysningstid, der svarer til een Omdrejning af den nedenfor omtalte Tromle. Ved Hjælp af Fotografiapparatet kan den lysende Plet paa

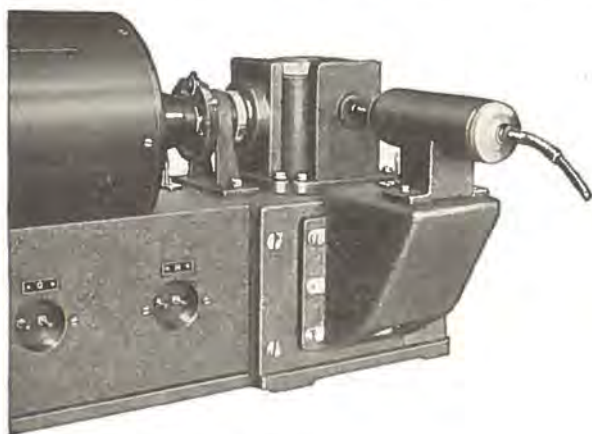


Fig. 5.

Bunden af det »Braun'ske Rør« fotograferes, idet Optagelsen sker paa en meget lysfølsom Papirstrimmel, der — ligesom Kurvepapiret i en Barograf — er viklet om en Tromle med lodret Omdrejningsaksel (R). Tromlen kan bringes til at rotere meget hurtigt ved Hjælp af en underneden anbragt synkroniseret Elektromotor (M), der, naar Trykmaaling skal foretages, bringes til at løbe med konstant Omdrejningshastighed paa 3000 Omdr./Min. Tromlen med Fotografipapiret er indesluttet i en aftagelig lystæt Metalkasette, i hvilken der med 90° Mellemrum er anbragt to smalle, rektangulære Afblændingsskærme, der kan løftes op og



fjernes, naar Kasetten er anbragt paa Plads. Fotografipapiret vil da være afblændet saavel udfor Objektivet (O) som  $90^\circ$  derfra, hvor en Glimmlampe i Skudøjeblikket tændes og slukkes under Paa-virkning af en Stemmegaffel. Stemmegafflens Udløsning i Skudøjeblikket sker ved Elektromagneten (E). Glimmlampens Lys vil gennem et særligt Objektiv kastes ind paa Tromlen, der drejer rundt, og paa Papiret vil derfor fremkomme en kontinuerlig Række vandrette Streger med lige store Mellemrum. I Originaldiagrammet svarer en Strækning paa 16 mm til en Tid paa 0,001 Sek. Papirets Ordinat-Inddeling (Trykkets Størrelse) findes een Gang for alle ved at underkaste Piezo-

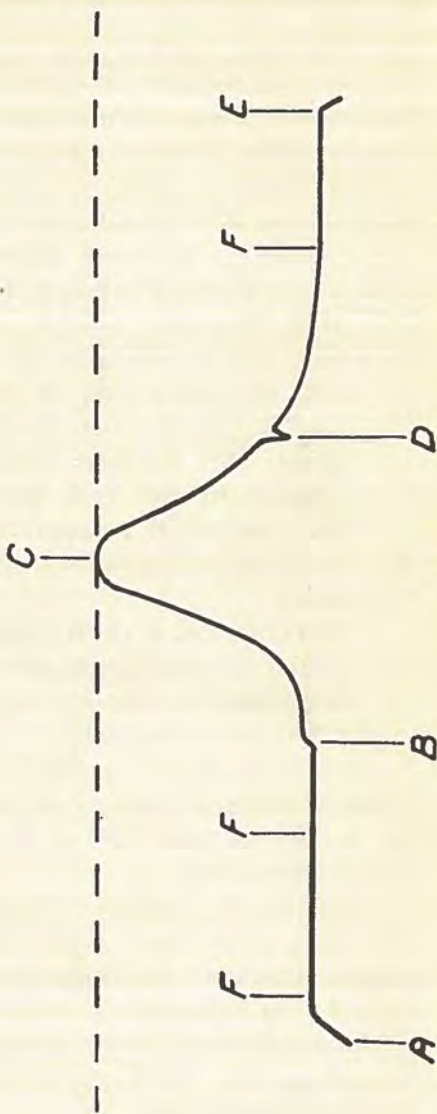


Fig. 6.

Krystallet efterhaanden voksende statisk Tryk, idet man for hver Gang bringer det »Braun'ske Rør« i Funktion og fotograferer den lysende Plet. I Originaldiagrammet svarer 10 mm Ordinathøjde til et Tryk paa ca. 1000 kg/cm<sup>2</sup>. I Fig. 6 er vist et Diagram i naturlig Størrelse. Tryk og Tidsforløb kan findes ved Hjælp af en Millimeter-Maalestok.

Punktet: A markerer Affyringsøjeblikket, d. v. s. Tidspunktet hvor Slagdornen frigøres ved Hjælp af Aftrækket. Samtidigt bringes det »Braun'ske Rør« i Funktion, den lysende Plet vil vise sig paa Bunden af Røret, og paa Grund af Tromlens Rotation vil Plettens Fotografi blive en Streg (Kurven).

Linien: F-F markerer Ordinataksens Nul-Værdi, d. v. s. Linien hvorfra Tryk skal udmaales opefter.

Ved Punktet: B rammer Slagdornen Fængrøret, og Tændladningen paatændes og forbrænder (den lille Skraalinie).

Afstanden fra: A til: B udmaalt i Tid angiver den »mekaniske Affyringsforsinkelse«.

Drivladningen antændes, og ved Punktet: C indtræffer Maksimumstrykket.

Ved Punktet: D passerer Projektilet Mundingen. Punktet markeres ved, at en Kontakt i Mundingen for et Øjeblik paavirkes af Projektilet og afbryder Elektronstrømmen.

Punktet: E markerer Projektilets Passage af en almindelig Traadramme opstillet faa Meter foran Mundingen, hvorved Elektronstrømmen afbrydes helt. Herved kan Projektilets virkelige Udgangshastighed registreres, da man kender Afstanden fra Munding til Ramme og ved Hjælp af Tidsmærkerne paa Papiret kan finde Tidsforløbet.

Piezo-Indikatoren fremstilles ogsaa i en lidt anden Udførelse beregnet til Maaling af Tryk i Cylinderen

i arbejdende Automobil- eller Luftfartøjsmotorer. Til dette Brug er der i det »Braun'ske Rør« indsat to ekstra Styreplader, der er anbragt vinkelret paa de to Styreplader, der staar i Forbindelse med Krystalskiven i Trykelementet. De to ekstra Styreplader er ad elektrisk Vej koblet til Motorens Kamaksel, hvis drejende Bevægelse derved »styrer« Elektronstrømmen i Siden. Resultatet bliver, at den lysende Plet beskriver en Bane, der svarer til det almindeligt kendte Arbejdsdiagram for Motorer. Da der almindeligvis er flere Tændrør paa hver Cylinder, kan eet af disse udskrues, og Tryk-Elementet iskrues i Stedet. Saafremt Motoren arbejder normalt, vil Diagrammet tegne sig skarpt paa Bunden af det »Braun'ske Rør. Hvis Motoren »sætter ud«, flimrer Billedet, og Uregelmæssighed i Arbejdstrykkene viser sig ved, at Konturerne af Diagrammet bliver uskarpe eller ved, at der ligefrem dannes Dobbeltbilleder.

---



## Regler for Undervandsbaads-Krigsførelse.

Ved Kaptajnlojtnant P. A. Mørch.

Som Led i de Traktater og Resolutioner, der udformedes under Washingtonkonferencen 1921-22, hvis Hovedresultat var Traktaten af 6. Februar 1922 om Begrænsning af Flaaderustninger<sup>1)</sup>, var tillige Traktaten af s. D. om Anvendelse af Undervandsbaade og giftige Gasarter i Krig, der tiltraadtes af de 5 store Flaademagter: U. S. A., England, Japan, Frankrig og Italien.

Af denne Traktat anføres efterfølgende Artikler, der særlig angaar Undervandsbaade:

### *Artikel 1.* ».....

1. Et Handelsskib maa ikke anholdes, inden det har modtaget Ordre til at underkaste sig Visitation og Undersøgelse med det Formaal at fastslaa Skibets Identitet.

Et Handelsskib maa ikke angribes, medmindre det, efter modtagen Advarsel, nægter at underkaste sig Visitation og Undersøgelse eller efter foretagen Anholdelse nægter at følge de for Sejladsen givne Anvisninger.

Et Handelsskib maa ikke ødelægges, førend Besætningen og Passagererne er bragt i Sikkerhed.

2. Krigsførende Undervandsbaade er under ingen Omstændigheder undtaget fra de ovenfor angivne almengældende Regler; og saafremt en Undervandsbaad ikke er i Stand til at opbringe et Handelsskib i Overensstemmelse med disse Regler, skal den ifølge gældende Folkeret afholde sig fra Angreb eller Anholdelse og lade Handelsskibet fortsætte Sejladsen uhindret.

<sup>1)</sup> se Bangsbøll: »Washington-Konferencens Traktater og Resolutioner«, T. f. S. 1923 S. 221.

*Artikel 3.* Signatarmagterne, som ønsker at sikre Haandhævelsen af de af Magterne selv i den gældende Ret fastslaaede menneskekærlige Regler, omhandlende Angreb paa samt Anholdelse og Ødelæggelse af Handelsskibe, erklærer videre, at enhver Person i hvilken som helst Stats Tjeneste, som bryder nogen af disse Regler, hvad enten han handler efter en højere Foresats Ordre eller ej, skal anses for at have brudt Krigens Love og skal kunne underkastes samme Rettergang og Straf, som om han havde gjort sig skyldig i Søøveri<sup>1)</sup>, og han skal kunne stilles for en Ret af civile eller militære Myndigheder i en hvilken som helst Stat, inden for hvis Jurisdiktion han antræffes.

*Artikel 4.* Signatarmagterne anerkender, at det i Praksis er umuligt at anvende Undervandsbaade til Ødelæggelse af Handelsskibe uden — saaledes som det skete i Krigen 1914—1918 — at bryde de af de civiliserede Nationer almindelig antagne Regler til Beskyttelse af Neutrales og Nonkombattanters Liv; og for at Forbudet mod Anvendelse af Undervandsbaade til Ødelæggelse af Handelsskibe af alle skal kunne anerkendes som en Del af Folkeretten<sup>1)</sup>, fastslaar Signatarmagterne nu dette Forbud som fremtidig bindende for dem selv indbyrdes, og de opfordrer alle andre Nationer til at slutte sig hertil.

.....\*

Sagens videre Forløb ved Behandling gennem folkeforbundsmæssige Organer udviste dog ikke positive Resultater vedrørende Undervandsbaade, før Regler for disses Krigsførelse efter lignende Retningslinjer som i Washington-Traktaten af 1922 optoges som Afsnit IV (Art. 22) i den Traktat af 22. April 1930 om Begrænsning og Reduktion af Flaaderustninger<sup>2)</sup>, der var Hovedresultatet af Flaadekonferencen i London 1929-30.

Det nævnte Afsnit tiltraadtes dog kun af U. S. A., England og Japan, og ikke af Frankrig og Italien.

Af Teksten udgik de meget drastiske Straffebestemmelser, medens Begrebet Sikkerhed for Skibe og Fartøjer m. v. defineredes paa bindende Maade.

<sup>1)</sup> udhævet her.

<sup>2)</sup> se E. Dahl: »Londontraktaten af <sup>22</sup>/<sub>4</sub> 1930«, T. f. S. 1930 S. 545.

Ved Afsnit V (Art. 23) af Traktaten bestemtes dens Varighed til 31. Dec. 1936 med Undtagelse af netop ovennævnte Afsnit IV vedrørende Undervandsbaade, der fik stedsevarende Gyldighed. Reglerne defineredes som værende International Lov, og andre Magter opfordredes til at give Tilslutning dertil.

Som Resultatet af Flaadekonferencen i London 1935-36 afsluttedes mellem U. S. A., England og Frankrig en Traktat af 25. Marts 1936 om Begrænsning af Flaaderustninger og Udveksling af Oplysninger om Krigsskibsbygning<sup>1)</sup>.

I Traktaten, der som bekendt ikke tiltraadtes af Japan og Italien, men som for Tiden søges udvidet ved Tilslutning gennem bl. a. to-sidede Traktater med Tyskland, Sovjet-Unionen og andre nordeuropæiske Lande, indgik bl. a. i Overensstemmelse med dens rent tekniske Karakter ikke Regler vedrørende Undervandsbaads-Krigsførelse.

Den 6. November 1936 undertegnedes imidlertid i London en Procès-verbal af U. S. A., Frankrig, Italien, Japan, Storbritannien med Nordirland, den irske Fristat, Indien, Canada, New Zealand, den sydafrikanske Union og den australske Forbundsstat, der indeholder Regler for Undervandsbaades Optræden overfor Handelsskibe i Krigstid, samt opfordrer andre Magter til uden Tidsbegrænsning at give Tilslutning til disse Regler, der betragtes som værende International Lov.

Reglerne, der er identiske med Afsnit IV af London-Flaadetraktaten af 1930, har flg. Ordlyd:

»1. Undervandsbaade skal i deres Optræden ligeoverfor Handelsskibe følge de folkeretlige Regler, der er gældende for Overfladekrigsskibe.

<sup>1)</sup> se »London-Flaadetraktaten 1936«, T. f. S. 1936, S. 287.



2. I Særdeleshed maa intet Krigsskib — det være sig Overfladeskib eller Undervandsbaad — sænke noget Handelsskib eller gøre det usødygtigt — medmindre Handelsskibet, efter paa tilbørlig Maade at være blevet opfordret dertil, fortsat nægter at stoppe eller gør aktiv Modstand mod Visitation eller Undersøgelse — uden først at have bragt Passagerer, Besætning og Skibspapirer i Sikkerhed.

I denne Henseende vil Skibsfartøjer ikke være at betragte som sikkert Sted, medmindre Sikkerhed for Passagerer og Besætning er tilvejebragt under Hensyntagen til Vejrets og Søens Tilstand — ved Nærhed af Land eller ved Tilstedeværelsen af andet Skib, der er i Stand til at tage disse om Bord.«

Umiddelbart efter Afslutningen af de tysk-engelske Flaadeforhandlinger 1935<sup>1)</sup>) fremkom Oplysninger om Tysklands Stilling overfor Undervandsbaads-Krigsførelse, der af Offentligheden opfattedes som tysk Afstandtagen fra den »uindskrænkede Undervandsbaadskrig«.

Af særlig Interesse for dette Spørgsmaals folkeretlige Udvikling maa derfor betragtes den tyske Note af 23. November 1936, af hvis Indhold s. D. offentliggjordes flg.:

»In einer Mitteilung vom 9. d. M. hat der Königlich britische Botschafter in Berlin dem Reichsminister des Auswärtigen Abschrift eines am 6. November 1936 in London unterzeichneten Protokolls über die Regeln der Unterseeboot-Kriegführung gemäzt Teil IV des Londoner Vertrages vom 22. April 1930 überfandt und dabei namens seiner Regierung der Hoffnung Ausdruck verliehen, die deutsche Regierung werden den genannten Regeln beitreten. Diese Regeln lauten:

1.....

2.....

Die deutsche Regierung hat anlässlich der deutsch-englischen Flottenverhandlungen in der Zusammenfassung der Besprechungen zwischen den deutschen und englischen Flottensach-

<sup>1)</sup> se Ipsen: »Den tysk-engelske Flaadetraktat af 18/8 1935«, T. f. S. 1935, S. 391.

verständigen am 23. Juni 1935 ihre Bereitwilligkeit erklärt, den Bestimmungen über den Unterseebootkrieg des Teiles IV des Londoner Seerüstungsvertrages beizutreten.

Demgemäsz beehre ich mich, im Auftrage meiner Regierung zu erklären, dass die deutsche Regierung den oben wiedergegebenen Regeln beitriff und diese als vom heutigen Tage ab für sie verbindlich annimmt.

gez. von Ribbentrop.«

Det tør formodes, at de omhandlede Regler, der siden deres Udformning 1921-30 kun har været bindende for Magter, der iøvrigt var Deltagere i de forskellige Flaadetraktater, inden længe vil blive tiltraadt af samtlige Sømagter, og herefter saaledes maa anses for gældende Folkeret.

## Den svenske frivillige Motorbaadsforening.

Ved Kommandørkaptajn Paul Ipsen.

I den svenske Flaadeforenings Medlemsblad »Vår Flotta« findes følgende interessante Oplysninger om nye Opgaver og nye Organisationsformer for de svenske frivillige Motorbaadsforeninger.

Sveriges frivillige Motorbaadsforeninger er en frivillig Sammenslutning, som har til Opgave at staa til Kongens Raadighed med Personel og Materiel, saavel i Krig eller ved Mobilisering (Krigstjeneste) som under Fredsforhold (obligatorisk og frivillig Tjeneste). Foreningen (paa svensk Kårene) bestaar nu af 9 Flotiller i Gøteborg, Stockholm, Norrkøping, Karlskrona, Hernösand-Nykøbing-Oxelösund, Sødertörn-Kalmarsund og Øresund.

Foreningsmedlemmerne inddeles i aktive Medlemmer af Kategori A eller B og passive Medlemmer. Som aktivt Medlem af Kategori A kan antages svenske Mænd i Alderen fra 15 til 65 Aar, dog er Antallet af den Slags Medlemmer begrænset for hver Flotille. Aktive Medlemmer af Kategori A behøver ikke at være Motorbaadsejere; men skal ved Antagelsen være anbefalet af Motorbaadsejerne.

Som aktivt Medlem af Kategori B kan antages svenske Mænd, der er Ejere af sødygtige Motorbaade, som de forpligter sig til at stille til Kronens Raadighed baade til Krigs- og Fredstjeneste.

Som passivt Medlem kan endvidere antages svenske Undersaatter, svensk Selskab eller anden svensk Forening, som paatager sig økonomisk eller paa anden Maade at støtte Foreningens Virksomhed.



Antallet af aktive og passive Medlemmer var ved Aarsskiftet 1935-36 1055 og Antal Baade ialt 170.

Efter at have gennemgaaet en vis Uddannelse kan aktive Medlemmer af Kategori A faa Officers Grad i Motorbaadsforeningen.

Aktive Medlemmer af Kategori B og passive Medlemmer faar ingen Tjenestegrad.

Under Tjenesten bærer Foreningsmedlemmerne særlig Uniform.

Der paahviler Motorbaadene mange vigtige Opgaver i Forsvarsøjemed. Fordringerne til deres Virksomhed i Krigstid er steget meget betydeligt ved Forsvarsordningen af 1936.

Til Udførelsen af Minestrygningstjenesten og til Undervandsbaadsjagt, som kontinuerlig paa kræves langs den vidtstrakte Kyst, fordres en betydelig Tilgang af Personel og Materiel.

Øvelser har vist, at efter fornøden Uddannelse er Personellet skikket til at være Befalingsmænd i de Fartøjer, der hører til de lokale Minestryger og Undervandsbaads-Jagt Styrker.

Men ogsaa Skærgaardsbevogtningen stiller store Opgaver. Chefen for den svenske Marinestab udtaler i sine Bemærkninger til Forsvarskommissionen af 1930 »Ikke mindst fremtrædende er Motorbaadsforeningernes Betydning for Marinen til Løsningen af de Opgaver, som Bevogtning og Beskyttelse af vore Territorialfarvande frembyder«.

Blandt øvrige Opgaver som falder ind under Motorbaadsforeningernes Virkeomraade nævnes:

Varetagelse af Krigsfyrbelysning og Afmærkning, Deltagelse i Søpolititjenesten, Udførelse af Overførelsestjeneste af forskellig Art saasom: Ordreoverbringelse, Personel og Materieltransport, Udlæg-

ning af Telefonkabler, Assistance for Luftfartøjer, Taageudlægning, Deltagelse i Beskyttelse af Handelskibe m. m.

Af det nævnte fremgaar, at Foreningens Opgaver saavel er omfattende som betydningsfulde. For at Personellet skal kunne løse disse, maa der allerede i Fredstid gives det en fyldestgørende Uddannelse.

Med dette Formaal har Chefen for Marinestaben og Ledelsen af Sveriges frivillige Motorbaadsforeninger indgivet et Forslag til Organisation af Foreningerne, hvorefter Uddannelsen skulde omlægges saaledes, at den direkte svarer til de øgede Krav, som Tjenesten i Krigstid vil stille.

Forslaget tilsigter imidlertid ogsaa at give Foreningernes Personel en fastere Stilling, saaledes skal aktive Medlemmer af Kategori A allerede i Fredstid kunne opnaa Uddannelse til Officers-Grad, gældende ogsaa for Krigstid. Herved skulde disse Medlemmer faa samme Stilling som frivillige Landstormsofficerer. De Tjenestestillinger inden for Motorbaadsforeningerne, som nu kan tildeles aktive Medlemmer af Kategori A, gælder nemlig kun i Fredstid, men forefindes ikke under Krigstjeneste. Dette har medført en Usikkerhed for Personellet, som ganske naturligt har indvirket hæmmende paa Rekrutteringen til Foreningerne.

I Udarbejdelsen af disse Organisationsforslag har Repræsentanter for de frivillige Motorbaadsflotiller deltaget og Forslaget maa derfor antages at være i Overensstemmelse med Personellets Ønsker.

## Om Maaleregler for Kapsejladsbaade.

Af Kaptajn Otto Arent.

Kongelig Dansk Yachtklub var for 3-4 Aar siden saa heldig at erhverve: »Kong Frederik den VII's Præmie til den af Foreningen til Søfartens Fremme foranstaltede Kapsejlads 1858«. — Pokalen stammer fra den første danske Kapsejlads, om hvilken der foreligger udførligere Oplysninger (Tidsskrift for Søvæsen, 1858). I Indbydelsen til Kapsejladsen, der var arrangeret for Færge- Lods- og Fiskefartøjer, var bl. a. stillet den Betingelse, at Længden mellem Stævnene ikke maatte overstige 30 Fod og Dybgaaendel ikke over 4 Fod. — De deltagende Baades Længde varierede fra godt 20 til knap 30 Fod, og det blev ret naturligt de længste af Baadene, der vandt. — Bestemmelsen om kun at fastsætte en Maksimumslængde for Baadene var imidlertid i god Samklang med Fremgangsmaaden i andre Lande. Det var først i de nærmest følgende Aar, da Kapsejladser begyndte at blive almindelige, at man fik Øjnene op for den Betydning, Baadenes Størrelse havde for Sejlevnen, og gik i Gang med at finde et saadant Maal for de forskellige Fartøjers Størrelse, at man derigennem havde et brugbart Udtryk for deres Sejlevne, d.v.s. normale Gennemsnitshastighed.

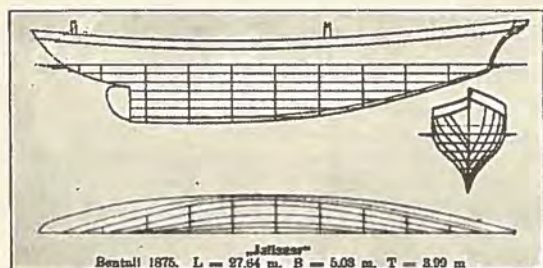
Den første Maaleregul opstod i England og var, idet man gik ud fra, at Evnen til at føre Sejl var afhængig af Fartøjets Størrelse — Længde, Bredde og Dybde — et rent Skrogmaal:  $\frac{L \times B \times D}{C}$ , hvor C var en Konstant, der reducerede Produktet af Længde, Bredde og Dybde til et Tal, der svarede til det Antal Tønder (tonneaux) Vin, Fartøjet kunde laste (herfra



Udtrykket »ton«). Det oprindelige »L« var Længden af den Del af Kølen, der berørte Jorden, naar Fartøjet stod paa Land. Følgelig afrundede Konstruktørerne Forkant af Køl og gav Agterstævnen en stærk Hældning, saa »L« blev betydelig formindsket. Saa maatte Reglen ændres og hermed var Kampen indledet mellem Maalereglernes Fædre og opfindsomme Konstruktører, og denne Kamp er stadig holdt gaaende siden da. At komme nærmere ind paa Enkelthederne i den Mængde Maaleregler, de forskellige Lande har frembragt (K.D.Y. havde saaledes en halv Snes i mindre end 40 Aar), vil føre for vidt. Fælles for alle Reglerne var gennem mange Aar, at Konstruktørerne fandt »Huller«, som kunde udnyttes, og som hyppigst blev udnyttet paa en saadan Maade, at der fremkom en lidet ønskelig Baadtype.

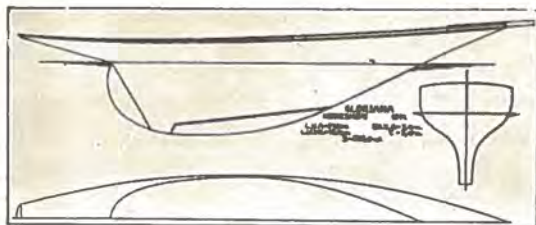
Men selv om det vil føre for vidt at gaa i Detailler, vil det dog for at forstaa Udviklingen være nødvendigt at se lidt paa enkelte af disse Maaleregler og deres Virkning.

Det er nævnt, at Køllængden maatte opgives som



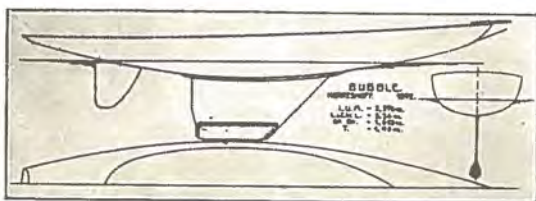
brugeligt Længdemaal. Indførelsen af »L« som Længden mellem Stævnene fik Englænderen Bentall til at lægge Rorstævnen langt frem, men for at faa »Balance« i Afdriftsplanen maatte ogsaa Forenden afskæres.

Dette udviklede Tyskeren Saefkow videre ved at skære »Dødtræet« bort, saaledes at Overfladen (og dermed Friktionsmodstanden) blev mindre, men det



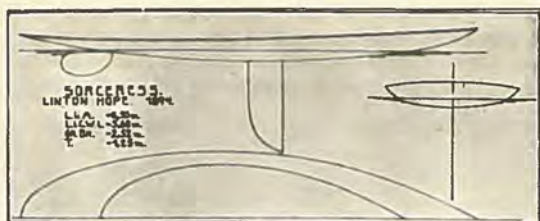
blev dog Englænderne (Watson og Fife) og senere Amerikanerne (Herreshoff), der udnyttede Princippet fuldt ud.

Fra 1881 brugte man i England Maalereglen  $\frac{(L+B^2 \cdot B)^*}{1730}$ , der beskattede Bredden for haardt, og derfor skabte »Planke paa Kant« Typen, der paa Grund af sin Skarphed sejlede ualmindeligt vaadt i Søgang. Derpaa indførte man i 1887 Reglen  $\frac{L \cdot S}{6000}$ , der for første Gang beskattede Sejlarealet, og det endda haardt, men ikke Bredde og Dybde. Resultatet blev, at man, for at faa saa ringe Vægt at drive gennem Vandet



som muligt, slog ind paa de let byggede Bulbkølsbaade eller de korte, brede »Flyndere« med Sværd.

\*) L = Længde, B = Bredde, S = Sejlareal, G = Gird (Omfang).



For at fremtvinge bedre og mere »beboelige« Far-tøjer, gik man over til Reglen

$$L + B + \frac{3}{4} G + \frac{1}{2} \sqrt{S}: 2 *$$

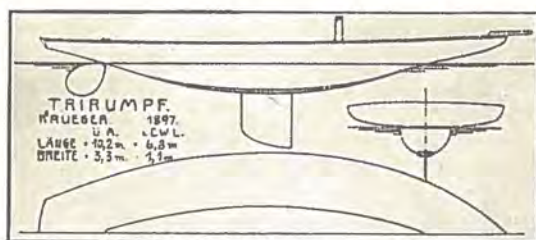
Her blev baade Brede og Dybde (gennem Gird) beskattet, medens Sejlarealet slap billigere end hidtil; men heller ikke denne Formel formaaede at raade Bod; nu blev Sejlarealet større, men ellers var det stadig de letbyggede Bulbkølsbaade, der florerede.

Man var altsaa ikke kommen synderligt videre, og hvad værre var, man saa ikke nogen Udvej til at fremtvinge mere fyldige og bekvemme Baade. — Det blev Apoteker Alfr. Benzon, der allerede da havde et betydeligt Navn som Yachtkonstruktør og Expert i Maaleregler, der fandt Løsningen, og fik indført det saakaldte »d« — Forskellen mellem Spantgird (den Linie, der følger Fartøjets Form fra Dæk rundt Køl) og Retgird (den korteste Linie fra Dæk rundt Køl) — i Maaleformlerne i flere Lande, og dermed satte Bom for Sænkekøls- og Finnekølsbaade.

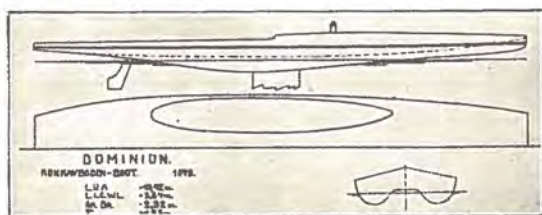
Ser man paa Maalereglerne i andre Lande, viser der sig tilsvarende Ulemper ved dem alle. Der skal derfor kun anføres et Par typiske »Maalebedrøvere«, fra Maaleregler, efter hvilke Brede og Længde maales i Flydeplanet, nemlig den tyske »Triumpf«, der i belastet Tilstand eller under Krængning fik en betydelig større Længde og Brede end den, hvormed Baaden

\*) L = Længde, B = Brede, S = Sejlareal, G = Gird (Omfang).





var maalt, og den amerikanske »Dominion« — bygget til Seawanhaka-Reglen  $\frac{L + \sqrt{S}}{2}$  eller New-York-Reglen  $\frac{2L + \sqrt{S}}{3}$  —, der krænget over, saa den kun sejlede paa Læskroget, blev til et langt og smalt Fartøj, der i passende Luft slog samtlige sine Modstandere.



Som Eksempel paa en anden Art Vanskeligheder ved at lave en Maaleregler skal blot nævnes, at man herhjemme maatte opgive et iøvrigt ret tilfredsstillende Maal, fordi der efterhaanden var skabt adskillige Maalebedrøvere ved at man — for at undgaa Tillæget for Kølhøjden, der regnedes fra Spundingen til Kølens Underkant, og som indgik i Maaleformlen — lod Klædningen gaa saa langt ned, at selve Kølen kun blev et Par Tommer høj.

Efterhaanden som Kapsejladser vandt mere og mere Udbredelse maatte der blive Trang til en Maale-

regel, der var fælles for alle de Lande, hvis Fartøjer mødtes paa Kapsejladsbanen. — Den første Begyndelse hertil skabtes paa en Konference i 1893 i København, hvor en af Apoteker Alfr. Benzon foreslaaet Maaleregul blev vedtaget for 5 Aar af Kongelig Dansk Yachtklub, Malmø Segel Sällskap og de tyske Klubber. Da denne Maaleregul udløb i 1898 indbød K. D. Y. til en ny Konference, hvortil mødte tyske, norske, svenske og danske Delegerede, og hvorunder man enedes om en ny Regel:

$$\frac{L + B + \frac{3}{4} G + \frac{1}{4} \sqrt{S} + d \div F^*)}{2}$$

I 1903 samledes man paany i København og vedtog at beholde Reglen, der havde vist sig god, til 1907, til hvilket Tidspunkt den af Englænderne i 1900 vedtagne (af Benzon paavirkede) Maaleregul:

$$\frac{L + B + \frac{3}{4} G + 4 d + \frac{1}{2} \sqrt{S}}{2} \text{ udløb}$$

Allerede i Februar 1906 samledes man imidlertid i London hvor International Racing Union blev dannet af alle betydende Lande i Europa, og hvor man for de følgende 10 Aar vedtog et nyt internationalt Maal:

$$\frac{L + B + \frac{1}{2} G + 3 d + \frac{1}{3} \sqrt{S} \div F}{2},$$

der, som man ser, er en Mellemtung mellem den engelske og »Københavnreglen«.

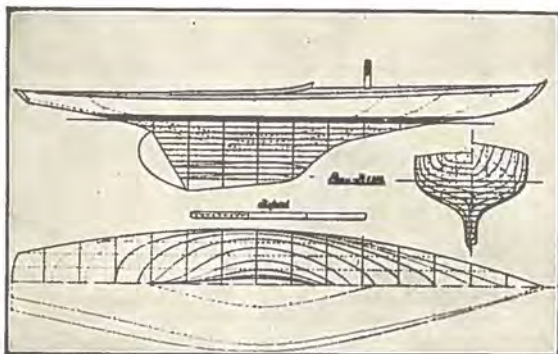
Samtidig hermed indførte man for hver enkelt Kapsejladsklasse særlige *Byggeregler*, hvis Overholdelse kontrolleres af Klassifikationsselskaberne.

Maalereglen rummede forskellige Klasser, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 15, 19, 23 og over 23-Meter (med om-

\*) F = Fribordshøjde.

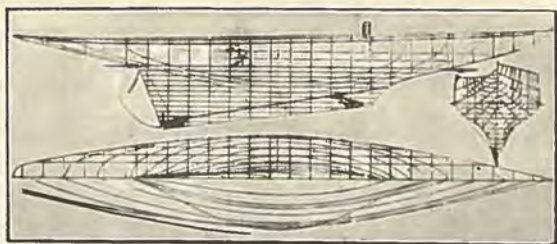
trent tilsvarende Vandlinielængde) med hver sine Byg-  
geregler.

Som næsten altid ved en ny Maaleregel, var Ny-  
bygningerne paavirkede af den netop udløbne Maale-  
regel, og da denne havde været ganske tilfredsstillende,  
skabte ogsaa den internationale Regel i de første Aar  
gode Fartøjer af just den Type, man havde ønsket at  
fremtvinge gennem Maalereglen. Men medens det tid-



ligere kun havde været et enkelt Lands Konstruktører,  
der havde beskæftiget sig med en bestemt Maaleregel,  
blev det nu de fleste af de europæiske Yachtkonstruk-  
tører, der tog fat paa Reglen, og Udviklingen i de  
forskellige Klasser kom derved ind i et betydeligt hur-  
tigere Tempo, end man tidligere havde kendt. Kon-  
kurrencen var blevet haardere og tvang Konstruk-  
tørerne til opmærksomt at følge Fremskridtene i de  
forskellige Lande. Sejladserne om »Entonnerpokalen«  
(udsat for 6-Meter Klassen), til hvilke op mod en  
halv Snes Nationer mødtes med deres bedste Baad,  
gav saaledes rig Lejlighed til Sammenligninger — og  
til en yderligere Uddybning af Finesserne i næste Aars  
Nybygninger. (Det være forøvrigt bemærket, at danske  
Baade, selv om det ikke lykkedes dem at hjemføre





Pokalen, altid viste sig blandt de bedste). Men denne hastige Udvikling medførte en Ulempe, den bragte forholdsvis tidligt Maalereglens Svagheder for Dagen, og Svaghederne viste sig at være en for stærk Beskatning af »d« og en for ringe af Sejlarealet. De Baade, Reglen skabte efter 6—7 Aars Varighed blev smalle overriggede Fartøjer, der kun formaaede at bære fulde Sejl ved ganske lave Vindstyrker.

En anden Ting, der kom endnu hurtigere frem, var, at Byggeprisen for disse Klassebaade blev temmelig høj. Alle Materialedimensioner var fastsatte af Klassifikationselskaberne og selvfølgelig fuldt ud forsvarlige i styrkemæssig Henseende, men dog heller ikke stærkere end at det var nødvendigt, at alt Skibsbygningsarbejde maatte være Præcisionsarbejde. Da saa tilmed alle Materialesorterne skulde være udsøgte, maatte selvfølgelig Skibsbyggerens Arbejde blive ret dyrt.

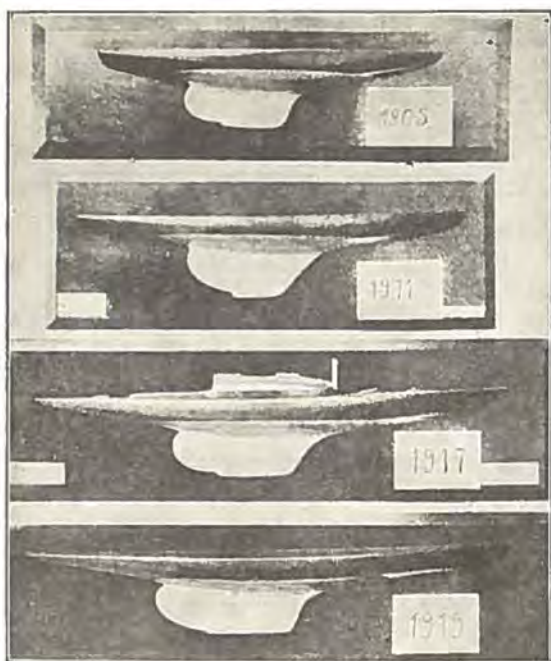
Der opstod derfor snart Trang til billige Baadtyper, og en af Svenskerne indført Klasse

— *Kvadratmeterklassen* —

vandt hurtigt Indpas i de nordiske Riger ved Siden af de internationale Klasser.

Kvadratmeterbaadene — eller Skærgaardskrydserne — deltes efter Sejlarealets Størrelse i forskellige Klasser, 22, 30, 40, 55, 75, 95, 120 og 150-Kvadratmetere. Der blev fastsat Byggebestemmelser og et Mind-

stedeplacement for de enkelte Klasser, men iøvrigt var den eneste Begrænsning Sejlarealets Størrelse, saa nogen egentlig Maaleregul kan man ikke tale om. Formaålet var at fremelske den hurtigste Baad med et givet Sejlareal, og Reglen skaffede i en Aarrække en Mængde



gode Baade. Imidlertid har det vist sig, at Udviklingen stadig er gaaet i Retning af at gøre Baadene længere og længere, og da Scantlingsbestemmelserne, der forøvrigt ikke var helt udtømmende, ganske naturligt var baseret paa den Baadstørrelse, man ved Reglens Fremkomst mente passede til de fastsatte Sejlarealer, har det ikke kunnet undgaas, at Byggebestemmelserne gentagne Gange har maattet ændres og endda har haft Vanskelighed ved at holde Trit med Forøgelsen i Baadens Længde.

De tidligste Skærgaardskrydsere var almindeligvis bygget af Fyr paa Jern- eller Egespant — i Sverrig i Reglen paa Jernspant, da man der dels har vanskeligt ved at skaffe krumvokset Eg og dels er meget mere fortrolig med Anvendelsen af Jern i Yachtbygningen end herhjemme — men Kampen om Førstepladsen paa Kapsejladbsbanen bragte snart Mahognibaaden frem. Og da nu samtidig det ene Aars Nybygninger var større end det foregaaende Aars, maatte ogsaa Byggepriserne stige. Dette i Forbindelse med Baadenes forholdsvis korte Levetid paa Kapsejladbsbanen, de hyppigt ændrede Byggeforskrifter og ikke mindst Udviklingen i Retning af »Undervandsbaade«, d.v.s. lange, smalle Baade med lavt Fribord, der borede sig gennem Søerne, gjorde at Baadene efterhaanden tabte Terræn, hvor Sejladserne foregik i mere aabne Farvande, medens de stadigt skattedes højt i Østsverrig med dets udstrakte Skærgaarde.

Skærgaardskrydser-Reglerne blev reviderede i 1925; de nye Regler vil blive omtalt senere.

Den internationale Maaleregel af 1907 udløb i 1917 midt under Krigen. Der var følgelig ingen Mulighed for at faa den fornyet eller ændret. De skandinaviske Lande antog derfor en forbedret Regel, S-Reglen, som fulgtes nogle Aar (til denne Regel er H. M. Kongens 10-Meter »Rita III« og Marinens »Ambition« oprindelig bygget), men i 1919 indbød England de tidligere Medlemmer med Undtagelse af Tyskland og Østrig — til en Konference i London, hvor en ny international Maaleregel antoges for de følgende 7 Aar. Den nye Regel blev bygget paa Erfaringerne, dels fra den gamle R-Regel og dels fra S-Reglen, og kom til at se saaledes ud:

$$\frac{L + \frac{1}{4} G + 3 d + \sqrt{S} \div F}{2,5}$$



»L« og »d« skulde, dog maales paa en anden Maade end tidligere, og der blev bl. a. fastsat Begrænsning for Dybgang, et Mindstedeplacement, Forbud mod hule Linier i Overvandsskroget, Maksimumshøjde af Sejlplanet m. m.

Byggebestemmelserne kom paa det nærmeste til at svare til de tidligere.

Maalereglen omfattede 6, 8, 10, 12, 14 og 17-Meter-Klassen, hvortil senere er kommet en 5-Meter Klasse. — Reglen skulde give en Baad, hvis Vandlinielængde omtrentlig vilde svare til Klassestørrelsen, en 6-Meter skulde saaledes faa en V. L. paa  $6-6\frac{1}{2}$  m, en 10-Meter paa ca.  $10\frac{1}{2}$  m o.s.v. — Den Klasse, der slog hurtigst an var 6-Meterne, hvoraf de ogsaa her hjemme har vundet stærk Udbredelse. — Det falder derfor naturligt at vælge denne Klasse til »Skitsering« af Maalereglen.

»L« er Baadens Længde i et Maaleplan, lagt  $1\frac{1}{2}\%$  af Klassestørrelsen (9 cm. for en 6-Meter) over Flydeplanet med et Tillæg for Bovgird og Hækgird ved Enderne af Maaleplanet.

»G« er Baadens Omfang ( $\div$  Fribordet) paa  $55\%$  af Vandlinielængden.

»d« er Forskellen mellem Spantgird og Retgird maalt paa samme Sted fra Skandæk til et Punkt, der ligger  $12\frac{1}{2}\%$  af Klassestørrelsen (75 cm. for en 6-Meter) under Flydeplanet.

»F« er Gennemsnit af Fribordet ved Enderne af Maaleplanet og paa  $55\%$  af V. L.

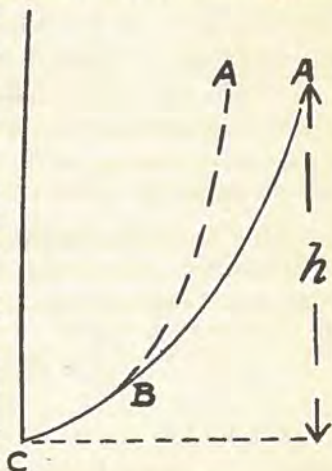
»S« er Sejlarealet i Kvadratmeter; dog regnes kun med  $85\%$  af Fortrekanten.

Dybgaaende maa ikke overstige  $16\%$  af V. L. + 50 cm. En Vandlinie paa 6,50 m giver Maksimumsdybg. af 1,54 m.

Deplacementet skal være mindst  $(0,2 \text{ V. L.} + 0,15)^3$ . Er det mindre gives Straftillæg. Til 6,5 m V. L. kræves et Deplacement paa 3,049 m<sup>3</sup>. (Da Vægten af Skrog ( $\div$  Blykøl), Sejl og Rig andrager ca. 1050 kg, maa Blykølen gøres godt 2000 kg tung.

De første Aars Nybygninger til 6-Meter Klassen havde en Længde overalt af ca. 10,5 m, en Vandlinie paa 6,40—6,50 m og et Sejlareal omkring 45 m<sup>2</sup>. — Udviklingen af Klassen er gaaet i Retning af gradvis at gøre Vandlinien længere og længere, indtil man synes at være stoppet op, ved en Vandlinielængde af omkring 7,20—7,25 m, hvilken sidste Størrelse kræver et Deplacement paa 4,096 m<sup>3</sup>, svarende til en Vægt af ca. 4200 kg, hvoraf de 3100 eller ca. 74 % maa anbringes i Blykølen. —

Da Formlens »L« vokser med V. L. har denne Forøgelse af Vandlinielængden kun kunnet finde Sted paa Bekostning af Formlens andre Led. Noget har der kunnet spares paa Sejlarealet, idet det har vist sig, at Fartøjerne trods Vægtforøgelse har kunnet opnaa større Hastighed end ældre Baade, selv om Sejlarealet reduceredes til 42—43 m<sup>2</sup>. — »G« er formindsket ved at gøre Baadene stærkt styr-lastige. Da Maalet tages paa 55 % af V. L., gælder det om, at Baadene ikke er for dybe paa dette Sted; største Dybgaaende lægges derfor helt agterover ved Rorstævnene, hvorfra Underkant Køl gaar i omtrent ret Linie til Forkant af Vandlinie. —



Endelig har »G« kunnet mindskes en Ubetydelighed ved at gøre Baadene smallere.

Et andet Punkt, hvorpaa der kunde tjenes var Tillægene for Bov- og Hækgird. Bovgirden er Baadens Omfang fra Dæk til Dæk ved forreste Ende af Maaleplanet med Fradrag af 2 Gange den lodrette Højde mellem Dæk og Maaleplan paa samme Sted.  $1\frac{1}{2}$  Gange denne Forskel indgaar i L. Hækgirden maales paa samme Maade ved Agterenden af Maaleplanet, men kun  $\frac{1}{3}$  af Forskellen indgaar i L. —

Formindskelsen af Gird opnaaedes i Hovedsagen ved at give Baadene et smalt og skarpt Fordæk, og uformede Spantsektioner (se Skitsen).

$$O = 2 \times (A. B. C. \div h).$$

Ogsaa paa »d« (hvis Betydning forøvrigt er stærkt reduceret p. G. af Kravet om Mindstedeplacement) har der kunnet tjenes lidt.

Endelig har det, da »F« fradrog, kunnet lønne sig at give Baadene mere Fribord. Der er dog nu fastsat Maksimum for Afdraget.

For de større Klassers Vedkommende — 8, 10 og 12-Meterne — er Udviklingen — om end ikke i nær saa høj Grad — gaaet i samme Retning.

Nogle Aar efter Reglens Antagelse gik U. S. A ind for de internationale Klasser efter at Reglerne var blevet ændrede (i Retning af de amerikanske) for Klasserne fra 14-Meter og opefter.

Iøvrigt holdt Reglerne sig med faa og mindre betydningsfulde Ændringer indtil 1933, da man væsentligst paa Foranledning af Skandinavien gik over til den nuværende Regel:

$$\frac{L + 2d + \sqrt{S} \div F.}{2,37},$$

hvor man har kastet »G« bort og desuden er gaaet over til at maale Bovgirden paa en anden Maade, »G«



for at skaffe bredere Baade og en naturligere Form af Kølpartiet, den anden Ændring for at skaffe større Dæksbredde i Forskibet. Denne nye Regel skal blive lidt nærmere belyst under nedenstaaende Oversigt over

*De her i Landet anvendte Kapsejlads-Klasser.*

Blandt de Typer Klassebaade, man ser til Kapsejladserne finder man kun to fra ældre Tider, nemlig *Maagerne*, en Entypebaad tegnet af Alfred Benzon, og startet i 1910. — Baaden er 8,70 m lang overalt, 5,60 m i V. L., 2 m bred med et Sejlareal af ca. 38 m<sup>2</sup> og Kølvægt ca. 1250 kg.

Der er bygget omkring 30 Fartøjer.

Klassen er senere blevet delt i 2 Grupper, en gaffelrigget og en bermudarigget. Sejlet er mærket med et Tal i en kvadratisk Ramme.

*Havlitterne*, en Entypebaad efter Tegning af A. v. Lindholm L. o. a. 8,00 m, V. L. 5 m, Br. 2,12 m, Sejlareal 31 m<sup>2</sup> — Kølvægt 650 kg.

Der er bygget en halv Snes Fartøjer til Klassen. Mærket i Sejlet er et Tal indenfor en Cirkel.

Af nyere Klasser findes foruden de internationale—*Sydszkandinavisk Klassebaad A & B*, begge oprettede i 1922 paa Foranledning af K. D. Y.

A er en aaben Baad, B en Kahytsbaad. — Begge Klasser er stærkt begrænsede, d. v. s. at for alle Baadens Dimensioner er fastsat Maximum- og Minimumsmaal. For A-Baadens Vedkommende skal saaledes L. o. a. ligge mellem 7,80 og 7,60 m, L. i Maaleplan mellem 6,10 og 6,0 m, st. Br. mellem 1,90 og 1,85. Dybde fra Skandæk til Underkant Køl paa 55 % af V. L. mellem 1,50 og 1,45. Fribord mellem 0,47 og 0,44. Kølvægt mellem 550 og 500 kg, Sejlareal 24—22 m<sup>2</sup> o. s. v. For B-Baaden er L. o. a. 9,60—9,30, Længde

i Maaleplanet 7,10—7,00, Br. 2,25—2,20, Fribord, 0,55—0,52 m, Køl vægt 1500—1300 kg, Sejlareal 41—39 m<sup>2</sup> o. s. v.; desuden er der foreskrevet bestemte Rumfang, Baaden skal indeholde. — Da der foruden de her nævnte Begrænsninger findes en hel Del andre, maatte samtlige Konstruktioner falde ret ens ud. B-Klassen gik forøvrigt hurtigt over til at blive en Entype-Baad. Mærkerne i Sejlene er henholdsvis S.S.A. og S.S.B., hvorunder et D efterfulgt af Baadens Nummer. Byggebestemmelserne for begge Klasser er ret udførlige og giver en meget stærk Baad.

Der er bygget 15 Baade til A-Klassen og 8 til B-Klassen, Byggeprisen laa oprindelig omkring henholdsvis 3000 og 6000 Kr., men er efterhaanden steget med 30—40%.

Begge Klasser har vist sig som fortrinlige Søbaade; men sér med deres forholdsvis korte Overhang og lave Rig nu lidt »forældede« ud.

(Fortsættes).

## Bogannmeldelser.

### *Dansk Flyvnings Historie.*

Udgivet af Det kgl. Danske Aeronautiske Selskab.

Redaktion: Ingeniør M. P. Eskildsen.

Forlag: August Bang. 386 Sider. Pris Kr. 10.00 (hæftet).

#### *Indhold:*

- I: Ballonsport før Verdenskrigen (*Ing. G. Krebs*)
- II: do efter do (*Kapt. G. Schenstrøm*)
- III: Hærens Ballonpark, Personeloversigt  
(*Kapt. T. A. Poulsen*)
- IV: De første Flyvninger (*Kapt. J. Foltmann*)
- V: Flyvning efter Verdenskrigen (*Kapt. J. Foltmann*)  
Fortegnelse over Certificater (*Red.*)
- VI: Hærens Flyvertropper, Personeloversigt  
(*Oberst C. Førslev*)
- VII: Fremstilling af Luftfartøjsmateriel under Hæren  
(*Oberst C. Førslev*)
- VIII: Luftmarinen 1911-36, Personeloversigt  
(*Kmdkpt. Grandjean*)
- XI: Fremstilling af Luftfartøjsmateriel ved Orlogsværftet, Fabrikationsoversigt (*Underdir. Noring*)
- X: Det danske Luftfartselskab 1918-36  
(*Direktør K. Lybye*)
- Tabeller for Trafik og Materiel  
(*Direktør K. Lybye*)
- XI: Ministeriet for offentlige Arbejder og det civile Luftfartsvæsen (*Eksp.sekr. K. Gregersen*)  
Oversigt over Bevillinger til Fremme af Civilluftfarten (*Eksp.sekr. K. Gregersen*)
- XII: Sikkerhedsforanstaltninger i Lufttrafikens Tjeneste  
(*Ing. M. P. Eskildsen*)
- XIII: Meteorologien i Lufttrafikens Tjeneste  
(*Meteorolog C. Lykke*)



XIV: Radioen i Lufttrafikens Tjeneste.

(Ing. K. Svenningsen)

XV: Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab

(Red.)

XVI: Foreninger.

(Kapt. J. Foltmann)

Den næsten utrolige Udvikling, som i Løbet af 25 Aar har skabt Flyvningen og Luftfarten og gjort dem til, hvad de er i Dag, er vel værd at skrive en Bog om. Og dette gælder faa Steder saa meget som her i Danmark.

Denne Bog foreligger nu i smukt Udstyr, under kyndig Redaktion og skrevet af udmærket kvalificerede Medarbejdere.

Alle, der har haft Føling med, eller blot Interesse for, Flyvningen herhjemme, vil have stor Glæde af Bogen. Fremstillingen er overalt saglig og udtømmende samtidigt med at Formen og de udmærkede Illustrationer gør det til meget underholdende Læsning.

Skulde man fremkomme med en Indvending, maatte det blive, at Ballonsporten har bredt sig for meget paa Bekostning af de senere Aars Sportsflyvning.

For Tidsskriftets Læsere vil naturligt særligt Kapitlet om Luftmarinen være af Interesse. Luftmarinen fejrede jo netop den 14. December 1936 sit 25 Aars Jubilæum.

W.

Bøger anskaffet eller skænket til Marinens Bibliotek.

*Landgangsoperationer.*

Udarbejdet til Brug for Specialklassens Generalstabskursus.

Af Oberst H. A. Rølsted.

Kort. Litteraturfortegnelse. Kbhvn. 1936. 111 Sider. 8°. Maskinskrevet.

Gave fra Hærens Officersskole.

Som Forord skriver Forfatteren: »Af Hensyn til Stoffets særlige Karakter skal de i Afsnittet: »Landgangsoperationer i Almindelighed« givne Oplysninger og Oversigter behandles med fornøden Diskretion; de maa ikke benyttes til Offentliggørelse.«

Som Følge heraf vil denne Afhandling kun blive udlaant til Personel af Søværnets Officersgruppe paa ovennævnte Betingelse.

Forfatteren indleder sit Arbejde paa den yderst fornuftige Maade at gennemgaa de to vigtigste Landgangsoperationer fra Verdenskrigen: Dardaneller Operationerne og Tyskernes Erobring af de baltiske Øer.

Paa Grundlag heraf udarbejder han derpaa sine Erfaringer, som han nedlægger i det afsluttende Kapitel: Landgangsoperationer i Almindelighed, hvad der — som det fremgaar af Forfatterens Forord — ikke nærmere skal behandles.

Der er ingen Tvivl om, at Afhandlingen som Lærebog vil virke udmærket ved sine klare, koncist optrukne Linier, og at den ogsaa vil kunne anvendes paa Søofficersskolen.

---

*H. Bistrup.*

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 43)

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

### Tyskland.

Ved Versailles-Traktatens § 380 (»The Kiel Canal and its approaches shall be maintained free and open to the vessels of commerce and of war of all nations at peace with Germany on terms of entire equality«) erklæredes Kieler-Kanalen åben for Gennemfart i Freds- og Krigstid undtagen for Handels- og Krigsskibe tilhørende Magter, med hvilke Tyskland maatte komme i Krig.

Kanalen blev saaledes internationaliseret (jfr. Suez-Kanalen), omend ikke neutraliseret. »Wimbledon«-Sagen (tyisk Nægtelse af Passagefrihed for engelsk Dampet, chartret af fransk Firma til Ammunitionstransport gennem Kieler-Kanalen (∴ gennem neutralt Tyskland) til Polen, der var i Krig med Rusland) og den mellemfolkelige Domstols Afgørelse af 17/8 1923 klargjorde Kanalens Karakter som international Sø-Forbindelse.

Ved Note til en Række Lande har Tyskland imidlertid d. 14/11 1936 opsagt Versailles-Traktatens Klausuler med Hensyn til de tyske Floder, bl. a. saaledes Art. 380—86 vedrørende Kieler-Kanalen, hvis Karakter i folkeretlig-militærpolitisk Henseende herefter maa anses for tilbageført til Tiden før 1914—18.

### England.

#### Materiel.

Slagskibe. First Lord fremsatte d. 13/11 1936 i en Radiotale forskellige Udtalelser vedr. Slagskibe.

Kølen til »King George V« og »Prince of Wales« (34 000 ts., Hovedarmering 35,5 cm K.) lægges Jan. 1937 henhv. hos Vickers, Tyne og Cammell-Laird, Birkenhead. Skibene forventes søklare Foraar 1940.



Der har foreligget 16 fuldt udarbejdede Detail-Projekter for og indenfor Admiralitetet, før dette har truffet sit skelsættende Valg:

»..... Britain's new battleships will be very different from the old.....

The design of a ship of war has always been a difficult problem. Within a small space and on a floating body you have to hold the balance between the power of attack and the power of defence, between the armament and the armour, between the fighting qualities of the ship and its speed and capacity to keep the sea«.

Med Henviſning til White Paper »On the Vulnerability of Capital Ships to Air Attack«<sup>1)</sup> udtalte First Lord videre:

»..... the Cabinet Committee upon the so-called bomb versus battleship controversy affirm once again the principles of sea-power and conclude that, while new problems have undoubtedly been created and finality can never be reached in the struggle between the attack and the defence, there is no reason to change our historic attitude to the sea, or our confidence in the Fleet as the arm upon which we depend for our food, our raw materials and our Imperial solidarity.

There is no antithesis between the sea and the air, for the sea needs the air and the air needs the sea. The aeroplane is not able to operate in the wide oceans, but is can operate with great effect in the narrow seas, the naval bases and the civil harbours. A system, therefore, of the closest co-operation must be worked out between the Navy and the Air Force for ensuring the greatest practicable measure of security in these essential areas. For this purpose it will be necessary for the Fleet to make the fullest possible use of ship-borne aircraft, and it will be necessary for the Air Force to be strong enough to give effective assistance with its land-based machines. The need is for two strong forces ready to act together, and for a concentrated attempt to be made to agree upon common strategy and common tactics. ....«

Den omhandlede Hvidbogs Oplysninger er holdt i ret almindelige Udtryk, idet f. Ex. de egentlige, ret omfattende og systematiske Bombeforsøg dels kun er nævnt [Horizontal- og Dykkerekast, Panserdæks- og pladeforsøg, Brandrørsforsøg, Eksperimente-

<sup>1)</sup> Report of the sub-committee of the committee of Imperial Defence, Cmd. No. 5301 Nov. 1936.

ring med Overbygningskonstruktioner o. l., Forsøg vedr. Minevirkning (»near miss« o. s. v.), dels forsaauidt angaar Forsøgsresultater selvsagt kun indeholder den alm. engelske Vending »..... it has been found necessary in the public interest to withhold a considerable body of confidential information on points of detail.....«.

Admiralitetet og Luftministeriet synes enige paa en Række Punkter [rent negativt oplyses det, at »Air-Staff« ikke har fremsat den Mening, at Slagskibe kan erstattes af Luftfartøjer (Bombe-), men Uenighed konstateres mellem Stabene forsaauidt angaar Resultater, naar Talen er om Overgang fra Freds- til Krigsforhold eller Krigsbekastning ctr. Krigs A. L.-Virksomhed.

#### Hvidbogens Konklusioner:

1) teknisk set konkluderes der: »..... that capital ships cannot be constructed so as to be indestructible by bombing from the air.....« (jfr. Afsnit 48), men samtidig ud fra den Betragtning at Problemet slet ikke er Slagskibets Saarbarhed overfor Luftangreb, men derimod om Slagskibet er en Nødvendighed for Flaaden konkluderes der

2) mere almindeligt saaledes: ».....  
We have more to lose by making a false decision in so vital a matter than has any other Power. Yet no other great Naval Power, though with less risk than we ourselves should run, proposes to do away with capital ships. Should we be the first to do so? Surely not, unless the question is settled beyond all possible doubt. We do not find that the question is so settled. It may never be settled without the test of war, but the information at present at our disposal leads us to believe that the day of the capital ship is not over, now or in the near future; to assume that it is, and to cease to build them, would lead to grave risk of disaster.

It is possible to state the matter in the simplest possible terms. The advocates of the extreme air view would wish this Country to build no capital ships (other Powers still continuing to build them). If their theories turn out well founded, we have wasted money; if ill founded, we would, in putting them to the test, have lost the Empire.  
.....«

Af Hvidbogens Oplysninger meddeles iøvrigt særligt visse Forholdstal og Sammenligninger Slagskibe og Luftfartøjer vedrørende, Forhold der saavel for som efter Rapportens Offent-



liggørelse har været Genstand for Misforstaaelser o. l. i Dagspressen.

I Afsnit 44—45, iøvrigt omhandlende »The argument of relative costs« oplyses, at Admiralitetet og Luftministeriet overensstemmende har udredet, at Bekostningen for 1 Slagskib (formentlig Englands nye Prototype) nærlig svarer til Bekostningerne for 43 Stk. middeltunge 2-Motors Bombeluftfartøjer, idet der i Udgifterne udover sædvanlige egentlige Byggeomkostninger i videste Forstand tillige indgaar Beløb for Drift, Vedligeholdelse og Fornyelse under Hensyn til respektive Levealdr.

Rapporten oplyser videre, at en unævnt Ekspert, af Komitéen stillet overfor Spørgsmaalet om Bekostningerne ved Tilvejebringelse af det Antal Luftfartøjer (»squadrons«), der efter hans Mening kunde erstatte Slagskibsflaaden i dennes Rolle indenfor Forsvaret af Territorium og Søhandel, med Udgangspunkt i førnævnte finansielle Oplysning og efter fornøden Overvejelse, oplyste et Beløb, der svarede til Bekostningerne ved Tilvejebringelse af ialt 15 Slagskibe.

I Ekspertens Overslag medregnedes ikke Bekostningerne ved Nyanlæg m. v. af hertil svarende Luft-Baser indenfor Imperiet. Som Konklusion af den omhandlede finansielle Betragtning udtales i Rapporten: »The fact is that the relative costs of battleships and aeroplanes have not, in themselves any bearing of the matter«.

Jagere. Efterhaanden som de meget betydelige Jager-Nybygninger udføres (Jagerne af »H«, »I«, »J« og »Tribal«-Klassen; navnlig bemærkes 1936/37 Programmets særlig kraftige Bygning omfattende 9 + 9 Jagere), udrangeres Jagerne af »Admiralty V og S«-Klassen fra 1916—18. I Nov. 1936 udgik saaledes ca. 15 Stk. (»Shakespeare«, »Spinndrift« m. v.).

Indenfor »H«-Klassen er 50<sup>0</sup>/<sub>0</sub> afleveret, »I«-Klassen og delvis »Tribal«-Klassen er stabelsat, »J«-Klassen og Resten af »Tribal«-Klassen er givet i Ordre.

A a r	Antal Jagere
August 1914 .....	216
November 1918 .....	433
December 1936 .....	171

Motortorpedobaade. 1. Serie (6 Baade fra »Power-Boat Co.«, Southampton), der tilhører 1935/36 Programmet, er nu afle-



veret og organiseret som 1. M.T.B. Flotille under Torpedoskolen H.M.S. »Vernon«, Portsmouth.

Flotillechefen er Kaptajnløjtnant, Cheferne Løjtnanter (evt. Sub. L.).

Haardtvejsprøverne, der fandt Sted i sidste Halvdel af Nov. omkring Wight i Vindstyrke 35—45 m. p. h. med kort Dønning og ret svær Sø, beskrives som meget tilfredsstillende.

Tonnage opgives til kun 16 ts.

Besætning: 1 Søofficer, 1 Underofficer, 3 A.B., 1 Telegrafist, 1 Motorpasser (Fyrbøder) — evt. i Flotillebaade 1 Løjtnant (E).

Hovedarmering: 2 Stk. 45 cm Torpedoer.

Maskineri: 3 Stk. 500 H.K. »Napier-Sealion« (modificeret Flyvemaskinemotor), der manøvreres fra Instrumentbræt i det lukkede Styrehus midtskibs.

Aptering. I Forrummet, der har Bænke med Lufthynder og 4 Nedklapskøjer, kan indlogeres indtil 8 Mand. I samme Del af Baaden findes Køkken og W. C.

Ved Siden af Styrehuset findes Messe til 2 Officerer samt Vaskerum og Radiorum.

Iøvrigt findes elektrisk Lysininstallation (Batterikilde).

Baadens Evolering flotille- el. rodevis kan foregaa pr. Radio (telefon).

I 1936/37 Nybygningsprogrammet paaregnes 12 nye Baade.

#### *Personel.*

I Fortsættelse af tidligere Oplysninger vedr. forøget Antagelse, henhv. forceret Uddannelse af Kadetter for snarest at imødekomme Krav om større Officersantal meddeles videre:

Blandt de mange Antagelsesveje for »Special-Entry«-Kadetter, for hvilke Max. Antagelsesalderen nu er  $18\frac{2}{3}$  Aar i Mod-sætning til Dartmouth-Kadetterne, for hvilke Tilgangsalderen ligger omkring 14 Aar, er ogsaa Antagelse fra »Mercantile Marine Training Est.« (»Conway«, Mersey, »Worcester«, Thames m. fl.) Antallet er for 1937 forøget fra 10 til 18.

For 1937 er der iøvrigt ialt 216 Pladser for »Special-Entry« (jfr. T. f. S. 1936 S. 562) og 135 for »Dartmouth«-Kadetter; Forholdet er nu nærmest  $\frac{3}{2}$

Som et Led i Bestræbelserne for at fremme kvalificeret Til-

gang er paabegyndt en organiseret, delvis frivillig, Personal-Propaganda i Skolerne.

Saaledes bemærkes Anvendelse af en R-Adm. (ret.), der i Forbindelse med ca. 270 afskedigede Søofficerer berejser Landet og informerer henhv. »public schools«, »preparatory schools«, »technical institutes«, »secondary schools«, »national schools«, »clubs«, »institutes« o. l. om Forholdene indenfor Flaaden.

Admiralitetet ser med Velvilje paa Propagandaen, men staar forsaavidt udenfor selve Organisationen.

## Sverige.

### Materiel.

Med Henviisning til tidligere Oplysninger vedr. den nye svenske Forsvarsordning (jfr. T. f. S. 1936, S. 91, 458) meddeles efter svensk Dagspresse d. 27/11 1936, at Chefen for Marinen bl. a. under Hensyn til de militær-politiske Forhold (».....och särskilt mellan de stormakter, vilkas maktmedel kunna komma att utöva ett direkt inflytande på förhållandena i Skandinavien .....«) anbefaler en yderligere forceret Nybygning, omfattande:

4 Jagerø (bl. a. under Hensyn til de senere Aars Forøgelse af Østersømagternes U-Baadsflaader og disses Muligheder for at optræde i Kattegat udfør Vestkysten), 3 Undervandsbaade og 9 Motortorpedobaade af 2 forskellige Typer (en større og mindre Type, der tænkes anskaffet fra Udlandet — Pris 0,3—1,0 Mill. sv. Kr.).

Om den af Rigsdagen paaregnede Typeundersøgelseskommission oplyses flg.:

En forlods sagkyndig Udredning af Typekravene — navnlig under Hensyn til Spørgsmaalet om Fornyelse af Artilleriskibe — er overladt til Chefen for Marinen, der saaledes skal klarlægge Arbejdsmateriale og Marinens Standpunkter for Kommissionen, inden dennes Arbejde paabegyndes:

»..... Den utredning angående flottans fartygstyper, ..... måste på grund av uppdragets betydande omfattning och de utvidgade flottplanerna i närliggande länder baseras på ett nytt utgångsläge vid bedömande av sjöförsvarets behov. Utredningen, som bl. a. måste bygga på vissa yttranden från olika myndigheter, kan icke beräknas vara färdig förrän i mitten av

nästa år. Därpå följande parlamentarisk granskning och riksdagsbehandling medför att nybyggnadernas genomförande icke kan beräknas avslutat förrän efter relativt lång tid.

Sjörustningens utveckling och andra förhållanden medföra att behovet av pansrade artillerifartyg avsevärt stegrats bl. a. därför att sjöfarten över Västkusten numera kan komma att störas i långt större utsträckning än vad fallet var endast för ett år sedan.....«

---



## Tidsskrift-Forkortelser.

- Ae.** = The Aeroplane — **A. Hydr.** = Annales Hydrographiques. —  
**A. E.** = Aircraft Engineering.  
**A. N. A. G.** = Army, Navy and Air Force Gazette. — **B. N. A.** =  
Brassey's Naval Annual.  
**C. Art. J.** = Coast Artillery Journal. — **Ch. W.** = Chemical Warfare.  
**Ch. Z.** = Chemiker Zeitung. — **Da. A. T.** = Dansk Artilleri Tidsskrift.  
**Da. F.** = Dansk Fiskeritidende — **Da. P.** = Dansk Patenttidende.  
**Dr. H.** = Draeger-Hefte. — **D. W.** = Deutsche Wehr.  
**Eg.** = Engineering — **E. Z.** = Elektrotechnische Zeitschrift. — **F.** =  
Flyv. — **Fg.** = Flygning.  
**Fl.** = Flight. — **F. R.** = Fortnightly Review. — **F. T.** = Fysisk Tidsskrift.  
**G.** = Die Gasmasche. — **G. C.** = Gaz de Combat. — **G. L.** = Gasschutz  
und Luftschutz. — **G. T.** = Geografisk Tidsskrift.  
**H.** = Hansa, deutsche Schifffahrtszeitschrift.  
**J. A. I. N.** = Journal of the American Institute of Navy.  
**J. R. Art.** = Journal of the Royal Artillery. — **J. R. A. S.** = Journal  
of the Royal Aeronautical Society.  
**J. R. U. S. I.** = Journal of the Royal United Service Institution.  
**J. T. T.** = Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie und Telephonie.  
**K. A. H. T.** = Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens Handlingar och  
Tidsskrift.  
**L'AÉ.** = L'Aéronautique. — **Le Y.** = Le Yacht. — **Lwn.** = Luftwacht  
(Luftwissen). — **Lwr.** = Luftwacht (Luftwehr). — **Lwt.** Luft-  
wacht (Luftwelt).  
**Ma. B.** = Marineblad. — **Ma. Eg.** = Marine Engineer.  
**Mot.** = The Motorship. — **M. L.** = Militærlæggen.  
**M. R.** = Marine Rundschau. — **M. T.** = Militært Tidsskrift.  
**M. W.** = Militär-Wochenblatt. — **N.** = The Navy. — **Na.** = Nauticus.  
**N. A. T.** = Norsk Artilleri Tidsskrift. — **Nach. L.** = Nachrichten  
der Luftfahrer.  
**N. M. R.** = Naval and Military Record. — **N. M. T.** = Ny Militær  
Tidsskrift. — **N. T. f. S.** = Norsk Tidsskrift for Sjøvesen.  
**N. T. I. R.** = Nordisk Tidsskrift for International Ret.  
**P. I. R. E.** = Proceedings of the Institute of Radio Engineers.  
**R. Ae.** = Rivista Aeronautica. — **R. Art.** = Revue d'Artillerie. —  
**R. A. F. Q.** = Royal Air Force Quarterly.  
**R. F. A.** = Revue des forces aériennes. — **R. G. M.** = Revue de  
Génie Militaire. — **Ri. Ma.** = Rivista Marittima.  
**R. M.** = Revue Maritime.  
**Schb.** = Schiffbau. — **S. E.** = Stahl und Eisen.  
**Sh. R.** = Shipbuilding and Shipping Record. — **S. T.** = Søfartstidende.  
**Sv. A.** = Svensk Artilleritidsskrift. — **Sv. K.** = Svensk Kustartilleri-  
tidsskrift. — **T. f. S.** = Tidsskrift for Søvesen.  
**T. i. Sj.** = Tidsskrift i Sjøväsendet. — **T. T.** = Teknisk Tidsskrift.  
**U. S. N. I. P.** = United States Naval Institute Proceedings. — **U. S. R.** =  
United Services Review.  
**V. F.** = Var Flotta — **W. R. H.** = Werft, Reederei und Hafen.  
**Wi. W.** = Wireless World. — **W. W.** = Wehr und Waffen.  
**Z. S. S.** = Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen.  
**Z. V.** = Zeitschrift für Völkerrecht. — **Z. V. I.** = Zeitschrift der  
Verein d. Ing. P. A. M.
-

## Marinens Bibliotek.

November 1936.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
- \*310. What would be the Character of a new War . . . Lond. 1931. 8<sup>o</sup>. H.
- \*311. *Rink, H.*: On a Safe Conclusion concerning the Origin of the Eskimo, which can be drawn from the Designation of certain Objects in their Language. Lond. 1890. 8<sup>o</sup>. Særtr. af »The Journ. of the Anthropolog. Inst.« May 1890. H.
- \*312. A. E. Nordenskiöld. Forskellige Artikler i svenske Blade. Ill. Udg. af Centraltrykkeriet. Sthlm. 1901. 8<sup>o</sup>. H.
- \*313. *Brunchorst, J.*: Hvalfangst i Finmarken. Skisser fra en sommertur. Ill. Bergen 1890. 8<sup>o</sup>. Udsn. af »Naturen«, nr. 1., 14. aarg. Jan. 1890. H.
- \*314. *Pratt, E. A.*: Leading Points in South African History. 1480 to March 30, 1900. Index. Arranged Chronologically, with Date-Index. Lond. 1900. 8<sup>o</sup>. H.
315. *Masters, D.*: Crimes of the High Sea. Ill. Lond. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*316. Lists of Men-of War. 1650—1700. Part III. *Börjeson, H.*: Swedish Ships. *Holck, P.*: Danish-Norwegian Ships. *Vogel, W. & Szymanski, H.*: German Ships. The Soc. for Naut. Research occass. Publ. No. 5. Cambr. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
317. *Freuchen, P.*: Grønland, Land og Folk. Kultur og Viden- skab. Udg. af Studentersamfundets Oplysningsfor. Kbh. 1927. 8<sup>o</sup>. H.
318. *Nielsen, Y.*: Nordmænd og Skrællinger i Vinland. Kbh. 1904. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Hist. Tidsskr. 4. Rk. 3. Bd. H.
319. *Hanslian, R. m. fl.*: Der chemische Krieg. Ill. Diagr. Index. Litt. fort. Bearb. von Dr.-Ing. E. Baum, Korvettenkapt. A. Bentlage u. m. Hrsg. von Dr. Rudolf Hanslian. 3. völl. neubearb. Aufl. 1. Bd.: Militärischer Teil. Mit: Übersicht der wichtigsten chemischen Kampfstoffe des Weltkrieges. Berl. 1937. 8. M<sup>5</sup>.
- \*320. *Jessen, T. v.*: Dagbøger. Kbh. 1869—72, 74, 78—86, 89, 91—95, 97, 1901, 05—10. MANUSKRIFT. 8<sup>o</sup>. H.

321. *Knox, D. W.*: A History of the United States. Ill. & Kort. Diagr. Index. With an Introduction by William L. Rodgers. N. York 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*322. Letters to John Bull and Others. Ill. Litt. fort. By Robert the Peeler. Lond. 1931. 8<sup>o</sup>. H.
- \*323. *Rolsted, H. A.*: Landgangsoperationer. Kort. Litt. fort. Udarb. til Brug for Specialklassens Generalstabskursus. Hærens Officersskole. Maskinskrevet. Kbh. 1936.  
Udlaanes kun til Personel af Søværnets Officersgruppe.
324. *Money, R. R.*: Flying and Soldiering. Ill (m. Portr. af Forf.) Lond. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
325. *Westring, G. A.*: Luftkrig . . . Fv. Se Nr. 66.

*H. Bistrup.*



## Prisspørgsmaal for 1937.

Vedtaget 1.-12.-1936.

1. Hvad taler for og imod, at Søværnets og Hærens Flyvevæsen sammendrages og indgaar i Rigets Værn som et særligt Vaaben jævnstillet med Søværnet og Hæren?
2. Fordele og Mangler ved Enhedskommando (fælles Overkommando) for vore Værn?
3. Artilleriskibets Betydning som Led i et dansk Søforsvar?
4. De bestaaende Muligheder for Medvirken af det civile Erhvervs Industri ved Landets Forsvar, med særlig Henblik paa Tilvejebringelse af Flaadens Forsyninger. Hvorledes bør en saadan Medvirken forberedes og organiseres?
5. Der ønskes en Studie over Luftvaabenet og Flaaden med Henblik paa de specielle Forhold i danske Farvande.
6. Mineudlægning fra Luftfartøjer i danske Farvande.
7. Hvorledes skal Efterretningstjenesten samt Forbindelsestjenesten organiseres indadtil i Søværnet og udadtil imellem Søværnet og Hæren til Brug under Krig?
8. Dybdebombemateriel og Dybdebombetaktik afpasset efter vore Forhold.

9. Hvilken eller hvilke Typer Motorbaade, saavel militære som private kan indgaa i Flaaden?

Kan private Motorbaade uden militært Personel udnyttes af Flaaden i Krigstid, hvorledes skal denne Tjeneste organiseres og hvilke Opgaver egner de sig til at løse?

10. Har den seneste Udvikling af U. S. Apparater indvirket paa Torpedobaads- eller Anti-Torpedobaadstaktikken eller paa Undervandsbaads- eller Anti-Undervandsbaadstaktikken?

11. Bør den faste Mandskabsstamme i Flaaden helt eller delvis erstattes af værnepligtige Orlogsgaster til fortsat Uddannelse og i bekræftende Fald hvorledes?

12. Efter hvormange Aars Tjeneste bør Stabskursus for Søofficerer i Almindelighed afholdes? Hvilke Betingelser bør der kræves for Adgang til Stabskursus'et. og hvilke Fag bør der undervises i og i hvilket Omfang? Bør der kræves Adgangsprøve til og Afgangsprøve fra Kursus'et? Bør andre Kategorier end Søofficerer have Adgang til at deltage i Kursus'et og hvilken Indflydelse vil et saadant Kursus have paa Søkadetternes Uddannelsesplan?

13. Giv en Fremstilling af, hvorvidt en fælles Forening for Personel af alle Tjenestegrene inden for Søværnet vil kunne organiseres, saaledes at de nu eksisterende Selskabers og Foreningers Selvstændighed og Ejendomsret i saa høj Grad som muligt bliver opretholdt. Hvilket Personel bør en saadan Forening omfatte? — Der ønskes tillige et fuldt udarbejdet Lovforslag.

14. Der ønskes en praktisk anvendelig Sømandsskabsbog til Brug i Søværnet, ombord og til Undervisningsbrug, tilpasset efter Tidens Krav til Afløsning af de allerede eksisterende.

15. En Studie efter frit Valg over et Emne der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet. (Opmærksomheden henledes paa de endnu ikke besvarede Prisspørgsmaal fra de senere Aar).

**Anm.** Besvarelse af Spørgsmaalene (undtagen Nr. 14) behøver ikke at være længere end en almindelig Tidsskriftartikel (ca. 50 Normalsider).

KJØLSEN.

HERTZ.

HØEGH-GULDBERG.

---

For at eventuelle Besvarelser kan blive hurtigt og grundigt bedømt ønskes de om muligt indsendt i 5 Eksemplarer.

Bestyrelsen.

---



## Om Maaleregler for Kapsejladtsbaade.

Af Kaptajn Otto Arent.

(Fortsat).

### *Nordisk 22 Kvadratmeter-Klassen.*

I 1923 vedtog Finlands Seglarförbund en finsk 22 m<sup>2</sup>, der i Løbet af de følgende Aar blev anerkendt af Danmark, Norge og Sverige som »Nordisk 22 m<sup>2</sup> Klasse«.

For Klassen gælder følgende Maal:

Længden »L« er fri.

Sejlarealet, højst 22 m<sup>2</sup>.

Bredde mindst 0,26 L.

Deplacement, D, mindst 0,005 L<sup>3</sup>.

Fribord, F, mindst 0,07 L

Længden maales i en Højde af 0,06 m over det paa Tegningen angivne Flydeplan og hertil lægges 2 Gange Forskellen mellem Gird og Højden ved forreste og  $\frac{1}{5}$  af Forskellen mellem Gird og Højde ved bageste Endepunkt af Maaleplanet.

Bredden, B, er  $\frac{1}{3}$  af Summen af st. Br. over Dæk og 2 Gange Bredden i Flydeplanet paa samme Spant.

Fribordet, F, er  $\frac{1}{3}$  af Summen af Fribordshøjden ved Maaleplanets Endepunkter og paa st. Br.

Paa Baaden anbringes følgende Maalemærker: Paa begge Sider et retvinklet, trekantet Mærke, hvis retvinklede Spids berører den paa Tegningen angivne Vandlinie. Højden af Mærket er 3 cm. For og agter anbringes Længdemærker, hvis nederste Kant ligger 3 cm over Tegningens Flydeplan.

Ved Kontrol af Baaden, skal Sidemærkerne skæres af Vandoverfladen og begge Længdemærker være fri over denne. — Der er saaledes 3 cm at løbe paa for Konstruktøren.

For Klassen er fastsat Byggebestemmelser.

Der findes her i Landet 14 Fartøjer, byggede til denne Klasse. Byggeprisen var oprindeligt omkring 5000 Kr., men steg ret hurtigt til 7-8000 Kr. — Der er ikke herhjemme bygget til Klassen i de senere Aar.

Mærket i Sejlet er 22 hvorunder et D og Nummeret.

### *Skærgaardskrydsere.*

De tidligere omtalte Bestemmelser for de svenske Skærgaardskrydsersklasser udløb i 1925. Klassen var da stærkt udbredt i Sverige, navnlig paa Østkysten, og havde for 30 og 40 m<sup>2</sup>'s Vedkommende faaet godt Indpas i Tyskland og Finland.

Imidlertid blev de reviderede Regler kun godkendte af Sverige og Tyskland, og det er, — selv om Sverige fik gjort 30 og 40 m<sup>2</sup> Klasserne internationale — i Hovedsagen disse to Lande, i hvilke der bygges til Skærgaardskrydsere. — De fem-seks nye 30ere, der findes i Danmark, er alle byggede i Udlandet.

Ved Revisionen af Reglerne var Bestræbelserne gaaet ud paa at skaffe rummeligere Baade og at hæmme Tendensen til stadig at gøre Baadene længere og længere. — Det vil føre alt for vidt at gaa ind paa Enkelthederne i de nye, ret komplicerede Maaleregler. — Der er fastsat mindste Displacement, mindste Fribord, en ideel Længde (L i en givet Højde over Tegningens Flydeplan) og forskellige Mindstemaal fra nogle tænkte horisontale og vertikale Planer til Klædning og Dæk, o. s. v.; men den ideelle Længde kan forøges paa visse Betingelser, og det har vist sig at Baadene stadig med Fordel kan gøres længere og længere.

Byggeprisen for en 30 m<sup>2</sup> laa i 1925 i Sverige omkring 7000 Kr., men er nu paa ca. 11000 sv. Kr.

Skærgaardskrydserne har Sejlene mærket med Klassestørrelsen 30, 40, 55 o. s. v., hvorunder Landets Bogstav (Sverige S., Danmark D., Tyskland G.) og Baadens Nummer.

### *Drageklassen.*

Skærgaardskrydserne blev efterhaanden for dyre, ogsaa for Sveriges Vestkyst-Klubber. — Der blev derfor af Gøteborgs Kungl. Segel-Sällskap gjort adskillige Forsøg paa at fremskaffe en Baad, passende stor for Ungdommen, og billig i Anskaffelse. Slutresultatet blev den af Ingeniør Johan Anker konstruerede Drage, der straks blev antaget af G. K. S. S. og K. D. Y. senere tillige af Kongelig Norsk Seilforening. — Dragen er en Entypebaad, 8,90 m lang, 1,958 m bred med et Sejlareal paa 20 m<sup>2</sup>. Dybgaaendet er 1,20, Jernkølen Vægt 1000 kg.

Der blev fastsat meget strenge Kontrolregler for Klassen, idet der kun var tilladt 0,5 pCt. Spillerum paa L. o. a. og paa Dæksbredderne paa Spant 4,8 og 12, hvis Form tillige kontrolleredes ved Hjælp af Skabeloner lagt uden paa Klædningen. En Følge af den skarpe Kontrol er, at Baadebyggerarbejdet maa være meget nøjagtigt og omhyggeligt samtidig med at der mange Gange maa anvendes krumvokset Tømmer i Stedet for dampet og bøjet. — Fordringen om Arbejdets Kvalitet er fulgtes med Krav om mere holdbare Materialer — f. Eks. Oregonpine til Klædning og Mast, bedre Sejldug og finere Udstyr — saa Klassen er alene herigennem blevet fordyret en Del gennem Aarene.

De første Drager kostede herhjemme omkring 2500 Kr. (i Sverige 2000 Kr.) medens Byggeprisen nu ligger omkring 4000 Kr.



Der findes her i Landet for Tiden 37 Drager; men der bygges stadig nye.

Klassen har vundet stor Udbredelse i Sverige og Norge; Tyskland indførte Klassen for nogle Aar siden, og flere andre Lande, f. Eks. Skotland, er siden fulgt efter. Sejladserne paa Clyde i Juli havde saaledes samlet 16 Drager.

Mærket i Sejlet er et D, hvorunder Landets Bogstav (D. G. S. N. o. s. v.) efterfulgt af Baadens Nummer.

### *5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m Nordisk Krydserklasse.*

Nogle danske og svenske Sejlere, der fandt Dragerne for smaa og 6-Meterne for dyre i Forhold til de Bekvemmeligheder, de bød Lystsejlerne, startede i 1930 en ny Klasse kaldet »Nordisk Krydserklasse«, en Baad af omtrent samme Størrelse som 6-Meterne; men med mindre Sejlareal (ca. 30 m<sup>2</sup>), lettere Køl og udstyret med Kahyt.

$$\text{Maalereglen er } \frac{L + VS}{2,5} = 5,5$$

L er Summen af de tre Maal M. V. L. + Gdf +  $\frac{1}{3}$  G. D. a, hvor M.V.L. er Fartøjets Længde maalt 0,09 m over Konstruktionsvandlinien, Gdf Girddifferencen ved Forkant og GDa Girddiffencen ved Agterkant af Maaleplanet. Hvis M. V. L. ikke ligger mellem 7,30 og 7,60 m gives Straftillæg. L. o. a. maa ikke overskride 1,42 Gange M. V. L. St. Br. skal være mindst 2,08 m i Dækket og 1,92 m i V. L. — Kølvægten skal ligge mellem 1500 og 1700 kg., indvendig Ballast indtil 100 kg. Dybgaende højest 1,48 m. — Desuden er der Bestemmelse om mindste Maal paa Fribord og Girddifferencer, største Maal paa Sejlplanets Højde m. m. Bygge- og Kontrolregler samt Bestemmelser for Udstyr og Indretning.

Der findes for Tiden i Danmark 7 nordiske Kryd-

sere (de 6 bygget i Udlandet), og i Sverige (Gøteborg) godt det dobbelte Antal. Baadene kostede ved deres Fremkomst omkring 6000 Kr. Byggeprisen ligger nu herhjemme mellem 9 og 10000 Kr.

Mærket i Sejlet er enten det oprindelige N. K. eller det senere antagne  $5\frac{1}{2}$ , hvorunder Landets Bogstav og Baadens Nummer.

#### »W«-Baadene.

Endelig er der i 1936 startet en ny Klasse, »W«-Baaden, en Entypebaad tegnet af Arkitekt Baron E. Wedell-Wedellsborg. Klassen er fremkommet efter Ønske af en Gruppe Sejlere, der ønskede en Baad af omtrent samme Størrelse som »Dragen«; men et Fartøj paa hvilket der var ofret noget mere paa Materialer og Udseende.

Baaden er 9,50 m lang, 1,85 m bred med et Dybgaaende af ca. 1,30, et Sejlareal paa 25 m<sup>2</sup> og en Køl-vægt af 880 kg.

Kontrolbestemmelserne fastsætter visse mindre Tolerancer for L. o. a., V. L., Bredde over Dæk og Fri-bordshøjde paa 3 af Spanterne samt paa Dybgaaende. Baaden har samme Kontrolmærker som den nordiske 22er, d. v. s. Trimmingsmulighederne indenfor de 3 cm, Længdemærkerne er anbragt over Konstruktionsflydeplanet.

Der er bygget 8 Baade til Klassen, Byggeprisen ligger omkring 5,500 Kr.

Mærket i Sejlet er et W, hvorunder Baadens Nummer.

#### Internationale Klasser.

Som omtalt blev Reglen ændret i 1933. — Samtidig blev bestemt, at ældre Baade kunde maales efter den nye Regel og at ældre og nyere Baade kunde sejle

mod hinanden indtil Udgangen af 1936. — Ændringen (Bortfald af »G« og forandret Maaling af Bovgird) har bevirket, at Baadene er blevet mindre styrlastige, men har ellers — i alt Fald tilsyneladende — ikke haft større Indflydelse paa Skrogformen; Udviklingen er fortsat, omend i langsomt Tempo, ad tidligere Veje, d. v. s. V. L. har faaet endnu et lille Tillæg.

Internationale Klasser er forsynet med følgende Kontrolmærker (se Skitsen):

Øverste Længdemærker »L<sub>1</sub>« i Enderne af Maaleplanet ( $1\frac{1}{2}$  % af Klassestørrelsen over L. V. L.)

Nederste Længdemærker »L« i Enderne af L. V. L.

Øverste Girdmærker »d« paa Skandækket paa 0,55 L. V. L.

Fribordsmærker i L. V. L. paa Skandækket paa 0,55 L. V. L.

Nederste Girdmærker »d<sub>1</sub>« paa Skandækket paa 0,55 L. V. L.  $12\frac{1}{2}$  % af Klassestørrelsen under L. V. L.

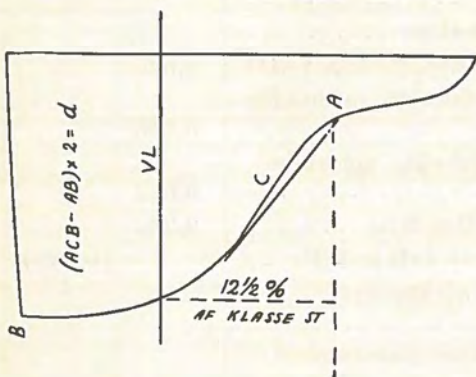
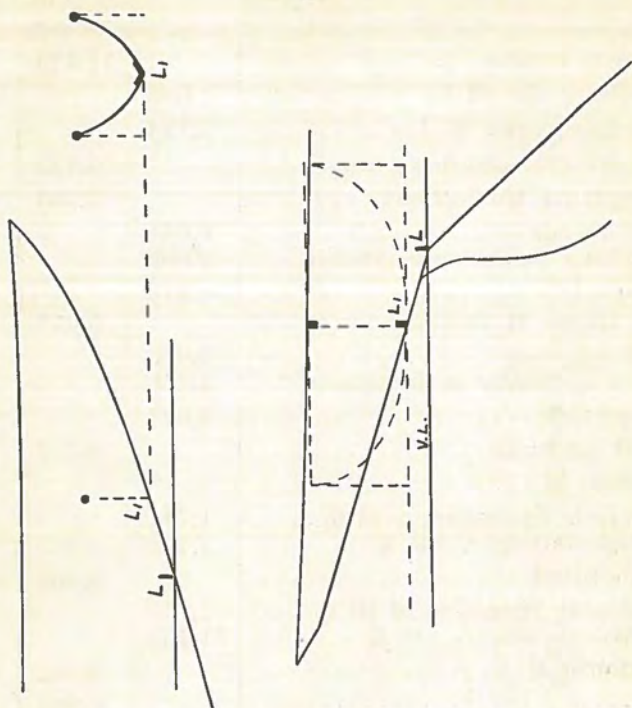
Overhangsmærker »O«, ved Forenden 5 % af Klassestørrelsen over Maaleplanet, ved Agterenden paa Skandæk.

Bovgirden, der tidligere maales fra Skandæk til Skandæk, maales nu fra Mærket, 5 % af Klassestørrelsen (30 cm for en 6-Meter, 50 cm for en 10-Meter) over Maaleplanet. »O« forude bliver derfor Afstanden fra Mærke gennem Forenden af Maaleplanet til Mærket paa den anden Side med Fradrag af 2 Gange den lodrette Højde mellem Mærke og Maaleplan. Minimum for »O« er fastsat til 30 % af de to lodrette Højder (for en 6-Meter 30 % af 60 = 18 cm.

Fremgangsmaaden ved Maalingen af en international Klassebaad ses lettest af omstaaende Eksempel, der gengiver Maalebrevet for en 6-Meter, bygget i 1936.

Længden i Maaleplanet er taget  $1\frac{1}{2}$  % af Klassestørrelsen (0,09 cm) over Flydeplanet.





## Maalene

Længde overalt .....		11,425	
Overhang for til $L_1$ .....	1,598		
Overhang agter til $L_1$ .....	2,124		
Træk det hele Overhang fra .....		3,722	
Længden i Maaleplanet .....		7,703	
Gird forude .....	0,848		
÷ 2 Gange Højden fra Maaleplanet	0,600		
O forude .....	0,248		
$1\frac{1}{2}$ Gange O forude .....		0,372	
Gird agterude .....	2,063		
÷ 2 Gange Højden fra Maaleplanet	1,186		
O agterude .....	0,877		
$\frac{1}{3}$ O agterude .....		0,292	
<b>Længden, L</b> .....			8,367
Bagbords Spantgird, d til $d_1$ .....	1,741		
÷ Bagbords Retgird, d til $d_1$	1,738		
Bagbords d .....		0,003	
Styrbords Spantgird, d til $d_1$ .....	1,735		
÷ Styrbords Retgird, d til $d_1$	1,733		
Styrbords d .....		0,002	
d .....		0,005	
<b>2 d</b> .....			0,010
$\sqrt{S}$ .....			6,573
Summen af Maalene .....			14,950
Middel Fribordshøjde forude ved O	0,836		
Middel Fribordshøjde midtskibs ved d .....	0,686		
Middel Fribordshøjde agterude ved O .....	0,683		
Summen af Fribordene .....	2,205		
÷ $\frac{1}{3}$ af Summen) Fribord, F .....		(0,735)	0,730
Hele Summen af Maalene .....			14,220
Divider med 2,37 = Kapsejladtsstørelsen =			6,00

Girdmaalet er taget til et Punkt  $12\frac{1}{2}\%$  af Klassestørrelsen (0,75 m) under Flydeplanet.

Sejlplanets Udstrækning er angivet med en sort Ring paa Masten i Højde med Overkant Bom og en sort Ring paa Masten, der angiver, hvor højt Sejlet maa naa op (Maximum  $2 \times$  Klassestørrelse  $+ 1$  m over Dæk, d. v. s. 13 m for en 6-Meter) og en sort Ring paa Bommen, hvortil Sejlet maa strækkes. Areal af Storsejlet:  $\frac{1}{2} \times$  Afstanden mellem de to Ringe paa Masten og korteste Afstand fra Ringen paa Bommen til Masten. Areal af Fortrekanten (Maximumshøjde  $75\%$  af Sejlplanets Højde):  $\frac{1}{2}$  Gang Afstanden fra Dæk til Fokkestagets Skæring med Masten og korteste Afstand mellem Fokkestagets Skæring med Dæk og Masten.

Der er fastsat Maximum for Spredholtets (Flynderens) Størrelse, Sejlpindenes Antal og Længde, for Spilerens Størrelse samt Minimum for Mastens Diameter og Vægt.

Som Maximum for Fribordshøjden gælder at Fra-  
draget ikke maa overstige  $0,08 \times$  Klassestørrelsen  $+ 0,25$  m (0,73 m for en 6-Meter).

Den paagældende 6-Meter's L. V. L. er 7,228 (Minimumsdepl.  $(0,2 \text{ L. V. L. } + 0,15)^3 = 4147$  kg) St. Br. 1,870 m, Dybgaaende (Max.  $16\%$  af L. V. L.  $+ 0,5$  m = 1,656) 1,641, Sejlarealet 43,208.

De internationale Klasser skal, for at Maalebrev maa udstedes, være forsynet med et af Kassifikations-selskaberne udstedt Certifikat. Maalebrevet skal fornyes hvert 2det Aar.

Mærket i Sejlet er Klassestørrelsen (6, 8, 10 o. s v.) hvorunder Landets Bogstav og Baadens Nummer.

Der har efter sidste internationale Maaleregler her i Landet været indregistreret en halv Snes 10-Metere, en enkelt 8-Meter og 53 6-Metere. — Af disse holdes imidlertid kun 3—4 10-Metere, 8-Meteren og 10 6-Metere i Klasse.



*Spidsgatterklasserne.*

Der er i de senere Aar vokset en ret stærk Bevægelse frem for ogsaa at faa Spidsgatterne bragt ind under bestemte Klasser. — Begyndelsen blev gjort af Jydsk Sejlonion, der i 1927 udskrev en Tegnekonkurrence for en 30 og en 45 m<sup>2</sup> Spidsgatter. — De præmierede Tegninger blev lagt til Grund for to af »Dansk Sejlerdag« oprettede Klasser, der senere efterhaanden er blevet suppleret med flere nye, saaledes at der nu eksisterer Klasser paa 20, 26, 30, 38, 45 og 55 m<sup>2</sup>; den sidste dog først fra i Aar. Alle Klasserne er Kahytsbaade.

For samtlige Klasser er fastsat Maximums og Minimumsmaal for alle Dimensioner, saaledes L. o. a., L maalt i bestemt Højde over Flydeplanet, største Bredde, st. B. i Flydeplan, Dybgaaende, samlet Ballast o. s. v., Minimum paa Fribord, Deplacement, Ruflængde, Dæksbredde, o. s. v. — Desuden findes der omhyggeligt udarbejdede Byggebestemmelser og Regler for Baadens Udstyr.

Mærket i Sejlet er et S efterfulgt af Klassestørrelsen og herunder et D og Baadens Nummer, f. Eks.  $\frac{S\ 30}{D\ 7}$

Der er indtil nu bygget 9 45 m<sup>2</sup>, 6 38 m<sup>2</sup>, 19 30 m<sup>2</sup>, 5 26 m<sup>2</sup>, og en enkelt 20 m<sup>2</sup>.

*N. L.-Baadene.*

En Følge af de tidligere hyppigt skiftende Maaleregler og Fremkomsten af særlige Klasser, blev, at det Materiel, der mødte til Kapsejladser, var ret uensartet, især i Provinsen. Det var givet, at en Baad, bygget til en bestemt Maaleregel eller f. Eks. som Skærgaardskrydser, ikke kunde klare sig, naar den blev ommaalt efter sidste internationale Maaleregel. Der var derfor Brug for en Maaleregel, der stillede alle Far-

tøjer, uanset til hvilken Klasse de var byggede, nogenlunde ens. — Væsentlig med dette Formaal for Øje blev der i 1913 dannet en Sammenslutning, »Dansk Sejlerdag«, der vedtog følgende Maaleregul

$$\frac{L \div B + \frac{1}{2} G + V. S.}{2}$$

Reglen blev til paa den Maade, at man tog Maalene paa en hel Del Baade, der havde deltaget i Kapsejladser og hvis Sejlevne man derfor kendte, og forsøgte forskellige S sammensætninger af L. B. G. og S indtil man fandt en Fordeling, der var brugbar, d. v. s. gav Baadene de Størrelser, der svarede til deres indbyrdes Sejlevne. —

Reglen havde den store Fordel, at L (der maales 5 cm over Flydeplanet) B, G og S kunde tages uforandret fra et tidligere gældende Maal, Sejlængde-Maale, og at man for de internationale Klassers vedkommende kun behøvede at maale L, idet de andre Maal ogsaa her kunde tages fra det tidligere Maalebrev. For de andre Klasser, f. Eks. Skærgaardskrydserne, der maatte maales helt om, kunde hele Maalingen foregaa, medens Baaden flød paa Vandet.

Maalereglen virkede tilfredsstillende en lang Aarrække; men efterhaanden som Klasserne udviklede sig — de internationale Klasser (efter 1907 Reglen) fik større og større Sejlareal og Skærgaardskrydserne fik længere og længere Vandlinie, viste det sig, at Sejlarealet var for haardt beskattet, og at derfor de lange, smalle og underriggede Fartøjer (Skærgaardskrydserne), blev stillet for gunstigt.

Reglen blev derfor ændret i 1927 til:

$$\frac{L \div B + \frac{2}{3} (\sqrt{S} + G)}{2}$$

L = Fartøjets Længde 3 % af (B + G) over Vandlinien, i Meter.

B = største udenbords Bredde, i Meter.

G = største Ret-Gird ÷ Summen af Fribordshøjderne, i Meter.

S = Sejlarealet, i Kvadratmeter.

N. L.-Reglen anvendes overalt i Danmark, ikke alene i »Dansk Sejlerdag«'s 38 Klubber, men ogsaa udenfor Sejlerdagen. — Den har ogsaa vundet ret stor Udbredelse blandt svenske og enkelte norske Klubber, og synes i det store og hele at virke ganske tilfredsstillende. Det er dog ret almindeligt, at Udvalgene, der sætter Fartøjer i Løb, søger at samle Fartøjerne i Grupper, hvor Hensyn tillige er taget til Fartøjernes Alder og Sejlevne. —

N. L.-Maalet har været en Nødvendighed for at kunne holde Kapsejladser med det uensartede Baadmateriel, der findes Landet over; men det er ikke lige elsket af alle. — Der er ikke faa Sejlere, der giver N. L.-Maalet Skylden for, at Klassebaadene gaar over i N. L.-Baadenes Rækker, saa snart det kniber for dem at være med i egen Klasse. — De internationale Klasser er ret gunstigt stillede efter N. L.-Maalet, og det er klart, at en 6-Meter, holdt i fineste Kapsejladstrim og med gode Sejl, vil have betydelige Chancer overfor de fleste ældre N. L.-Baade. — Men enhver Overførsel af en Baad fra Klasseløb til N. L.-Maalet betyder en Svækkelse af Klassen, og Forkæmperne for Klassesejlad vil derfor have denne Fristelse taget væk ved f. Eks. at nægte Overgangen til N. L.-Maalet, i det mindste for en Aarrække.

N. L.-Baadene har som saadanne intet fast Mærke i Sejlet. De Fartøjer, der har tilhørt en Klasse, vedbliver ofte at føre Klassebetegnelsen i Sejlet, ialt Fald til de gamle Sejl er slidt op. — En meget stor Del af



Fartøjerne fører som Mærke i Sejlet deres Klubs Bogstaver. Hver af Dansk Sejlerdags Klubber har Ret til som Mærke at føre et eller flere Bogstaver, der angiver Klubben, f. Eks. Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб et »A«, Aarhus Sejlkлуб et »A.S.«, Øresunds Sejlkлуб »Frem«, et »F«, Nyborg Sejlforening et »N.S.F.« o. s. v., og Fartøjerne faar da Nummer indenfor den paagældende Klub. Marinens Fartøjer fører Bogstavet »M«.

Som Eksempel paa Maalingen af en N.L.-Baad findes her »Ambition«s Maalebrev.

### Maalene.

Største Ret-Gird .....		4,77	
Styrbords-Fribordshøjde .....	,59		
Bagbords-Fribordshøjde.....	,61		
Træk Summen af Fribordshøjderne fra .....		1,20	
G .....		3,57	
Bredden B .....		2,20	
B + G .....		5,77	
3 % af (B + G) .....			0,17
Længde overalt .....		12,45	
Overhang for... 17 cm o. V. L...	1,76		
Overhang agter . 17 » » » ..	1,70		
Træk det hele Overhang fra ..		3,46	
L..... 17 cm o. V. L...			8,99
$\frac{2}{3} \sqrt{S}$ .....			5,30
$\frac{2}{3} G$ .....			2,38
			16,67
Træk Bredden B fra denne Sum			2,20
Divider med 2 .....			14,47

N. L. Maaleenheder = 7,24

Ved Kapsejlads efter N. L.-Maalet gives Respittillæg efter Baadenes Størrelse. Ved Udarbejdelsen af Respittabellerne er man gaaet frem paa følgende Maade.

For et bestemt Fartøj, L, der var normalt i alle Henseender, udregnedes paa Basis af talrige Kapsejladser den anvendte Tid i Sekunder pr. Sømil ved 4 forskellige Vindstyrker, og ved Hjælp af Professor Kromann's Formel:

$$\text{Sømiletid i Sek. for } L_x = \frac{\text{Sømiletid i Sek. for } L}{\left(\frac{L_x}{L}\right) \frac{n}{10}}$$

beregnedes Normal-Sømiletiderne for hver halve N. L. for Fartøjer fra 2,5 til 18 N. L. og derefter ved Interpolation for hver  $\frac{1}{10}$  N. L. »n« i Formlen er Vindstyrken svarende til en Skala fra 1 til 10. De Værdier af »n«, der svarer til Tabellens 4 Vindstyrker (1—3, 3—5, 5—8, og over 8 m pr. Sek.) er henholdsvis 2, 3, 4 og 5,5.

Respiten mellem to Fartøjer bliver da Forskellen mellem deres Sømiletider gange Banens Længde i Sømil; Banesider med Kryds regnes  $1\frac{1}{2}$  Gange Distancen. Til Eksempel er Sømiletiderne for en Baad paa 6,3 og en paa 7,2 N. L. ved Tabel II (5—8 m pr. Sek.) henholdsvis 638 og 602 Sek. Den større Baad skal give den mindre 36 Sek. Respit pr. Sømil, hvilket for en sædvanlig 10 Sømils Trekantbane (med Kryds paa den ene Side) giver 7 Min.

Da Respittabellerne er baseret paa Sejlads i aaben Sø, vil deres Anvendelse for Sejlads i Fjorde og andre beskyttede Farvande sædvanligvis favorisere de smaa Baade ved højere Vindstyrker.

Foranstaaende Oplysninger om Maaleregler og Klasser har kun haft til Formaal at give en kortfattet

skematisk Oversigt over de forskellige Kapsejladstyper, og ikke en udtømmende Beskrivelse af nogen af dem. Som det har vist sig, at enhver Maalregel, der ikke har været udarbejdet og gennemtænkt i de mindste Detailler, snarest har maattet ændres og »lappes«, saaledes vil imidlertid ogsaa ethvert Forsøg paa at skabe et vellykket Fartøj til en bestemt Regel være i højeste Grad afhængig af, at Konstruktøren fuldstændig behersker den paagældende Maale- og Byggeregels mangfoldige Enkeltheder.

---



## Gassporing.

Af Overlæge Holger Rud.

### 1. Gassporingstjenestens Opgaver.

Ved Gasangreb er den Opgave, der tilfalder Gassporerne, overordentlig betydningsfuld. Først og fremmest gælder det for Gassporerne at konstatere, om der har været anvendt flygtig Gas eller varig (persistent) Gas. I første Tilfælde er Rensning som Regel unødvendig, men i sidste Tilfælde maa der foretages Gasrensning.

Desuden er det af stor Betydning for Lægernes og Sanitetspersonalets Behandling af Patienterne hurtigt at faa at vide, hvilken Gasart der har været anvendt.

#### a. *Bestemmelsen af Udstrækningen af det gasbelagte Omraade.*

Dette gælder i særlig Grad persistent Gas, hvilket i Praksis næsten altid vil være Sennepsgas. Naar det gasbelagte Omraades Udstrækning er bestemt, skal Gassporerne afmærke dette, saa at det kan blive afspærret.

#### b. *Bestemmelse af, hvorvidt et gasbelagt Omraade efter Rensningen atter er gasfrit.*

Det er et ikke helt ringe Ansvar, der her paahviler Gassporerne, idet det er dem, der træffer Afgørelse om, hvorvidt man atter kan færdes paa det paagældende Omraade uden Gasmaske og, om Afmærkningsforanstaltningerne kan ophæves.

#### c. *Undersøgelse af Luften i lukkede Rum.*

Foruden Sennepsgas vil der her navnlig blive Tale om Kulilte, der netop kan optræde i lukkede Rum

f. Eks. ved Eksplosioner under ringe Ilttilgang, hvorved Iltningen bliver ufuldstændig. Man kan ej heller helt se bort fra Muligheden af Forekomsten af Fosgen og beslægtede Gasarter.

## 2. Gassporingstjenestens Metoder.

### A. Fysiologiske Reaktioner.

#### 1. Lugtesansen.

Mange Gasarters Tilstedeværelse kan konstateres ved deres karakteristiske Lugt.

*Klor* har en stikkende Lugt. *Blaasyre* (Cyanbrinte) en sødlig Lugt.

*Fosgen* har en Lugt, der minder om raadtent Hø eller hengemt Frugt.

*Sennepsgas* lugter som Sennep eller som Geranier — dette gælder dog kun de tekniske Produkter, som anvendes ved Gasangreb. Den kemisk rene Sennepsgas er uden Lugt. Nogen Tids Ophold i sennepsgasholdig Luft nedsætter dog Lugteevnen betydelig.

Hertil kommer, at andre Gasarter med mere udpræget Lugt eller med stærkt irriterende Virkning kan anvendes i Forbindelse med Sennepsgas for at vanskeliggøre Opdagelsen af denne.

At benytte Lugtesansen alene til Gassporing er dog ikke uden Risiko, idet Gassporerne selv kan blive forgiftet. Derfor bør dybe Indaandinger altid undgaaes.

Afdelingsingeniør Behn-Nielsen har foreslaaet, at der i Gassporerens Gasmaske indsættes en »Snuseventil«, saaledes at han ved Tryk paa en Knap kan indsuge Luften udenom Filtret. Han behøver paa denne Maade ikke at røre ved Gasmaskens Kant, naar han skal foretage Lugteprøverne, hvilket er af stor Betydning, hvis han tidligere har været i Berøring med Sennepsgas.

## 2. Irritationsvirkning paa Følenerverne,

f. Eks. paa Øjets Slimhinde (*Taaregas*), paa Næsens, Svælgets og Luftrørets Slimhinder (*Nysegas*).

Disse Gasarter paavirker selv i ganske ringe Koncentration de sensitive Nerveender saa hurtigt, at de i de fleste Tilfælde let kan kendes. De fysiologiske Reaktionen er for disse Kampstoffers Vedkommende langt mere følsomme end de kemiske Reaktionen. En Nysegas som f. Eks. *Difenyarsincyamid* fremkalder i en saa forsvindende Mængde som en 10 Milliontedel Gram i 1 Liter Luft tydelige Irritationsfænomener paa Næseslimhinden.

De *Taaregasarter*, der kan paavises paa denne Maade, er f. Eks.: Bromacetone, Benzylbromid, Brombenzylcyanid, Kloracetofenon, Bromæthylmethyketon.

*Nysegasarterne* er f. Eks. Difenyklorarasin, Difenyarsincyamid, Difenyarsinklorarsin.

Desuden kan *Klorpikrin*, der maa henregnes til de kvælende Gasarter, paavises paa denne Maade og endelig *Lewisit*, der har en kraftig irriterende og gennemtrængende Lugt, selv i svage Koncentrationer.

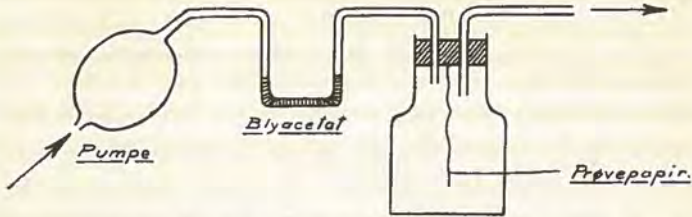
### B. Kemiske Reaktionen.

#### 1. Reagenspapir.

*Kulilte* kan paavises ved Hjælp af Platinmetalsalte, Man fugter et Stykke Filtrepapir med Palladiumklorid og anbringer det i en Flaske. Den mistænkelige Luft pumpes igennem Flasken ved Hjælp af en Gummiballon. Da eventuelt tilstedeværende Svovlbrinte ogsaa giver Reaktion med Palladiumklorid, maa Luften først suges igennem et Rør med Blyacetat, der absorberer Svovlbrinten. Reagenspapiret bliver sort ved Tilstedeværelsen af Kulilte.

*Fosgen* og *Difosgen* kan paavises ved Hjælp af Reagenspapir, der er imprægneret med Dimethylami-





nobenzaldehyd og Difenylamin, hvis Farve ved positiv Reaktion slaar om fra lysegul til brun.

## 2. Indikatorpulver.

Princippet for dette er, at der i en større Mængde hvidt Pulver (f. Eks. Kridt eller Gips) udrøres en ringe Mængde Farvestof, der er uopløseligt i Vand, men opløseligt i organiske Vædske. Den anvendte Mængde af Farvestoffet maa være saa ringe, at det i det store og hele dækkes af Pulveret. Ved Tilstedeværelsen af organiske Vædske f. Eks. Sennepsgas opløses Farvestoffet og farver derved hele Pulveret.

Anvendelsen af Indikatorpulveret er nem og praktisk og sker paa den Maade, at det udstrøs i et tyndt Lag udover det Terrain, som skal undersøges.

Reaktionen er *ikke* specifik for Sennepsgas og andre persistente Gasarter, men, naar der efter et Gasangreb findes Pytter eller Draaber af en organisk Vædske paa Jorden, kan man med fuld Ret gaa ud fra, at det er Sennepsgas eller en anden af de persistente Kampstoffer.

Det maa dog her nævnes, at Mineralolie f. Eks. Motorolie spildt paa Jorden, ogsaa kan give Reaktion med Indikatorpulveret, men Udseendet er et andet end med de persistente Gasarter, og med lidt Øvelse vil Gassporene let undgaa Forveksling.

## 3. Indikatorplader.

Princippet er det samme som ved Indikatorpulveret. Her udrøres vedkommende Pulver i en Gela-

tineopløsning og udstryges paa et Stykke Pap (eller Papir), hvor det tørrer ind. Man anbringer nu en Draabe af den mistænkelige Vædske paa Pladen, og hvis Vædsken har været Sennepsgas eller en anden organisk, persistent Gasart, opløses Farvestoffet og farver Indikatorpladens Hinde — hyppigst som en stærkt farvet Ring paa Grænsen mellem Draaben og Indikatorstoffet.

I Praksis gaar man nemmest frem paa den Maade, at man fæster et lille Stykke Indikatorpapir — eller Indikatorplade — paa Enden af en Stok. Gassporerne nærmer sig det mistænkelige Terrain fra flere Sider og tager Prøver med visse Mellemlum. Paa denne Maade vil man hurtigt og sikkert kunne afgrænse et Sennepsgasinficeret Omraade og afspærre det, indtil Rensningen kan foregaa.

#### 4. *Reagensopløsninger.*

Disse er uegnede til Brug i det frie, men kan være til udmærket Hjælp i Laboratoriet, hvor Lederen undersøger de indbragte Prøver. Denne maa være en Mand med en grundig kemisk Uddannelse (Ingeniør eller Farmaceut), saaledes at han er i Stand til kritisk at vurdere de foretagne Prøver samt i Tvivltilfælde foretage supplerende Undersøgelser.

Af Reagensopløsninger, som har faaet praktisk Betydning, har man to til Paavisning af Sennepsgas:

- a. *Grignard-Rivat's* Reagens. Denne franske Metode gaar ud paa ved Hjælp af en lille Pumpe at pumpe den mistænkelige Luft ned igennem en Beholder med en jodholdig Opløsning (Grignard-Rivats Reagens). — Ved Tilstedeværelsen af Sennepsgas bliver Reagensopløsningen *uklar*, idet der udfældes Dijod-diæthylsulfid.
- b. *Den amerikanske Metode.* Her leder man Luften

igennem en opvarmet Opløsning af Selensyre. Hvis den indeholder Sennepsgas, indtræder der efterhaanden en rød Farve, der bestaar af fintfordelt, elementær Selen.

### C. Adsorptionsmetoden.

#### (Kombineret fysisk-kemisk Reaktion.)

De rent kemiske Metoder har den Ulempe, at den paagældende Gasart skal være til Stede i en bestemt Koncentration. Men mange Gasarter, særlig Aandedrætsgiftene, forekommer for det meste i saa ringe Koncentrationer, at man let kommer ned til den underste Paavirkningsgrænse af de kemiske Reagenser (dette gælder særlig Indikatorpapir), man er derfor kommet ind paa den Tanke ved fysiske Metoder at koncentrere de smaa Mængder Gas, som findes fordelt i en større Luftmængde samt at fastholde dem i et særligt Stof, som er i Stand til at adsorbere dem.

Det medfører den Fordel, at man enten kan foretage Undersøgelsen med det samme, eller, hvis Forholdene ikke tillader dette, gemme Præparatet til senere Undersøgelse.

Det er lykkedes at finde et saadant Stof, nemlig *Kieselsyregel*, et hvidt, porøst Stof, der er fuldstændig indifferent. Det er i Stand til at adsorbere og fastholde luftformige Stoffer efter samme Princip som de aktive Kul.

Da Stoffets Farve er hvidt, egner det sig godt som Grundlag for at foretage kemiske Reaktioner.

*Dræger-Schröters* Gassporeapparat til Paavisning af Sennepsgas bygger paa dette Princip. Det bestaar dels af en Sugepumpe, dels af en Aluminiumskasse. I denne sidste findes Paptragte til at opsamle Jordprøver, 2 Flasker med kemiske Reagenser, samt flere smaa Prøverør, der indeholder *Kieselsyregel*.



Reaktionen bestaar i, at visse *Guldsalte* med Sennepsgas danner en gul Substans, der er uopløselig i Vand. Ved en videre Proces bliver Overskuddet af den oprindelig gulfarvede Guldopløsning destrueret, idet Farven bliver mørk.

I Praxis udføres Prøven saaledes, at man sætter et Prøverør paa Luftpumpen og suger den mistænkelige Luft igennem Prøverøret. For at opnaa en tilstrækkelig Koncentration maa man pumpe 20—40 Gange. Derefter hælder man nogle Draaber af Guld-saltopløsningen (Opløsning A) ned i Røret, hvorved Kieselsyregel'en farves mørklilla. Efter nogle Sekunder hælder man nogle Draaber af Opløsning B (hvis Sammensætning er en Fabrikshemmelighed) ned i Røret og fjerner derefter ved Sugning med Luftpumpen den overskydende Opløsning fra Røret.

Hvis Luften indeholder Sennepsgas, viser den øverste Del af Kieselsyregel'en sig som en *gul Ring*, der med en uregelmæssig Grænse gaar over i den øvrige Masse, der er mørk-blaarød.

Reaktionen, der er *specifik* for Sennepsgas, angives at være meget fintmærkende, idet man er i Stand til at paavise en saa ringe Mængde som 15 mgr. Sennepsgas i 1 Kubikmeter Luft.

Adsorptionsreaktionen kan ogsaa benyttes til at paavise andre Gasarter, saaledes kan man med Platinmetalsalte ved Hjælp af Kieselsyregelrørene paavise *Kulitte*, idet Farven bliver sort.

Med *Benzidin-Kobberacetat* kan man paavise *Blaasyre* (Cyanbrinte) og med *Neszlars Reagens* kan *Ammoniak* paavises i saa svag Koncentration, at den endnu ikke paavirker Lugtesansen.

#### Personellet.

Gassporepersonellet bør, hvis det er muligt, være Folk med kemisk Uddannelse, idet de, som fremhævet

af Forstander Bohn-Nielsen, skal være i Stand til allerede i Marken at foretage en *kritisk Vurdering* af de indvundne Resultater. Dette har stor Betydning m. H. t. Afmærkningen, Gasrensningen og Afgørelsen af, hvorvidt man atter kan færdes paa det paagældende Omraade uden Beskyttelse.



Bedst kvalificerede til Gassporere vil være Ingeniører og Farmaceuter.

Gassporerne maa, ligesom Gasrensningsspatrouillen, være iført Gasbeskyttelsesdragt af Gummi, Gummistøvler, Gummihandsker og Gasmasker, samt være forsynede med Remedier til Gassporing

Da Gassporerne paa Grund af Gasmasken ikke kan tale med hinanden, vil det være praktisk at forsyne hver af dem med en lille *Haandsirene*. Ved Hjælp af denne kan de dels tilkendegive, naar de er kommet

ind paa det gasinficerede Omraade og har faaet Reak-  
tion for vedkommende Gasart, dels foretage alminde-  
lige Signaleringer til hinanden.

De maa have videregaaende Uddannelse, særlig  
om Gasarternes fysiske og kemiske Forhold, deres Virk-  
ninger paa Organismen, Fremstillingen og Anvendel-  
sesmaaden af de forskellige Gasarter, Brugen af Be-  
skyttelsesapparater etc.

Endelig maa den teoretiske Undervisning *supple-  
res med praktiske Øvelser (Laboratieøvelser og Mark-  
øvelser.*

Det vil være praktisk at give Gassporerne og Le-  
derne af Gasrensningsspatrouillerne den samme Uddan-  
nelse for at de i givet Tilfælde kan supplere eller er-  
statte hinanden.

Før Gassporepersonellet udtages, bør det prøves  
for *Følsomhed overfor Sennepsgas.*

Prøven, der foretages af en Læge, udføres i 3  
Styrkegrader, og man anvender følgende alkoholiske  
Opløsninger: 0,01 %—0,1 % og 1 % Sennepsgas. Hvis  
Huden reagerer positivt for den svageste Opløsning,  
er den paagældende uegnet til at være Gassporer.

### Litteratur:

- Behn-Nielsen, J.:* »Gassporingstjenesten i det civile Luftværn«,  
Dansk Luftværnsforening. 1936.
- S. A. Schröter:* »Kampstoffe und Entgiftung«, Draeger Hefte Nr. 179,  
1935.
- S. Stampe:* »Ueber das Auffinden von Atemgifte«. Draeger Hefte  
Nr. 180. 1935.
- Anvisningar för Gasskyddtjänstens Utförande.* Stockholm 1935.
- Mielenz:* »Chemische Kampstoffe. Gasschutz und Entgiftung«. Der  
zivile Luftschutz, Berlin 1934.
-



## Luftvaaben versus Kampskibe.

Af Søløjtnant Westenholz.

### *Englands Standpunkt,*

I England nedsatte i Foraaret 1936 »The Committee of Imperial Defence« et særligt Udvalg til Behandling af Emnet: Slagskibes Saarbarhed overfor Luftangreb.

Udvalget bestod af følgende Medlemmer:

Sir Thomas Inskip, Formand.

Mr. M. Mac Donald.

Lord Halifax.

Mr. M. Runciman,

samt som særlig sagkyndige:

Sir E. M. Chatfield, Admiral of the fleet, Chief of Naval Staff,

Sir E. Ellington, Air Chief Marshall, Chief of the Air Staff.

I Juli afgav Udvalget sin Betænkning. Skønt denne paa mange Steder udtrykker sig med megen Forbehold og ikke offentliggør meget af det Materiale, den har haft til sin Raadighed, vil formentlig en Del af dens Betragtninger være af Interesse for Tidsskriftets Læsere.

I det efterfølgende gives et Uddrag af Hovedpunkterne.

---

## Oversigt:

- I. Indledning.
- II. Bombers Virkning paa Skibskonstruktion.
- III. Træffenøjagtighed ved Bombekastning.
- IV. A.L. Skyts.
- V. Vurdering paa Basis af det fremsatte.
- VI. Konklusioner.

*I. Indledning.*

Udvalgets Opgave var formuleret saaledes:

»Undersøg de Forsøg, som har fundet Sted, eller paatænkes udført, m. H. t. Beskyttelse mod Angreb fra Luften, samt Slagskibes Saarbarhed overfor Luftangreb.«

Udvalget mente det hensigtsmæssigt i Besvarelsen at gaa noget uden for Spørgsmaalets egentlige Rammer.

*Kilder:*

Efter at have suppleret sig med de nævnte særlig sagkyndige (højeste Myndighed indenfor Flaade og Luftvaaben) havde Udvalget til sin Raadighed al den Viden, Englands Militærvæsen sidder inde med. Man henvendte sig yderligere til en Række fremtrædende militære Personligheder og indhentede deres Mening om Problemerne. Endelig søgte man tekniske Oplysninger hos de 3 største militære Skibsværfter.

*II. Bombers Virkning paa Skibskonstruktion.**Erfaringer; udførte Forsøg.*

Under Verdenskrigen var Krigsskibenes Panser mod Artilleribeskydning rigelig stærkt nok til at modstaa Angrebene fra Luften, som udførtes med smaa og lidet effektive Bomber.

I Erkendelse af Luftvaabnets Udviklingsmuligheder paabegyndte Admiralitetet allerede i 1920 For-

søg med Bombers Virkning mod Panserplade. Disse Forsøg er fortsat, i den senere Tid i rationelt Samarbejde med »Air Ministry«, saaledes at man nu er i Besiddelse af nøjagtige Oplysninger om den Tykkelse af Panserdæk, som kræves til at holde Bomber ude, under Hensyn til Vægt og Anslagshastighed, samt om den Skade, en Bombe udretter efter dens Gennemtrængningsevne er udtømt.

Disse Oplysninger er allerede i vid Udstrækning blevet anvendt ved Nybygninger og Moderniseringer til Englands Flaade.

*Virkning af Bomber med Antændelse uden Forsinkelse.*

Man har iagttaget Virkningen af Bomber, anbragt paa forskellige Steder paa Dæk og Overbygning, og »The Admiralty« har kunnet danne sig et Billede af Indvirkningen paa Skibets Kampberedskab.

*Virkninger af Bomber som falder umiddelbart ved Siden af Skibet.*

Til Undersøgelse af den fremsatte Paastand om at Bombevirkningen er størst, naar Bomben falder lige ved Skibssiden, har »The Admiralty« udført en Række Forsøg.

*De amerikanske Forsøg.*

Disse Forsøg, som udførtes i 1922—25, kan nu betragtes som en værdifuld Begyndelse til de senere, i andre Lande, fortsatte Undersøgelser. Den amerikanske officielle Rapport vedlægges i et Bilag. Her skal blot fremhæves, at Forsøgene *ikke* bevirkede, at Amerika opgav Slagskibene.

(Af Rapporten skal følgende fremhæves: Slagskibet er Flaadens uundværlige Styrkeelement — alle andre Elementer er blot medvirkende ved Slagskibets Indsats, som den afgørende Faktor i Krigsførelsen paa Havet. — Luftvaabnet er en ny og yderst vigtig Faktor i Krigsførelsen paa Land og paa Hav. I Verdenskrigen spillede den en vigtig Rolle ved Land-Operationer,



men den betød ikke meget paa Søen. Dens Indflydelse paa Krigsførelsen til Søs vil utvivlsomt vokse, men den vil aldrig blive den dominerende Faktor. — Luftfartøjerne kan ikke besætte Land og de kan ikke udøve Sø-Herredømme.)

*Résumé:*

Udvalget har undersøgt samtlige udførte Forsøg og kan udtale, at »The Admiralty« fuldt erkender Luftangrebs Farlighed og tager de rette Forholdsregler. Ved Konstruktion af Englands to nye Slagskibe vil tillige Erfaringer af nu planlagte Forsøg blive anvendte.

Samarbejdet mellem »The Admiralty« og »Air Ministry« kan muligvis udvikles yderligere, og der bør intet spares for at muliggøre de mest rationelle Forsøg.

### III. Træffenøjagtighed.

*Angrebsmaader:*

Skibe kan angribes fra Luften paa følgende Maader: *Horizontalkast*, som sættes ind i stor Højde under Anvendelse af nøjagtigt Bombesigteapparat. Højden er nødvendig for at opnaa stor Anslagshastighed og for at vanskeliggøre Beskydning. Metoden er meget afhængig af Skydækket.

*Dykkekast*, kan anvendes, naar lavt Skydække hindrer Horizontalkastet. Det kan ogsaa anvendes samtidig med andre Angrebsmaader for at dække disse.

*Torpedo-Angreb*, har den Ulempe, at Torpedoen skal kastes fra lav Højde og med ringe Fart, samt at man angriber den bedst beskyttede Del af Skibet.

*Metodernes Træffesandsynlighed.*

*Horizontalkast:* Luft- og Marinestab er enige om Træffeprocent under Fredsforhold, med Gennemsnitspersonel, ved Kastning fra 3—4000 m med Hastighed ca. 160 km/T.

Under Krigsforhold nedsættes denne Træfning imidlertid af følgende Forhold: A. L. Beskydning — Maalets Afdrej — ændret Kastehøjde — større Flyvefart — Træthed hos Personellet paa Grund af lang Opmarch.

Disse Faktorerers Indflydelse er endnu ukendte, men denne Usikkerhed kan delvis ophæves ved fortsatte rationelle Forsøg, som er under Udarbejdelse ved Stabene.

*Dykkekast:* Stabene er enige om Træffeprocent ved ganske bestemte Kast under Fredsforhold, medens det er nødvendigt at udføre Forsøg med ændrede Kaste-højder, ændret Dykkevinkel og Kast efter lang Flyvning.

Disse Forsøg vil blive afholdt.

*Beskydnings Indvirkning paa Træffenøjagtigheden.*

To Hovedaarsager gør sig gældende:

Atmosfæriske Forstyrrelser fremkaldt ved Eksplosionerne.  
 Psykiske do.

Medens Marinestaben tillægger begge Aarsager stor Vægt, mener Luftstaben, at de er uden større Betydning.

Det er umuligt at fælde nogen Dom. Dog synes det givet, at Faktorerne maa være af nogen Virkning.

#### IV. A.L.-Skyts.

Opfattelserne er her mere modstridende end nogen Steder.

»The Admiralty« har fremsat Tal, der angiver A.L.-Skyts' Træffesandsynlighed, mod Horizontalangreb.

»Air Ministry« indrømmer Tallenes Værdi under Fredsforhold, men mener, at det er urigtigt at overføre dem til Krigsforhold.

Udvalget er af samme Mening og erkender Van-

skeligheden ved at skabe krigsmæssige Forhold under Forsøgene.

A.L.-Beskydning mod *Dykkekastere og Torpedobombere* kræver særlig Behandling.

Det gælder her i endnu højere Grad, at det er vanskeligt at udføre Forsøg under Forhold, der ligner de krigsmæssige.

At tage Erfaringer fra Verdenskrigen er ganske misvisende. Medens Luftfartøjer, bortset fra øget Fart og Manøvreevne, er lige saarbare, og ved deres øgede Størrelse frembyder en større Skive, er A.L.-Skytset stærkt udviklet m. H. t. Antal, Kaliber, Projektilvægt, Skudhastighed, Skydemetode og Nøjagtighed.

Det er utvivlsomt, at der er skabt Slagskibene et A.L.-Skyts, som, specielt paa de korte Afstande her er Tale om, kan koncentrere en overordenlig stærk Ild mod Angriberne.

Disse vil imidlertid ved forskellige taktiske Manøvrer have Mulighed for at vanskeliggøre Beskydningen.

De to Stabe vil i Forening søge at løse disse Problemer.

#### V. *Vurdering paa Basis af det fremsatte.*

*Nye Angrebsvaaben imødegaas altid af nye Forsvarsmidler.*

I de sidste 40 Aar har »The Admiralty« maattet tage Stilling til Skibes Saarbarhed overfor en Række nye Vaaben: Torpedo — Mine — U-Baad. Hvert har haft sin Indflydelse paa Krigsførelsen paa Søen, men Modvaabnet er blevet fundet, og Hovedprincipperne har været uændrede.

Vil Luftvaabnet bevirke, hvad ingen af de andre har evnet: En fuldstændig Ændring af Krigsførelsen paa Søen?

Udvalget mener Nej.

Det er karakteristisk for Slagskibet, at det er



bygget til at modstaa Angreb baade over og under Vandet.

Intet Skib kan gøres usaarligt for alle Angreb under alle Forhold. Men Fremtidens Slagskibe kan, ved Anvendelse af Panser paa Dæk og Sider og ved vandtæt Inddeling, konstrueres saaledes, at der ikke er foruroligende Fare for afgørende Skade fra Luften, naar A.L.-Skytset tages i Betragtning.

Luftvaabnets Tilhængere hævder, at et koncentreret Luftangreb mod Slagskibe, til Søs eller i Havn, vil være tilintetgørende. Rigtigheden af dette Synspunkt er endnu ikke gjort indlysende, eller blot sandsynlig, ved Resultater af afholdte Forsøg.

*Taktiske og strategiske Overvejelser.*

Det er blevet hævdet — ikke af »Air Ministry« — at vore Slagskibe kan erstattes af Luftfartøjer, da Flaadens vigtigste Opgaver: Forsvar af Britisk Omraade og Beskyttelse af vore Handelsruter, kan løses af lette Overfladestyrker, idet vore Luftstyrker vil nedkæmpe Fjendens svære Skibe.

Vi anser denne Paastand for forkert, i Dag og i den nærmeste Fremtid, af følgende Grunde:

Luftvaabnets Evne til Nedkæmpelse af Slagskibe er ikke tilstede.

Dersom den var det, kunde Luftvaabnet dog ikke optræde alle de Steder, hvor Flaadens Indsats er nødvendig.

Dersom dette var muligt, vilde der kræves en uoverskuelig Mængde Materiel hertil.

England er afhængig af sine Forbindelseslinier over Havet.

Dersom vi ikke har Slagskibe, vil en Fjende kunne afskære disse Forbindelseslinier, al Luftstyrke tiltrods, ved at indsætte Søstridskræfter paa Oceanerne udenfor

Luftvaabnets Rækkevidde. Kun en overlegen engelsk Flaadestyrke, støttet af Slagskibe, kan hindre dette.

Dette Forhold gælder ogsaa for Havomraade, hvor Luftvaabnets Aktionsradius tillader det at optræde. Mange Forhold vanskeliggør Luftfartøjers Udøvelse af Luftherredømme: Mørkets Timer, daarlige Vejrforhold, vanskelige Navigationsforhold.

Af de engelske Handelsskibe, som sænkedes af Overfladefartøjer under Krigen, var mere end 50 % over 800 km fra Britisk Territorium.

*Luftforsvar af Havne og Baser.*

En Flaade, der har Basis indenfor Rækkevidde af fjendtlig Luftbasis, er udsat for Luftangreb. Skønt Skibene kan koncentrere en særdeles effektiv Beskydning mod Angriberen, maa det anses for nødvendigt at forsyne en saadan Basis med fuldt gennemført Luftværn.

*Omkostninger.*

Kampskibet er altid udsat for Kritik fordi det er dyrt.

Man ser fremsat Paastand om, at der kunde raades over 1000 Luftfartøjer for hvert Kampskib.

Udvalget har gennem de to Stabe fremskaffet følgende Tal: For et Slagskib kan man holde 43 Luftfartøjer — tomotorede Bombekastere — med Eftersyn, Fornyerelser o. s. v.

Dersom man gaar ind for Luftfartøjernes Evne til at løse Slagskibets Opgaver og skønsomt anslaaer hvormange Luftfartøjer der maatte raades over til Forsvar af Territorium og Handel, svarer det til Omkostningerne af 15 Slagskibe.

Den relative Omkostning er imidlertid ikke det afgørende. Hvis Slagskibe er uundværlige maa vi have dem. Vi er mere end nogen Nation afhængig af vore oversøiske Handelsforbindelser og kan ikke tillade os

nogen Eksperimentering. Vi kan ikke være den første Nation, der afskaffer Slagskibene.

Udvalgets Opfattelse er altsaa denne: Kampskibenes Tid er ikke forbi nu eller i den nærmeste Fremtid. At afskaffe dem vil for England være til stor Risiko og Ulykke.

#### VI. Konklusioner.

De udførte Forsøg har været langvarige og indgaaende. »The Admiralty« har paa Basis heraf kunnet konstruere Slagskibe, som er modstandsdygtige overfor Luftangreb.

Intet Slagskib kan konstrueres saaledes, at det er absolut usaarligt mod Luftangreb.

Slagskibene er imidlertid uundværlige for Flaaden, og naar al Erfaring sættes ind, og der intet spares af Arbejde og Penge, kan vi bygge Slagskibe, hvis Eksistens ikke er alvorligt truet af Luftvaabnet.

Fortsatte Forsøg er paakrævede, da Luftvaabnet er under stadig Udvikling. For at disse Forsøg kan blive fuldt tilfredsstillende kræves et endnu snævrere Samarbejde mellem »Admiralty« og »Air Ministry«.

---



## Bog anmeldelser.

### *Den strategiske Situation i Østersøen.*

I U.S.N.I. Proceedings' September-Hefte 1935 har Captain, Professor *G. W. Hovgaard* i en Artikel under ovenstaaende Titel anstillet nogle Betragtninger over den strategiske Situation i Østersøen.

Da denne Artikel allerede er anmeldt i »Militært Tidsskrift«s Januar-Hefte i Fjor i refererende Form, skal man her i Tidsskriftet undlade at give noget egentligt Referat. Blot skal det nævnes, at Grundtanken i Professor Hovgaards Artikel gaar ud paa at fremhæve, at en Beherskelse af de danske Øer, særlig øst for Store Bælt, er den nødvendige Forudsætning for at gennemføre en Østersøoperation fra Vestmagts Side mod Tyskland.

Professor Hovgaards interessante Artikel giver et Billede, som sikkert var fuldt ud rigtigt for nogle faa Aar tilbage.

Den nuværende effektive Aktionsradius, specielt for Bombeluftfartøjer, synes at have skabt en Situation, som gør at Professor Hovgaards Konklusion med Hensyn til de danske Øer ikke uden en nærmere Undersøgelse kan anses for helt at dække den nuværende og kommende Situation.

Det er formentlig ikke nogen Overdrivelse at sætte den effektive Luftaktionsradius for Bombeluftfartøjer til 200—300 Sømil, og af Oplysninger, der støtter denne Antagelse, skal bl. a. anføres den svenske Forsvarskommissions Betænkning. (Del IV, Flygvapnets Organisation).

Af stor Interesse vilde det derfor være, om een eller anden, der er specielt sagkyndig paa dette Omraade, vilde tage sig over, overfor Tidsskriftets Læsere, at gøre nærmere Rede for, hvad der i Praksis virkelig kan udrettes af Luftmagten set fra et nøgternt Flyversynspunkt og disse Forholds Indflydelse paa Muligheden for en Østersøoperation.

*M. Lorck.*

---

*The Life of John Rushwort Earl Jellicoe.*

Af Admiral Sir R. H. Bacon.

Denne Bog har Bud til alle Søofficerer paa Grund af alt det Stof til Eftertanke, den giver.

Efter et Afsnit om Lord Jellicoes Afstamning og Barndom handler Kapitel 2 til 28 om Admiralsens enestaaende Karriere, fra han i 1882 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aar gammel blev Kadet i »Britannia«, til han i 1924 trak sig tilbage som Admiral of the Fleet, han var i den Tid kun paa »half pay« i 3 Maaneder.

De første Kapitler, der behandler Tiden som Kadet, Midshipman og Løjtnant, giver et glimrende Billede af den fortrinlige praktiske Uddannelse, den unge Officer den Gang gennemgik, næsten til Stadighed udkommanderet i Sejlskibe, hvor Handlekraft, Mod og Beslutsomhed var de Karakteregenskaber, der først og fremmest blev opelsket. Allerede som Midshipman blev der lagt Mærke til hans gode Sømandsevner, Chefen for Middelhavsflaaden komplimenterede ham for en Manøvre, han overværede, og da han ogsaa fulgte godt med i de teoretiske Fag, endte han som Nr. 3 af 106 Kadetter i Middelhavs- og Kanalflaaden. I Slutningen af denne Periode kom han i Artilleriskoleskibet »Excellent« i Chefens Stab. Chefen, den senere Lord Fisher,

lagde Mærke til hans enestaaende Evner, og da Fisher i Aarene før Krigen sad som 1. Sølord, lagde han Ud-kommandoerne saaledes, at Jellicoe kunde blive Øverstkommanderende for »Grand Fleet« naar Krigen, som han forudsaa, kom.

I de følgende Kapitler følger man Jellicoes Tjeneste som Commander og Captain, flere Gange i Flag-skibe, saaledes i »Victoria« under dennes Forlis, og som Flagkaptajn for Admiral Seymour under Boxer-opstanden, han fungerede her som Stabschef under den mislykkede Ekspedition til Peking og saaredes. Han lærte i denne Periode de tyske Søofficerer at kende og lærte at respektere deres Dygtighed, hvad der senere under Verdenskrigen spillede en stor Rolle i hans Dispositioner.

Derefter følger interessante Kapitler om hans Tjeneste i Admiralitetet og som Eskadrechef, 3. og 2. Sølord indtil Krigens Udbrud, hvor han udnævntes til Øverstkommanderende for den samlede »Grand Fleet«.

Der følger nu nogle Kapitler om Tjenesten i »Grand Fleet« og Jyllandsslaget, fra Slaget gives i korte Træk de karakteristiske Situationer, og ved Hjælp af et Bogmærke formet som en Halvcirkel af Celluloid, og med Radius svarende til Sigtbarheden til de forskellige Tider, faar man et fortræffeligt Indtryk af, hvor lidt der egentlig kunde ses fra »Iron Duke« under de vigtigste Perioder af Slaget. Skildringen af den Rø hvormed Admiralen i Løbet af 20 Sekunder bestemte sig for Deployeringen, da han endelig, efter at have hørt Kanontorden længe, fik Melding om, hvor Fjendens Kampskibe befandt sig, er udmærket, og en Udredning (med Skitse) af Meldinger om Fjendens Positioner, modtagne inden Deployeringen, giver et godt Billede af Vanskelighederne ved denne.

Derefter følger Tiden som 1. Sølord, Bekæmpelsen



af Undervandsbaadskrigen og Admiral Jellicoes tilsyneladende umotiverede Afsked, Admiralens herhjemme ikke videre kendte Togt til Dominions i 1919, hvor han søgte at fastlægge en Linie for Imperiets maritime Samarbejde, et som Forholdene udviklede sig ret resultatløst Kæmpearbejde, og derefter Aarene som General-Governør paa New-Zealand.

Ind imellem findes to Kapitler dels om Jellicoes Afsked som 1. Sølord, og dels om »Harper's Record« og »Admiralty Narrative«, de synes noget ensidigt skrevne, f. Eks. synes den stadig levende Lloyd George ikke at have været spurgt, skønt han utvivlsomt havde meget med Afskeden i 1917 at gøre, og de, der havde med Udarbejdelsen af »Admiralty Narrative« at gøre, har heller ikke haft nogen Lejlighed til at fremsætte deres Synspunkt, og Bogen, der efterlader et Indtryk af, at Skylden for den utvivlsomt daarlige Behandling af Lord Jellicoe ligger paa Lord Beatty, mister derved noget i Værdi. Aarsagen er sikkert den, at Admiral Bacon var betroet til at handle paa Lord Jellicoes Vegne, medens Jellicoe var paa New-Zealand, hvis Admiralitetet ikke offentliggjorde Jellicoes Bemærkninger til »Admiralty Narrative«. Admiral Bacon staar derfor endnu i 1936 mere som hans Forsvarer end som hans upartiske Livsskildrer. Dette er beklageligt, da det synes som om Jellicoe ikke har søgt at forsvare sig selv, men kun har villet forsvare undergivne, der blev urigtigt bedømt.

De sidste 2 Kapitler handler om Admiralens Liv efter Afskeden i 1924, og giver et samlet Billede af Mennesket Lord Jellicoe.

Bogen er meget interessant at læse, fordi den indeholder mange direkte Citater og Skildringer, stammende fra Lord Jellicoe selv, skrevet dels som Breve til Slægtninge eller betydningsfulde Personer fra det

britiske Imperium, dels som Oplysninger til Admiral Bacon, der udarbejdede en Del af Biografien, medens Admiral Jellicoe endnu levede. Disse Citater giver et uforglemmeligt Billede af en enestaaende Personlighed, der stærkt nærmer sig Kiplings berømte Ideal fra Digtet »If«.

Hans Karakter, som var uselvsk, redelig og overbærende i Forbindelse med en fænomenal Arbejdskraft, Styrke i Medgang og Modgang, Resoluthed og Selvtillid, afspejler sig særlig tydeligt i sidste Kapitel »The man«, hvor der bl. a. citeres et Afsnit af de Principper for Disciplinen og dens Opretholdelse, der var inkluderet i hans Rapport til Kanadas Regering i 1919. Alene paa Grund af dette er Bogen værdifuld.

Hvis Læsning om andres Erfaringer og Egenskaber overhovedet har Værdi, bør denne Bog læses, fordi den giver et førsteklases Eksempel paa, hvorledes en Officer bør stræbe efter at være, hvorledes han i Medgang og Modgang uselvsk bør arbejde for sit Land og sine Undergivne, altid arbejde fremad, og aldrig fortabe sig i Ærgrelse og Bitterhed.

Naar der i denne Anmeldelse kun er taget Hensyn til Admiralens militære Tjeneste, skyldes det Tidsskriftets særlige Karakter, men det bør dog nævnes, at Afsnittene om Opholdet paa New-Zealand og Lord Jellicoes Arbejde for Spejderne og Veteranerne efter 1924 understreger det ædle og fædrelandskærlige i hans Sind, der bød ham at arbejde utrætteligt for sine Landsmænd, lige til han — næsten symbolsk — blev ramt af Døden som Følge af sin sidste offentlige Gerning for Veteranerne.

Weilbach.

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant P. A. Mørch.

### Tyskland.

#### *Flyvevæsen.*

I Tilslutning til tidligere Meddelelser om taktisk Inddeling indenfor det tyske Luftvaaben (se T. f. S. 1936, S. 142) anføres efter Lwr. nogle Oplysninger vedrørende anvendte Formationer.

Luftfartøjernes indbyrdes Stilling bestemmes ved: Abstand — Zwischenraum — Stufung.

Abstand er Afstanden i Længderetning, maalt fra Forpunkt paa det ene Luftfartøj til Forpunkt paa det næste.

Zwischenraum er Afstanden i tværskibs Retning, maalt fra Længdeakse til Længdeakse.

Stufung er den lodrette Afstand, maalt fra højeste Punkt til højeste Punkt.

Der kan flyves i sluttet Formation, i aaben Formation og i løs Formation.

I sluttet Formation regnes med følgende Afstand mellem Luftfartøjerne:

Abstand.....	$\frac{3}{4}$ —2	Luftfartøjs Længder
Zwischenraum .....	1—2	Luftfartøjs Bredder
Stufung .....	$\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	Luftfartøjs Højder

I aaben Formation holdes denne Afstand indenfor hver Gruppe, men Grupperne aabnes indbyrdes.

I løs Formation aabnes tillige indenfor Grupperne.


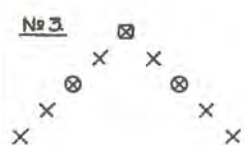
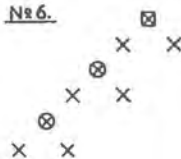
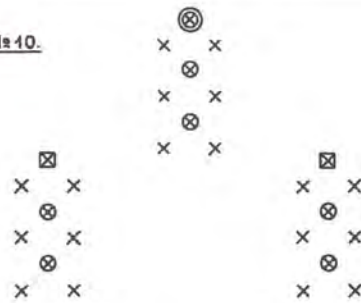
Den taktiske Inddeling er:

Kette (Gruppe) .....	3	Luftfartøjer
Staffel (Flotille) = 3 Ketten.....	9	—
Gruppe (Division) = 3 Staffel .....	27	— o. s. v.

Følgende Formationer er de hyppigst anvendte:



Taktisk Enhed	Formation Nr.	Benævnelse
Gruppe	1	Kileorden
	2	Queuen udsvinget
Flotille	3	Flotille-Kileorden
	4	Kileorden, Gruppe-Kileorden
	5	Kølvandsorden, Gruppe-Kileorden
	6	Queuen udsvinget, Gruppe-Kileorden
Division	7	Kølvandsorden, Flotille-Kileorden
	8	Kølvandsorden, Flotille-Kileorden, Gruppe-Kileorden
	9	Queuen udsvinget, Flotille-Kølvandsorden, Gruppe-Kileorden
	10	Kileorden, Flotille-Kølvandsorden, Gruppe-Kileorden

<p><u>Nr 1.</u></p> 	<p><u>SIGNATURER:</u></p> <p>X <u>LUFTFARTØJ.</u>  ⊗ <u>GRUPPEFØRER.</u>  ⊠ <u>FLOTILLEFØRER.</u>  ⊙ <u>DIVISIONSFØRER.</u></p>
<p><u>Nr 3.</u></p> 	<p><u>Nr 6.</u></p> 
<p><u>Nr 10.</u></p> 	

Af de nævnte Formationer har Nr. 3 og 7, hvor Flotillen er formeret i Kile, kun parademæssig Anvendelse, medens alle de andre, hvor Gruppen er formeret i Kile, finder Anvendelse ved baade øvelses- og krigsmæssig Flyvning. Der henvises iøvrigt til foranstaaende Skitse.

## England.

### *Flyvevæsen.*

Organisation. I Tilslutning til tidligere Oplysninger om Administration og Organisation af Frankrigs maritime Luftstyrker (se T. f. S. 1936, S. 613) skal følgende fremsættes til Belysning af de Vanskeligheder, der i England gør sig gældende med Hensyn til Fleet Air Arm (F. A. A.).

Som bekendt havde Hær og Flaade hver sit Flyvevæsen indtil 1918, da Royal Air Force (R. A. F.) dannedes. Organisationen er nu saaledes, at Anskaffelse og Administration af alt F. A. A.s Materiel, kvalitativt og kvantitativt, hører under R. A. F., medens Personellet tages dels fra Flaaden, dels fra R. A. F. Saalænge Luftfartøjerne er tildelt Flaadestyrker, har disses Ledelse fuld Dispositionsret, men R. A. F. bestemmer i hvilken Udstrækning og hvor længe denne Tildeling varer.

Ordnningen virker til Flaadens udelte Misfornøjelse. De ledende Marinemyndigheder har Gang paa Gang krævet fuld Bestemelsesret over de Luftstyrker, som en moderne Flaade maa raade over.

Det store Forsvarsprogram, Englands Regering i Øjeblikket søger at gennemføre, har givet Anledning til nye voldsomme Fremstød fra Flaadens Side, mødt med lige saa voldsomme Argumenter fra R. A. F.-Tilhængerne.

I Debatten, som har fundet Sted baade i Parlament og Presse, har deltaget prominente Officerer fra de to Værn. Nedenstaaende gengives nogle Hovedpunkter af de mest bemærkelsesværdige Indlæg.

Lord Trenchard, Marshal i R. A. F.: Marinen kræver fuldstændig Kontrol med Anskaffelse, Organisation, Uddannelse og Anvendelse, ikke blot af Luftfartøjer med Basis ombord, men med alle Luftfartøjer, hvis Hovedopgave er Samarbejde med Flaaden.

Følgende Argumenter taler herimod: Luftvaabnet er i alle Lande i rivende Udvikling. For at Regeringen kan raade over en Luftstyrke paa Højde med Situationen til Imødegaaelse af Luft-

angreb maa vort Luftvaaben være en organisatorisk, uddannelsesmæssig og strategisk Enhed. Vi har ikke Raad til at svække den ved at skille en Del ud og indføre dobbelt Ledelse. Systemet bliver tungt, usikkert og meget uøkonomisk. Under Krigsforhold kan det være farligt, idet der opstaar Mulighed for Forveksling af fjendtlige og egne Styrker.

Den gamle Marinetedoktrin, at Marinen arbejder for sig, duer ikke — alle Vaaben maa arbejde sammen mod Trusel fra Luften.

Man har henvist til Amerika, hvor Hær og Flaade har hver sit Flyvevæsen. Sammenligningen er vildledende — Amerika behøver ikke at frygte Luftangreb.

Det nuværende System har arbejdet godt i 18 Aar; det maa derfor hvile paa et sundt Grundlag.....

Sir Roger Keyes, Adm. of the Fleet: Air Ministry hævder, at økonomiske og udviklingstekniske Grunde gør en Enhedsledelse paakrævet. Sandheden er den, at efter F. A. A. er blevet afhængig af R. A. F., er Materiellet blevet ringere og ringere, mindre og mindre tidssvarende, saaledes at det nu er under al Kritik.

Enhed i Uddannelsen af Personel til F. A. A. og R. A. F. er utænkelig. Samarbejdet med Flaaden kræver en speciel Uddannelse. Den nuværende Ordning med R. A. F.-Piloter med kortvarig, urationel Uddannelse ved F. A. A. er højst utilfredsstillende.

I Amerika, hvor Organisationen er to-delt, faar de langt mere for Pengene.

Under Krigen, da Marinen havde sit eget Luftvaaben, var Forholdene gode. Nu er alle i Flaaden kede af det anvendte System og længes efter, at Flaaden atter skal have fuld Kontrol over egne Luftstyrker.....

The naval correspondent i »Times«: Luftfartøjers særlige Opgaver paa Søen, af hvilke skal nævnes:

Artilleri-Observation — Rekognoscering — Torpedo-Angreb — Anti-U-Baadsoptræden

kræver saa megen Special-Uddannelse, at selv en Søofficersflyver skal gøre Tjeneste i F. A. A. mindst 3 Aar for at kunne gøre Fyldest.

De nuværende Forhold, hvor Flaadestyrke-Ledelsen ikke med Bestemthed ved, hvad der kan disponeres over af Luftstyrke, berøver Flaaden en væsentlig Del af dens Styrke.

R. A. F. har ikke megen Glæde af de særlige F. A. A.-Luftfartøjer, som har deres Arbejdsfelt over Søen og er indstillet herpaa baade personelt og materielt.....



Af andre fremførte Synspunkter til Fordel for selvstændig F. A. A., 3: et fra R. A. F. udskilt Vaaben, der — ledet af Admiralitetet — indgaar i Flaaden, skal nævnes:

Flaaden maa kræve, at Luftstyrker indgaar i den samlede Flaadestyrke paa ganske samme Maade som f. Ex. U-Baade og T-baade.

R. A. F. kræver Enhed i Organisation, men giver samtidig F. A. A. en Dobbeltstilling, underlagt 2 Ledelser; dette maa være galt.

Kun de, som selv til daglig færdes ombord paa Krigsskibe, ved hvordan man skal angribe Krigsskibe med Torpedoer og Bomber, og hvordan man skal rekognoscere over Søen; disse ved ogsaa bedst, hvilke Luftfartøjstyper, der kan løse disse Opgaver.

Vi maa bort fra det Forhold, at de unge Officerer fra begge Værn betragter Tjeneste ved F. A. A. som ubehagelig og utilfredsstillende.

Baade R. A. F. og F. A. A. er nu saa store, at man uden væsentlig Fordyring i Administration kan adskille dem.

Uenigheden har vakt en Del Uro i England. Man havde haabet, at den nye Minister for »Coordination of National Defence«, Sir Thomas Inship, vilde skabe Klarhed, men dette er hidtil ikke sket.

Sandsynligheden taler for, at der fortsættes efter det nugældende System, som efter Sir Herbert Russell, er: »bad in principle, but good in method«.

H. W.

Air-Commodore Chamier, Generalsekretær i »Air League of the British Empire«:

Efter forskellig Argumentering opsættes flg. Konklusioner (Ønsker), formentlig identiske med Luftministeriets Synspunkter.

1 a. Rekrutering, Uddannelse og Kommando over sømilitært Rekognoscerings- og Observationspersonel (ombord-baseret) henhører under Admiralitetet.

1 b. Sømilitært Ansvar udstrækkes tillige over saadant Personel, hvis Opgave er at deltage i Kamp over Søen med Bombe- og Torpedoførende Luft-Materiel.

2. Rekrutering, Uddannelse og Materielanskaffelse til/af ombord-baserede Kamp(Jager)Luftfartøjer henhører under Luft-

ministeriet; Specialuddannelse i Søtaktik o. l. samt Kommando over saadant Personel/Materiel henhører under Admiralitetet.

3. Land-baserede Luftstyrker, som paakræves til Samvirke med Flaaden saavel under Søkamp som under Beskyttelse af Søhandelen mod Angreb fra Luft og Sø, maa uddannes og kommanderes af Luftministeriet (Luftvaabnet), i særligt Samarbejde med vedkommende Flaadestyrker.

4. Forsøg med og Anskaffelse af Luftmateriel til Admiralitetet (Flaaden) maa under de nuværende forcerede Udviklingsforhold fortsat paahvile Luftministeriet.

5. Under ingen Omstændigheder maa forekomme Deling af Ansvar for Afværgelse af Luftangreb paa Kysten. Et udeleligt Luftvaaben saavel over Havet som over Landet er det vigtigste Krav overfor Englands Sikkerhed. ....

---

Den engelske F. A. A. omfatter p. t. ca. 250 Luftfartøjer, men Forsvarsprogrammet synes at tilsigte en Fordobling.

Til Sammenligning anføres flg. Tal for Lande, i hvilke de maritime Luftstyrker helt el. delvis indgaar i og ledes af Flaaden, uanset om der iøvrigt findes et selvstændigt, med de andre Værn sidestillet Luftværn: U. S. A. ca. 1200 Luftfartøjer, hvoraf 50% er landbaseret og 50% er skibsbaseret; Japan ca. 800 Luftfartøjer; Frankrig ca. 350 Luftfartøjer.

#### *Materiel.*

Slagskibe. Udover de nu køllagte Slagskibe »King George V« og »Prince of Wales« synes det at være Hensigten inden 1940 at tilvejebringe yderligere 3 Slagskibe.

Samtidig udføres eller forestaar omfattende Moderniseringer af samtlige krigsbyggede Slagskibe, der alle tidligere er moderniseret (se bl. a. T. f. S. 1936, S. 352). Det paaregnes saaledes, at der i 1940 forefindes ialt 20 »capital ships« (12 + 5 Slagskibe samt 3 Slagkrydsere, hvoraf ældste Enhed, Slagskibet »Warspite«, løb af Stabelen Nov. 1913). For Tiden gennemgaar »Warspite« og »Malaya« Modernisering. Omkostningerne for »Warspite«s vedkommende opgives til 2,114 214 £, hvilket kun er 0,4 Mill. £ mindre end Skibets oprindelige Byggepris (Stabelafløb Nov. 1913).

Til »Queen Elizabeth« og »Valiant« er hele nye Maskinerier givet i Ordre hos Fairfield og Parson.



Til Sammenligning med engelsk Slagskibs-Byggevirksomhed anføres Tal for de øvrige Flaade-Stormagters tilsvarende Virksomhed: Tyskland 3, Frankrig 3, Italien 2, U. S. A. 2, Japan 2, (England 2 + 3) = ialt 17 Slagskibs-Enheder.

Krydsere. Udover den meget omfattende engelske Krydsere-Byggevirksomhed (pr. Jan. 1937 ialt 16 Enheder) udføres eller forestaar for adskillige krigsbyggede Krydseres vedkommende Moderniseringer (jfr. T. f. S. 1936, S. 308 vedrørende Ombygning af »Coventry« og »Curlew« til Luftforsvarskrydsere med Hovedarmering 10 Stk. 10,2 cm A.L.K.).

First Lord meddelte i Dec. 1936 i Underhuset, at 5 Krydsere af C-Klassen (»Cardiff«, »Ceres«, »Caledon«, »Calypso«, »Caradoc« — alle 1916—17), der skulde udgaa i H. t. London Flaadetraktaten 1930 som »over-age«, vilde blive bibeholdt: »..... In view of the general international situation this was obviously not a moment at which any Power would wish to scrap serviceable vessels, and the Government had therefore been exchanging views on this subject with the Governments of the U. S. A. and Japan. The U. S. A. Government had intimated that if we decided to retain these vessels on the ground that the requirements of our nation's security necessitated this action they would raise no objection.....«.

Baser. Under Debatten Dec. 1936 i Overhuset om »Government Policy and Defence Services« berørtes Spørgsmaalet om Luftforsvar af Flaadebaser, Dokanlæg, Skibe i Havn, U-Baads Tilholdssteder o. l., der formentes særlig utilfredsstillende løst i England. Det anførtes herunder, at man i Tyskland formodedes m. H. t. større Objekter at basere et vist passivt Luftforsvar paa Taageudviklingsanlæg i stor Stil, og at man der m. H. t. U-Baads Baser, f. Ex. ved Helgoland, havde genoptaget Beskyttelsesforanstaltningerne fra Flandernkysten (Jernbetonanlæg med ca. 4 m Tagtykkelse, 8 Basiner med ca. 10 m Vand o. l.). Af Debattens Oplysninger m. H. t. Luftforsvar særlig af Ankerpladser for Flaadestyrker anføres flg. Udtalelse fra »Imperial Defence Committee«: »The Fleet in such circumstances is able to bring to bear its maximum concentration of anti-aircraft fire«.

Sloops. I T. f. S. 1936, S. 565 er omtalt Udformningen af de forskellige Landes Ledsageskibe o. l. Den engelske Benævnelse »Sloop«, der navnlig knytter sig til den hurtige Tilvejebringelse af Hjælpemateriel til Patrouiljetjeneste o. l., og af hvilken Type der under Verdenskrigen ialt byggedes 120 Enheder, er



nu afskaffet, idet flg. af de forskellige »Special-sloops« fremtidig benævnes saaledes:

»Patrol-sloop« } = »Escort-vessel«  
 »Convoy-escort« }  
 »Sloop-minesweeper« = »Minesweeper«  
 »Coastal-sloop« = »Patrol-vessel«.

## Rumænien.

### Organisation.

I Slutningen af 1936 er oprettet et fælles Ministerium for Marine- og Luftfart, under hvis Resort fremtidig hører: Krigs- og Handelsflaaden, militær og civil Luftfart samt den meteorologiske og hydrografiske Tjeneste.

Samtidig er oprettet et Øverste Raad for maritime og luftmæssige Spørgsmaal, samt et Forsvarsraad for Ordning af Spørgsmaal der vedrører Forsvarets forskellige Grene.

## Japan.

### Manøvrer.

De kombinerede Flaademanøvrer strakte sig i 1936 over et Tidsrum af 3 Maaneder. I Manøvrerne, der udførtes under en fortsat »Krigstilstand«, deltog 108 Enheder, repræsenterende ca. 700 000 ts. og et Personel paa 40 000 Mand.

### Personel.

Som Udtryk for en bemærkelsesværdig Udvælgelse til Officersuddannelse meddeles, at sidste Kadetantagelse omfattede Udtagelse af 245 blandt ca. 7400 Soofficersaspiranter og 80 blandt ca. 3000 Ingeniørofficersaspiranter  $\approx$  henhv. 3,3<sup>0</sup>/<sub>0</sub> og 2,7<sup>0</sup>/<sub>0</sub> af de indstillede.

## Sverige.

### Forsvarsordning.

Med Henviisning til tidl. Omtale af den nye svenske Forsvarsordning, der for Flaadens, henhv. Kystartilleriets vedkommende udføres pr. 1/7 1937 og 1/7 1936, meddeles flg. orienterende Oplysninger:

1. Organisation. a. Chefen for Marinestaben varetager Tjesten som Chef for Marinen, under hvilken direkte henhører navnlig: Chefen for Kystartilleriet (udøver Kommando over

Kystartilleriets Personel, dets Uddannelse og Udrustning, medens Kystbefæstningerne i Hovedsagen er underlagt Cheferne for Marinedistrikter m. fl. eller er selvstændige).

Chefen for Kystflaaden,

Cheferne for U-Baadsvæsenet og Minestrygningsvæsenet,

Cheferne for de civil-militære Korps, samt

Marinestaben<sup>1)</sup> (organiseret med Expeditions-, Personel-, Operations-, Kommunikations- og Organisationsafdeling).

b. Chefen for Marineforvaltningen bibeholder stort set sin nuværende selvstændige Stilling, og Forvaltningens Organisation bibeholdes uændret.

c. Marinedistriktsorganisationen udbygges. Cheferne har Kommando over Flaadens lokale Organer og delvis over Kystbefæstningerne i de resp. Distrikter.

2. Baser. Flaadestationer og Depoter bibeholdes i nuværende Antal. Gøteborg-Depotet udvides bl. a. ved Overflytning fra Karlskrona-Stationen af 2 ældre Artilleriskibe, 1 Panserkrydser, 3 ældre Jagere, 3 U-Baade og 2 Minestrygere. (Depoter for Jagere og U-Baade findes i Stockholm, Karlskrona og Gøteborg, Depoter for Minestrygere tillige i Karlskrona og Gøteborg).

3. Materiel. Fordelingen af Skibe til Kystflaade og Lokalstyrker er saaledes:

Type	Kystflaade	Lokalstyrker
Artilleriskibe, nye.....	3	—
— ældre.....	—	4
Luftfartøjskrydser.....	1	—
Panserkrydser.....	—	1
Minekrydser.....	1	—
Jagere.....	8	7
U-Baade.....	10	6
Bevogningsfartøjer, nye.....	4	—
— ældre.....	—	13
Minestrygere.....	4	2
Moderskibe.....	2	—

<sup>1)</sup> Dele af Marinestaben, bl. a. Udenrigsafdelingen indgaar i Forsvarsstaben.

Andre Skibe oplægges i Materielreserve.

Flg. Skibe udrangeres o. l.: Torpedokrydser »Psilander«, Jager »Magne«, U-Baade »Aborren«, »Braxen«, »Laxen«, »Tumlaren«, »Svårdfisken«, 4 Vedetbaade samt Sejlskoleskibe undtagen »Jarramas« og »Najaden«.

Den relativt store Udrangering af gammelt, i Vedligeholdelse bekosteligt, Materiel bemærkes.

4. Udrustning. De aarlige Udrustninger omfatter:

Type	Antal	
	Sommer	Vinter
Artilleriskibe, nye.....	2	2
— ældre.....	1	—
Luftfartøjskrydser.....	1	1
Minekrydser.....	1	—
Jagere, nye.....	4	4
U-Baade.....	6	5
Bevogtningsfartøjer, nye.....	4	—
— ældre.....	1	—
Tendere.....	3	2
Moderskib for U-Baade.....	1	1
— Luftfartøjer.....	1	—
Øvelsesskibe, Opmaalingsfart., Isbrydere	Efter	Behov

5. Personal. Flaadens Personal omfatter: 309 Officerer, 594 Underofficerer samt 3 194 Flagkorporaler og Mandskab (nu henhv. 304,528 og 3 239 ∴ en mindre Reduktion). Skibsdrengekorpserne i Karlskrona og Marstrand ophæves.

6. Kystartilleriet. I Fred er Kystartilleriet organiseret i 3 Regimenter (Vaxholm, Karlskrona og Fårösund).

Kystbefæstningerne omfatter permanente Værker ved Vaxholm, Karlskrona, Fårösund, Älvsborg og Hemsö samt Gotlands Kystartilleriforsvar. Heraf udbygges Værkerne ved Vaxholm og Karlskrona, nyanlægges Værkerne ved Fårösund, medens Værkerne ved Älvsborg og Hemsö henlægges i Materielreserve.

Kystartilleriets Personal omfatter: 144 Officerer, 222 Underofficerer og 937 Menige o. l. (nu henhv. 96, 105 og 608 ∴ en betydelig Forøgelse — for Befalingsmænds vedkommende 50—100%).

7. Luftfartøjer. Til Marinens Brug paaregnes 24 Torpedobombeluftfartøjer i 2 Divisioner, der er kystbaserede, og 8 ombordbaserede Rekognosceringsluftfartøjer.



8. Budget, Nybygning. Marinens Budget vedr. egentlige militære Formaal omfatter ialt 38,710 000 Kr., heraf til Flaaden 31,464 000 Kr., til Kystartilleriet 7,246 000 Kr. (n u 38,300 000 Kr., heraf til Flaaden 32,900 000 Kr., til Kystartilleriet 5,400 000 Kr.).

Vedrørende Nybygning o. l. henvises til T. f. S. 1936, Side 91 og 458.

### Polen.

#### *Personel.*

Nuværende Personel til Flaaden omfatter 370 Officerer og 3700 Mand. Paa 1936/37 Budgettet paaregnes en betydelig Personeludvidelse, saaledes at Rammerne med Udgangen af 1937 omfatter ca. 470 Officerer og 6000 Mand.

---

## Marinens Bibliotek.

December 1936.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
326. *Forstner, G. G. v.*: U-Boots-Kommandanten und Kriegsverbrecher. Unbekanntes von unseren U-Booten. Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
327. Dansk Flyvnings Historie. Ill. Udg. af Det kgl. danske aeronautiske Selskab, Kbh. 1936. 4<sup>o</sup>. H. Fv.
328. Lærebog for Flyvepersonel. Ill. 2. Udg. Udarb. ved Flyvevæsenet af *M. P. Eskildsen* og *C. V. Thymann*. Kbh. 1935. 4<sup>o</sup>. Fv.
329. *Stocombe, G.*: The Dangerous Sea: The Mediterranean and its Future. Kort. Plymouth 1936. 8<sup>o</sup>. H.
330. *Talcott, D. V.*: North of North Cape. The Arctic Voyages of the »Nordkap II«. Ill. London 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- 331 & 332. *Hanslian, R. m. fl.*: Der chemische Krieg . . . se 319. K<sup>1</sup>. S<sup>a</sup>.
333. *Engelstoft P. & Dahl, S.*: Dansk biografisk Leksikon X: Hellemann-Huitfeldt. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
334. Hakl. Soc. Publ. 2. Series Nr. 78: The Travels of Peter Mundy. Ill. & Kort. Index. Vol. IV. Lond. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
335. *Knothe, H.*: Tarnung und Verdunklung als Schutz gegen Luftangriffe. Zweiggebiete des baulichen Luftschutzes. Baulicher Luftschutz. Hft. 1. 3. Aufl. Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
336. *Tegnér, C.*: Några erfarenheter rörande minsvepningstjänsten under världskriget. Kort. Mar. lit. för. n:r 41. Sthlm. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*337. Atlante Meteorologico. Manuale di Meteorologica Nautica. Ill. Genova 1935. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*338. *Bowie, W.*: Geodetic operations in the United States. Jan. 1933 to Dec. 1935. Kort. Index. U. S. Coast & Geodet. Surv. Spec. Publ. Nr. 207. Wash. 1936. 4<sup>o</sup>. Ska.

- \*339. *Brown, E. J.*: A Determination of the Relative Values of Gravity at Postdam and Washington. U. S. Coast & Geodet. Surv. Spec. Publ. Nr. 204. Wash. 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*340. Gdynia, port et rade. (Description nautique.) (Binro Hydrographiczne Manynarki Wojennej.) Warszawa 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*341. Gegevens omtrent Nederlandsche havens. s'Gravenhage 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*342. *Gärtig, N.*: Konservering af gamle Haandskrifter, Arkivalier og Pergamenter. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Historiske Medd. om Staden København og dens Borgere, 3. Rk., II. Bd., Hft. 1 Ska.
- \*343. *Hermannsson, H.*: The Problem of Wineland. Islandica Vol. XXV. N. York 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*344. 75 Jahre vom Hydrographischen Bureau des königl. Preuss. Marineministeriums zur nautischen Abteilung der Oberkommandos der Kriegsmarine, 1861—1936. Kort. Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*345. *La Cour, D. & Olsen, J.*: Contribution à la connaissance du comportement des variomètres modernes. (Observatoire magnétique de Godhavn.) Meteorol. Inst. Medd. Nr. 17. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*346. *La Cour, D. & Sucksdorff, E.*: Exemple d'emploi du Q.H.M. pour le contrôle des variomètres pour la déclinaison et pour la force horizontale. Meteorol. Inst. Medd. Nr. 16. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*347. *Murevskis, V.*: Eine Hilfsgraphic für Berechnung von Epicentren nach der Geiger'schen Methode. Geod. Inst. Medd. Nr. 7. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*348. Søfartsraadets Bemærkninger til Forslaget om Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund, med en Pjece af Red. A. C. Kaarsen. Kbh. 1936. 4<sup>o</sup>. Ska.
- \*349. *Saabye E. J.*: Vermessungen mit dem Atlas-Echolot in den dänischen Gewässern. Ill. Overs. af Art. i Tidsskr. f. Søv. Juni 1936. Bremen 1936. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \*350. *Jakhelin, A.*: Oceanographic Investigations in East Greenland Waters in the Summers of 1930—32. Kort. Diagr. Skr. om Svalbard og Ishavet. Nr. 67. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. Det kgl. departement for Handel, Sjøfart m. m. Oslo 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*351. *Hermansson, H.*: The Problem of Wineland . . . se 343.



- \*352. *Waterhouse, G.*: Sir Charles Giesecke's Autograph Albums. Proceed. of the Royal Irish Academy. Dubl. 1936. 4<sup>o</sup>. H.
- \*353. Publikationer om Østgrønland . . . , Nr. 4: Danmark-Ekspe-  
ditionens Nekrologer I—IX. Ill. (m. Portr.) Kbh. 1936. 4<sup>o</sup>. H.
354. *Pastfield, J. L.*: New Light on Jutland. Lond. 1933. 8<sup>o</sup>. H.
355. *Bahnsen P.*: Vidneudsagnets Upaalidelighed. Ill. Diagr. Litt.  
fort. Kultur og Vidensk. Udg. af Studentersamf. Oplysnings-  
for. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
356. *Nørlund P.*: De gamle Nordbobygder ved Verdens Ende.  
Skildringer fra Grønlands Middelalder. Ill. & Kort. Litt.  
fort. 2. Opl. Folkelæsning, Nr. 361. Aarg. 1935. Kbh. 1935.  
4<sup>o</sup>. H.

*H. Bistrup.*

---

## Søartilleriets Værksted.

1887—1937.

Ved H. H. Paulsen, Mester ved Søartilleriet.

Den 2. Februar er en Mærkedag i Søartilleriets Historie, og da specielt for dets Værksted, idet denne Virksomhed den nævnte Dato 1887 sattes i Gang i det da nyopførte »Bøsemagerværksted«, det samme, der endnu er Hovedbygningen i »Søartilleriets Værksted«.

At Søartilleriet fik sit eget Værksted, med egen Ledelse og egne Arbejdere, var jo ikke noget nyt. Søartilleriets Materiel er saa egenartet, at det altid har og stadig kræver Specialkendskab og Specialuddannelse.

Med Dampmaskinens Indtrængen i Marinen var indledet en ny Æra. Ogsaa indenfor Søartilleriet er der Gæring.

Søartilleriet, der i godt hundrede Aar ikke har gennemgaaet nævneværdige Ændringer tager nu forskellige Opgaver op.

I Aaret 1860 har Søartilleriet faaet 2 Stk. Terry Bagladekarabiner til Prøve, og d. 30. September s. A. indsender Tøjmasteren, Kaptajnløjtnant O. W. Skibsted (Tøjmester fra  $^{12}/_{12}$  1854 til  $^{1}/_{7}$  1868), Model af Omdrejningspistol: »forfærdiget og konstrueret af Bøsemagerværkstedet, efter der i senere Aar har været eksperimenteret med Opgaven«.

I 1861 afholdes Forsøg med Withworths Kanon med Baglademekanisme. Af Haandvaaben indføres Omdrejningspistolen M/1866 og M/1871.

Iflg. Resolution af  $^{17}/_{7}$  1874 har Bagladekarabinen

afløst den ældre Riffel og endelig efter Bestilling af  $\frac{2}{3}$  1875 hos Krupp i Essen, modtager Marinen den 6" BK L/26 80 Ct's Kanon.

Selv om der, som ovenfor nævnt, tidligere har været anskaffet og afholdt Forsøg med Bagladekanon, er dette Vaabens Overlegenhed overfor det ældre Skyts nu fastslaaet.

De nu paakrævede Forsøg fordrer store Forberedelser, og af de til Søartilleriet knyttede Officerer en artillerividenskabelig Uddannelse. Ogsaa af Bøssemagerværkstedet og dets Personale kræves en forøget teknisk og praktisk Assistance. Det Værksted Søartilleriet paa det Tidspunkt havde til Raadighed, beskrives af Tøjmasteren saaledes ( $\frac{25}{5}$  1883):

— — — Værkstedet ligger nu saa ubekvem som muligt paa en Loftsplattform indeni Kleinsmedeværkstedet. To stejle, smalle Trapper føre op til det, og ad disse skal al Transport af Materialet, hvormed der skal arbejdes, foretages — — —.

I Aaret 1877 er afleveret den ældre Beholdning af Taprifler til Hærens Tøjhus, da Karabinen, som nævnt, er traadt i Stedet. Man slaar sig dog ikke til Ro hermed, men afholder talrige Forsøg med Nykonstruktioner, bl. a. med Krag Pettersons Magasingevær. Ved Forsøgene med disse ny Haandvaaben, finder et intimt Samarbejde Sted med Hærens Skydeskole, hvor sammenlignende Forsøg afholdes. 1882 gøres Forsøg med og forandres Omdrejningspistolens fra Tændstift til Centralantændelse.

Som nævnt stilles nu større Krav til Bøssemagerværkstedet. Et af disse Krav er at uddanne Bøssesmede (Bøssemager-Mekanikere) for Udkommando med de store Skibe, armerede med Bagladekanoner og Maskinskyts, der bliver mere og mere mekaniseret.

Af nyanskaffede Kanoner fra disse Aar kan, foruden den førnævnte 6" BK, nævnes:



Aar 1878	den 12"	L/22	BK	til »Helgoland«.
»	»	»	10"	» » » »
»	»	»	5"	L/24 » » » m. fl.
» 1879	»	3"	»	» » » »Fyen« m. fl.
» 1880	»	14"	L/25	» » » »Tordenskjold«.
» 1882	»	6"	L/35	» » » »Fyen«.
»	»	»	6"	L/22 » » »
» 1883	»	5"	L/30	» » » »Guldborgsund«,
				»Grønsund«.
» 1886	»	10"	L/35	» » » »Iver Hvitfeldt«.

Som man heraf vil se, har disse Anskaffelser ganske sprængt Rammerne for Bøsemagerværkstedets Vedkommende. De ny Kanoner og Affutageopstillinger kræver et indgaaende Kendskab til disses Konstruktioner og Virkemaader.

I 1881 sendes derfor en af de faste Bøssesmede, S. N. Sørensen, til Krupp, og senere i 1883/84, til Hotchkiss Fabrikker i St. Denis, for Uddannelse disse Steder. Vel giver Personalets Deltagelse ved Montagearbejder om Bord dem et grundigt Kendskab til Materiellet, men ogsaa Værkstedet trænger til Modernisering. I Aaret 1882 indsender Tøjmasteren, Kaptajn Th. v. Jessen (Tøjmaster fra  $\frac{20}{7}$  1876 til  $\frac{2}{8}$  1885), derfor Udkast til et nyt Bøsemagerværksted, men Tiden hertil er endnu ikke inde.

Omtrent samtidig med Bagladekanonerne fra Krupp kommer den 37 mm Revolverkanon, og noget senere de 37 og 57 mm Kanoner fra Hotchkiss. Navnlig Revolverkanonen vinder hurtigt Indpas overalt i Skibene (1880).

I August 1883 optages Forsøg med Gardners Mitrailleur, i September 1884 med Nordenfelts og i November s. A. med Pratt og Whitneys Mitrailleur. Maxims Mitrailleur var fremkommet tillige med de før nævnte, men til Trods for de mange Fordele denne

synes at besidde, navnlig ved Fødningen, mener man ikke den er tilstrækkelig godkendt i Udlandet, til at man her turde optage Forsøgene.

I de følgende Aar henleder Tøjmasteren atter Opmærksomheden paa det ønskelige i at faa indrettet et nyt Værksted. Endelig bifalder Ministeriet, at man forbereder Opførelsen af dette. Bygningsvæsenet tager fat paa, med Søartilleriets Forslag som Grudlag, at udarbejde Tegninger og Overslag.

Imidlertid er Bøssemagerværkstedets Leder, Formand Fleron blevet svagelig. Den 27. August 1885 sendes han hjem som syg, og afgaar samme Dag ved Døden.

Til ny Leder indstilles privat Bøssemager Michael Nielsen Serop. Under  $17/10$  s. A. bifalder Ministeriet hans Ansættelse som Formand fra 1. November s. A. at regne.

M. N. Serop var født i Haderslev d.  $17/11$  1835, havde lært Bøssemagerfaget i Suhe i Tyskland, og senest ansat ved Bornholms Væbning ( $1/11$  1885). Serop faar ingen Betydning for Værkstedet, idet han d.  $9/10$  1886 kommer til Skade ved et Fald, hvorved han paa drager sig en Beskadigelse af Hoften og bliver indlagt paa Garnisons Sygehus. Den  $10/3$  1887 forlader han Sygehuset uden Udsigt til Helbredelse, hvorefter han afskediges d.  $25/3$  s. A.

Til at bestyre Værkstedet under Serops Sygdom bestemmer Ministeriet, at der fra  $1/12$  1886 og indtil videre ansættes en Maskinassistent i Bøssemagerværkstedet mod et maanedligt Tillæg.

Til denne Ansættelse vælges Maskinassistent af 2. Klasse J. H. Mentz, der saaledes kommer til at medvirke ved Indretningen af det Værksted, som han i en Aarrække kom til at lede.

Johan Heinrich Mentz, der er født d. 14. Septem-

ber 1859, og siden 1880 været ansat ved Maskinkorpset, havde faaet en grundig Uddannelse forinden han læste til Maskinisteksamen, og stod saaledes godt rustet til at tage fat paa de Opgaver, der her ventede ham.

Værkstedet er nu sikret. Efter forskellige Forhandlinger mellem Søartilleriet og Bygningsvæsenet, bliver Tegningerne og Forslag til Indretning af Bygningen, efter Søartilleriets Ønsker, gjort færdige, og i Efteraaret 1886 paabegyndes Opførelsen. Ministeriet skynder nu paa med Opførelsen, bl. a. for at afhjælpe noget paa den Arbejdsløshed, der de Aar hersker i København.

Pladsen, der som nævnt bliver paa Arsenaløen, som en fjerde Fløj til Arsenalbygningen, er i sig selv tiltalende. Det er som Opfyldelsen af et gammelt Krav. Allerede i Artillerikommissionen, der nedsættes d.  $13/1$  1738, er det Danneeskjold Samsøes Ønske: »At Sø-Artilleriet for Fremtiden skulde holdes samlet i et nyt Arsenal paa Motzmans Plads«.

Værkstedet bliver nu fuldført og indrettet.

Til Drivkraft installeres en Gasmaskine af Fabrikat Tuxen og Hammerich. Gasledning indlægges fra Byen.

Foruden de fra det gamle Værksted overførte Maskiner anskaffes fra Nielsen & Winther: Hurtigfræsemaskine, Planfræsemaskine, 2 Boremaskiner, Stikmaskine og Revolverbænk. Fra Hotchkiss modtages d.  $14/1$  1887 en hydraulisk Presse med fornødne Bakker for Rekonstruktion af 37 og 57 mm Hylstre.

I Værkstedet er indrettet et Rum med dertil hørende Kedel og Kar for Brunering af Kanoner.

Værkstedet er saaledes sat i Stand til at udføre ret omfattende Arbejder og mindre Fabrikationer.

Mentz fungerer indtil videre: — — — Da Søar-



tilleriet imidlertid i Budgetforslaget for næste Aar har søgt om Bevilling til Ansættelse af en privat Bestyrer af Værkstedet foruden en fast ansat Formand, vil det være mindre hensigtsmæssigt at besætte sidstnævnte Post.

*Den 2. Februar 1887 er Artilleriværkstedet færdigt og Maskinerne sættes i Gang.* For at faa at Billede af, hvilke Opgaver, der vil og kan blive stillet til dette ny Værksted, skal her gives en Fortegnelse over Søartilleriets Ledere, Værkstedets Personale og det vigtigste af Søartilleriets Materiel, alt pr. 1. Februar 1887:

Søtøjmaster, Kommandør P. C. U. Jessen, ansat d.  $\frac{1}{9}$  1885. Undersøtøjmaster, Premierløjtnant O. Schwanenflügel, ansat d.  $\frac{31}{10}$  1876.

Fungerende Værkstedsbestyrer Joh. H. Mentz, ansat d.  $\frac{1}{12}$  1886.

*Faste Haandværkere (Artilleriarbejdere).*

I 1. Klasse Julius C. U. T. Jespersen, ansat d.  $\frac{1}{1}$  1876.  
 » 2. » Søren N. Sørensen . . . . . » »  $\frac{1}{10}$  1878.  
 » 3. » August Th. Andersen . . . . . » »  $\frac{1}{10}$  1878.

*Private Arbejdere (Artilleriarbejdere).*

Fritz E. Petersen (lært paa Bøssesmagerværkstedet),  
 ansat d.  $\frac{2}{4}$  1879.  
 Lars P. Hansen . . . . . » »  $\frac{27}{5}$  1878.  
 Harald Vismand . . . . . » »  $\frac{1}{8}$  1882.  
 Jacob B. Hansen . . . . . » »  $\frac{6}{4}$  1883.  
 Thorvald P. Sørensen . . . . . » »  $\frac{16}{5}$  1883.  
 Frederik G. Meyer . . . . . » »  $\frac{7}{4}$  1885.  
 Frederik Serop . . . . . » »  $\frac{16}{11}$  1885.  
 Peter Carlsen . . . . . » »  $\frac{30}{11}$  1889.  
 Adolf A. Nielsen . . . . . » »  $\frac{29}{5}$  1886.

Som før nævnt var det Indførelsen af det moderne Artillerimateriel, der foranledigede Opførelsen af Værkstedet, og Navnene »Bøssesmagerværkstedet« og »Bøssesmede« er ikke rammende. Dette foranlediger

Søartilleriet til at søge Betegnelserne ændret, og i Skrivelse af  $\frac{9}{4}$  1887 godkender Ministeriet de foreslaaede Navne for Bygningen »Artilleriværkstedet«, og for de faste Haandværkere »Artilleriarbejdere«.

Allerede d.  $\frac{1}{4}$  1887 afgaar Kommandør P. Jessen som Tøjmaster, og Kaptajn O. Schwanenflügel tiltræder som Tøjmaster, efter at have gjort Tjeneste ved Søartilleriet fra 1875, og deraf fra d.  $\frac{1}{11}$  1876 som Undertøjmaster.

Som Undertøjmaster ansættes Premierløjtnant H. T. Foss.

Ved det ny og til Tider ikke gennemprøvede Materiel forekommer store Opgaver for Værkstedet. Nybygninger af Skibene følger hurtigt efter hinanden. Snart er det Krav om Ændringer af Sigtemidler, saa Ændring af Ammunitionstransport o. s. v. Samtidig ønsker man indført Kanongeværer og Instruktionskanoner, ligesom der til Skydning om Natten fordres, at Sigtemidlerne, Kærv og Falk, skal være belyste. Alle disse Opgaver betroes Værkstedet. Selvfølgelig maa der søges Assistance udefra, ved Orlogsværftet, Maskinværkstedet, hos Instrumentmagere i Byen (Otzen & Torstenson, Holst m. fl.), og for Geværpiber til I. G. og Haandvaaben, paa Hærens Geværfabrik, alt dog efter Søartilleriets Tegninger.

Der gøres ogsaa Forsøg med Fremstilling af en dansk Mitraillease, idet Premierløjtnant Axel Güntelberg har konstrueret en saadan (A. W. Güntelberg, Premierløjtnant d.  $\frac{30}{6}$  1880, afskediget d.  $\frac{10}{1}$  1894).

I Skrivelse af  $\frac{24}{6}$  1886 tillader Ministeriet: »— — at bygge en saadan Maskinkanon«. Mitrailleusen er toløbet. Piberne forfærdiges ved Hærens Tøjhusafdeling medens Mekanismen forfærdiges paa Orlogsværftet. Den  $\frac{10}{6}$  1887 er Kanonen færdig til Prøver. Disse afholdes paa Amager den  $\frac{2}{2}$  og  $\frac{8}{3}$  1888. Resultatet bliver, at man ønsker foretaget forskellige Ændringer.

Undertøjmesteren, Kaptajn Foss og Værkstedsbestyrelser Mentz bliver interesserede for Sagen, uden det dog lykkes at faa den frem i Konkurrencen med Udlandets Maskinskyts, og der forfærdiges kun det samme Stykke.

I Januar 1888 foretager Søartilleriet sine første Forsøg med et Rekylgevær, konstrueret af Captajn Madsen og Rustmester Rasmussen. Nu kommer ogsaa de ny Krydsere »Hekla«, Valkyrien« og »Gejser«, og med dem de ny Kanoner, den 8" 270 Ct. L/35, den 6" 95 Ct. L/35 og de 87 mm HK L/24 (»Odin« 1888), 37 mm HK L/38 (1889 Torpedobaad) og de 12 cm L/40 og 87 mm L/40 HK (1891 »Gejser«).

Værkstedet arbejder til alles Tilfredshed. Det private Personal forøges ret hurtigt, og Mentz, der hidtil har fungeret, faar d.  $\frac{1}{4}$  1888 sin Udnævnelse som Bestyrer af Artilleriværkstedet, og fra samme Dato udnævnes Otto Lindar Nielsen til fast Formand. O. Nielsen har fra d.  $\frac{1}{7}$  1887 været ansat som privat Artilleriarbejder.

Samme Aar d.  $\frac{24}{10}$  ansættes Adolf August Nielsen som privat Formand. A. Nielsen var ansat som privat Artilleriarbejder d.  $\frac{9}{5}$  1886. Otto Nielsen gør Tjeneste i Værkstedet, og August Nielsen har Tilsyn med Arbejdet i Skibene og Kanonhuset.

Af nyt Arbejde, som er kommet til Værkstedet, er som tidligere nævnt Rekonstruktion (Kalibrering) af brugte Patronhylstre, til at begynde med til 37 mm Revolverkanoner og HK, senere til 57 mm og øvrige Patronkanoner. De første 37 mm Hylstre, leveret af Hotchkiss, var udført af en snoet Metalstrimmel, loddet og paasat Bund. Disse Hylstre kunde ikke holde, og afløstes derfor hurtigt af de trukne Hylstre. Kalibrering af disse Hylstre blev, og er stadig en vigtig Opgave for Værkstedet. Samtidig paabegyndes Forfær-



digelsen af Patronkasser, Værktøjskasser, Skabe til Opbevaring af Værktøj og Reservedele til Kanonerne om Bord.

Som tidligere anført var de faste Artilleriarbejderes Antal 3. Dette Tal er nu altfor lille til at besætte Pladserne om Bord som Artilleriarbejder. Der udtages ganske vist et Antal værnepligtige Haandværkere til Uddannelse paa Artilleriværkstedet, men man indser hurtigt Nødvendigheden af at have et større Antal til fast Tjeneste i Værkstedet og i Skibene. Tøjmasteren indstiller da ogsaa, at dette gøres saa snart om muligt, og ifølge Ministeriets Resolution (M. S. 451/1890 af  $10/4$  1890) forøges Antallet af faste Artilleriarbejdere til 10 Mand, hvoraf 4 i 1., 4 i 2. og 2 i 3. Klasse. Numrene tages fra Orlogsværftets forskellige Afdelinger efterhaanden som der bliver Nr. ledige. 3 af disse Nr. bliver allerede besat i 1890 og 2 i 1891.

Den  $24/12$  1890 udnævnes Bestyrer Mentz til Undermester. Han har meget hurtigt vist sine fremragende Evner og Dygtighed som Haandværker og Leder af Værkstedet, og kaster sig med Iver over Studiet af de artilleritekniske Opgaver, dels hjemme, dels ved de mange Tjenesterejser til verdenskendte Fabrikker, som: Hotchkiss, Krupp, Canet, Roige m. fl.

Der bliver i disse Aar anskaffet et stort Antal Revolverkanoner. De dertil hørende Gaffelpivoter forfærdiges paa Værkstedet. Ligeledes paabegyndes i Januar 1890 Forfærdigelsen af Gaffelpivot til den 37 mm HK. Disse Arbejder bliver Begyndelsen til den til Dato fortsatte Fabrikation af Gaffelpivoter, og senere Affutager til Søartilleriets Kanoner.

Ogsaa ved Haandvaabenet fremkommer stadig nyt. Man søger at finde en Afløsning af Omdrejningspistolen M/1871, eller som den efter Ministeriets Resolution af 1891 nu benævnes »Revolveren«. Efter flere

sammenlignende Forsøg indledes der Forhandlinger med I. B. Roige fils, der i Slutningen af 1891 resulterer i Købet af det første Parti Revolvere M/91.

En Besigtelses- og Modtagelseskontrol med Mester Mentz sendes ned for at overtage Leveringen. Samtidig gøres Forsøg med Omdannelsen af Karabinen til det mere moderne 8 mm Kaliber, og til Paasætning af Bajonet. Ligeledes overvejes at indføre Maxim Mitraillease, der nu har vundet frem. Der anskaffes i Aaret 1890 2 Stk. til den nye Krydser Valkyrien, hvor Affuteringen indrettes saaledes, at Vaabnet kan installeres alle Steder, hvor der findes Placemeter til Revolverkanoner, men den faste Plads er i Messen. Ogsaa disse Affuteringer udføres paa Værkstedet.

Alt det Arbejde, der nu fordres, viser imidlertid, at Værkstedet er bygget for lille, og meget hurtigt tænker man paa Udvidelse ved Tilbygning.

Den  $31/n$  1891 indsender Tøjmasteren en Skrivelse til Chefen for Orlogsværftet, med Forslag om en saadan Udvidelse, og den  $1/n$  1891 tilstiller Bygningsvæsenet Søartilleriet Tegning til Udvidelse, og meddeler, at efter de første Forhandlinger er Udvidelsen vokset fra 350 Kvadratalen til 550 Kvadratalen, men mener dog at kunne holde sig til det oprindelige Forslag om en Bevilling paa 50,000 Kr. I Skrivelse af 11. s. M. er Udgifterne imidlertid steget til 60,000 Kr. + 5000 Kr. til Smede-Esser m. m. Den 15. Oktober s. A. fremsendes saa Forslaget om Ombygning:

»Værkstedbygningen foreslaas udvidet med en to-etages Tilbygning c. 33 Al. lang og 17 Al. bred. Den nedre Etage af Tilbygningen indeholder i sin sydlige Del en Smedie af større Dimensioner end den tidligere. Mellem denne og Smedien findes paa hver Side af en Midterkorridor Rum, til en 12 Hestes Gasmaskine, der driver Værkstedet, dels til et Dowsons Gasværk, der afgiver den fornødne Gas til Maskinens Drift. — — — Udvidelsens øvre



Etage tjener i det væsentlige til Værkstedsrum og indeholder iøvrigt kun Lokale til Bestyreren og Trapperum. Paa Loftet af nuværende Bygning indrettes, umiddelbart stødende til Bestyrerens Lokale, et Rum for en Skriver. — — — Højden af Tilbygningens nederste Etage er 7 Al., den samme Højde som det nuværende Værksted. Den øvre Etage er 6 Al. fra Gulv til Loft. — — — Gassen benyttes tillige til Opvarmning af de to store Værkstedlokaler og Værktøjsmagasin; i de øvrige Rum som overhovedet skulle opvarmes, bruges almindelige Ovne, dog er hele Gasanlægget indrettet paa at kunne opvarme de sidstnævnte Rum ved Gas, om det i Fremtiden maatte anses for ønskeligt.

Paa Finansloven 1891/92 stilles det nødvendige Beløb til Udvidelsen til Raadighed og Udvidelsen foretages, i det store Hele, som foreslaaet i førnævnte Forslag.

Gasmaskinen med tilhørende Dowson-Gasværk bestilles hos Tuxen & Hammerich i Nakskov, og viser ved normal Belastning at yde 12,82 HK, men kan med fuld Antal Eksplosioner sættes op til 21 HK.

Ifølge Indberetningen til Tøjmasteren d.  $10/3$  1893 er alt Arbejde ved selve Bygningen færdig, og Opvarmning af Værkstedet ved Gasovne i Drift.

Der arbejdes nu ivrigt paa Ændring af Brandrør til M/91, og Forfærdigelse af Brandrør til 37 mm Granater, der foruden selve Fabrikationen, kræver indgaaende Prøver af Materialer og Konstruktion.

Ogsaa Arbejdernes Forhold er undergaaet Ændringer. De tidligere afholdte, tidsspildende, daglige Mønstringer er forlængst ophørte. Som et Rudiment er dog bibeholdt den aarlige Brandmønstring (23. December), hvor Personalet er udsat til at møde i de forskellige Skibe, Sprøjtepramme, eller ved Brandredskaberne i Værkstedet.

Ifølge Ministeriets Resolution af  $22/2$  1890 ophører den daglige Kløkkelydning i Nyboder, men endnu i en



Aarrække lyder Arbejdsklokken Morgen og Aften ved Hovedvagt og Værftsbro.

Der vedtages ny Bestemmelser om Arbejdets Paa-  
begyndelse og Ophør:

»Det under Søartilleriet hørende Mandskab vil senest 25 Min. efter Klokkelydningens Ophør have at møde paa de respektive Arbejdssteder. Til den Tid lukkes Brikke-  
kasserne og 5 Min. derefter paabegyndes Arbejdet overalt«.

Antallet af Arbejdere, og deres daglige Fortjene-  
ste stiller sig i Værkstedets første 5-aarige Periode som følger:

Aar	Gennemsnits- Daglon	Deraf Akkord %	Antal Mand	Antal Dage under Udkommando
1887/88	Kr. 2,51	22,0	15	501
88/89	» 2,53	30,0	21	468
89/90	» 2,73	25,5	25	540
90/91	» 2,71	23,0	35	393
91/92	» 2,62	20,5	31	430

Som det vil ses, maa Værkstedet afgive Artilleri-  
arbejdere til Skibe under Udkommando i et Antal  
Dage, der er af Betydning, og som saa søges indhentet  
ved Overarbejde. Udenfor Arbejdstiden (Søn- og  
Helligdage) maa arbejdes med Eftersyn af Maskine og  
Gasværk.

Af Tabellen fremgaar, at man efterhaanden søger  
at udgive de egentlige Fabrikationer, Brandrør, Tænd-  
skruer, Rivertraade og lignende i Akkord.

Værkstedet har ligeledes optaget Fabrikationen af  
Signalpistoler, Sigtemidler, forlængede Falke, ligesom  
de ny Skibe, Krydseren Hejmdal og »Skjold«, kræver  
Instruktionskanoner og -geværer, Montering af Belys-

ning af Sigtemidlerne (Kærv og Falk), Patrontransportkasser m. m.

Ved Fabrikationen af Brandrør, Tændskruer o s. v. indføres og anvendes Toleranceværktøj i fuld Udstrækning, idet fuld Ombyttelighed af de enkelte Dele kræves, et paa den Tid ved Orlogsværftet og Privatindustrien her hjemme ikke meget anvendt System.

Der stilles store Krav til Personellet. Værkstedsbestyrer Mentz yder selv sit bedste, men kræver ogsaa det yderste af Personalet, og har et aabent Øje for netop at trække de brugelige til Værkstedet, og fastholde dem trods smaa Lønninger. Dog kan det ikke undgaas, at der sker Forandringer. Den  $^{31}/_3$  1894 afgaar Formand Otto Nielsen efter eget Ønske, og privat Formand Adolf Nielsen udnævnes til Formand og overtager Tilsynet hjemme paa Værkstedet, efter i ca. 6 Aar at have gjort et ypperligt Arbejde ved Montage og Eftersyn af Artillerimateriellet i Skibene.

Til Afløsning af Formand Nielsen i Skibene og Kanonhus, udtages nu fast Artilleriarbejder H. J. Hansen, der udnævnes til privat Formand. Hansen har faaet en god Uddannelse til denne Stilling ved Søartilleriet, dels ved sit Arbejde i Værkstedet, dels ved Udkommando som Artilleriarbejder med forskellige Skibe.

Værkstedet har som nævnt optaget Fabrikationen af Tændskruer til mindre H K, og i Juni 1895 udvides Fabrikationen til ogsaa at omfatte Tændskruer til 12 cm og 87 mm H K. Det viser sig, at disse Tændskruer, ligesom de tidligere, da det rigtige Materiale er fremskaffet, staar paa Højde med de fra Udlandet indkøbte. Af andre Arbejder kan nævnes, at der afholdes Forsøg med Brandrør M/91 forsynet med Sikkerhedshoved. Det omtaltes før, at der kræves en

Del Mandskab til Udkommando. Der bliver hvert Aar udtaget værnepligtige til Uddannelse paa Værkstedet for senere at udkommanderes med Kanonbaadene o. s. v. (det sidste Hold værnepligtige, 4 Mand, ses at være udgaaet fra Værkstedet  $\frac{1}{7}$  1897), men dette er dog ikke tilstrækkeligt. I Skrivelse fra Chefen for Orlogsværftet (M. S. 757/1896) forøges Styrken af faste Artilleriarbejdere til 15 Mand, 7 i 1. Klasse, 4 i 2. Klasse, 3 i 3. Klasse og 1 i 4. Klasse.

De mindre Kanoner 57, 47 og 37 mm H K, der vinder mere og mere Indpas, er alle hidtil leverede af Hotchkiss, men nu overtager Hærens Kanonværksted denne Fabrikation. I Juni 1896 leverer Kanonværkstedet 2 Stk. 57 mm og 6 Stk. 47 mm H K, som Søartilleriet har bestilt, og hvortil Artilleriværkstedet skal udføre Affutagerne, og fra nu af bliver alle Søartilleriets mindre H K med Affutager fremstillet her hjemme. Til Salongeværer udbores og rifles Salonpiber, idet Værkstedet har lavet en lille Riffelbænk.

I en Aarrække har Søartilleriet været Leverandør af Redningsraketter og Strandingslys, ikke alene til det danske Redningsvæsen, men ogsaa til Udlandet: Til Sverige, Holland og Spanien m. fl. Hylstrene til disse Raketter blev dog tidligere udført i Byen, medens Raketten blev presset paa Søartilleriets Laboratorium.

Nu har Værkstedet ogsaa med Held taget denne Opgave op, hvorefter man fra Marts 1897 aarlig har en Produktion af Hylstre til Enkelte-, Dobbelte- og Tredobbelte-Redningsraketter, samt de dertil hørende Beslag til Raketstokkene. Disse Raketter, der naturligvis i Aarenes Løb er blevet forbedret, bliver stadig fabrikeret, og Søartilleriet er anerkendt som førende paa dette Omraade.

I 1897 udføres Bæltefyldemaskiner til 37 mm Rekyllkanon og 8 mm Mitraillease.



Til det ret store Antal Arbejdere er Spise- og Omklædningslokalet nu blevet for lille, og Tøjmasteren henstiller i Skrivelse af  $28\frac{1}{2}$  1898, at der for Finansaaret 1899/00 bevilges et Beløb til:

»I Loftrummet Indretning af et Spise- og Omklædningslokale for Arbejdere foruden det alt eksisterende, som er for lille til den nuværende Arbejdsstyrke«.

Beløbet bevilges, og paa Loftet over gammelt Værksted indrettes et nyt Lokale til ca. 15 Mand, forsynet med Gasovn; det derværende Modelkammer flyttes til Loftet over den ny Værkstedbygning.

Ved Indførelsen af Dowson-Gas til Opvarmning er opnaaet en Besparelse, men nu søger man ogsaa at udnytte den ved Hylsterudglødning. Der bliver paa Værkstedet udført to Hylsterudglødningsmaskiner, der opstilles i Smedien.

Samtidig gaar Tegnestuen i Gang med Udarbejdelsen af Tegninger til en hydraulisk, hurtigarbejdende Presse, til Brug ved Bæltning af Projektiler og Rekonstruktion af 37 mm Hylstre, og Arbejdet sættes i Gang i Værkstedet, saaledes at Pressen den  $21\frac{1}{2}$  1899 besigtes af Kommissionen og gaar ind i Driften.

Tøjmasteren, Kommandør Schwanenflügel, har et aabent Blik for, at Søartilleriet i Mester Mentz har faaet en Kraft, og er derfor i det store Hele meget lydhør overfor Krav om Forbedringer og Ønsker, der fremsættes fra Værkstedet, og benytter ogsaa Værkstedet og dets Leder i udstrakt Grad til yderligere Forsøg og Arbejde med Artillerimateriellet.

I 1898 tiltræder Premierløjtnant P. E. Saabye og 1899 Premierløjtnant C. G. Bastrup som Inspektionsofficerer ved Søartilleriet. To Mænd, der i de følgende Aar stærkt præger Søartilleriet, og dermed ogsaa Arbejdet i Værkstedet.

I Aarene 1898/99 bliver den 10" 376 Ct. FK om-

dannet paa Hærens Kanonværksted til Bagladekanon med Skruemekanisme (25 cm K L/16), og Affutagen bliver moderniseret paa Artilleriværkstedet, efter Søartilleriets Tegninger. Det er imidlertid ikke den eneste Kanon med Skruemekanisme, idet der til Panserskibet Herluf Trolle er anskaffet den 24 cm K. L/40 M/96, tilvirket hos Schneider et Cie. Baglademekanismen er her en af Canet konstrueret Skruemekanisme med Konsol og plastisk Tætning.

Til »Herluf Trolle« anskaffes yderligere den 15 cm P. K. L/43 af Bofors Konstruktion, med Skruemekanisme med Laage, og indrettet til Hylstertætning.

I Aarene fra 1893/98 udføres en Del Pivot-Affutager til 8 mm Maxim Mitrailleur og 37 mm Rekykanoner, ligesom Reky-Affutagen til den 47 mm H K bliver forfærdiget.

I Skrivelse af <sup>21</sup>/<sub>7</sub> 1899 indføres Metersystemet ved Søartilleriet, og endelig ifølge Skrivelse af <sup>20</sup>/<sub>11</sub> 1901 bestemmes efterhaanden: »at indføre Metersystemet skibsvis ved Opsatses og Skydetabellers Inddeling, begyndende med indeværende Aars Eskadre«.

Artilleriværkstedet maa nu i Gang med denne, for et Værksted som Søartilleriets, Kæmpeopgave, i kort Tid at faa denne Ændring udført. Ved Opsatserne fra de største til mindre Kanoner og Maskinskyts skal Inddelinger og Inskription ændres fra Alen til Meter, hvilket vil sige, at der skal indføres Lameller for at fjerne de gamle Inddelinger og skaffe Plads til Meterinddelingerne for de forskellige Ladninger. En lignende Ændring foretages ogsaa ved Viseret til Geværret. Nu fastsættes der ogsaa en bestemt Opsatstype, hvad der kan være paakrævet, naar man ser den for hver Kanon forskellige Opsatskonstruktion. I Skrivelse af <sup>25</sup>/<sub>4</sub> 1901 bestemmes:

»Den fremtidige Opsatstype fastslaar, at Formen af



Opsatsen skal frembyde 3 ved Siden af hinanden liggende Flader, hvoraf midterste vender lige bagud. Bevægelsen foregaar ved Hjælp af Tandhjul og Skralle. — — — Sideindstilling foregaar ved Skrue, der skal kunne bevæges 40 Inddelinger paa hver Side af Midterstillingen  $\frac{(VL)}{(1000)}$  «.

Denne Konstruktion frembyder flere Fordele fremfor tidligere anvendte. Opsatsen er hurtig indstillelig i Højde- og Sideretning, og er automatisk laaset, idet Paavirkning for Bevægelse ophører.

Af større Arbejder fra disse Aar kan nævnes Fabrikationen af Skruefænger til de kruppske Kanoner, og naturligvis Støbejernsprojektiler. En stor Del af disse Projektiler støbes og bearbejdes paa Orlogsværftets Maskinværksted eller udenfor Værftet, men al Bæltning, Damp- og øvrige Prøver og Kontrol samt Maling foregaar paa Artilleriværkstedet, hvor en nedsat Projektilkontrol til Stadighed er beskæftiget. Til Hjælp for denne Kontrol bliver der ( $18/6$  1901) installeret en mindre Dynamo i Maskinrummet og oplagt Ledninger for at levere Strøm til Glødelamper til indvendig Belysning af Granaterne for Afkontrolleringen. Samtidig kan der afgives Strøm til enkelte Lamper, hvor dette viser sig særlig paakrævet. Dynamoen kan forsyne ca. 15 Lampesteder med Strøm.

Det efterhaanden store Forbrug af 37 mm Granater viser Ønskeligheden af en forbedret Fabrikationsmaade. Mester Mentz foreslaar derfor at anskaffe en Revolvermaskine til Fabrikationen af 37 mm Projektiler. Den fornødne Bevilling indhentes, og Maskinen bliver indkøbt og opstillet ( $18/6$  1901).

Resultatet viser sig meget straalende. For det første støbes Projektilet ikke som tidligere enkeltvis og med Hulrum, men i Stænger, saa lange som det er Støberiet muligt, og Maskinen udfører Udboring og Afdrejning. Ved denne Fabrikationsmaade indvindes,



efter nogle Begyndelsesvanskeligheder, omkring 40 <sup>0</sup>/<sub>10</sub> ved billigere Støbning og den ny Maskine, men man kan ikke tilfredsstille Behovet, hvorfor der indledes Forhandlinger om Køb af endnu to Revolvermaskiner. Her kommer nu Spørgsmaalet om Værkstedetsplads til disse Maskiner. Resultatet af disse Overvejelser bliver det for Artilleriværkstedet bedrøvelige, at Orlogsværftets Maskinværksted allerede d. <sup>12</sup>/<sub>3</sub> 1902 overtager Fabrikationen af 37 mm Projektiler, og ikke alene indkøber de nævnte to Maskiner, men ogsaa tager den paa Artilleriværkstedet igangværende Maskine med Specialværktøj, Mand og det Hele.

Til Værkstedet er anskaffet en Hærdeovn, som bliver opstillet i Smedien.

Bygningen af et nyt Panserskib «Olfert Fischer» er paabegyndt, og de 24 og 15 cm Kanoner hertil udføres af A/B Bofors. Bestyrer Mentz er flere Gange paa Tjenesterejse til Sverige for Kontrol af Kanonerne og Granaterne til samme.

Paa Hærens Kanonværksted udføres 57 og 47 mm P. K., hvortil Artilleriværkstedet udfører Affutagerne. Ved disse er nu optaget en ny betydningsfuld Konstruktion. Paa «Olfert Fischers» Overbygning anbringes 6 Stk. 57 mm P. K. i den almindelige Krinolineaffutage, medens de indeni Overbygningen installerede 4 Stk. 57 mm P. K. er anbragt i Søartilleriets Kappeaffutage, og indrettet til halvautomatisk Funktionering. Allerede i 1902 er paa Artilleriværkstedet paabegyndt Arbejdet med en 47 mm halvautomatisk Kanon, konstrueret af Premierløjtnant Bastrup, og efter Tegninger udført paa Søartilleriets Tegnestue. Ved at foretage Forsøgene med en 47 mm HK, har man den Fordel, at en Del af de ved Forsøgene nødvendige Skydninger kan foretages paa Skydebanen i Kuglegården.

Forsøgene med den halvautomatiske Mekanisme viser saa tilfredsstillende Resultater, at der allerede i Oktober samme Aar fortsættes med ligeledes at fremstille en 57 mm halvautomatisk Kanon, og i Løbet af 1903 sættes Affutager af denne Konstruktion i Arbejde til »Olfert Fischer«. Søartilleriets Kappeaffutage, og den halvautomatiske Mekanisme er jo saa kendt, at den ikke nærmere skal omtales her, kun bemærkes, at de første Kappeaffutager var konstrueret til kort Rekyl, og Kappen med Bremse udført af Bronze. Samtidig med Fremstillingen af Kanonerne udføres 8 mm Instruktionsgeværer til disse. Søartilleriet indfører nu 8 mm Piber overalt, og i Løbet af 1903 har Værkstedet ombyttet samtlige 11 mm Piber med 8 mm.

Af nyt, der fremkommer ved Montagen af »Olfert Fischer«, bør nævnes Sigtekikkerten. Tidligere har man maattet nøjes med Opsats med Kærv og Falk. Nu indføres Bofors Sigtekikkert, anbragt justerbar i en Fod, der passer med Kulisse paa Sigtearmen. Sigtekikkerten viser straks sin Overlegenhed overfor de tidligere anvendte Sigtemidler, og hurtig ses Sigtekikkerten, men nu af Zeiss' Fabrikat, indført overalt, i Begyndelsen i Forbindelse med Kærv og Falk som Reserve.

I Skrivelse af  $15/4$  1902 har Ministeriet bestemt:

»Angaaende Benævnelsen efter Metersystemet af Kanoner og Maskinskyts: Bagladekanoner af 100 mm Kaliber eller derunder benævnes efter Kalibret i nærmeste hele mm. Efter Kalibermaalet tilføjes Bogstaverne P. K. for Kanoner for Patronhylstre, eller Bogstavet K. for Kanoner i hvilke saadanne ikke anvendes. Derefter Kanonens hele Længde i Kaliber«.

Model-Aarstallet betyder det Aar, hvor Kontrakten er afsluttet om vedkommende Kanon.

Et andet Omraade som Søartilleriet har sin Opmærksomhed stærkt henvendt paa, og som Værkstedet er meget interesseret i, er Brandrøret.

Med Indførelsen af de moderne Kanoner, nye Krudtsorter og brisante Sprængstoffer i Granaterne er Spørgsmaalet blevet aktuelt.

Man har paa dette Tidspunkt følgende Brandrør i Brug ved Søartilleriet:

Pettmanns Mundingsbrandrør til Krudtgranat til 25 cm Kalib.			
Mundingsbrandrør M/91 til Melinitgranat	» 25 » »		
Krupps Mundingsbrandrør til Granater over 15	» » »		
Mundingsbrandrør M/91 til Granater fra 87 til 15	» » »		
Bundbrandrør til Panser, Melinitgranat til 87 og 12	» » »		
» » » Krudtgranat	} » 57, 47 og 37 mm »		
» Hotchkiss til Panser,			
» Krudtgranat			
Mundingsbrandrør M 00	} » 37 mm »		
Desmarets Brandrør			

og endelig det dobbeltvirkende Mundingsbrandrør til Granatkardæsker,

Fra 1890 og de følgende Aar foretages da ogsaa en Række omfattende Forsøg med Udskydning af Granater, baade med de nye, stærke brisante Stoffer, og efter Modtagelsen af Kanonerne til »Hejmdal« (1892) og »Skjold« (1894) begyndes Prøver med tysk og svensk røgfrit Krudt, og i 1895 sammenlignende Prøver mellem dansk og svensk Krudt.

I 1896 fortsættes Forsøgene med Brisantgranat, bl. a. fra »Rolf Krake« med den 15 cm H.K. Disse Forsøg gælder ogsaa Brandrøret, af hvilket der nu stilles forøgede Krav til Stødsikkerhed og Armering.

Søartilleriet foranlediger en forstærket Kontrol af Brandrørene, og forskellige Forsøg udført paa Værkstedet.

I Brandrør M/91 indføres en Sikkerhedsfjeder, der naar Røret er armeret, med passende Tryk holder Løberen tilbage. Ligeledes foretages en Gennem boring i Rørlegemet, for at kunne kontrollere om Løber og Dødhoved er paa Plads ved Laboreringen.



I 1899 fortsættes Forsøgene med Skydning med »Odin«s 25 cm K. og i 1901, hvor der afholdes Skydning med Brisantgranat udskudt fra den 10" 407 Ct. FK i Kanonbaaden Møen. Dette sidste Forsøg afholdes ved Saltholms Flak. Under dette Forsøg foretages den Forsigtighedsregel at overføre Personalet fra Kanonbaaden til Panserbatteriet Skjold, hvorfra Skuddet saa affyres, og Observationerne foretages. Denne Sikkerhedsforanstaltning viser sig paakrævet, idet der efter 3. Skud høres to Detonationer, og da Røgen, der har udviklet sig, er trukket forbi, er Kanonbaaden forsvundet. Dette Forsøg fremkalder nye Overvejelser om de havende Brandrør. I 1902 afholdes igen Forsøg, denne Gang fra »Rolf Krake«.

Paa Værkstedet paabegyndes Ændring af Brandrør M/91 ifølge de Resultater, man er kommet til ved Prøverne. Det saaledes ændrede Brandrør benævnes M/04. Dette Arbejde kræver, at alle egnede Maskiner i Værkstedet sættes i Gang hermed. Da der ikke findes et tilstrækkeligt Antal Revolverbænke paa Værkstedet, anbringes der Revolverhoved paa almindelige Drejebænke, og disse gør fortrinlig Fyldest. Dette anført for at paapege den Smidighed, hvormed Værkstedet lader sig kaste fra en til en anden, maaske ret afvigende Fabrikation.

Undertøjmasteren, Kaptajn H. Foss, er imidlertid blevet alvorligt syg, og afgaar ved Døden d. 18/1 1901.

Kaptajn J. H. Schultz udnævnes til Undertøjmester, i hvilken Stilling han bliver til  $\frac{1}{1}$  1905, hvorefter Premierløjtnant P. Saabye udnævnes. Den 15. April s. A. afgaar Kommandør O. Schwanenflügel efter 30 Aars Virksomhed ved Søartilleriet, deraf 18 Aar som Tøjmester i de for Søartilleriet saa begivenhedsrige Aar, i hvilket Tidsrum han har medvirket til Ar-

illeriværkstedets Udvikling fra et ubetydeligt Bøssemagerværksted paa Kleinsmedeværkstedets Loft til en ret betydende Fabriksvirksomhed.

Samtidig udnævnes Premierløjtnant C. G. Bastrup til Undertøjmester. Den ny Undertøjmester har allerede i længere Tid arbejdet med Undersøgelser og Forsøg med Brandrørene, og derved kommet til den Slutning, at de Fordringer, der bør stilles til et saadan, ikke kan opnaas ved Ændringer af et af de tidligere anvendte. Resultatet bliver Forslag til et nyt Sikkerhedsbrandrør, saaledes konstrueret, at selv om Tændhætten skulde antændes i Skudøjeblikket, eller paa Vej gennem Løbet, at der saa ad mekanisk Vej spærres for Hdens Passage gennem Røret.

Søartilleriet lader foretage forskellige Forsøg og Forarbejder paa Værkstedet, ligesom der afholdes talrige Skydeforsøg. Samarbejdet mellem Undertøjmester Bastrup og Mester Mentz giver til Resultat de geniale «Bastrup & Mentz Sikkerhedsbrandrør M/05». Dette Brandrør, der er konstruktivt og teknisk smukt udført, viser sin absolutte Overlegenhed i Sammenligning med tilsvarende Brandrør, ligesom det i Konkurrence med disse bliver foretrukket. Brandrøret udføres baade som Mundings- og Bundbrandrør.

I tilpasset Form er det ogsaa indført i Hæren, men til denne udført paa Hærens Laboratorium. Ogsaa i Udlandet vækker dette Brandrør Opmærksomhed. Ved Søartilleriets Modtagelsesprøver af Panserprojektiler hos Krupp (paa Skydebanerne i Meppen) i Aarene 1907/08 vækker det almindelig Beundring med hvilken Præcision Brandrøret virker, ved Gennemskydning af Staalplader af forskellig Tykkelse.

Opfinderne høster da ogsaa Anerkendelse paa allerhøjeste Sted, idet Premierløjtnant Bastrup og Mester Mentz d. <sup>10</sup>/<sub>11</sub> 1906 udnævnes til R. af Dbg.



Fabrikationen af disse Brandrør giver forøget Arbejde til Artilleriværkstedet i de følgende Aar.

Til Fabrikationen anvendes i udstrakt Grad Specialværktøj, som Bore- og Fræsekasser samt Opspændingsværktøjer, som er nødvendiggjort af Hensyn til de meget smaa Tolerancer, der er tilladt ved Fabrikationen, men ogsaa af Hensyn til Fremstillingsprisen.

Der udføres efterhaanden B. & M. Sikkerhedsbrandrør til samtlige Kalibre fra 75 mm og opæfter.

I Juli 1904 er Arbejdet med de 37 mm halvautomatiske Kanoner paabegyndt, og samme Efteraar foretages de indledende Arbejder med en 75 mm Kanon i Rekyloffutage, ligeledes halvautomatisk, efter Søartilleriets Tegninger, konstrueret af Undertøjmester. Premierløjtnant Bastrup.

I 1905 fortsættes Arbejdet med Fremstilling af Rekyloffutager og halvautomatiske Mekanismer til 57 og 47 mm P.K. Ligeledes paabegyndes et større Arbejde med at forfærdige Sigtelinealer, og Ændring af Sigter for Anbringelse af lange Sigtekikkerter til »Olfert Fischer«.

Den 29. Januar 1906 dør Kong Christian d. IX, og efter god gammel Skik samles det faste Personale for Aflæggelse af Troskabsed til den nye Konge. Den <sup>31</sup>/<sub>1</sub> samles Artilleriværkstedets faste Personale, Mester Mentz, Formand A. Nielsen og 9 Artilleriarbejdere til Edsaflæggelsen, hvilken Handling denne Gang er forlagt til Kanonhuset.

I Løbet af dette Aar fortsættes Arbejdet med Tilvirkning af halvautomatiske 57 mm L/44, 47 mm L/50 og 37 mm L/38 P.K., og i Slutningen af Aaret paabegyndes Arbejdet med den 75 mm P.K. L/55.

I Bofors er Arbejdet i Gang med Kanonerne til »Peder Skram«, og Mester Mentz bl. a. rejser der op for at kontrollere Materiellet og overvære Prøveskydningerne med de 15 cm K.



Af øvrige Arbejder kan nævnes Forsøg med og Fabrikation af Bastrup & Mentz Brandrør, og Forandring af 87 mm K. til Salutkanoner.

I 1907 udgaar den 8 mm Mitrailleur som Skibsarmering, og medgives fremtidig kun som Instruktionsvaaben for Rekyllkanonen, og lettere Fartøjsarmering, samt anbragt paa let Affutage til Landgangskompagni.

I Marts Maaned udføres et af Premierløjtnant E. Gyldenkrone konstrueret hydraulisk Sigteapparat til den 15 cm K. i »Hekla« og i Aarets Løb anbringes Kikkertsigte paa de 57 og 47 mm P. K.

I Finansaaret 1907/08 tager Fabrikationen af Bastrup & Mentz Brandrøret Fart, hvorfor Overarbejde maa anvendes i udstrakt Grad.

I 1908 modtages Kanonerne til »Peder Skram«, og et større Montagearbejde finder Sted, ligesom utallige Arbejder til Arsenal og Laboratorium, Instruktionsmateriel, Natsigtemidler, Patrontransportkasser o. s. v. forfærdiges paa Værkstedet, og sidst, men ikke mindst Antitorpedoskyts, de 10 Stk. 75 mm P. K. L/55.

Installationsskydningen i »Peder Skram« foretages i 1909. Tøjmasteren leder selv Skydningen, ligesom han personlig har foretaget Indskydningen af de forskellige Kanoner paa Skydepladsen paa Amager og delvis om Bord. Ved den 75 mm P.K., der vækker Beundring ved sin smukke Konstruktion og lette Betjenelighed, er vundet gode Resultater i Skudhastighed, Præcision og Virkning.

Af nyt, der er fremkommet med »Peder Skram«, skal her nævnes »Gyroskopsigtet« til de 24 cm K., leveret af Ingeniør Petrovich. Gyroskop og Affyringsmekanisme kræver en større Montage, elektrisk og mekanisk, hvortil Værkstedet ligeledes maa afgive fornøden Assistance.

Den 30. September 1909 træder de ny Søværnslove i Kraft. Selv om der kun sker faa Forandringer for Søartilleriet i Almindelighed (naar undtages, at den i 1868 oprettede Stilling som Generalinspektør for Søartilleriet ophæves), faar de større Betydning for Artilleriværkstedet og dets Personel.

Mester Mentz udnævnes d. <sup>25</sup>/<sub>10</sub> til Marineingeniør II, og 1. November forfremmes Formand A. Nielsen til Kvartermand, privat Formand H. Hansen ansættes som Formand, og Artilleriarbejder H. Paulsen forfremmes til Overhaandværker.

Ved Udnævnelsen til Marineingeniør opnaar Mentz at faa officiel Anerkendelse for det Arbejde, han har udført indenfor Søartilleriet. Samtidig lettes Ledelse og Tilsyn i Værkstedet ved Tildelingen af en Overhaandværker.

Kvartermand A. Nielsen bliver stadig som Tilsynsførende i Værkstedet, men faar til Hjælp Overhaandværker H. Paulsen, der overtager Arbejdet med Prøver og Forsøg samt Tilsyn og Kontrol med Brandrørsarbejdet.

Formand H. Hansen bibeholder Arbejdet i Kanonhuset og i Skibene, og Eftersynet og Kalibreringen af Kanonerne, der er disse Steder.

Indførelsen af det røgfri Krudt og de større Begyndelseshastigheder ved de moderne Kanoner har foraarsaget Kobberansamlinger fra Projektilernes Føringbælter, i Forbindelse med Slam i Riffelgange og paa Felterne i Kanonerne. Efter Forsøg afholdt med gunstige Resultater, gives der Ordre til Anskaffelse af Staaltraadsbørsteviskere til samtlige Kanoner, som udføres paa Værkstedet i Foraaret 1909. Disse Børsteviskere er dog ikke altid tilstrækkelige, men flere Steder maa Værkstedet i Gang med Udsmergling med et dertil konstrueret Smergleapparat.

Et andet Arbejde er Tilpasning og Montering af Luftgennemblæsningsapparater paa »Olfert Fischer«s og »Herluf Trolle«s Kanoner. »Peder Skram«s Kanoner har været monteret med saadanne fra Begyndelsen.

Ved Betjeningen af de nyere Kanoner, særligt naturligvis de halvautomatiske, stilles der store Fordringer til Hurtigladning. Til Indøvelsen af denne bliver der udført Ladeøvelsesapparater med dertil hørende Projektiler og Hylstre, svarende til de forskellige Kalibre. I Tilslutning til disse udføres ligeledes Sigteøvelsesapparater med »Dotter« for Markering af Træfning.

En anden og meget vigtig Opgave, som Artilleriværkstedet stilles overfor, er Eftersyn og Vedligeholdelse af det optiske Materiel, som nu er kommet frem. Tidligere var Haandkikkerter og de enkelte andre optiske Instrumenter, der henhørte under Søartilleriet, sendt ud af Værftet for Reparation.

Ved Indførelsen af Sigtekikkerten og Afstandsmaaleren føles Ulempen ved ikke at kunne foretage forefaldende Reparationer paa Værkstedet.

Afstandsmaaleren, i den Form vi nu kender den, indføres i Marinen omkring Aarhundredeskiftet. Kravet om bedre, og navnlig en hurtigere Afstandsbedømmelse, er efterhaanden blevet stærkt fremhævet.

Tøjmasteren indleder i 1899 Forhandlinger med Firmaet Armstrong, der resulterer i Anskaffelsen af 1 Stk. Barr & Stroud Afstandsmaaler med en Basislængde af 1,37 m, denne modtages af Søartilleriet d. <sup>15</sup>/<sub>4</sub> 1899.

For at faa undersøgt den praktiske Værdi af Afstandsmaaleren, sendes den samme Aar med »Diana«.

Den <sup>17</sup>/<sub>1</sub> 1900 modtager Søartilleriet igen en Afstandsmaaler, som sendes med »Absalon«, og d. <sup>23</sup>/<sub>3</sub>



1901, 1 Stk. bestemt for den nybyggede »Herluf Trolle«.

I de følgende Aar anskaffes endnu flere af samme Type.

Ved Siden af og til Supplering af Afstandsmaaleren, anvendes Mikrometersekstanten. Der stilles dog snart yderligere Krav til Afstandsmaalingen, og Søartilleriet anskaffer Maalere med 2 m Basis til Kystforsvarsskibene af Herluf Trolle-Typen, i Stedet for den 1,37 m, der gaar over i Krydserne.

I 1908 anskaffes ligeledes Afstandsmaalere til Torpedobaadene, men disse med en Basislængde af 0,66 m. Alle de her nævnte Maalere er af Barr & Strouds Fabrikat, og konstrueret efter Koincidens-Princippet. Den 1,37 m og 2 m er anbragt i Gaffelpivot og Søjle, medens de 0,66 m bæres i Rem om Halsen.

Selvfølgelig kræver disse Instrumenter og Kanonsigtekikkerterne Eftersyn og Justering paa Værksted.

Til at begynde med foretages dette ude i Værkstedet, hvad der næsten er umuligt, naar Adskillelse skal foretages, idet Værkstedet er fyldt med Støv o.s.v.

I Skrivelse til Tøjmasteren foreslaas der til Brug ved Eftersyn af Afstandsmaalere, Sigtekikkerter og Gyroskoper, at afskildre et Rum i Værkstedet paa 1. Etage. Tøjmasteren billiger dette, og et Værksted indrettes som ønsket.

Ingeniør Mentz har besøgt Værkstederne hos Barr & Stroud og Petrovich, og paa Basis af der indhøstede Erfaringer anskaffes og installeres det nødvendige Specialværktøj for Justering af optiske Instrumenter og Gyroskoper.

I Finansaaret 1910/11 paabegynder Værkstedet en Fabrikation af Fartkorrektor.

I 1911 udføres et Camera-obscura med Bord til

Nedslagsobservationer. Ligeledes udføres en stor Nedslagsrive. Begge Dele opstilles paa Tunø, for at benyttes der, naar Skibene afholder deres Skydeøvelser.

Til Kontrol af Opsatindstillingen og Tidtagning under Skydninger, forfærdiges i Juni 1911, Opsatindikatorer, og i December s. A. udskiftes de lange Kanonsigtekikkertter i »Herluf Trolle« og »Olfert Fischer« med pankratiske, og Skibene forsynes med Justerkikkertter til Afløsning af den tidligere anvendte Metode med at holde Traad over Bagenden af Kanonen. Disse Justerkikkertter forfærdiges ligeledes paa Værkstedet.

Til de større Projektiler har man som nævnt faaet Bastrup & Mentz Brandrøret. Størrelsen af dette Brandrør forhindrer dets Anvendelse til Kalibre under 75 mm.

I 1912 konstrueres da et Brandrør specielt til 57 mm Brisantgranater. Princippet med at anvende en Sikkerhedsbolt, der frigives ved Rotationen, bibeholdes fra Bastrup-Mentz Røret.

Værkstedet er færdig med Forsøgene i Juni Maa-ned, og en større Fabrikation sættes i Arbejde. Samtidig har Laboratoriet demonteret de 57 mm Brisantgranater, disse udbores paa Artilleriværkstedet, og forsynes med ny Bundskruer med Krudtkapsel og inde-sluttende det ny Brandrør.

Til de store Torpedobaade af Søridderen- og Tumleren-Typen har Søartilleriet konstrueret den 75 mm P.K. L/30, der ligesom de øvrige P.K. er halvautoma-lisk. Dette Arbejde sættes i Gang og fremmes, saa-ledes at der med Udgangen af Aaret 1912 er 14 Stk. af disse Affutager færdige og prøveskudte.

Endvidere udføres en Del Patrontransportkasser, Øvelsessigteapparater m. m. til disse Torpedobaade.

Til Brug ved Indøvelsen af Betjeningen af den 75

mm P.K. L/30, er i Januar 1913 i Kanonhuset installeret en bevægelig Platform, hvor der foruden en 75 mm P.K. L/30, ogsaa anbringes et Kulsyregevær (Salongevær), der anvendes i Stedet for Dotterapparat. Opstillingen tages i Brug d.  $17\frac{1}{1}$  1913.

Kobberansamlinger i de 24 cm Kanoner har nu taget en saadan Overhaand, at Værkstedet i Marts 1913 maa tage fat paa Opfriskning af Riffelgangene i disse.

Gasmotoren, der er anskaffet i 1892 og til nu har arbejdet tilfredsstillende, er nu udslidt og skal i alle Tilfælde forsynes med en ny Cylinderforing og Stempel. Der foreslaas derfor i Stedet for denne store Reparation at gaa over til elektrisk Drift. Belysningen, der paa dette Tidspunkt besørges af 15 Stk. Glødelamper og Resten Gasblus, ønskes eventuelt samtidig afløst af elektrisk Belysning overalt.

Tøjmasteren faar den fornødne Bevilling, og d.  $20\frac{1}{1}$  1913 bestilles 1 Stk. Elektromotor paa 15 HK og 1 Stk. paa 10 HK, og det øvrige ønskede elektriske Anlæg udføres i Løbet af Aaret, hvilket betyder en stor Forbedring for Værkstedet.

I Juli 1913 modtager Søartilleriet den første 3 m Afstandsmaaler. De hidtil anskaffede Afstandsmaalere har alle været fra Barr & Stroud. De 3 m Afstandsmaalere, der nu modtages, er derimod fra Carl Zeiss, Jena. Ingeniør Mentz har været paa Fabrikken for at overvære Modtagelseprøverne, og samtidig sætte sig ind i Konstruktionen af disse, og iøvrigt se paa moderne Optik og Arbejdet med dette.

Af Værkstedet kræves et større Arbejde med Eftersyn af Afstandsmaalere og Sigtekikkerter. Overhaandværker Paulsen uddannes til at forestaa dette Arbejde.

Resten af Aaret 1913 og Foraaret 1914 fortsættes



Arbejdet med Forfærdigelse og Montage af Affutager til de 57 mm L/44 og 75 mm P.K. 5/55 M 12.

I de forløbne Aar har foruden de nævnte Arbejder været fortsat med Forfærdigelse af Hylstre til Redningsraketter og Strandingslys, dels til det danske Redningsvæsen og dels til Udlandet.

Aaret 1914 med Sikringsstyrkens Formering i August Maaned sætter Artilleriværkstedet paa en haard Prøve.

Flertallet af de faste Artillerihaandværkere maa afgives fra Værkstedet og udkommanderes med Flaadens Skibe, medens alt øvrigt Mandskab i de næste 48 Timer praktisk talt ikke er udenfor Værftet. Der etableres Vagt ved Telefonen Døgnet igennem. Haandværkere fordeles i Kolonner til Skibene, til Iskruning af Detonatorer i Brisantgranaterne, og til andet Magasinarbejde. Her viser Nyttens sig ved at have en skibskendt Arbejderstab, der til dels selvstændig eller med et meget sparsomt Tilsyn kan udføre dette Arbejde.

Artillerihaandværkere med Assistance fra Værkstedet arbejder med Kanoner og øvrigt Artillerimateriels Klargøring. Overalt fra kompetent Side hørte man anerkendende Ord om den fortrinlige Fyldest Værkstedet her ydede.

Samtidig arbejdes der Døgnet rundt paa Værkstedet med Klargøring af Haandvaaben, Kanoner og øvrigt Materiel.

Som Erstatning for det udkommanderede Personel antages efterhaanden privat Arbejdskraft, og da alle Skibene er under Vimpel, trækkes Formand H. Hansen hjem til Værkstedet. Der sættes en Del paakrævede Arbejder i Gang. Saaledes kan nævnes en Serie Søjleaffutager til Rekylgvær M/03. Her skal lige nævnes, at Søartilleriet faar sit første Rekylgvær fra »Dansk Rekylriffel Syndikat« (til Torpedobaaden Ormen).

Arbejdet med Anti-Luftskyts paabegyndes. Den 57 mm A.L.K. L/30, en helt ny Kanon og Affutage, og den 57 mm P.K. L/44, der lægges i en ny AL-Affutage.

I Marts 1915 paabegynder Værkstedet Forsøg og Arbejdet med et Ballonbrandrør.

Alle disse Arbejder kræver en Forøgelse af Antallet paa Arbejdere og Maskiner, hvilket dog forhindres af de indskrænkede Pladsforhold.

Søartilleriet ser sig om efter, hvorledes en Udvidelse af Værkstedet nogenlunde hurtigt kan realiseres. Opmærksomheden samler sig om Granatmagasinet under Vaabensalen i Arsenalets søndre Fløj.

Tøjmasteren arbejder energisk for Planens Gennemførelse, forhandler med Bygningsvæsenet og øvrige Autoriteter. Det viser sig, at Ændringen af det omtalte Rum og Bygningen kan udføres for et relativt ringe Beløb, idet Bygningsvæsenets Overslag over egentlige Bygningsudgifter lyder paa 16000 Kr. Forslaget anbefales da ogsaa af Chefen for Orlogsværftet, Kontreadmiral Nyholm.

Arbejdet med Ombygning, Indkøb af Maskiner og Indretning af det ny Værksted fremmes saa meget som muligt. Vinduerne i Bygningen gøres højere og bredere. Der opsættes et Hovedskillerum med Port, og i Værkstedet opstilles en 7 Tons Løbekran.

I Østre Ende af Bygningen indrettes et mindre Værktøjsmagasin og et Lokale for en Tilsynsførende.

De indkøbte Drejebænke er specielt konstruerede til Projektil-Fabrikation. Yderligere er anskaffet en større Stikkemaskine, samt en Fræsemaskine. Som Drivkraft anskaffes 1 Stk. Elektromotor paa 17 HK og 1 Stk. paa 10 HK. Den sidste omskiftes dog ret hurtigt med en Elektromotor paa 30 HK.

Elektrisk Belysning indlægges overalt, og der opstilles Gasovne, med Forbindelse til Dowson-Gasværket, til Opvarmning.

Det var under Overvejelse at indføre Central varmeanlæg, men dette bliver dog opgivet.

Hele Ombygningen og delvis Montage af Maskiner er færdig, saaledes at Arbejdet ved Maskinerne kan begynde d. 28. Januar 1916.

Paa Loftetagen i den gamle Værkstedbygning er samtidig indrettet Omklædningslokale til ca. 20 Mand.

Samtidig med at Arbejdet i »Nyt Værksted«, som bliver det Navn Værkstedet i Arsenalbygningen faar, kommer i Gang, paabegyndes Døgndrift ved Maskinerne.

Kvartermand Nielsen fører Tilsyn med Arbejdet om Dagen, Formand Hansen overtager Natholdet.

Søtøjmasteren, Kommandør Saabye er den meste Tid eneste hjemmeværende Officer ved Søartilleriet, og Ingeniør Mentz bliver derfor Tøjmasterens højre Haand, og bundet ved Konferencer hos Tøjmaster, Tegnestue o. l. Paa Værkstedet oprettes derfor et Slags Drifts- og Akkordkontor som Overhaandværker Paulsen sættes til, foruden at han som hidtil har Ledelsen af Brandrørsarbejdet. Til Montagearbejdet og Forsøg faar han Assistance af hjemmeværende Artillerihaandværkere.

Det er en meget stræng Tid for Ingeniør Mentz og Værkstedets Funktionærer, der kun kan udføre deres Tjeneste ved at arbejde langt over Værftets normale Tid.

Som før nævnt er Projektildrejbænkene nu kommet i Gang. Der paabegyndes i Februar 1916 en Fabrikation af AL-Projektiler (indrettet til Hærens Tracer) i Marts paabegyndes den 57 mm og i April den 37 mm Røggranat. Samtidig er man i gammelt Værksted begyndt Arbejdet ved Mellebrandrør til de her nævnte Granater, ligesom Fabrikationen af Ballonbrandrøret nu fortsættes og udvides, og en Fabrikation af Hærens Tracerrør sættes i Arbejde.



I Januar 1916 har Værkstedet paabegyndt Forfærdigelse af en ny Kappe og Paalodning af disse paa 24 cm Pansergranater. For at indhøste Erfaringer rejser Ingeniør Mentz i Januar 1916 til Sverige for paa Ammunitionsfabrikker der at sætte sig ind i moderne Projekttilfabrikation.

I Oktober 1915 har Værkstedet paabegyndt en større Fabrikation af Tracere efter Semples System, og udført det fornødne Værktøj til Blanding af Sats, Presning af Tracere og Hætter, og i Februar 1916 forfærdiges de første Luftbomber med Brandrør af Søartilleriets Konstruktion. Samtidig med disse Arbejder er der antaget et Hold Pladearbejdere, der sættes i Arbejde med Forfærdigelse af Patrontransportkasser til forskellige Kalibre.

Der anskaffes nyt Værktøj, f. Eks. Universal-Slibemaskine, Koldsav, Eksenterpresse m. m.

Fra den 1. Februar 1916 er der givet Ingeniør Mentz og Tøjhusløjtnanterne Ret til Udstedelse af Passersedler paa Gods, hvilke tidligere skulde udstedes af Tøjmasteren.

Arbejdet, der i denne Tid er overdraget Ingeniør Mentz, er ved at overstige hans Kræfter, og han søger derfor om Assistance.

Dette berettigede Krav bliver taget til Følge, idet Ingeniør Gunnar A. S. Frederiksen (født d.  $\frac{25}{6}$  1891. Ingeniørassistent d.  $\frac{20}{6}$  1913) beordres til Tjeneste ved Artilleriværkstedet. Ingeniør Frederiksen gaar i Gang med forskellige Tegnearbejder, hvoraf skal fremhæves Konstruktion af 57 mm P.K. L/30.

»Nyt Værksted« er nu i Virksomhed med Fabrikationen af Krigsprojektiler, og Arbejdet med Nathold kan ophøre med Udgangen af September 1916, og i Stedet arbejdes med hele Styrken fra Kl. 6 Morgen til Kl. 7 Aften.

AL-Skytset bliver efterhaanden installeret i Skibene, og i Juni Maaned 1916 afholdes Skydeforsøg med Røggranater i »Olfert Fischer».

Den 5. August 1916 aflægger H. M. Kongen Besøg ved Søartilleriet, beser det ny Værksted og Projekttilfremstillingen der. Brandrørsfabrikationen og en fremlagt Samling af Søartilleriets nye Konstruktioner af Brandrør og en AL-Kanon forevises i det gamle Værksted. Endelig overværer Kongen en Skydning i Kuglegården med Ballonbrandrør. Besøget optoges af alle ved Søartilleriet som en Anerkendelse af det Arbejde, der var udført ved Indførelsen af AL-Skyts og AL-Ammunition.

Værkstedet foreslaar og Tøjmasteren billiger, at der efterhaanden indkøbes forskellige Værktøjsmaskiner, der er paakrævet ved de ny optagne Fabrikationer. Der anskaffes saaledes flere Projektildrejebænke, Fræsemaskiner, Universalslibemaskine m. m.

I September Maaned 1916 modtager Søartilleriet 3 m Afstandsmaalere, og til Maaling til Luftmaal de 1,5 m Invertmaalere. Til disse sidste udfører Artilleriværkstedet Stativerne, og Maalerne installeres eller ombyttes med mindre Instrumenter, efterhaanden som Skibene kommer ind paa Værftet.

Det i 1910 paa 1. Etage indrettede Værelse for Eftersyn af Afstandsmaalere er nu blevet for lille, og da ydermere Søartilleriet agter at anskaffe en 5 eller 6 m Afstandsmaaler til »Niels Juel», foreslaas indrettet et Lokale med fri Udsigt og et Gulvareal paa ca.  $7 \times 7$  m. Lokalet tænkes som en Udbygning, saaledes at Justering til fjernere liggende Maaleobjekter kan finde Sted. Bygningsvæsenet udarbejder Forslag, og fornødne Midler bliver bevilget. En taarnlignende Bygning bliver opført paa den forstærkede Tagkonstruktion af Værkstedets sydlige Fløj.



Den  $20/5$  1917 tages det ny Afstandsmaalerværksted i Brug og frembyder da ogsaa flere Fordele.

Ved Hjælp af et Spil kan Instrumenterne hejses op, og inde i Værkstedet er monteret nødvendige Hejsegrejer.

Da Værkstedslokalet er bygget højere end de nærmest liggende Bygninger, er der ret fri Udsigt, saaledes at forskellige Maalinger til faste Punkter i Afstand af 350 til 8500 m kan foretages.

I Maj 1916 er der indført elektrisk Belysning overalt paa Holmen, og fra d.  $10/2$  1917 er al Gastilførsel til Holmen ophørt. Artilleriværkstedet har som tidligere nævnt allerede indført en saadan Belysning overalt.

Af nyt skal her nævnes, at Artilleriværkstedet faar anskaffet et Autogen-Svejseværk. Et Acetylen-Gasværk opstilles i et nyopført Skur i Værkstedsgaarden, medens selve Svejsearbejdet foregaar i Smedien. Anlægget er installeret og tages i Brug d.  $23/6$  1917.

Medio 1917 paabegyndes Arbejdet og Forsøg med Luftbomber med tilhørende Brandrør. Ligeledes forfærdiges Eksercerluftbomber.

Der er imidlertid af Søartilleriet bestilt et Parti 75 mm Brisantgranater hos A/B Bofors. Undertøjmesteren, Kaptajn Bastrup er rejst derop, for efter Kontrol og Modtagelsesprøver at modtage disse. Til Assistance er Formand Hansen rejst med. Ved følgende Leveringer kommer efterhaanden Kvartermænd Nielsen og Overhaandværker Paulsen ligeledes med Undertøjmesteren derop, og der gives derved de Tilsynsførende Lejlighed til at se andre Virksomheder og Arbejdsmetoder. Værkstedet har samtidig optaget Fabrikationen af lignende 75 mm Brisantgranater, saaledes at Projektilbænkene stadig er fuldt optaget. Nu begynder ogsaa Arbejdet med de 12 cm Affutager til »Fylla«. Dette Arbejde er Maximum af, hvad Værkstedet kan



paatage sig i Betragtning af Dimensioner og Vægt, og i 1918 paabegyndes Arbejdet med en lille Serie 75 mm P.K. L/55.

Søartilleriet indser Nødvendigheden af at faa anbragt Korrektionsapparater ved Kanonsigterne. Disse Anordninger forfærdiges paa Værkstedet og paamonteres efterhaanden alle Kanoner.

Den  $\frac{1}{11}$  1918 er Kaptajn C. G. Bastrup fratraadt som Undertøjmester og Kaptajn E. M. Baron Gyldenkrone overtager denne Post.

Den 12. September 1919 vedtages »Lov om Statens Tjenestemænd«. Det faste Personel (Kvartermænd, Formænd o. s. v.) er blevet opsagt, men genantages i de normerede ny civile Stillinger.

Marineingeniør Mentz benævnes fra d.  $\frac{14}{9}$  1919 »Bestyrer af Artilleriværkstedet«, og fra d.  $\frac{1}{10}$  1919, Mester af 1. Grad.

Kvartermand A. Nielsen og Formand II. Hansen bliver udnævnt til Værkfører I og Overhaandværker H. Paulsen til Værkstedsformand. De faste Artillerihaandværkere bliver udnævnt til Mekanikere i Maskin-korpset eller overgaar til »privat Haandværker«.

I Perioden efter Verdenskrigens Afslutning kommer Artilleriværkstedet til at mærke de indskrænkede Bevillinger paa Søartilleriets Budget. Der foretages efterhaanden Afskedigelser af de private Arbejdere, men man søger at gøre Overgangen saa let som mulig.

I Aarene 1918/19 er udført en Del Affutager: 75 mm P.K. L/55, 57 mm A.L.K. L/44 og en Serie 57 mm P.K. L/30, ligesom Brandrørsfabrikationen opretholdes. Derimod standses Arbejdet med Patrontransportkasser, for først at fortsættes meget senere.

For at holde en nogenlunde passende Arbejderstab paa Værkstedet, maa der søges Arbejde udefra. Der kommer meget passende en Ordre paa et Parti

Redningsraketter og Strandingslys, og fra Orlogsværftet modtager Søartilleriet forskelligt Arbejde, bl. a. til »Niels Juel« og de ny Undervandsbaade. Af disse Arbejder kan nævnes Weir's Fødevandspumper, forskellige Ventilsystemer og Skodgennemføringer, endvidere Signalkanoner til Dampfærger m. m. Ved Hjælp af disse Arbejder er det lykkedes at faa Overgangen til normal Beskæftigelse til at foregaa paa en for Værkstedet og Arbejderne lempelig Maade.

I Marts Maaned 1920 indledes der Underhandling med Københavns Idrætspark om Værkstedet skal optage Fabrikationen af Idrætsredskaber. Værkstedet har jo ganske vist tidligere udført enkelte Gymnastik- og Sportsredskaber til Marinens eget Brug, men dette er jo noget ganske nyt. Idrætsparkens Inspektør er behjælpelig med at fremskaffe de internationale Vægte og Dimensioner, og i Løbet af Aaret lykkes det Værkstedet at fremstille forskellige Idrætsredskaber, som Diskos, Spyd, Hammere og Kugler til Kast m. m., og alt til konkurrencedygtige Priser. Det skal lige anføres, at alle disse Redskaber hidtil havde været indført fra Udlandet.

Marinen anskaffer ogsaa saadanne Redskaber, hvor Værkstedet ligeledes er Leverandør. Af Værkstedet ubekendte Aarsager aftager Idrætsparken dog efterhaanden mindre og mindre, og Fabrikationen og Leveringen af Idrætsredskaber er nu ganske ophørt.

Arbejdet med de 2 Stk. 12 cm Affutager til »Fylla« fortsættes, og af nyt Materiel til Søartilleriet kan nævnes forskellige Arbejder og Forsøg med Taagemateriel.

I April 1919 har Arbejderne indsendt en Klage over Opvarmningen ved Gas, idet de fremhæver, at der stadig er Gasos i Værkstedet, naar Ovnene er i Brug. En af Aarsagerne hertil maa søges i, at der nu,

da der ikke bruges Gas til Drivkraften, ikke er Forbrug nok til at Dowsonværket kan arbejde tilfredsstillende. Der foretages forskellige Arbejder med Hensigt paa at afhjælpe Fejlen, ved at foranledige bedre Aftræk fra Ovnene og lignende, men uden tilstrækkelig Resultat. Ovnene, hvoraf de fleste er fra 1892, er ogsaa tildels forældede, og da Arsenalets Varmeanlæg ogsaa trænger til Fornyelse, indsender Ingeniør Mentz Skrivelse til Tøjmasteren med Anmodning om Indlæggelse af et Centralvarmeanlæg, fælles for Artilleriværkstedet og Arsenalbygningerne, og med den Motivering, at Arsenalets Varmeanlæg skal fornyes, og Gasværket ved Artilleriværkstedet snart er 30 Aar gammelt og ligeledes i nærmeste Fremtid maa fornyes. Tøjmasteren billiger dette Forslag, og Bygningsvæsenet faar Opgaven at planlægge og udføre Anlægget.

I Sommeren 1921 bliver saa det gamle Gasværk borttryddet og realiseret, og i Stedet indlægges Kedler for Centralvarmeanlægget.

Gasovnene i Værkstedet fjernes og erstattes med Radiatorer. Samtidig indlægges der Rørledninger til Arsenalbygningerne, og her opstilles ligeledes Radiatorer, saaledes at der ved Vinterens Begyndelse overalt til Artilleriværkstedets og Arsenalets Værkstedslokaler og Rum afgives Varme fra Centralvarmeanlægget i Artilleriværkstedet.

I Værkstedet fortsættes Projektilfabrikationen.

I December 1920 er saaledes paabegyndt Fabrikation af 15 cm Brisantgranater til »Niels Juel«s Kanoner, og samtidig sættes Arbejdet med Bundbrandrør M/17 til disse i Gang. Fremstilling af 57 mm og 37 mm Røggranater fortsættes. Som i det foregaaende omtalt er Øvelsesprojektilerne hidtil fremstillet af Støbejern, støbt og til dels bearbejdet ved Orlogsværftet eller i Støberier udenfor Værftet.



Ingeniør Mentz tager Initiativet til at omlægge Fabrikationen og forsøgsvis gaa over til at fremstille Øvelsesprojektilerne af Siemens-Martin Staal i Stangmateriale. Efter Beregningen skal herved opnaas en Besparelse fremkommet ved, at man undgaar Dampprøven og Egalisering, og den ved Støbningen altid fremkomne Kassation af Emner, grundet paa Støbefejl, Utætheder, Kærneskævhed o. s. v., Fejl, som ofte først viser sig paa et sent Tidspunkt under Arbejdet. Samtidig opnaar man at faa et Projektil af et stærkt Materiale, og med og indtil Kalibre af 15 cm kan Projektiler udføres af Stangmateriale ved de Maskiner. Værkstedet har til Raadighed.

At en saadan Fabrikation lader sig udføre er jo for saa vidt bevist, idet Røgprojektilerne til de mindre P.K. er udført af Stangmateriale, men nu gøres Forsøg med at udføre 15 cm Øvelsesprojektiler. Som det vil være bekendt giver Forsøget et tilfredsstillende Resultat, ogsaa økonomisk set. I Juli Maaned 1921 er de første 15 cm Ø.P. færdige, og fra nu af bliver alle Øvelsesprojektiler fra 15 cm og nedefter udført af Siemens-Martin Staal, og Artilleriværkstedet har kunnet udføre disse i det Antal, der til enhver Tid har været krævet. Denne Projektilfabrikation har, foruden at give de førnævnte Fordele for Søartilleriet i Almindelighed, givet Værkstedet et meget stort Gode, idet der ved rigtig Tilrettelægning af Arbejdet, opnaas en mere ensartet Beskæftigelsesgrad Aaret rundt, og dermed holde en mere konstant Arbejderstab, der kan være til Raadighed i givet Tilfælde.

Ingeniørassistent Frederiksen, der har været til Assistance paa Artilleriværkstedet, har imidlertid hurtig forladt dette igen.

Materiellet stiller det Krav, at der til Stadighed er en Ingeniør til Raadighed for Søartilleriet og dets Virk-

somheder, og da Ingeniør Mentz allerede paa dette Tidspunkt har ladet falde Udtalelser om, at den Tid ikke var saa langt borte, hvor han vilde trække sig tilbage, bifalder Ministeriet:

— — — at Marineingeniør af 2. Grad E. R. Andersen stilles til Raadighed for Tøjhusafdelingen for under Bestyreren af Artilleriværkstedets Vejledning at sætte sig ind i nævnte Værksteds Virksomhed«.

Marineingeniør Edvin Richard Andersen, født d.  $10/12$  1887, og uddannet paa Ingeniør-Elevskolen, udnævnt til Ingeniørassistent d.  $25/11$  1909 og til Marineingeniør af 2. Grad d.  $1/10$  1912, tiltræder nu Tjeneste ved Søartilleriet, nærmere betegnet Artilleriværkstedet, d. 7. April 1921.

I de følgende Aar faar Ingeniør Andersen ( $1/6$  1921 udnævnt til Marineingeniør af 1. Grad) rig Lejlighed til at sætte sig ind i de specielle artillerividenskabelige og fabrikationsmæssige Opgaver, der fordres. Saaledes rejser han allerede d.  $9/11$  s. A. sammen med Ingeniør Mentz til Bofors for at overvære Mantling og fysiske Prøver ved de 15 cm Kanoner, og Prøver af Plader til Skjoldene til Affutagerne til »Niels Juel«.

Denne Tjenesterejse bliver Indledningen til en Række af Rejser til Bofors og senere til andre Fabrikker i Udlandet, som giver rig Lejlighed til Studier. Samtidig studerer Ingeniør Andersen Ballistik med Kommandør Bastrup som Lærer.

Værkstedet faar nu tildelt en ny Opgave.

Af Maskinkonstablerne fra Elevskolen fordres en Værkstedsuddannelse. Ministeriet bestemmer, at denne Uddannelse skal foregaa paa Artilleriværkstedet, under Ingeniør Mentz Ledelse. Til dette Formaal maa der indrettes et Værksted paa Værkstedets 1. Etage, hvorfor der maa foretages Omflytning af nogle Maskiner for at afgive fornøden Plads. Da Værkstedets Tilsyns-



førende ikke har Tid til Raadighed for et effektivt Tilsyn med Konstablerne, udtages en Mekaniker til denne Tjeneste.

I Værkstedet fortsættes Fabrikationen af de 15 cm Brisantgranater. De pressede Emner til disse leveres af A/B Bofors. Endvidere forfærdiges Røgbøjer, indrettede til at udkastes og flyde paa Vandet, og Apparater til Fremstilling af kunstig Taage. Disse sidstnævnte Apparater, der er stationære, bestaar af en Pladejernsbeholder omgivet af en Damptrøje til at tilkoble Skibets Dampledning. Endelig bør nævnes, at der udføres Borde til Øvelse for Ildledere.

I Murværket ved »Nyt Værksted« i Arsenalfløjen har der efterhaanden vist sig begyndende Revner. Da det synes disse Beskadigelser meget hurtigt tager til, tilkaldes Bygningsvæsenet, der foretager en grundig Undersøgelse. Resultatet af Undersøgelsen viser, at det skyldes for stærk Brug af Bygningen. Man undersøger Muligheden af at tilkoble Motorer til de enkelte Maskiner for at undgaa Transmissioner i Loftsskellerummene, men Bekostningen herved vil blive ca. 40,000 Kr., og der vil til Forandringen medgaa ca. 3 Maaneder.

Dette Projekt forlades til Fordel for et Forslag, gaaende ud paa at foretage nogle Bygningsforandringer i det gamle Værksted, og derefter overflytte Maskinerne fra nyt Værksted hertil. Naar saa Konstabelværkstedet paa 1. Etage igen tages til Raadighed for Værkstedet, kan den nødvendigste Plads indvindes, og den Plan har saa den Fordel, at Værkstedet holdes samlet, og den kan udføres for et Beløb af Kr. 10,500. Dette Forslag billiges da ogsaa, og i August Maaned 1922 foretages de her omtalte Bygningsændringer for Overflytning, Nedrivning af Skillerum, Fjernelse af Brunerrum, der ikke mere anvendes til dette Brug.



Endvidere fjernes Lokalet for den Tilsynsførende m. m. Paa 1. Etage forandres det tidligere til Optiskværksted benyttede Værkstedsrum til Kontor for Ingeniør Andersen, og et Lokale indrettes overfor Skriverstuen til Brug for de Tilsynsførende. Endelig overflyttes Maskinerne fra »Nyt Værksted«, der d.  $\frac{2}{1}$  1923 igen er inde i Drift. Den 1. April s. A. er Artilleriværkstedet i Arsenalfløjen rømmet, og Fløjen overleveret til Arsenalet, og saaledes opgivet som Værksted efter en kortvarig, men meget bevæget Periode.

Søartilleriet har nu foretaget forskellige Forsøg og Beregninger med Modernisering af 15 cm Brisantgranat — ved at forlænge denne med en parabolisk Hætte — og i Marts Maaned 1922 er Værkstedet i Gang med Forfærdigelse og Paasætning af saadanne. De første Hætter udføres af blødstøbt Materiale. Hætten fastholdes ved en i Brandrørshullet fastskruet Pindbolt.

I Juli Maaned 1922 rejser Ingeniør Mentz og Værkfører Hansen til Bofors og afløser Ingeniør Andersen, der har været der fra d.  $\frac{10}{4}$  for at kontrollere de kontraherede 15 cm P.K. L/45 til »Niels Juel«.

Den 7. August 1922 vedtages de ny Forsvarslove (Lov om Søværnets Ordning).

Den 16. August 1922 udnævnes Tøjmasteren, Kommandør P. E. Saabye til Chef for Søartilleriet. Den  $\frac{1}{1}$  1923 udnævnes Ingeniør Mentz til Ingeniør af 1. Grad, Marineingeniør Andersen til Ingeniørassistent og Værkfører Paulsen til Mester af 2. Grad. Ved Ordningen oprettes Stillingen som Artillerimekanikere af 2. Grad (ligestillet med midlertidig Befalingsmand), men Mekanikerne bliver foreløbig staaende som hidtil, optagende de nye Numre.

Værkfører Adolf Nielsen har i længere Tid været svagelig og afgaar den  $\frac{31}{3}$  1923 efter en Tjeneste paa Værkstedet af ca. 37 Aar.

Som nævnt har Maskinkonstablerne maattet fraflytte Artilleriværkstedet og »— — — overdrages Tilsyn med Konstabelskolens Maskinelever fra Ingeniør Mentz til Mester C. A. Johnsen ved Minedepotafdelingen i Henhold til Skrivelse af <sup>2</sup>/<sub>11</sub> 1921«.

Mønstringen af de private Arbejdere har hidtil fundet Sted ved »Brikketagning« i de saakaldte Brikkehuse ved Toldbod- og Værftsbrovagt. Brikketavlerne overflyttes nu til Værkstederne, hvor Mønstringen fremtidig foregaar. Den første Morgenmønstring paa Værkstedet finder Sted d. <sup>22</sup>/<sub>9</sub> 1922, og samtidig er der tildelt Arbejderne nye Numre.

Den <sup>12</sup>/<sub>11</sub> 1922 afrejser Undertøjmesteren, Kaptajn Gyldenkrone, Premierløjtnant C. V. Th. Heiberg og Værkfører H. Paulsen til Bofors for at kontrollere og besigtige de hos »Nordiske Aktiebolaget« til »Niels Juel« bestilte optiske Instrumenter, Direktorskoper, Afstandsmaalere (3 m Stereomaalere med nedført Okular), Sigtekikkerter m. m.

For Værkfører Paulsen har dette Besøg paa et moderne optisk Værksted stor Værdi ved at lære de moderne Hjelpeværktøjer og Arbejdsmetoder at kende.

I Begyndelsen af Aaret 1923 sættes en Fabrikation af Tændskruer til 15 cm Hylstre i Arbejde. Ligeledes forfærdiges Instruktionskanoner samt Stativer til Afstandsmaalere til »Niels Juel«.

Søartilleriet har imidlertid — fra Bofors — modtaget de 15 cm Kanoner, og den 4. April paabegyndes Indsætningen og Montagen af disse i Skibet.

Ildlederanlægget med Meddelelsesmidler, der er forfærdiget i København af Firmaet Schepeler, bliver ligeledes paamonteret (under stadig Kontrol af Ingeniørerne Mentz og Andersen), og det samlede Artilleri-anlæg indjusteret.

Der er tidligere omtalt den Ulempe, der fremkommer ved Kobber og Slamdannelser i Kanonerne. I Lighed med Udlandet foretager Søartilleriet Forsøg med en Tilsætning af Tin, enten i Form af en Tinring, fastsyet til Forkant af Ladningen, eller en Tinring, fastpresset om Projektilet bag Føringsbæltet. Disse Forsøg giver et saa gunstigt Resultat, at Værkstedet sættes i Arbejde med Forfærdigelse af Tinringe af passende Diametre og Vægt, udregnet for de forskellige Kalibre og Ladninger.

I Løbet af Aaret forfærdiger Værkstedet Ringsigter til Observatørgeværer i Flyvebaade (Wind-Vane Fore Sight).

Det optiske Materiel stiller nu større Krav til Værkstedet. Dette nødvendiggør Anskaffelsen af forskellige dertil hørende Værktøjer og Hjælpe midler til Brug ved Eftersyn og Justering. En Mekaniker er stadig til Tjeneste ved dette Arbejde.

De 12 cm Kanoner og Affutager til «Fylla» er nu færdige fra Værkstedet, og i September Maaned afholdes de fornødne Indskydninger paa Amager, disse forløber tilfredsstillende.

Der har imidlertid samlet sig truende Skyer paa Artilleriværkstedets ellers saa lyse Himmel.

I Aarenes Løb har Tjenligheden af Opretholdelsen af et selvstændigt Værksted under Søartilleriet flere Gange været drøftet, og ogsaa nu er dette Emne aktuelt. I Overensstemmelse med Sparekommissionens Bestræbelser til Undersøgelse af Driftsordningen paa Orlogsværftet, nedsættes en Kommission med Raadsformand H. K. Kofoed som Formand, og som Medlemmer Departementscheferne H. Rechnitzer og V. Wilkenchild, Direktørerne H. Mansa og O. Munck, Rigsdagsmændene Stensballe, I. A. Hansen, Gamborg, Friis-Skotte og I. S. Ulrich samt Formanden for D. S. M. I. A. Hansen.



Søartilleriet hører dog kun anerkendende Udtalelser om Artilleriværkstedets Administration og Drift.

I Aaret 1923 fremkommer dog Forslag om at samle de forskellige Mekanikerværksteder.

I Anledning af dette Forslag motiverer Tøjmasteren meget sagligt og energisk Nødvendigheden af Biholdelsen af Virksomheden ved Søartilleriet

»Søartilleriet har været i Stand til at efterse og reparere alle til Dato forefaldende Reparationer ved de optiske Instrumenter, men har ogsaa paa udenlandske Fabrikker, dog kun ved Modtagelsen af Instrumenter, haft Lejlighed til gennem udsendte Teknikere at se, hvad der er nødvendigt for at udføre almindelig forefaldende Reparationer ved disse — — —«.

Tøjmasteren, Kommandør Saabye's Overbevisning om Værkstedets Nytte for Marinen, og deraf følgende kraftige Defensorat for Artilleriværkstedet, havde som bekendt dets Bestaaende til Følge.

Der er i et Stykke Tid, paa Grund af Lagerbeholdningens Størrelse, ikke forfærdiget 37 mm Øvelsesprojektiler. Da nu en Fabrikation igen sættes i Gang, gaar man ogsaa ved dette Kaliber over til at anvende Siemens-Martin Staal som Materiale.

Der fortsættes nu med en Serie Affutager til 57 mm P.K. L/30, der monteres og indskydes. Ligeledes udføres et Parti Taagebøjer M/23.

En ny Æra indledes nu, idet et Samarbejde med »Dansk Rekylriffel Syndikat« indledes.

Søartilleriet paatager sig for Syndikatet nogle Detailarbejder, der synes passende for Værkstedet. Marineministeriet har bemyndiget Artilleriværkstedet, eventuelt med Assistance af andre af Orlogsværftets Værksteder, til at udføre saadanne Arbejder, der ellers skulde have været udført i Udlandet, mod Refusion af de dermed forbundne Udgifter.

Dette Samarbejde faar i de følgende Aar en meget

stor Betydning for Artilleriværkstedet. Samtidig med at Værkstedet udnyttes fuldt ud, og derved mindsker Driftsomkostningerne, indhøster Søartilleriet og Værkstedetsledelsen Erfaringer, som ellers ikke vilde være opnaaede, eller som Søartilleriet ellers alene maatte have bekostet.

I Februar Maaned 1924 omdannes havende 47 mm P.K., der efterhaanden er udgaaet som selvstændig Armering i Skibene, til Instruktionskanoner til de 15 cm P.K. L/45. Ligeledes forfærdiges Ladeøvelses- og Sigteøvelsesapparater til »Niels Juel».

Efter Søartilleriets Tegninger udføres Ildlederbord og paamonteres Udsugningsventiler paa de 3 m Afstandsmaalere, for Anvendelse af Tørreapparater.

Ved Projekttilbænkene paabegyndes Fabrikationen af 12 cm Brisantgranater, og ved de mindre Bænke en Fabrikation af 12 cm Brandrør M/24.

Flyvevæsenet har som Førervaaben — gennem Søartilleriet — anskaffet Maxim Mitrailleurer. Værkstedet foretager Forsøg med disse, ligesom der foretages Forsøg med Synkronisator-Affyring. Forskellige Ændringer og Reparationer udføres ved disse Mitrailleurer.

Et større Arbejde til D.R.S. sættes nu i Gang, nemlig en større Levering af Ammunitionssadler til Rekylgeværer, og løse Stegere til samme.

Ingeniør Mentz har allerede i nogen Tid tænkt paa at trække sig tilbage. Et passende Tidspunkt anser han at være, naar »Niels Juel»s Artillerianlæg er afleveret. Tidspunktet bliver noget fremskyndet grundet paa, at hans Helbred svigter. Han maa underkaste sig et længere Hospitals- og Rekreationsophold, og ser sig nødsaget til at indsende Ansøgning om Afsked. Denne bliver bevilget: »Ingeniør af 1. Grad J. H. Mentz R. og Dbm. meddeles efter Ansøgning

Afsked i Naade og med Pension efter Tjenestemandsløven fra Udgangen af denne Maaned at regne« (Med Udgangen af Marts Md. 1925).

Et Afsnit af Værkstedets Historie er med ham afsluttet. Opvokset med Værkstedet og det moderne Søartilleri, i Besiddelse af en ukuelig Energi og Arbejdsevne, dygtig Tekniker og Fagmand, har han været en Kraft for Søartilleriet og udmærket Støtte for dets Chefer. Hvad han har været for Værkstedet er forsøgt fortalt paa de foregaaende Sider.

Ingeniør Mentz var ved sin Afgang udnævnt til Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd samt Ridder af Nordstjerneordenen.

Loven om Ændringer i Lov om Søværnets Ordning er nu vedtaget, og en Adskillelse af Orlogsværftet og Flaadestationen har fundet Sted. Samtidig er vedtaget Lov om Ændringer af vedtagne Normeringslove.

Chefen for Søartilleriet varetager Søartilleriets Administration og Udviklingen af det under Søartilleriet hørende Materiel samt de til hans Virksomhed hørende Værksteder, Depoter m. v. og er Medlem af Materielkommissionen.

Ingeniørassistent E. Andersen bliver udnævnt til Ingeniør II i Søværnet og Mester II H. Paulsen til Mester I ved Flaadestationen fra 1. April 1925 at regne.

Paa Værkstedet begynder nu for Alvor Arbejdet for andre Institutioner. Hovedparten af disse Arbejder er til »Dansk Rekyriffel Syndikat«. I Januar Maaned 1925 begynder saaledes en større Fabrikation af Affugter til Observatørgæværer i Flyvemaskiner (i det følgende benævnt Flyvergeværringe), Hovedparten til D.R.S., men ogsaa et Parti til Hærens Flyverkorps og Marinens Flyvevæsen. I Aarene 1925/27 monteres saa-



ledes 114 Flyvemaskiner med Flyvergeværringe med Vindkompensatorer.

Som nævnt er Mekanikerne blevet staaende, op-tagende de ny Artillerimekanikernumre, men der skal tænkes paa eventuelle Afløsere af disse. Til dette Formaal udtager Flaadestationen 7 Dækskonstabler, som er udlærte Maskinarbejdere, og sender dem til 14 Dages Værkstedsprøve paa Artilleriværkstedet. Af disse udtages straks 2 og senere 1 som egnede til videre Uddannelse og Antagelse som Artillerimekanikere.

Af Arbejde, der nu udføres paa Værkstedet kan nævnes Forsøg med Apparater til Fremstilling af kunstig Taage. Det tidligere anvendte Fosfor er nu afløst af Siliciumtetraclorid og Ammoniak. Ligeledes er Arbejdet med Paasætning af Hætter paa 15 cm Granater fortsat, men de tidligere dertil benyttede Hætter af blødstøbt Gods er afløst af pressede Staalhætter.

I Slutningen af Aaret paabegyndes Afflutager til 75 mm P.K. L/35 til de ny Undervandsbaade.

Da Orlogsværftet nu skal samles paa Dokøen og nærmeste Omgivelser, har dette Brug for al den Plads, der kan skaffes bl. a. den Plads, hvor Søartilleriets gamle Kontorbygning ligger. Søartilleriets Kontorer, Tegnestue m. m. flyttes ned i Arsenalens søndre Fløj, der som omtalt tidligere var benyttet til Artilleriværksted og Granatmagasin, efter at der er foretaget en fuldstændig Ombygning, saaledes at der er fremskaffet tidssvarende Kontorer for Tøjmasteren, Undertøjmasteren, tjenstgørende Søofficerer og Tegnestue m. m. Bygningsvæsenet har løst Opgaven med Ombygningen paa en særdeles smuk Maade, og den gamle Tanke med at Søartilleriet, dets Virksomheder og Magasiner skal være samlede paa Arsenaløen er nu blevet til Virkelighed.

Ombygningen er færdig, saaledes at Indflytning finder Sted d. <sup>29</sup>/<sub>4</sub> 1926.

Artilleriskibet Niels Juel er nu færdigmonteret. Ved Skibets Afrejse d.  $24/5$  1926, kan bl. a. det ny Ildlederanlæg tages i Brug. Hele det elektriske Ildlederanlæg er dansk Arbejde, konstrueret og udført hos Firmaet Schepeler i København, med Hensyntagen til de Krav Søartilleriet stiller ved Tøjmasteren, Kommandør Saabye, Ingeniørerne Mentz og Andersen og Kaptajnløjtnant Heiberg.

Fabrikant Schepeler afgaar ved Døden, og da Tøjmasteren anser det for formaalstjenligt at sikre sig teknisk Assistance for eventuelle kommende Reparationer, Ændringer og Vedligeholdelsesarbejder ved dette ret komplicerede Anlæg, ansættes Schepelers Førstekraft Ingeniør Niels Staalø paa Kontrakt fra d.  $12/1$  1927, og da Søartilleriet ikke selv har fornødne Lokaler at afgive til hans Brug, skaffes der Tegnesteue og Værkstedspads ved Orlogsværftets Instrumentmagerværksted. Der antages Finmekanikere, og indkøbes nødvendigt Værktøj, og Ingeniør Staalø udfører nu de paakrævede Arbejder til »Niels Juel«s Anlæg, samt forfærdiger Ordreapparater til de ny Torpedobaade. Den  $10/12$  1930 overflyttes Ingeniør Staalø, og med ham denne Virksomhed, til Søminevæsenet.

»Dansk Rekyrliffel Syndikat« har faaet færdigeksperimenteret sin 20 mm Rekylkanon, og paa Artilleriværkstedet udføres til denne en Trefodslavet af Staal og senere en forbedret Model, til hvilken der i udstrakt Grad anvendes Letmetal (Silumin).

Ved Søartilleriet paabegyndes Undervandsbaadsaffutager, ligeledes til den 20 mm Rekylkanon. Grundet paa de Krav, der stilles til Varmebehandling af Staal, anskaffes der i Marts Maaned 1927 en Hærdeovn og en Anløbningsovn, begge indrettet for Oliefyring og Lavtryksblæst. Til Ovnene er installeret 2 Stk. Platin-Platinrhodium Thermoelementer.

Til Optiskværksted anskaffes et Laksprøjteanlæg, foreløbig ved Trykluft fra Luftbeholder.

I Værkstedet er Arbejdet med de 75 mm P.K. L/35 afsluttet, og der forfærdiges nu Affutager til 75 mm P.K. L/55 M/26.

I Finansaaret udføres, i Samarbejde med Søartilleriets Laboratorium, Forsøg med Tændmekanismer til Taagebøjer M/27, med særlig Henblik paa Bøjens Kastning fra Luftfartøjer.

I Aaret 1928 fortsættes Arbejdet for D.R.S. med Flyvergeværringe, endvidere Trefodslavetter til 8 mm Rekylgeværer, og Undervandsbaadsaffutager til 20 mm Rekylkanoner. Nu er Fabrikationen af 20 mm Projektiler kommet til.

I den Anledning anskaffes moderne Revolverdrejebænke.

I August Maaned 1927 bestemmes Bygningen af ny Torpedobaade. Armeringen til disse bliver 75 mm P.K. L/40 og 20 mm Rekylkanoner i Dobbelt-Affutager. Til begge disse Systemer anvendes, af Hensyn til Vægten, Letmetal i saa stor Udstrækning som muligt. I Slutningen af 1928 er Arbejdet med disse i Gang.

Til Flyvevæsenet forfærdiges Røg- og Markeringsbøjer og til Søminevæsenet Hurtigpejleapparater af Kommandør H. L. E. Wenck's Konstruktion, og til D. R. S. og Hærens Flyverkorps og Flyvevæsenet, Flyvergeværringe, der nu alle forlanges kompenserede. Disse Arbejder strækker sig ind i og fortsættes i 1929.

Den <sup>25</sup>/<sub>9</sub> 1929 afgaar Kommandørkaptajn Baron Gyldenkrone som Undertøjmester og afløses af Kaptajnløjtnant C. V. Th. Heiberg. Kaptajnløjtnanten har allerede i længere Tid været tilknyttet Søartilleriet, og bl. a. foretaget artillerividenskabelige Studier gennem forskellige Tjenester i Udlandet.

Værkstedet har i Aarenes Løb omdannet en stor



Del ældre 26 cm Granater til 24 cm Øvelsesprojektiler. Laboratoriets Beholdning af disse er nu omdannet, og man gaar over til at udføre Øvelsesprojektiler af Støbejern, der støbes paa Orlogsværftet.

Der forfærdiges et Parti Urværkstændere til Taagebøjer.

I Finansaaret 1929/30 arbejdes med Forsøg og Forbedringer af den 20 mm enkelte og dobbelte Affutage. Til Enkelt-Affutagen udføres et Luftmaalssigte, konstrueret af Ingeniør Andersen, og til Dobbelt-Affutagen udføres et Sigte af Søartilleriets Konstruktion. Til Dobbelt-Affutagen gaar man over til at anvende et nyt fremkommet, søbestandigt Letmetal.

Den <sup>24</sup>/<sub>7</sub> 1930 afgaar Tøjmasteren, Kommandør Saabye paa Grund af Alder iflg. Tjenestemandsløven. Kommandøren har gjort Tjeneste ved Søartilleriet fra 1898, og fra 1905 været dettes Chef. Kommandøren har selvsagt haft en overordentlig stor Betydning for Søartilleriet og dets Udvikling gennem disse mange Aar. Artilleriværkstedet og dets Udvikling har stedse haft hans største Interesse, stadig lydhør for de Krav om Forbedringer, der er stillet fra Værkstedet, og i Besiddelse af stor teknisk Indsigt.

Kommandør Saabye efterfølges som Chef for Søartilleriet (Søtøjmaster) af Kommandørkaptajn E. M. Baron Gyldenkrone. Tøjmasteren er jo ikke nogen ny Mand. Fra 1903 har han med enkelte Afbrydelser haft Tilknytning til Søartilleriet, som Inspektionsofficer, og som tidligere nævnt, som Undertøjmaster, og stadig interesseret sig for Artilleriværkstedet og Arbejdet der.

I Artilleriværkstedet fortsættes Arbejdet som før, med Flyvergeværringe med tilhørende Vindkompensatorer til D.R.S. Nu forfærdiges ogsaa Motorbaads-Affutager til 20 mm Rekykanoner, samt Rekonstruktion af 20 mm Patronhylstre, ligeledes til D.R.S.

Til Søartilleriet selv fortsættes Arbejdet med 75 mm P.K. L/40 samt Dobbelt-Affutager til 20 mm Rekykkanoner til Torpedobaadene. Af nyt Materiel, som nu forfærdiges paa Værkstedet, kan nævnes forskellige Ildlederinstrumenter som: Projektørpejlskiver, Kurskorrektører, Fartkorrektører M/30, Regnestokke m. m., alt efter Tegninger udførte paa Søartilleriets Tegnestue.

I Anledning af Ministeriet for Søfart og Fiskeri's Bestemmelser om Redningsmidler i Handelsskibe, bliver der ved Søartilleriet konstrueret og afholdt Prøver med et Linekastningsapparat, bestaaende af en omdannet 11 mm Karabin med dertil hørende ca. 250 mm lang Raket. Apparatet godkendes iflg. Skrivelse fra nævnte Ministerium som opfyldende de Krav, der stilles i Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af <sup>31</sup>/<sub>6</sub> 1929. Der forfærdiges nu et Parti Raketter og omdannes en Del Karabiner til Laboratoriet, til Flaadens eget Brug samt til videre Forhandling og Salg.

Søartilleriets Beholdning af optiske Instrumenter, navnlig Afstandsmaalere, har i Aarenes Løb antaget et ret stort Omfang, ligesom Størrelsen af disse Instrumenter stadig er blevet forøget. Derved er det nuværende optiske Værkstedslokale blevet for lille til de senere anskaffede Afstandsmaalere. Det ved Gavlen anbragte Spil kan ikke anvendes til de ret tunge Instrumenter, og man ønsker at anskaffe nogle nødvendige Værktøjer, som kræver mere Gulyplads. Yderligere er der nede i Værkstedets-Etagen anbragt ny, større Drejebænke, der sætter Rystelser i hele Bygningen, hvilket vanskeliggør nøjagtige Maalinger og forhindrer Udnyttelsen af en anskaffet Basis-Kollimator.

Da Arbejdet med 20 mm Affutager paa dette Tidspunkt er tiltaget i en saadan Grad, at man ogsaa



hertil maa søge mere Plads til Montage m. m., indleder Tøjmasteren Underhandling med Bygningsvæsenet om Udarbejdelsen af Overslag og Tegning til en ny Bygning, der kan give Rum til et Montageværksted og et Optisk-Værksted. Disse Tegninger og Overslag forelægges Ministeriet, og paa den kommende Finanslov er i § 26 - 10 Marineministeriet c. opført 60,000 Kr.: »Til Forbedring af Arbejds- og Pladsforholdene ved Artilleriværkstedet paa Holmen«.

I Juni Maaned 1931 paabegyndes Opførelsen af en ny Værkstedsbygning i een Etage. Bygningen er delt i en Montagehal paa ca. 172 m<sup>2</sup> og et Optisk-Værksted ligeledes paa ca. 172 m<sup>2</sup>. I Bygningen opsættes Bærekraner paa 5 og 2 Tons Bæreevne, henholdsvis til Montage og Instrumentmagerværksted. I Instrumentværkstedet monteres Afstandskollimator med 31,5 m Maalelængde. Endvidere Basiskollimator, Gravermaskiner m. m., og der indrettes et mindre Rum til Anvendelse som Mørkekammer og Sprøjtelakereri. Til Sprøjteanlægget opstilles en mindre Luftkompressor, og Stinkskab med Sugeventilator.

I Montagerummet opføres et mindre Lokale for en Tilsynsførende. Med dette ny optiske Værksted er Værkstedet godt rustet til forefaldende Arbejder. De Erfaringer, der er indhøstet ved Besøg i Udlandet, af Ingeniørerne Mentz og Andersen og Mester Paulsen paa dette Omraade, er nu bragt i Anvendelse.

I Bygningen er ikke anbragt Transmissioner eller Forlagstøjer, der kan foraarsage Rystelser, og Kollimatorerne er anbragt paa tilstrækkelige Betonfundamenter, og Rummet tilstrækkeligt stort til at modtage de Instrumenter, der kan forventes at komme frem i overskuelig Fremtid. Saaledes kan Afstandskollimatoren anvendes til Afstandsmaalere med Basislængde fra 0,66 til 6 m. Der er endvidere ved denne Opstilling



opnaaet, at f. Eks. Justering af Afstandsmaalere kan foretages, uden at man som tidligere skal afvente sigtbart Vejr. Den  $^{30}/_{11}$  1931 er Bygningen saavidt færdig, at Arbejdet i denne kan paabegyndes.

Fra 1926 og følgende Aar er indkøbt Staalflasker til Taageudviklingsapparater, som monteres med Ventililer o. s. v. paa Værkstedet.

Grundet paa de forøgede Arbejder paa Værkstedet, er Antallet af Arbejdere steget, og hyppigt finder Overarbejde Sted, hvad der kræver forøget Arbejde for Arbejdsledelsen. Efter Henstilling bemyndiges Tøjmasteren til at antage en Værkfører paa Kontrakt.

Som Værkfører ansættes afskediget Mekaniker I Johannes Peter Jensen, født d.  $^{24}/_{2}$  1871, ansat som Artilleriarbejder d.  $^{1}/_{4}$  1894, udnævnt til Mekaniker I d.  $^{9}/_{8}$  1923. Ansættelsen gælder foreløbig for 1 Aar. Værkfører Jensen har i flere Aar forestaaet Montage af Kanoner og Affutager, og er saaledes fuldt fortrolig med Arbejdet paa Værkstedet. Han afskediges dog efter Aarets Forløb, og efterfølges som Værkfører af Gustav Heinrich Theodor Matthiessen, den  $^{1}/_{3}$  1932. Matthiessen, der er født d.  $^{28}/_{10}$  1889, har arbejdet paa Værkstedet fra d.  $^{14}/_{10}$  1915 som Maskinarbejder og har væsentlig været beskæftiget ved Brandrørsarbejde, men ogsaa med Montagearbejder. Som Værkfører bliver hans Felt Tilsyn med Værksteds- og Montagearbejder, medens Værkfører Hansen som hidtil fører Tilsyn med Arbejdet i Kanonhus og i Skibene. Begge har til Assistance Artillerimekanikere.

Af Hjælpeværktøjer, som nu er anskaffet til Værkstedet, bør nævnes Løbeftersynskikkerter til 8 mm Piber, 20 mm Kanonløb og en til Kalibre fra 75 mm til 24 cm. Denne sidste er tillige forsynet med Kamera, saaledes at der som Bilag til Rapport over Eftersyn af et Kanonløb kan medfølge et Foto. Disse sidstnævnte

Instrumenter letter betydeligt Undersøgelsen af Løbene, et Arbejde, der som bekendt kan frembyde flere Vanskeligheder. Som Supplement anvendes dog som hidtil, at tage Aftryk i Bly, Svovl eller Kautsjuk, af eventuelle Udbrændinger eller Beskadigelser.

Haandvaabenet har ikke været omtalt i den senere Periode. Det 8 mm Remingtongevær og den 9 mm Revolver M/91 er reglementeret, og kræver stadig Efter-syn og Reparationer. Disse Vedligeholdelsesarbejder, der ofte kræver Forfærdigelse af nye Dele, udføres paa Værkstedet af Artillerimekanikere eller privat Bøssmager.

I Aarene 1916 og 1924 anskaffer Søartilleriet et mindre Parti Rekylpistoler M/10 fra Hærens Vaabenværksted, nærmest tænkt som Bevæbning for Flyverne. Pistolen fandtes ikke egnet hertil og er nu udgaaet af Arsenalets Beholdning.

Som før nævnt anskaffer Søartilleriet ret tidligt Rekylgeværet, men dets Anvendelse fik ikke større Betydning. Som AL-Vaaben vinder det nu frem. Fra Hærens Geværfabrik er der i Aarene 1915/16 og 19 anskaffet Rekylgevær M/03. Ligeledes i 1915 og 27 enkelte fra D.R.S. Nu anskaffes Hærens Rekylgevær M/24, og til disse udfører Værkstedet Affutager til Skydning mod Luftmaal.

Til de 20 mm Enkelt- og Dobbelt-Affutager forfærdiges en Anordning, saaledes at Rekylkanonen kan udtages og erstattes med Rekylgevær, der saa anvendes som Instruktionsvaaben.

I Februar 1932 ombyttes de 75 mm A.L.K. i »Peder Skram« med 20 mm Rekylkanoner i Dobbelt-Affutager.

Ved »Lov om Søværnets Ordning« af  $23/3$  1932 kommer Kystdefensionen med som en af Søværnets Hovedbestanddele.

Tøjmeesteren bliver Direktør for Søartilleriet og umiddelbart underlagt Marineministeriet, og skal føre fornøden Kontrol, saavel teknisk som skydeteknisk, med alt Artillerimateriel, assisteret af Undertøjmeesteren (Souschef), der tillige er Chef for Materielafdelingen med Tegnestue, Artilleriværksted, Laboratorium og Arsenal.

Mesteren ved Artilleriværkstedet benævnes fremtidig »Mesteren ved Søartilleriet«.

Til Kontoret paa Værkstedet er tilkommanderet en Proviant-Kvartermester (tidligere Kontoroverkonstabel).

Kystartilleriet overgaar nu med Værker og Materiel fra Krigs- til Marineministeriet, og Artilleriværkstedet faar nu et overordentlig forøget Arbejde med Eftersyn og Vedligeholdelse af Kystdefensionens Materiel, Kanoner, Affutager, Afstandsmaalere o. s. v.

Ved aarligt Søjmeestereftersyn paa Forterne optages Rapport om Materiellets Tilstand. Kontrolbøger og Eftersynsprotokoller over Kanonerne føres ved Artilleriværkstedet.

Af Personel overgaaet til Kystdefensionen fra Kystartilleriet skal her nævnes 4 Artillerimekanikere, der er til stadig Tjeneste ved Kystdefensionen. Yderligere afgives der Mekaniker fra Søartilleriet i Perioder, hvor Forterne afholder Skoler og Skydninger.

Ved Loven af 1932 afskediges de tidligere Mekanikere med Ventepenge, og 4 Artillerimekanikere faar Ansættelse som Kvartermestre af III Grad paa Kontrakt.

I Løbet af 1932 udføres en Del Affutager til 8 mm Rekylggeværer og 20 mm Dobbelt-Affutager. Til D.R.S. forfærdiges Flyvergeværringe med Vindkompensatorer, og en større Levering af 20 mm Motorbaadsaffutager M/28.

Til Kystdefensionen forfærdiges 37 mm Instruk-



tionskanoner til 12 cm og 75 mm P.K. samt Ladeøvelsesapparater.

I November Maaned udtages de 12 cm Kanoner og Affutager af »Fylla« og bringes paa Værkstedet for Modernisering og Anvendelse i Inspektionsskibet Ingolf.

Af Projektalarbejde er, udover de vanlige Fabrikationer af Øvelsesprojektiler, nu paabegyndt en større Fabrikation af 20 mm Brisantgranater og Øvelsesprojektiler. Den 12 cm Brisantgranat ændres ved Paa-sætning af parabolisk Hætte m. m.

Der foretages ogsaa Forsøg med Taageapparat indrettet for Trykluft og med elektrisk Fjernbetjening.

I Foraaret 1933 paabegyndes Arbejdet med 87 mm P.K. L/50 og 20 mm Dobbelt-Affutager samt Patrontransportkasser til Torpedobaadene af »Glenten«-Klassen.

Ved de 12 cm Kanoner til »Ingolf« foretages Ændringer ved Sigte og Aftræk, samt forfærdiges Skjolde.

Til Kystdefensionen forfærdiges Vindretningsvisere og Maalere, og til Flyvevæsenet foretages større Reparationer af 8 mm Mitrailleurer.

Til D.R.S. paabegyndes en Serie 20 mm Dobbelt-Affutager og forfærdiges en Levering Flyvergeværringe, og i Samarbejde med Orlogsværftet og Hærens Vaabenarsenal forfærdiges Detail til 20 mm Enhedslavet. Disse Arbejder strækker sig ind i 1934 og kræver, at der sættes ind med Skiftehold ved Værktøjsmaskinerne.

Søartilleriet har bestemt, at man i Lighed med Udlandet, tager den Sikkerhedsforanstaltning, at forsyne Patronhylstrene med Tændskruebeskyttere, og i Januar Maaned 1934 paabegynder Værkstedet Fabrikationen af disse, til Patronhylstre saavel til Marinen som til Kystdefensionen.

Der forsøges stadig med Taageudviklingsapparater. I April Maaned er Ingeniør Andersen bl. a. i Stockholm i Anledning af disse Forsøg, og i Juli Maaned afholdes der Prøver med et Taageudviklingsapparat til Oleum og Vanddamp i Torpedobaaden Glenten.

I længere Tid har der fra Arbejdernes Side været rejst Krav om Forbedring af deres Omklædnings- og Spiselokaler. I November 1927 har man ganske vist søgt at imødekomme disse, ved at udvide det fælles Spise- og Omklædningslokale, ved Inddragelse af et tilstødende Rum, og ved at anskaffe lukkede Staal-Klædeskabe, men nu ved den større Beskæftigelsesgrad er det ganske umuligt at skaffe Plads. Tøjmasteren søger, med Assistance af Bygningsvæsenet, at faa udarbejdet et Projekt, saaledes at der samtidig indrettes et Baderum. I 1934 lykkes det at faa de fornødne Midler bevilget til den ønskede Ombygning. Den nordre Fløj af Artilleriværkstedet forsynes med Mansard. I denne Etage indrettes Bade- og Vaskerum, forsynet med varmt og koldt Vand, et Omklædningslokale med 40 Klædeskabe, samt et Spiselokale med Bordplads til 56 Mand. Tjenstgørende Kvartermestre faar ligeledes forbedrede Lokaleforhold, idet der indrettes et Vaske- og Omklædningsrum samt Spiselokale.

Til Baderummet er der, efter nærmere fastsatte Regler, Adgang for alt Personel hørende til Søartilleriets Kontorer, Arsenal og Artilleriværksted.

Værkstedskontorerne har ligeledes gennemgaaet en haardt tiltrængt Forbedring. Ombygningen bliver tilendebragt saaledes, at Baderum og Lokaler tages i Brug den 24. Juli 1934.

Det er vedtaget, at Artilleriskibet Niels Juul skal have Hovedeftersyn og et nyt Ildlederanlæg. Ingeniør Andersen foretager i den Anledning, i Følge med Tøj-



mester og Undertøjmester, forskellige Tjenesterejser til Udlandet. Paa samme Tid er Værkstedet fuldt beskæftiget med 20 mm Motorbaads-Affutager og 20 mm Dobbelt-Affutager og Flyvergeværringe til D.R.S., og til Søartilleriet med Færdigmontering af de 87 mm P.K. L/50. Paa Grund af korte Leveringstider maa der arbejdes med 2 Skifter. Af dette vil man se, at der stilles ret store Fordringer til Arbejdsledelsen. I Efteraaret 1934 kommer hertil en Ordre paa et Parti Sadelbomme, ligeledes til D.R.S.

Artilleriværkstedets ældre Værktøjsmaskiner er efterhaanden udskiftede og supplerede med moderne. Der er ligeledes anskaffet enkelte Specialmaskiner. Alle disse kræver Gulvplads.

Seriefremstilling af 20 mm Motorbaads-Affutager, med dertil hørende Ammunition, kræver en større Arbejdsstyrke, og medio 1935 er hver cm Gulvplads optaget, og Omklædningslokalet for lille. For at bøde herpaa, søger Tøjmasteren og faar overladt den lille Kontorbygning ved Proviantgaarden, til Kontrollokale og Magasin.

Bygningen overtages og Projekttilkontrollen overflyttes hertil (d.  $\frac{1}{8}$  1935), og det nordlige Rum i Bygningen tages i Brug som Magasin. Ved Overflytningen frigøres det tidligere af Kontrollen benyttede Lokale, der nu indrettes med Klædeskabe til Omklædningslokale for 12 Mand. En øjeblikkelig Forlegenhed er med dette afhjulpet, men Forholdene i Værkstedet er langt fra ideelle. Projekttilfabrikationen til Søartilleriets og Kystdefensionens større Kanoner er forestaaende, der er afgivet Tilbud og er Udsigt til at faa overdraget Arbejdet med en større Leverance af 20 mm Affutager m. m. Tøjmasteren gør da ogsaa indledende Skridt til en tiltrængt Udvidelse af Artilleriværkstedet i Form af en Tilbygning til dettes nordlige



Gavl, da en saadan Forøgelse af Artilleriværkstedets Pladsforhold og fremstillingstekniske Muligheder snarest vil være paakrævet.

I Løbet af Aaret udarbejder Bygningsvæsenet Tegninger og Overslag til den paatænkte Udvidelse. Ved en saadan Udvidelse vil det daværende Centralvarmeanlæg ikke have tilstrækkelig Kapacitet. Da derfor en større Reparation af Kedlerne foreligger, foretager man med det samme en Udveksling af Kedlerne med 2 større, saaledes at Anlægget nu er tilstrækkeligt stort, ogsaa naar Værkstedet er udvidet som paatænkt.

Ifølge »Midlertidige Bestemmelser for Anskaffelse, Fordeling, Eftersyn og Reparation af Kikkertmateriel«, foretages Nyanskaffelser af Haandkikkerter, til samtlige Afdelinger og Institutioner under Marineministeriet, gennem Søartilleriet og føres i Regnskab her, ligesom Reparationer og Eftersyn af alt Kikkertmateriel sker ved Søartilleriets optiske Værksted.

Artilleriværkstedet har allerede i længere Tid foretaget Reparationer og Justering af Kikkerter for Søartilleriet og forskellige Institutioner, og staar derfor godt rustet med Værktøj og Personel til at paatalge sig saadanne Arbejder. Værkstedet anlægger et Kartotheke, saaledes at der for Eftertiden kan gives nødvendige Oplysninger om hver enkelt Haandkikkerts optiske Egenskaber, Tilstand o. s. v. Som beordret i nævnte Bestemmelser foretager Værkstedet en Mærkning og Nummerering af samtlige Kikkerter, ligesom der i Aarets Løb foretages en Del Eftersyn og Reparationer af Haandkikkerter, bl. a. for Kystdefensionen.

I Værkstedet fortsættes Fabrikationen af 20 mm Brisantgranater og større Partier Øvelsesprojektiler til 24 og 15 cm, 75—57—50—47 og 37 mm Kanoner og Instruktionskanoner. Til Torpedobaadene udføres 20

mm Dobbelt-Affutager, og som Forsøg udføres et Stk. Dobbelt-Affutage til 8 mm Rekylgevær M/24. Til Kystdefensionen udføres et Parti Vindmaalere, og paa-begyndes Omdannelsen af Affutagerne til 15 cm P.K. L/43. Paa Forterne foretages Bremseeftersyn ved samtlige Affutager.

Til D.R.S. udføres en større Levering 20 mm Dobbelt-Affutager, og paa-begyndes en Levering Sadelbomme.

Artilleriværkstedet begynder Aaret 1936 fuldt beskæftiget med Fremstilling af 20 mm Dobbelt-Affutager og Sadelbomme til D.R.S. Ogsaa til Marinen selv foreligger en stor Del Arbejde ved Ændringen af »Niels Juel«. Firmaet Hazemeyer i Hengelo udfører det elektriske Ildlederanlæg. Dette er nu saa langt fremme, at Ingeniør Andersen rejser til Hengelo for at tilse Arbejdet der. Senere er Mester Paulsen beordret der ned som Kontrol. Ved Modtagelsen rejser Tøjmaster, Undertøjmaster og Ingeniør Andersen til Hengelo for afsluttende Prøver og Modtagelse af Anlægget. Artilleriværkstedet paa-begynder Montering af Apparaterne i »Niels Juel«. Samtidig er der paa Værkstedet forfærdiget forskellige Ildlederinstrumenter, Fartkorrektorer, Vindretningsvisere m. m., og som AL-Skyts 20 mm Dobbelt-Affutager med Automatsigter, alt til »Niels Juel«. Der er ligeledes paa-begyndt Automatsigter med Regnedaaser til de 20 mm Dobbelt-Affutager i Torpedobaadene.

Paa Finansloven 1936/37 er opført et Beløb paa 80,000 Kr. til den tiltrængte Udvidelse af den ældre Værkstedbygning mod Nord. Da Bygningsvæsenet har forberedt alt til Udvidelsen vedrørende, kan — nu da Bevillingen er sikret — Arbejdet allerede paa-begyndes d.  $\frac{4}{4}$  1936. Tilbygningen bliver udført i 1 Etage med Mansard i Lighed med den ældre Bygning, men med

Udbygning for Trappeopgang, saaledes at der indvindes et Værkstedsareal af ca. 165 m<sup>2</sup>, og i Mansard-Etagen skaffes Plads til større Folkelokaler, saa at de tidligere hertil benyttede Rum kan anvendes til andre Formaal. Bygningen er færdig, og Folkelokalerne tages i Brug d. 21. September og Værkstedet d. 1. Oktober 1936.

Ifølge Skrivelse fra Tøjmasteren, den 4. September 1936, er Værkstedets Navn fremtidig:

»SØARTILLERIETS VÆRKSTED«.

---



## Tradition.

Af Søløjtnant I. H. Louis-Jensen.

Det sker, at der fra Flaadens Skibe under Besøg i Udlandet nedlægges en Krans og afgives Honnør ved en Grav eller Mindesten. Derved hjælper vi fremmede til at bevare Mindet om en Mand eller en Daad, til at bevare en Tradition. Men hvordan handler vi i vort eget Land? Ogsaa der sker det, at vi fejrer en Hundrede-aarsdag, men kan og bør vi ikke gøre mere?

Vi ønsker for vor Flaade Disciplin og Sammenhold indefra og Velvilje og Interesse fra Folket. I mange Aar har det været smaat med Velviljen, og med manende Ord om Forsvarspligt og Fædrelandssind har man ikke vundet de mange. Lad os da prøve en ny Vej. Lad os gemme de abstrakte Ideer og arbejde med det, vi har; lad os prøve at benytte os af de Egenskaber, der findes i Folket og gennem dem naa til at bibringe det dem, vi ønsker.

Nationale Minder findes i ethvert Folk, ogsaa i vort. Ganske vist staar Kendskabet til Fædrelandets Historie ikke i høj Kurs i disse Aar, hvor Krig og Omvæltninger har overskaaret Forbindelsen mellem Før og Nu; men trods alt er vel visse Grundbegreber endnu den Dag i Dag saa levedygtige, at de, genoplivet paa rette Maade, maa kunne benyttes i Kampen for at naa vort Maal.

Vil vi vække Nationens slumrende Kræfter, maa vi bestyrke den i dens Ærbødighed for Minderne, ikke ved at tale om dem eller skrive om dem, men ved selv at vise dem Ærbødighed. Der staar i Holmens Kanal

et Monument for Niels Juel, hans Efterkommere i Flaaden agter kun lidt derpaa. Hvad om man paa 1. Julidagen lod Besætningen paa det Skib, der bærer hans Navn, paradere, medens Skibets Chef nedlagde en Krans ved Monumentet? Maaske vil det i visse Kredse fremkalde Moro, maaske vil det vække Mishag, men gjort paa den rette Maade vil det for en stor Del af vort Folk knytte Baandet mellem *den levende Flaade* og *Historiens Flaade*. Og da den sidste endnu huskes og æres, kunde maaske den første drage Fordel af Alliancen.

Indadtil vilde vi opnaa endnu mere. Det er ikke nok at opkalde Skibe, det, det gælder om, er at oplive Aanden, styrke Modet og Humøret, *der* ligger Vejen til Disciplin og Sammenhold. Vilde ikke enhver Mand af et Skibs Besætning føle sig mere værd, naar han ret fik at se, at den, som hans Skib blev opkaldt efter, han staar midt i den store By og er ikke glemt. Vilde ikke Kadetkorpsets Aand styrkes, om man paa en af Tordenskjolds Mindedage lod Kadetterne stille op i Holmens Kirkes Kapel og talte til dem om den Mand, der udgik af vor Stand, og hvis Vovemod og Initiativ skabte en Myte, der endnu lever i det danske Folk.

Der staar i København og over hele Landet mange Mindestene for Flaadens Mænd, saa Anledninger behøver vi ikke at mangle.

Og endeligt: Vilde det ikke være en Spore for Arbejdet paa en Eksercerskole at uddanne Folkene med det haandgribelige Formaals for Øje at vise ved en saadan Lejlighed, at de i Dygtighed og Kækhed ikke staar tilbage for noget Elite-Kompagni?

---

## Bog anmeldelse.

Meusemann und Stange: »*Mathematik und Marine*« — 1936.

48 Sider med 37 Illustrationer.

(I Serien: Mathematisch-Physikalische Bibliothek. Reihe I, Nr. 89).

De to Forfattere — Kapitänleutnant K. Meusemann og Dr. K. Stange (Studienrat an der Marineschule) — har i heldigt Samarbejde mellem Søofficeren og Matematikeren formaaet at skabe en lille nyttig, overskuelig og fornøjelig Haandbog, der i sammentrængt Form giver detailleret Anvisning paa Løsning af en Række matematiske Problemer, som man næsten daglig stilles overfor ombord. I Forordet motiverer Forfatterne Bogens Udgivelse med følgende Udtalelse: »Dem Schüler muss an der Lösung von bedeutsamen, lebenswirklichen Einzelaufgaben gezeigt werden, dass die Mathematik nicht lediglich Schulung des logischen Denkens zu vermitteln hat, sondern auch auf verschiedenen kulturellen Anwendungsgebieten (Technik, Wehrwesen, . . .) als angewandte Wissenschaft eine hervorragende Rolle spielt«. Indenfor hvert Afsnit i Bogen er derfor anført en Række Mønster-Opgaver med Løsning, ialt 43 Opgaver. Alle Opgaver, som i Forvejen maa anses for bekendte og behandlede i specielle Lærebøger, saasom »Stedlinien«, ballistiske Opgaver o. s. v. er udeladt, hvorefter Bogen omfatter følgende 5 Afsnit:

1) Opgaver vedr. Hastighed, Vind og Strøm.

(For Eks.: Bestemmelse af Modstanderens Kurs og Fart, Udlægning af Taagedækning m. m.)



## II) Krydser-Opgaver.

(For Eks.: Bestemmelse af Kasteformation og -afstand for U-baadsjagere, Bestemmelse af Højdevinklen ved Torpedoskud m. m.)

## III) Specielle Opgaver indenfor Søtaktikken.

(For Eks.: Bestemmelse af Kurs for hurtigste Indhentning, Bestemmelse af Kurs for Opnaaelse af Min.-Afstand overfor fartoverlegen Modstander m. m.)

## IV) Opgaver vedr. Dybdelodning.

(For Eks.: Bestemmelse af Korrektioner paa de ved »Patentlod« maalte Dybder, Bestemmelse af Vanddybde ved »Frilod« (med Kanonslag), Opgaver vedr. det elektriske Ekkolod m. m.)

## V) Opgaver vedr. Brændstofforbrug.

(For Eks.: Bestemmelse af mest »økonomisk Fart«, Bestemmelse af Brændstofforbrug som Funktion af Farten.)

Ovenstaaende Oversigt giver et Indtryk af Bogens Indhold og viser, at de anførte Opgaver alle kan betegnes som »ægte Opgaver« forekommende i det praktiske Liv i Modsætning til de mere eller mindre konstruerede saakaldte »praktiske Opgaver«, der ofte stilles Elever ved den theoretiske Matematik-Undervisning. Bogen kan anbefales som fornøjelig og nyttig Underholdningslektüre i ledige Stunder. Bogladeprisen er i København: 1,75 Kr.

A. G. Topsøe-Jensen.

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### Norge.

#### Budget.

Søforsvarets Budget  $1/7$  1937—<sup>70</sup>/<sub>6</sub> 1938 er paa 15,0 Mill. Kr. mod 14,0 i indeværende Budgetaar.

De vigtigste Konti paa Budgettet fordeler sig saaledes:

Lønninger til fast Personel .....	3,1	Mill. Kr.
Marinens Skoler .....	0,3	- -
Værnepligtige .....	0,4	- -
Togter og Øvelser .....	1,1	- -
Vedligeholdelse .....	2,0	- -
Nybygning af Skibe .....	3,6	- -
— - Luftfartøjer .....	0,6	- -
Materielanskaffelser (Amm., Torpedoer etc.) .....	0,6	- -
Kystartilleriet .....	1,6	- -

Af Budgettets 15,0 Mill. Kr. er de 0,7 en ekstraordinær Krisebevilling, der anvendes til Nybygning for at holde Driften af Marinens Værksteder vedlige i nuværende Udstrækning.

Nybygningskontoens 3,6 Mill. Kr. anvendes til Bygning af 3 store Torpedobaade (se Tidsskriftets Dec. Hefte 1936, S. 591) saaledes: til fortsat Bygning af Torpedobaaden »Æger« (Byggenr. 122): 0,1 Mill. Kr., — fortsat Bygning af Byggenr. 125: 2,7 Mill. Kr. og Paabegyndelse af en fjerde Torpedobaad (Byggenr. 126): 0,8 Mill. Kr.

Udover ovenstaaende Budget foreslaas 0,35 Mill. Kr. til Opsynsskibene (Fiskeriinspektionen), hvilket er samme Beløb som i indeværende Budgetaar.

Opsynsskibet »Fridtjof Nansen« udrustes i Marts. Fra Midten af Juni til Slutningen af August skal »Fridtjof Nansen« være til Assistance for de norske Fiskere under Sildefiskeriet ved Island.

Af øvrige Udrustninger kan nævnes: Mineskibet »Olav Trygvason« hele Aaret, dels Kadetskib, dels Specialøvelser — ialt 0,2 Mill. Kr. Torpedobaaden »Sleipner« hele Aaret, dels søgaaende

Ovelser, dels Stamskib, — ialt 0,115 Mill. Kr. Endvidere Mineskibet »Frøya«, 3 Torpedobaade (Trygg-Klassen) og 2 smaa Mineudlæggere. U-Baadene opføres uforandret med 0,282 Mill. Kr., Flyvevæsenet med 0,25 Mill. Kr.

### Holland.

#### *Nybygning. Besejlingstogt.*

U-Baaden »O 16« (Hjemlandet) har nylig hejst Kommando og skal Foraaret 1937 foretage et længere Besejlingstogt i Atlanterhavet. De U-Baade, der er bestemt for Kolonierne (K-Baadene), har foretaget Udrejsen til Ostindien enten via Suez eller som i den senere Tid ogsaa via Panama og derved dels trænet Besætningerne, dels vist hvad Materiellet kunde udrette.

»O 16« (Depl.  $\frac{900}{1200}$  Tons, Fart  $\frac{19}{8}$  Knob, 1 Stk. 88 mm l/45 A.L.K. og 2 Stk. 40 mm A.L.K., 8 Stk. 53 cm Torp.rør) skal paa Togtet anløbe Azorerne, Nordamerika, Bermuda og Lissabon.

#### *Budget.*

Af Kolonialministeriets Budget skal 17 Mill. Gylden anvendes til Kolonialforsvaret paa følgende Maade (jfr. iøvrigt Tidsskriftets Nov. Hefte 1936, Side 564):

Stabelsætning og Paabegyndelse af 2 Jagere.....	2 Mill.
— — — — — 6 U-Baade.....	5,2 —
Anskaffelse af 26 svære Bombeplaner.....	5,3 —
— — — — — 36 Rekognosceringsplaner.....	4,5 —

### Tyskland.

#### *Materiel.*

Stabelafløbning. Krydseren »H«, der fik Navnet »Admiral Hipper«, løb af Stabelen  $\frac{0}{2}$  i Hamburg (Blohm & Voss). Deplacementet er 10 000 Tons, Armeringen opgives til 20,3 cm K. og Farten til 36 Knob. »Admiral Hipper«, der i Tyskland klassificeres under Kategorien »Schwere Kreuzer«, faar Vandliniepanser — antagelig af samme Dimensioner (110 mm) som den franske Krydser »Algerie« (10 000 Tons, 8 Stk. 20,3 cm). »Algerie«s Panser opgives at have en Totalvægt paa 2000 Tons.

Nye Jagere. Jagernavne. Af de 16 nye tyske Jagere (1625 Tons) har de 10 første Z 1—Z 10 faaet Navne efter tyske Svofficerer fra Verdenskrigen — hovedsagelig Torpedobaadsoffice-



rer. Z 1 »Leberecht Maass« (Kontreadmiral, Führer d. Torpbte., faldt om Bord i Krydseren »Köln« i Slaget ved Helgoland, 28.-8.-1914); Z 2 »Georg Thiele« (Korvetkaptajn, faldt 17.-10.-1914 som Chef for 7de Halvflotille); Z 3 »Max Schultz« (Korvetkaptajn, faldt 23.-1.-1917 som Chef for VI Flotille); Z 4 »Richard Beitzen« (Kaptajnløjtnant, faldt 30.-3.-1918 som Chef for 14de Halvflotille); Z 5 »Paul Jacobi« (Korvetkaptajn, faldt 12.-2.-1915 som Chef for 17de Halvflotille); Z 6 »Theodor Riedel« (Korvetkaptajn, faldt 31.-5.-1916 som Chef for 6te Halvflotille); Z 7 »Hermann Shoemann« (Kaptajnløjtnant, faldt 1.-5.-1915 som Chef for Flotille Flandern); Z 8 »Bruno Heine-mann« (Korvetkaptajn, faldt 5.-11.-1918 som N.K. i Linjeskibet »König«, da han forsvarede Flaget mod at blive nedhalet af de oprørske Matroser); Z 9 »Wolfgang Zenker« (Søløjtnant, faldt 5.-11.-1918 i Linjeskibet »König«); Z 10 »Hans Lody« (Søløjtnant i Reserven, skudt 6.-11.-1914 i Tower i London).

Af disse 10 Jagere højste »Leberecht Maass« Kommando Januar 1937.

Desuden er under Bygning 6 Jagere à 1800 Tons og 12 Torpedobaade à 600 Tons.

Havarier paa Torpedobaade. Medio December 1936 søgte 4 tyske Torpedobaade, som var paa Vej fra Spanien til Wilhelmshafen, Læ i en Bugt i Nærheden af Brest paa Grund af haardt Vejr og for at udbedre mindre Havarier. Nogle Uger tidligere paa Udreisen til Spanien var en af Baadene blevet slæbt ind til Brest af en anden tysk Torpedobaad for at reparere et større Havari ligeledes foraarsaget af haardt Vejr.

(Det bemærkes, at disse tyske Torpedobaade er paa 800 Tons og med kun 1,5 m Fribord).

U-Baadstogt til Azorerne. Medio Januar forlod de to U-Baade »U 28« og »U 35« Kiel for at paabegynde et Sødygtig-hedstogt til Nordatlanten, hvor bl. a. Azorerne skal anløbes.

Baadene tilhører Mellemtypen, der har et Overfladedeplacement paa 500 Tons. Foruden 10 af denne Type findes som bekendt 24 smaa U-Baade (250 Tons) og 2 større (750 Tons).

#### *Uddannelse.*

For en Del af de nyudnævnte Søløjtnanter forudsættes nu en fleraarig Tjeneste (2 à 3 Aar) ved Luftvaabnet som Observa-torer (Beobachter in Seefliegerverbänden).

Forfremmelse og videre Tjeneste i Marinen foregaar analogt med de øvrige Søofficerer. En Del af Observatorerne kan dog — snarrest de ønsker det — træde helt over i Luftvaabenet.

### Luftvaaben.

Marine-Luftstridskræfters Organisation. Medens England og Frankrig, som omtalt, (T. f. S. Pag. 613 f. A. og Pag 89 d. A.) har store Vanskeligheder med Organisationen af deres maritime Luftstyrker, synes Tyskland at have fundet en tilfredsstillende Ordning ved Opbyggelsen af sit Luftvaaben.

Detalierede Oplysninger foreligger ikke, men det vides, at Luftvaabnet omfatter følgende Dele:

1. Selvstændige Luftstyrker til større Luftoperationer, Angreb mod fjendtlige Centrere og Forbindelseslinier.
2. Marine-Luftstridskræfter til Støtte af Marinens Operationer.
3. Hær-Luftstridskræfter til Samarbejde med Hæren.

Det samlede Luftvaaben, der hører under Rigsluftministeriet, er organiseret i 6 Luftkredse.

Marineluftvaabnet hører under 6. Luftkreds. hjemmehørende i Kiel.

II. W.

### England.

#### Materiel.

Udrangering. Den længe forventede Udrangering af U-Baaden »X 1« er nu en Kendsgerning. »X 1« betegnes af »Shipbuilding & Shipping Record« som en Fejlkonstruktion. Alle Erfaringer fra tidligere U-Baadskonstruktioner er benyttet — undtagen den ene: » . . . that other things being equal, a small submarine is better than a bigger one, being much handier«. »X 1« paa  $\frac{2425}{3600}$  Tons med 4 Stk. 13 cm K. og 6 Torpedoror,  $\frac{19,5}{9}$  Knob, er nærmere en Krydser eller en Kanonbaad, der kan dykke, end en egentlig Undervandsbaad. Stabelafløbning 1923. — Forsøg og selvstændige Togter indtil den i 1927 tildeltes 1st Submarine Flotilla i Middelhavet. Men »X 1« passede ikke ind i Flotillens Organisation m. v. og blev allerede ved Aarets Udgang detacheret fra Flotillen som en selvstændig Enhed og returnerede i 1930 til England, hvor den fra Februar

1931 blev »henlagt« med stærkt reduceret Besætning. »X 1«, der næst den franske U-Krydser »Surcouf«, er Verdens største U-Baad, kaldtes populært »a naval white elephant« med Hentydning til den overordentlige Forsigtighed, hvormed den skulde behandles.

Canadiske Jagerer. Jagerne »Crescent« og »Cygnet« (1931, 1375 Tons, 35,5 Knob, 4 Stk. 12 cm og 8 Stk. 53 cm Torp.) er under Navnene »Fraser« og »St. Laurent« overført til den canadiske Marine til Afløsning af Jagerne »Champlain« og »Vancouver« (1918—19).  
(Times, 17.-2.-37).

#### *Nybygninger.*

Ved Stabellægningen af Ministrygeren »Seagull« medio Februar er Antallet af Skibe under Bygning henhørende til 1936-Programmet forøget til 28. Mellem disse Skibe findes Slagskibene »King George V« og »Prince of Wales«, Krydserne »Belfast« og »Edinburgh«, 9 Jagerer af »Ashanti«-Klassen, 8 U-Baade, 3 Ministrygere o. s. v. — Hertil kommer yderligere følgende Skibe, der endnu ikke er sat paa Stabelen: 5 Krydsere af »Dido«-Klassen, Flotillelederen »Jervis« og 8 Jagerer af »J«-Klassen samt 2 Konvojfartøjer. Ingensinde siden Krigen er saa mange Skibe blevet sat i Bygge i saa kort en Periode.  
(Times, 17.-2.-37).

(De ovenfor omtalte Konvojfartøjer (Escort-vessels) er Skibe paa ca. 1200 Tons, 18 Knob, 4 Stk. 12 cm og saaledes af en helt anden Type end de franske »Escorteurs«, der nu benævnes »Torpilleurs«).

#### *Uddannelse.*

Som Eksempel paa Omfanget af Signaludveksling mellem den engelske Flaades Skibe og Koffardskibe med det Formaal at indøve en saadan Signalering kan anføres, at Antallet af fuldførte Ovelser (Lys, Flag og Semafor) i de to Sommerkvartaler 1936 henholdsvis var 1130 og 1267.  
(Times, 8.-2.-37)

Den engelske Marine har købt White Star Lineren »Majestic« (ex tysk »Imperator«).

Skibet, der i sin Tid var Verdens største Damper, hedder nu »Caledonia« og skal anvendes som Logis- og Skoleskib i Rosyth. Saloner m. v. ombygges til Sportssale og Undervisningsrum, medens Svømmehallen bibeholdes.



*Sabotagehandlinger.*

I Anledning af 5 Arbejders Afsked fra Orlogsværftet i Devonport stillede det engelske Arbejderparti i Underhuset forskellige Spørgsmaal til Admiralitetet.

First Lord of the Admiralty, Sir Samuel Hoare, redegjorde for Sagen og udtalte, at for 10 à 12 Aar siden begyndte et nyt og alvorligt Problem at beskæftige Værftets Ledelse. Indtil da havde der lejlighedsvis været gjort Forsøg paa at overtale enkelte af Værftets Folk til at skaffe visse hemmelige Oplysninger til udenlandske Agenter. Men for en halv Snes Aar siden begyndte en bevidst Agitation, der ikke alene søgte at sprede Misfornøjelse blandt Værftets Arbejdere, men endog gjorde Forsøg paa at organisere Mytteri blandt Skibenes Besætninger. Tingenes Tilstand var alvorlig.

Særlige Bestemmelser blev derfor tilsendt Værfterne — Bestemmelser, der har været gældende siden da, hvilket Parti den siddende Regering end har tilhørt — og i hvilke det blev paalagt at føre nøje Kontrol med Arbejdernes Opførsel og Omgang for at sikre sig, at kun loyale og paalidelige Folk fandt Anvendelse. Trods disse Bestemmelser steg Vanskelighederne, idet den fjendtlige Virksomhed forøgedes, og der skete nu en hel Række alvorlige Sabotagehandlinger.

Sir Samuel Hoare nævnedes derpaa følgende, der betegnedes som de mest alvorlige:

1) Marts 1933 var der blevet kastet Sand og Metalspæner i Tankdamperen »War Afridi«s Maskineri, medens Skibet stod i Tørdok i Devonport.

2) Oktober 1933 var forskellige Smaagenstande blevet anbragt i Tankdamperen »Oleander«s Maskineri, medens Skibet laa i Devonport. Genstandene forårsagede bl. a. Tilstopning af Cirkulationspumperne. Tillige var Masternes Førstotning beskadiget. Alt var udført som Sabotage.

3) April 1935 fandtes flere Genstande i U-Baaden »Oberon«s Hovedmotorer, medens den var til Eftersyn paa Værftet i Devonport. Anbringelsen af Genstandene var sket, medens Motorerne var adskilte, og Værftets Arbejdere var om Bord.

4) November 1935 var en Stift blevet anbragt i et af Kablerne til Ildlederstationen i Slagskibet »Royal Oak«, medens Skibet laa i Devonport. Sabotagen var udført af een, der havde Kendskab til Forholdene, og paa en saadan Maade, at det var meget vanskeligt at opdage den.

5) Medio December 1935 til Januar 1936 var en Naal stukket i et vigtigt elektrisk Kabel om Bord i Krydseren »Cumberland«, medens denne laa i Devonport.

Det var klart, at disse Handlinger ikke var foretaget af »a practical joker« eller af en enkelt, misfornøjet Person. Bag dem alle stod en stærk og fjendtlig Organisation.

Regeringen kunde ikke gaa med til en offentlig Undersøgelse vedrørende de afskedigede Arbejderes Skyldighed eller Ikke-Skyldighed. I saa Fald maatte Admiralitetet opgive Navne m. v. paa sine hemmelige Forbindelser, som dermed vilde være afskaaret fra i Fremtiden at afsløre og muligvis forhindre Sabotagehandling, som kunde udsætte H. M. Skibe og Besætninger for alvorlig Fare. Regeringen maatte afvise Arbejderpartiets Ønske om offentlig Undersøgelse, idet man maatte stole paa Admiralitetets Forbindelser, ligesom Admiralitetet ogsaa for Fremtiden — som i dette Tilfælde med Regeringens i Forvejen indhentede Billigelse — maatte forbeholde sig Ret til i Overensstemmelse med Værftsreglementet at afskedige Folk uden at angive anden Aarsag end:

»Service no longer required«.

Ved den følgende Afstemning blev Arbejderpartiets Krav om offentlig Undersøgelse forkastet.

Man lagde Mærke til følgende Udtalelse af et kommunistisk Medlem under Debatten: »Saafremt Kommunisterne begyndte en Virksomhed i Flaaden, vilde det være en politisk Virksomhed, der havde til Formaal at vinde Flaadens Mandskab. Men man kunde ikke vinde Flaadens Mandskab, hvis man vilde prøve paa at drukne dem. Det kommunistiske Parti var imod enhver Sabotage, som vilde bringe Sømands eller Soldaters Liv i Fare«.

(Uddrag af Times 27.-1.-37).

#### *Londons Luftværn.*

Det fremgaar af Regeringens Forsvarsbestemmelser, at Ballon-Luftnetbeskyttelse nu skal indgaa som Led i Londons Luftværn.

Sagkundskaben erkender, at Nettetens militære Effektivitet er problematisk, og at de er kostbare og vanskelige at betjene.

Naar man alligevel gaar ind for dem, er det under Hensyn til Befolkningens Moral og i Haab om at kunne vanskeliggøre det lave Bombeangreb, som er det vanskeligste at imødegaa med Luftværnets øvrige Midler.

H. W.

## Frankrig.

### Typebetegnelser.

Den i 1931-Programmet anvendte Betegnelse »Escorteurs« (Konvojfartøjer) er atter forladt, idet det franske Marineministerium har bestemt, at disse Fartøjer fremtidig skal benævnes »Torpilleurs« (12 Baade à 600 Tons, 2 Stk. 10 cm 1/60 A.L.K. og 4 à 5 Stk. mindre A.L.K. samt 4 Stk. 40 cm Torpedoapp. Bemærkelsesværdigt er Torpedokaliberet).

Iøvrigt anvendes nu i Frankrig Betegnelsen »Torpilleur« for Jagerer helt op til 1800 Tons. Flotillelederne fra 2200 til 3000 Tons benævnes derimod »Contretorpilleurs«. — Betegnelsen »Flotilleledere« for disse Fartøjer, der stærkt nærmer sig Krydserne, er mindre god, idet de netop som Regel ikke anvendes som Førerbaade for Jagerflotiller, men derimod formeret i selvstændige Flotiller eller Divisioner. Denne Type benævnes i Tyskland »Torpedokreuzer«.

### Luftinfanteri.

Det synes som Luftinfanteriet 2: Troppestykker ført frem ad Luftvejen og landsat pr. Faldskærm vinder øget Indpas i flere Lande.

I Rusland, hvor Vaabnet har sin Oprindelse og største Udbredelse, indgaar det nu som et selvstændigt Vaaben i det samlede Værn, og dets militære Betydning kan næppe betvivles. Under Ovelser landsættes jævnlig Styrker paa 1000—2000 Mand, med et Maskingevær pr. Gruppe paa 8 og en Infanterikanon pr. Afdeling paa ca. 100 Mand.

I Frankrig er oprettet to Luftinfanteri-Afdelinger (i Reims og i Algier). Hver Afdeling omfatter en Flotille tunge Transportluftfartøjer og et Kompagni Luftinfanteri.

Mandskabet er frivilligt og faar en Del af sin Uddannelse i Hæren. Den indledende Faldskærms-Uddannelse gives ved særlige Skoler med Springtaarn efter russisk Mønster, hvorfra de første Spring foretages.

Ogsaa i Tyskland afholdes Forsøg med Luftinfanteri.

H. W.

## Sovjet-Unionen.

Den russiske Ishavsflaade, der er baseret paa Murmanskysten, viser efterhaanden en ret livlig Virksomhed udford Norges Nordkyst. Denne Sostyrke formenten for Tiden at bestaa af 10 Jagerer



og Torpedobaade, 6—8 U-Baade og dertil et større Antal Bevogningsfartøjer, Opmaalingskibe og Isbrydere.

Stalin-Kanalen tillader ret hurtig Forlægning af lette Søstridskræfter fra Østersøen til Ishavet og omvendt. Dog maa Jagerne herved lettes og eventuelt trimmes for at faa et mindre Dybgaaende.  
(Kieler Neueste Nachrichten).

## U. S. A.

### *Materiel.*

Kanonsprængning. Om Bord i Skoleskibet »Wyoming« er indtruffet en alvorlig Ulykke, idet en 12,7 cm Kanon sprængtes under en Skydning. 6 Mand dræbtes og 10 saaredes — heraf flere haardt.  
(Times, 19.-2.-37).

(»Wyoming« er et »afmilitariseret« Slagskib) paa 19700 Tons, sat i Vandet 1911. Nuværende Armering: 6 Stk. 30,5 cm og 16 Stk. 12,7 cm samt A.L.K. »Wyoming«, der vil være kendt fra Besøg i København, deltog, da Ulykken fandt Sted, i Øvelser W for Californien).

## Japan.

### *Capital Ships.*

Foruden 2 Slagskibe, som er sat paa Stabelen, forventes yderligere bevilliget 2. Deplacementet antages at være 35000 Tons. Hovedarmeringens Kaliber er endnu ukendt.

Japans Flaade af »Capital Ships«, der bestaar af 6 Slagskibe og 3 Slagkrydsere, forøges nu med Slagkrydseren »Hiyei«. Denne, der ifølge Londontraktaten af 1930 blev »afmilitariseret« og omdannet til Skoleskib ved at aftage Vandliniepanseret og fjerne et Taarn med 2 Stk. 35 cm K. samt en Del af Kedlerne, saaledes at Farten nedsattes fra 26 til 18 Knob, bliver nu atter »militariseret« ved at Vandliniepanseret og Kanontaarnet anbringes paa Plads, medens der installeres nye Kedler.

De 4 japanske Slagkrydsere skal iøvrigt fremtidig benævnes Slagskibe, da deres Fart (26 Knob) ikke er væsentlig højere end de japanske Slagskibes (23 Knob) (jfr. de engelske Slagskibe af »Queen Elizabeth«-Klassen med 25 Knob).

### *Statssubvention til hurtige Tankskibe.*

Japan synes interesseret i Bygning af hurtige Tankskibe. Et japansk Rederi har saaledes for Tiden 2 Tankskibe paa 9000 Tons

under Bygning og har opnaaet Statsstøtte paa den Betingelse, at Skibene faar en Udholdenhedshastighed af ikke under 20 Knob.

Den japanske Marine har iøvrigt 1935—36 selv bygget 2 Tankskibe paa 12000 Tons og med 19 Knobs Fart. Til Sammenligning tjener, at Maximumshastigheden for den engelske og den amerikanske Marines Tankskibe er 14 Knob.

## Siam.

### *Nybygning. B. & W.-Motorer.*

Af det italienske Adriatico Værft i Monfalcone (Triest) er leveret 7 store Torpedobaade Nr. 11—17. Standarddeplacement 320 Tons, fuldt udrustede 460 Tons,  $68 \times 6,4 \times 2,1$  m. Maskineri: Gearede Parsons Turbiner, 9000 H.K., 2 Skruer. Fart: 32,5 Knob (antagelig letteste Vandlinie!). Artilleri (Vickers-Armstrong): 3 Stk. 76 mm 1/50 A.L.K. og 1 Stk. 40 mm A.L.K. Torpedoarmering: (45 cm) 2 Dobbelt- og 2 Enkeltrør. Foruden disse 7 Baade, hvoraf de 2 var færdige Foraaret 1936 og de resterende 5 afhentes af siamesiske Besætninger Foraaret 1937, er endnu 2 (Nr. 18—19) under Bygning.

Ligeledes paa Adriatico Væftet er bygget 2 Mineskibe, »Bang-rachan« og »Nongsarai«, der tillige skal kunne anvendes som Minestrygere. Depl. 400 Tons,  $49 \times 7,7 \times 2,2$  m. 2 Stk. 76 mm 1/40 A.L.K. 142 Miner. Bemærkelsesværdigt er Maskineriet — Burmeister & Wain's Dieselmotorer paa 540 H.K. bygget i København. Fart: 13 Knob. Begge Skibe afhentes af siamesiske Besætninger samtidig med de 5 ovennævnte Torpedobaade. Artilleriet installeres i Siam.

## Marinens Bibliotek.

Januar 1937.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \*1. Vejledning i Ambulanceøvelser og Ambulancetjeneste. Udg. af Hærens Lægekorps.  
*Løbger, G. C.*: Organisation af Beskyttelse af Lazaretter mod Luftangreb. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlæggen XXXXII. Aarg. IV. Hft. H.
2. *Larsen, K.*: Dansk Biblioteksfører. Index. Udg. af Fællesrepr. for den danske Bibliotekerstand. Statens Bibliotekstilsyns Publ. XIII. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
3. *Curry, M.*: Flug und Wolken. Ill. Vorwort von Ministerpräsident Hermann Göring. Geleitworte von Italo Balbo und Walter Mittelholzer. München u. A (1933). 4<sup>o</sup>. Fv.
4. Taschenbuch der Luftflotte. Ill. IX. Jahrg. 1934 (gegr. 1914). Hrsg. v. Dr.-Ing. Werner v. Langsdorff. München 1934. 8<sup>o</sup>. H.
5. Betänkande med förslag till ordnande af Sveriges försvarsväsende avgivet av 1930 års försvarskommission. Statens offentliga utredningar 1935: 38—43. Försvarsdep. Sthlm. 1935. 6 Bd. 8<sup>o</sup>. Fv.  
I: Indledande avdeling. — Utrikspolitiska synpunkter på försvarsfrågan. — Sveriges läge och behov av försvarskrafter. — Ekonomiska och befolkningsstatistiska förutsättningar för uppbärande av en försvarsorganisation. — Almen översikt över kommissionens organisationsförslag. — Försvarets ledning. II: Arméorganisationen. III: Marineorganisationen. IV: Flygvapnets organisation. V: Värnplikten. — Vissa för försvarsväsendets gemensamme frågor. — Sammenfatning av försvarskommissionens förslag. — Bilagor. VII: Särskilda yttranden.
6. *Rasmussen, M.*: Jeg véd et Land —. Billeder og Skildringer fra Grønland. Ill. Kbh. 1925. 8<sup>o</sup>. H.
7. *Ahlman, A.*: Kampen om Nord- og Sydpolen. Ill. & Kort. Overs. af Peter Freuchen. Baltisk Forl.'s popul.-vidensk. Serie. Red. af Prof. Dr. M. Vahl & Prof. Dr. J. Østrup. Kbh. 1928. 8<sup>o</sup>. H.



8. *Petersen, K. Honoré, m. fl.*: Træk af Kolonien Godthaabs Historie. 1728—1928. [Paa dansk og grønlandsk.] Ill. Godthaab 1928. 8<sup>o</sup>. H.  
*Balle, K.*: Nogle Træk af den godthaabske Menigheds Historie.  
*Bugge, Aa.*: Godthaab Seminarium (1845—1948).  
*Chemnitz, J. N. P.*: Grønlænderbyen i Godthaab.  
*Lyngø, K.*: Bogtrykkerivirksomheden i Godthaab.  
*Møller J.*: Grønlandske Erhverv i Godthaab.  
*Petersen, Jonathan*: Oplysningsarbejdet i Godthaab.  
*Petersen, K. Honoré*: Træk af Koloniens Historie.  
*Simony, C.*: Fiskeriet og dets Udvikling i Godthaab Distrikt.
9. *Daugaard-Jensen, J.*: Om Grønlands Administration. Kbh. 1911. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Gad's danske Mag. 1910/11. H.
10. *Eberlin, P.*: Blomsterplanterne i dansk Ostgrønland. En plantegeografisk studie. Kria. 1887. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Arch. for Math. & Naturvidensk. Udg. af Sophus Lie, Worm Müller & G. O. Sars.
11. *Pedersen, Alwin*: Der Scoresbysund. Drei Jahre Forschungsreisen an der Ostküste Grönlands. Ill. & Kort. Berl. 1930 8<sup>o</sup>. H.
12. *Oesau, Wanda*: Schleswig-Holsteins Grönlandsfahrt auf Wal-fischfang und Robbenschlag vom 17.—19. Jahrhundert. Ill. & Kort. Litt. fort. Glückstadt 1937. 4<sup>o</sup>. H.
13. *Cook, F. A.*: My Attainment to the Pole. Being the Record of the Expedition that First reached the Boreal Center, 1907—09. With the Final Summary of the Polar Controversy. Ill. m. Portr. af Forf. Index. 3. Ed. Press Ed. N. York & Lond. 1913. 8<sup>o</sup>. H.
14. *Bull, H. J.*: The Cruise of the »Antarctic« to the South Polar Regions. Ill. Lond. & N. York 1896. 8<sup>o</sup>. H.
15. *Mohn, H.*: Norske Fangst-Skipperes Opdagelse af Kong Karl-Land. Kort. U. St. o. A. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Vidensk.-Selsk. Forhandl. 1872. H.
16. *Lachambre, H. & Machuron, A.*: Med Andrée på Spetsbergen 1896 og 97. Ill. & Kort. Öfvers. från franskan. Sthlm. 1897. 8<sup>o</sup>. H.
17. *Brogger, A. W.*: Haag. [Breve til »Tidens Tegn« under Processen i Haag.] Kort. Oslo 1933. 8<sup>o</sup>. H.
18. — — Dommen i Haag. Oslo 1933. 8<sup>o</sup>. H.

19. Notice biographique sur l'amiral Sir John Franklin, correspondant de la Soc. de Géographie etc. [M. Portr. af Franklin.] Réd. sur la demande de la société par Mr. de la Roquette. Kort. Paris u. A (1856?). 4<sup>o</sup>. H.
20. *Fries, T. M.*: Grönland, dess natur och innevånare. Efter äldre och nyare författares skildringar samt egne erfarenhet. Ill. Ups. 1872. 8<sup>o</sup>. H.
21. *Stuxberg, A.*: Minnen från »Vega«s färd och dess svenska föregångare jämte en kortfattat framställning af Nordostpassagens historie och Den amerikanska nordpolsexpeditionen under de Long. Ill. & Kort. Göteborg 1890. 8<sup>o</sup>. H.
22. *Nansen, F.*: In Nacht und Eis, die norwegische Polarexpedition 1893—96. Mit einem Beitrag von Kapitän *Sverdrup*. Ill. & Kort. Index. Lpz. 1897. 8<sup>o</sup>. H.
23. *Viksten, A.*: Bland björnskytter och sälfångare i Norra Ishavet. Ill. Sthlm. 1921. 8<sup>o</sup>. H.
24. *Thomsen, T.*: Grönlands Beboere. Levevis og Fremtidsmuligheder. Ill. Kbh. 1924. 8<sup>o</sup>. H.
25. Grönlandsoverenskomsten 1924. Grönlands-Komiteen af 1924. [Forsk. Udtalelser.] Kbh. 1924. 4<sup>o</sup>. H.  
*Berlin, K.*: Voldgift i Ostgrönlandsspørgsmaalet og *J. C. Christensen*.  
*Løfting, C.*: Grönlands-Spørgsmaalet.  
*Melchior, M.*: Grönlands-Overenskomsten. Kan der endnu være Tvivl?  
*Krenchel, E.*: Grönlands-Overenskomsten. En national Skandale.
26. *Nordenskiöld A. E.*: Om brödrene Zenos resor och de äldsta kartor öfver Norden. Tal vid presidiets nedläggande i K. Vetensk.-Akad. d. 12. Apr. 1882. Kort. U. St. o. A. 8<sup>o</sup>. H.
27. *Klinckowström, A.*: Med tyskar och engelsmän till Jan Mayen. Dagboksanteckningar från en mislyckad polarexpedition. Ill. Sthlm. 1914. 8<sup>o</sup>. H.
28. *Arnesen, O.* & *Lundborg, E.*: »Italia«-tragedien paa nært hold. Ill. & Kort. Oslo 1928. 8<sup>o</sup>. H.
29. *Gordon, W. J.*: Round about the North Pole. Ill. & Kort. Index. Plymouth 1907. 8<sup>o</sup>. H.
30. *Ostermann, H.*: Den grønlandske Missions og Kirkes Historie. Index. Kbh. 1921. 8<sup>o</sup>. H.
31. *Parry, E.*: En sand Christens Levnetsløb. Admiral W. E. Parry's Liv. Ovr. efter Orig. 4. Udg. af H. Ipsen. Forord af Provst Dr. Fog. [M. Portr. af W. E. Parry.] Kbh. 1868. 8<sup>o</sup>. H.

- \*32. *Steensen, R. Steen*: Færøske Stednavne. Om Betydningen af de i de danske Søkort over Færøerne forekommende Stednavne. Med et Tillæg om Betydningen af enkelte Stednavne fra Shetlandsøerne. Tórshavn 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*33. *Møller, A. P.*: Vore to Hære. Et Arbejdsløshedspøblem. Nogle Betragtninger. Offentliggjort i »Berl. Tid.« d. 19. Dec. 1936. Kbh. u. A. 8<sup>o</sup>. H.
34. *Hansen, Helmer*: Voyages of a Modern Viking. Ill. [M. Portr. af Roald Amundsen.] & Kort. Index. Foreword by Vice-Admiral E. R. G. R. Evans. Lond. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
35. Marine Archiv, Der Krieg zur See. *Mantey, E. v.*: Der Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. 3. Bd.: Die deutschen Hilfskreuzer. Kort Index. 8<sup>o</sup>. H. M<sup>s</sup>.

H. Bistrup.

---



## Om Isbrydning i danske Farvande.

Af Orlogskaptajn A. H. Lind.



»Storebjørn« paa Prøvetogt.

### Indledning.

I den sidste Vinter, der af Meteorologisk Institut betegnedes som »haard Isvinter« (1929), gjorde Forfatteren af nærværende Artikel — efter Ansøgning — Tjeneste som Styrmand i den daværende største danske Isbryder »Isbjørn« i Tiden fra 18. Januar til 8. April. De i Løbet af Togtet indhøstede Erfaringer lagdes til Grund for et Foredrag, der afholdtes i Sølieutenant-Selskabet den 5. November s. A.

Da Spørgsmaalet Isbrydning — at dømme efter de utallige Forespørgsler, som Søofficerer og civile Søfolk i alle Aldre har rettet til mig desangaaende — utvivlsomt omfattes med største Interesse, har jeg

yderligere bearbejdet Emnet. Det maa anses for sandsynligst, at de senere faatallige Isvintre paa Grund af deres meget milde Karakter og deraf følgende yderst kortvarige Udrustninger af Isbrydere, kun i ringe Grad har ændret paa den Lære om Isen og Kampen imod den, der lod sig uddrage af ovennævnte lange Isbrydnings-togt.

Den nyere Tids rivende tekniske Udvikling af Skibsfarten har muliggjort at tilfredsstille hidtil ukendte Fordringer til Præcision ogsaa inden for dette Felt. Dette har blandt andet ogsaa haft til Følge, at Landets Handelscentre ikke som tidligere ligger inde med altfor rigelige Varebeholdninger, og selv en relativ kort Standsning eller Hindring af Skibsfarten i vore Farvande faar derfor overvældende, man kunde sige katastrofale Følger. Dette gælder ogsaa for Landets Hoved-Indtægtskilde Landbrugseksporten, og for Passagertrafikken. Svigtende Tilførsel af Raastoffer til Industrien vil ogsaa medføre øjeblikkelig Stigning i Arbejdsløsheden.

Isvanskelighedernes Hyppighed i vore Farvande, iflg. Statistiken hvert 3. Aar, har da ogsaa gjort det indlysende for Regeringen, at Staten burde paatage sig den Opgave at assistere Skibsfart og Havne i Danmark under saadanne Forhold. I 1922 oprettedes derfor Statsisbrydningsvæsenet, hvis Materiel nu bestaar af 4 Isbrydere, hvoraf de 3 er moderne. Udover den egentlige Assistance til Skibsfarten kommer naturligvis i første Række saadanne Opgaver, der gaar ud paa Sikring af Menneskeliv, Skibe og Ladninger, samt paa at afhjælpe een eller anden alvorlig Varemangel.\*)

\*) I Slutningen af Februar 1929 truede saaledes den svigtende Kultilførsel til Jylland med at nødvendiggøre en Standsning af Mejerierne der. Faren blev afhjulpet af Isbryderne.

Da der oftere bliver hentydet dertil i det følgende, er det nødvendigt ganske kort at fremsætte nogle Bemærkninger om:

### Isens Forekomst i de danske Farvande i Almindelighed — og i 1929.

(Til Dels efter Meteorologisk Instituts Beretning.)

Klimaet i Danmark er om Vinteren ofte saa mildt, at der ingen Is forekommer af saadan Betydning, at Skibsfarten paa de danske Havne eller i Gennemsejlingsfarvandene til Østersøen forhindres. Vintre, hvor Skibsfarten helt standses for længere Tid paa Grund af Isen, er sjældne — ja, der forekommer endog Vintre, hvor der slet ingen Is dannes, undtagen paa meget flakke Landgrunde.

I de fleste Vintre forekommer dog Is, som mere eller mindre er Skibsfarten til Besvær — undertiden dog kun for ganske kort Tid.

Man kan gaa ud fra, at Isen i Almindelighed først viser sig i Januar, og at den atter gaar i Marts. (Dog kan der forekomme generende Is fra Midten af December.)

Saa snart Vandet i 5 m Dybde er under  $0^{\circ}$  er der Fare for Isdannelse — og ellers ikke (Frysepunkt  $\div 1,7^{\circ}$  (ved Horns Rev)). Naar dette sker bliver alle Lystønder og Fyrskibe efterhaanden inddrages.

Man har derfor et godt Udtryk for, hvornaar Gênen for Skibsfarten begynder, nemlig det Tidspunkt, hvor Fyrskibene inden for Skagen inddrages. Af Optegnelser over dette fremgaar, at Fyrskibene gennemsnitlig inddrages hver 3. Vinter, — og naar de er indtaget, er det gennemsnitlig for et Tidsrum af 36 Dage.

Gennemsnitsdatoen for den første Isdannelse i Sundet er den 25. Januar, og den er gennemsnitlig forsvundet igen den 19. Marts.



Isen indfinder sig i Farvandene inden for Skagen med vedholdende E-lige Vinde.

I Begyndelsen af en Isperiode presser Isen derfor næsten altid sammen i Farvandenens W-Sider. Saaledes dannes der en kompakt Ismasse mellem Sjælland og Hveen, hvorfor man ved Passage gennem Sundet staar sig ved fra Begyndelsen af Isperioden saa længe som muligt at lade Skibsfarten gaa E om Hveen.

De første Tegn til Isens Forsvinden er W-lige Storme med Tø. Naar disse kommer og bringer Højvande, der løfter Isen klar af Landgrundene og varmt Vand ind fra Nordsøen, — og efterfølges af rivende Sønden Vande, — vil Hovedfarvandene i Reglen i forbløffende kort Tid, ofte paa 3 à 4 Dage, være praktisk talt befriet for Isen.

I 1929 begyndte Islægget i Hovedfarvandene den 25. Januar. Isen ophørte med at hindre Skibsfarten ca. 1. April og saas sidste Gang den 10. samme Maaned. Det var en streng Vinter, og den 27. og 28. Februar var Situationen saa haard, at alle Farvande var isfyldte fra 10 Sømil W for Skagen til E for Bornholm. Kattegats E-lige Rende og Sundet var kun farbare med Isbryderhjælp, men i alle andre Dele af det isfyldte Farvand var Skibsfarten helt standset; og paa nær Strækningen fra Hanstholm til Hirtshals, var hele Danmark omgivet af Isen, en ejendommelig Situation, der maaske en sjælden Gang før er hændt, men som der i hvert Fald ingen Meddelelse foreligger om.

Om Isens Tykkelse kan oplyses, at der i 1929 blev maalt 75 cm ren Is. Det stærke Snefald foraarsagede, at Isen ikke blev saa tyk som i andre, mindre kolde Vintre, og det opgaves netop fra flere Steder, at Isen var tykkest, hvor der laa mindst Sne. Farvandsisen kan næppe blive mere end 1 m tyk og almindeligvis maa 80 cm regnes for Grænsen for ren Is i vore Farvande.

Derimod var Skruningerne af en anselig Tykkelse den Vinter, saaledes mødtes i det aabne Farvand, paa Aalborg Bugt, 7 m tykke Isskruninger, og Skrueisen ved Stevns laa i Bund paa 15 m Vand. Der er ogsaa observeret meget svær Is ved Frederikshavn, i Læsø Rende, ved Hals, hvor Isen var bundsat, i Store Bælt mellem Refnæs og Romsø og Nord for Rügen. Isen skruede stærkt og ret ofte i Vinterens Løb og gjorde Besværlighederne for Skibsfarten meget store.

Der findes i vore Farvande mange Strømrrender, der sjældent lægger til, f. Eks. Kignæs Renden ved Frederikssund, der i 1929 var tillagt i 3 Uger med 15 cm Is, hvilket ikke har fundet Sted siden den langt haardere Vinter 1893.

Fra den 10. Februar og til midt i Marts var næsten alle danske Havne lukkede eller kun tilgængelige med Isbryderhjælp.

Den 4. Februar sad 60 Dampere fast paa Strækningen Kiel—Gedser Rev, og den 6. Februar sad ca. 70 Dampere fast i E-lige Kattegat.

Den 27. Februar færdedes mange Mennesker paa Isen mellem Hveen og Skaane. Under disse Forhold kunde man i tidligere Isvintre have gaaet over Sundet, men med den stærke Trafik i Farvandene kommer man næppe nogen Sinde mere til at gaa over de aabne Farvande, naar undtages Femer-Bælt, som maaske kan befares af dumdristige Personer. I andre Farvande som f. Eks. mellem Samsø og Jylland gik i længere Tid i Vinterens Løb hele Karavaner med Heste og Slæder.

Skibsfarten var helt standset — eller kun mulig med Isbryderhjælp i:

		Ialt Is i:
Lillebælt og Femer-Bælt	50 Dage	71 Dage
Sundet	39 —	55 —

Store Bælt	35 Dage	63 Dage
Kattegats Vesterrende	29 —	48 —
Kattegats Østerrende	27 —	67 —
Stevns—Bornholm	26 —	58 —

Gennemsnitlig kan der ventes en »almindelig Isvinter« hvert 3. Aar eller 33 i Aarhundredet. Fem af disse Vintre er »haarde Isvintre« og hertil maa sikkert 1929 regnes. En af Isvintrene i Aarhundredet kan blive en »meget streng Isvinter« og hertil maa 1893 regnes.

#### Faren for Skibe ved at færdes i Isfarvand.

Ankring i Farvand, hvor Isen er i Bevægelse medfører allerstørste Fare for at drive med Ankeret, uden at være i Stand til at hive hjem, eller for at miste Anker og Kæde. Er man nødsaget til at ankre, bør man ligge for ganske kort Kæde, have Damp til Spillet og dette koblet til at hive, samt holde skarpt Udkig efter Isflager.

Saa snart Skibet sejler, medfører Isen altid Fare for Havari paa Skrue og Ror og navnlig om Natten, naar man vil bakke sig ud af Is, man uforvarende har sejlet sig ind i.

Selv om Dagen løber man Fare for at sejle sig ind i mere, end man kan sejle sig ud af, da de fleste Is-samlinger i vore Farvande i deres Yderkanter oftest omgives af Sjap- eller Kvadderis eller spredt Drivis, hvorfor man er tilbøjelig til at tro dem lettere at gennemsejle, end det senere viser sig at være Tilfældet. Dertil kommer hyppig Taage i Frostperioden, samt den Omstændighed, at Strømmen ofte lukker en ret bred Rende, som man i god Tro er begyndt at gennemsejle.

Indesluttet en almindelig Dampet først af Isen, er den ret hjælpeløs og udsat for Havari. — navnlig agter



paa det ubeskyttede Ror og den højtsiddende svage Skrue. Træskibe og Sejlskibe er næsten bedre farne, da de første har større Lokalstyrke overfor Isens Paa-virkninger, og da Sejlskibe i Reglen vil have Proviant og Vand til længere Tid end den almindelige Dampere.

Navnlig i Begyndelsen af en Isperiode vil der ofte rundt om i Farvandene findes en Mængde svagtbyggede Skibe, Skibe med ringe Maskinkraft og Skibe med utilstrækkelig Proviant- og Vandbeholdning.

Vore Dampere i indenrigs Fart havde i Vinteren 1929 ofte kun Proviant til 1 Døgn. I denne Sammenhæng skal det nævnes, at Vandmangel hyppigt kan afhjælpes ved at smelte Sneen oven paa Isen omkring Skibet, og at smeltet Havis giver næsten fersk Vand, i hvert Fald anvendeligt til Madlavning og Vask.

For at kunne anvende Isbryderne uafbrudt ved den fastlagte Arbejdsplan foretoges Proviantering ofte ved Hjælp af Luftfartøjer. Ved denne Tjeneste ydede baade svenske og danske Marineflyvere Isbrydningsvæsenet stor og værdifuld Hjælp. De nødstedte Skibe anmodedes om (pr. Radio) at skrive f. Eks. med Aske i Sneen omkring Skibet hvad de manglede mest, og Provianten maatte i saa Fald emballeres med Nedkastning for Øje.\*)

Saa snart Skibet er indesluttet af Isen, begynder Faren for at drives hen over een af Farvandets Grunde af Strømmen, — og hvis det bliver Tilfældet vil Skibet sandsynligvis kæntres om paa Siden af Isen, der da vil skrue hen over det og fuldstændig rasere alt det opstaaende. Vi har i 1929 i vore Farvande set flere Eksempler herpaa.

Man bør derfor ikke, som mange Skibsførere i Vinteren 1929, slaa sig til Taals med sin Hjælpeløshed,

\*) En dansk Marineflyver fortalte mig senere, at det hyppigst forekommende Ord var »TOBAK«.

men søge stadig at være klar over Skibets Position og tage Pladser og Lodskud saa hyppigt som muligt. Kun derved øjner man Faren i Tide og kan faa Lejlighed til at benytte det mindste Slæk i Isen til at sejle sig bort fra Grunden. Et indesluttet Skib kan ofte holde sin Skrue klar, ved at lade den vedblivende gaa ganske langsomt frem, og i heldige Tilfælde kan Skibet ofte, omend langsomt, sejle med en hel stor Isflage foran sig. Nærmer man sig betænkeligt Grunden eller opstaar der Fare for, at Skibet skal blive skruet ned, bør man holde Fartøjerne klar med Proviant, Vand, Tæpper, Kogeapparater m. m. og helst de mindste, der kan skubbes over Isen med ringe Besvær.

Der haves ogsaa Eksempler paa at Skibe i frit Farvand — uden at være paa Grund — er skruet ned af Isen. Den 2. Marts 1929 blev saaledes den svenske Damper »Skandia« skruet ned af Isen N for Læsø og senere samme Aar den tyske Damper »Luleälf« ved den tyske Østersøkyst. I begge Tilfælde var der Isbrydere i Nærheden, der kunde redde Besætningerne. Ødelæggelsen af Damperen »Skandia« foregik i Løbet af faa Øjeblikke, men observeredes som anført af »Sampo«.

Den 13. Februar i Aar blev Motorskonnerten »Linnea« skruet ned i Farvandet mellem Als og Ærø. »Linnea« sank i Løbet af 3 Minutter. Forliset skete saa hurtigt, at de Ombordværende ikke naaede at bjærge noget som helst af deres egne eller Skibets Ejendele. De reddede sig over Isen om Bord i en Fiskerbaad, der bragte dem ind til Ærø.

Gaar man paa Isen uden Fartøj, bør man altid medbringe Kompas og en Baadshage (evt. en let Stige) til at sætte tværs, naar man passerer Revner eller tyn-dere Nyis. Reglen er da den, at den tungeste gaar forrest, for at der kan være nogen tilbage, som Isen kan bære til at hjælpe den sværeste op.



Foruden den Fare, som selve Skibet stedes i og det Tab, der lides ved, at det sinkes eller stoppes af Isen, skal ogsaa nævnes den betydelige Skade, der ofte under uheldige Omstændigheder kan forvoldes paa Ladningen, dersom denne enten ikke kan taale den stærke Kulde i længere Tid (f. Eks. Øl), eller hvis den bestaar af letfordærvelige Varer (Sydfrugter).

### Navigationsvanskelighederne under Isforhold

er mangfoldige, jeg skal indskrænke mig til at nævne nogle af de mest følelige.

En af de vigtigste ligger deri, at saa godt som alle flydende Sømærker og Fyrskibe inden for Skagen er inddragne eller forsvundne under Isen. Sees de — kan man i hvert Fald ikke stole paa deres Plads. Dette spiller en saa meget større Rolle for Navigationen om Bord i selve Isbryderen, da det, som jeg senere skal komme tilbage til, er en absolut Betingelse for denne at have et stort Dybgaende (»Isbjørn« 6,5 m).

Det er under disse Omstændigheder af aller største Betydning at kunne navigere paa Mærker (Krigsmærker), hvilket kom mig meget tilgode i 1929. Endnu bedre havde det været, om der om Bord fandtes et Sæt Mærkekort.

De hyppige Oplysninger om Strømmens Retning og Styrke, som ellers let faas ved at observere Fyrskibe eller Vagere kommer til at mangle. Dernæst kommer det vanskelige, eller umulige kan man godt sige, at bestemme Skibets Fart, da denne ustandselig veksler med de forskellige Arter og Tykkelser af Is. En primitiv Log har man ganske vist, idet der om Bord er udarbejdet en Tabel, hvoraf man med en given Længde om Bord som Basis, og Tiden hvori en udkastet Genstand passerer denne som Argument, direkte kan ud-



tage Skibets Fart. Men da denne veksler ustandseligt paa Grund af Isens vekslende Tykkelse og Styrke kan man ikke følge med med Logningerne.

Denne Vanskelighed medfører saa at sige den næste, der bestaar i at bestemme den Højde, man skal tage for Strømmen, idet Højden jo varierer med Farten, som man ikke kender. Man kan ofte observere, at Isstykkerne i et Farvand fyldt med Drivis langt fra alle bevæger sig med samme Hastighed. Selv om man derfor kendte Strømmen, vilde det Spørgsmaal være ubesvaret: Hvor hurtigt bevæger den Isflage sig, som vi er i nu?

Den generale Kurs lader sig ligesaa vanskeligt nøjagtigt bestemme, idet Skibet saa at sige hvert Minut er nødsaget til at ændre Kurs for at undgaa svære Skruninger, for lettere at naa en fordelagtig Vaage, tyndere Is eller en Revne. At selve Isflagerne ofte har en drejende Bevægelse kan observeres paa Kompasset og derved, at en Rende, der er lavet paa støt Kurs i Flagerne hyppigt viser sig som en krum eller dobbeltkrum Linie.

Medens jeg omtaler Strømmen og dens Indflydelse paa Navigationen, kan jeg ikke forbigaa den Fare, der ligger i, at Skibet efter at have vovet sig ind i et smalt, isfyldt Farvand, sætter sig fast der i tilstrækkelig lang Tid til, af Strømmen at blive ført paa Grunden til een af Siderne, f. Eks. paa Hals Barre og i Tolkedyb, hvor der begge Steder hyppigt er Strøm paa tværs af Løbet.

I selve Isperioden — og længe efter at Frostperioden er ophørt — er Taage (Frosttaage) overordentlig almindelig og umuliggør at se Mærker, Fyr og andre Sømærker.

Det er en højest besværlig Sag at faa Lodskud — det lader sig i hvert Fald kun udføre med anseligt Tidstab — nemlig ved at stoppe og bakke i Renden.

Kun »Storebjørn« har Ekkolod; nemlig et Atlaslod Type V, der er et Slagsenderlod med et Viserapparat, som har et Maaleomraade 0—100 m.

Loddet kan maale Dybder fra ca. 5 m under Kølen eller rettere ca. 5 m under Modtagerne, saaledes at det maaske er rigtigere at sige ca. 4 m. Dybden kan aflæses med en Nøjagtighed af ca. 0,5 m.

Inden et saadant Anlæg sættes i Gang, bør det eftersees, indstilles og afprøves af en Ekspert. Har Loddet ikke været benyttet i længere Tid, er det nødvendigt at undersøge Forstærkerlamperne, der i Reglen maa fornyes, ligesom det i Almindelighed er paakrævet at forny Neonrøret og Mikrofonerne. Herved sinkes Klargøringen.

Ved Atlaslod af Type V udsendes der ca. 23 Lydimpulser pr. Minut.

Under Sejlads i Is fremkommer der en Mængde Stød og Slag mod Skibsbunden, og hvert saadant Stød eller Slag faar Neonrøret til at blusse op. Dette giver for *vel øvet* Personel dog næppe Aflæsningsvanskeligheder.

Et ultrasonort Ekkolod, helst af Magnetostraktionstypen, hvor Sender og Modtager sidder 1,5—2,0 m fra hinanden, og hvor Dybden derfor kan maales fra ca. 0,25 m under Modtageren, eller praktisk talt indtil Skibet staar tørt, vil være fordelagtigst at have i en Isbryder i danske Farvande. Hertil kommer, at Udsendelserne er mange Gange hyppigere end ved Slagsenderloddet, nemlig indtil 15 Gange i Sekundet imod de 23 Gange i Minuttet, hvilket sikrer en rigtig Aflæsning. Endvidere paavirkes det ultrasonore Ekkolod ikke af Isens Stød og Slag imod Skibet.

Endelig er Dybderne i Kortet ikke til at stole paa, da Isperioden i Danmark altid opstaar i Forbindelse med længere Tids E-lige Vinde, hvad der i vore fleste

Farvande giver Lavvande, medens Dybderne i Kortet er angivet til Middelvandstand. I Store Bælt var der saaledes hele Februar og Marts 1929 over 2 Fod Lavvande, og i Aar i Esbjerg Havn den laveste Vandstand i Mands Minde. Eget Skibs Amning er heller ikke let at faa aflæst nøjagtig, da Amningsmærkerne i Løbet af kort Tids Sejlads i Isen skræbes helt af. Dette Forhold vil i »Isbjørn« blive søgt afhjulpet ved et Rør, der føres op i Maskinrummet fra Skibsbunden og hvorpaa Amningen agter kan aflæses.

En Fordel er det ganske vist, at Skruningerne ofte — ligesom Braad paa Søen i vore nordlige Billeder — angiver Skær, Grunde og Flak, men dette er langt fra paalideligt, da der hyppigt observeres svære Skruninger i frit Farvand f. Eks. fra »Isbjørn« i Kattgat ud for Hals Barre i 14 m Vand en Skruning paa 7 m Højde over Vandet.

Det er ofte vanskeligt eller umuligt at faa Lods om Bord paa Grund af Isdrift.

Man vilde under Isforhold kunne have god Nytte af Radiopejlapparatet, hvis Pejlstationer ikke fuldstændig havde manglet. I mange Tilfælde telegraferede Isbryderne i 1929 — under Taage og Snetykning — til Havnemesteren i en eller anden gunstig beliggende Havn med Anmodning om at lade et Skib i Havnen udsende Kaldesignaler, som saa pejledes fra denne og hvorved gode Pladser opnaedes. I alle andre Tilfælde havde man kun den Nytte af Radiopejlapparatet, at man i Taage kunde finde et eftersøgt Skib.

En godt anbragt Afstandsmaaler vilde kunne gøre god Nytte til Navigationsbrug, men Vanskeligheden her ligger i ved Anbringelsesmaaden at undgaa Rystelserne, der i hvert Fald gjorde sit til, at »Isbjørn«s Afstandsmaaler i 1929 var ganske uanvendelig.

Og endelig vanskeliggøres Navigationen derved, at



det, saalænge Isbryderen bryder Is, er absolut umuligt at se i Kikkert paa Grund af Skibets svære Rystelser.

Til Slut skal jeg nævne den rent subjektive Indflydelse som streng Frost eller Snestorm har paa saavel Rorgænger, Lodhiver som Navigator i Form af mildest talt stive Lemmer.

### Materiel.

Naar Isforholdene i danske Farvande skønnes at nødvendiggøre det, sætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart (Iskontoret) Statsisbryderne i Virksomhed.

»Isbjørn« og »Storebjørn« er beregnet til Tjeneste i Hovedfarvandene, medens »Lillebjørn« og »Stærk-odder« navnlig anvendes ved Havnene og i indre Farvande, hvor »Isbjørn« paa Grund af sit Dybgaaende kun vanskelig kan bevæge sig.

I Henhold til Overenskomst har D. S. B. Forret til at rekvirere »Storebjørn« til Sikring af den Færgerute, der til enhver Tid maatte anses for vigtigst.

Statsisbrydningsvæsenets nye Materiel har vist sig alt i alt udmærket egnet til at løse de Opgaver, der i de forløbne Aar er tildelt det. Takket være den hensigtsmæssige Skrogform i Forbindelse med et særdeles kraftigt Maskineri, samt store Beholdninger af Brændstof, Vand og Proviant, der gør Isbryderne vel egnede til at holde Søen i længere Tid, er der kun forholdsvis faa og smaa Arrangementer, man kunde ønske anderledes. Jeg skal omtale disse senere.

Men ved Bygningen af disse — som ved al anden Skibsbygning — gælder jo den Regel (om Kompromis), at man kun opnaar en Fordel eller Styrke i den ene Retning ved i tilsvarende Grad at slaa af paa andre Fordringer.

I Vinteren 1929 var Isen betydelig sværere og van-

skeligere end i tidligere og senere Aar, og Isbrydernes Arbejde følgelig langt større og mere forceret. Den Sammenskruning af Isen, der paa Grund af Strømmen finder Sted i de danske Gennemsejlingsfarvande, har ført med sig, at selv en saa kraftig Isbryder som »Isbjørn« da maatte ty til Vædring og maatte søge de Steder i Isen, der var svagest.

Erfaringen viser, at det i høj Grad betaler sig at søge den lette Is, fremfor at føre Isbryderne og efterfølgende Skibe op i Isskruninger, hvis Gennembrydning kan betyde Havari for Skibene eller i alt Fald betydelig Tidstab, større end det, der foraarsages ved at Kurslinien bliver bugtet.

Foruden Statsisbryderne har ogsaa nogle udenlandske Isbrydere opereret i vore Farvande i 1929. Dette har været nødvendigt paa Grund af Isperiodens usædvanlige Styrke og Varighed i Forbindelse med Statsisbrydernes Anvendelse udenfor deres egentlige Formaal (D. S. B.). Det var: svenske: »Isbrytaren II«, »Statsisbrytaren« og »Norrköping«, finske: »Sampo« og »Jääkarhu« og russisk: »Lenin«. (Se Skema.)

De udenlandske Isbrydere har i Reglen løst de dem stillede Opgaver. Som det fremgaar af Skemaet, er de baade større og kraftigere end de danske — men der foreligger Udtalelser fra disses Førere, der viser, at Isen her i 1929 baade ved sin Art og Styrke i flere Tilfælde ogsaa har været for meget for disse.

Forskruen, som baade »Isbrytaren II«, »Sampo«, »Lenin« og »Jääkarhu« er forsynet med, skal, skønt den er god i jævn Is, og navnlig i Fastis, nærmest være til Gêne ved Arbejde i Skrueis, som er den almindeligste i vore Farvande eller i hvert Fald den, der medfører de største Ulemper for Skibsfarten her.

I Fastis bestaar Forskruens Virkemaade nemlig deri, at den jævne Is foran for Isbryderen brækker ved

Skema over: I. Danske Isbrydere (1936) og  
II. Udenlandske Isbrydere, der har virket i danske Farvande.

Navn	Brutto Ton- nage	Indic. H.K.	Antal Skrue- er	Byg- geaar	Tilhører
I.					
torebjørn«	1393	5000	3	31	Minist. f. Handel Indu- stri og Søfart
sbjørn«	979	2500	1	23	do.
illebjørn«	687	1560	1	26	do.
tærkodder«	505	600	2	83	do.
'enris« (ex. Jylland)	759	1550	1	94	D. S. B.
Ijølner«	515	900	1	90	do.
'hor«	502	900	1	90	do.
'yr«	529	900	1	94	do.
ryderen«	436	1400	1	84	D. F. D. S.
lester«	85	230	1	24	Nykøb. F. Havnevæsen
ct. Knud«	154	480	1	30	Odense Havnevæsen
'æderen«	678	1570	1	16	Kb.havns Havnevæsen
farie«	553	900	3	90/05	Petersen & Albeck
irane«	120	300	1	91	Kb.havns Havnevæsen
sa«	32	95	1	01	Kb.havns Havnevæsen
II.					
sbrytaren II«	1651	F: 1200 A: 2500	2	15	Stockholms Stad
latsisbrytaren«	—	—	—	—	Svenske Stat
lörreköping I«	277	900		25	Norrköpings Stad
ampo«	1339	F: 1200 A: 1400	2	98	Finske Republik
äåkarhu«	2622	F: 2600 A: 5000	3	26	do.
enin«	3375	3×2500	3	17	Sovjetunionen



sin Egenvægt, naar Vandet under den suges bort af Forskruen. Er Talen derimod om Skruer vil Forskruen snarere være en Hindring for Isbryderens Fremdrift, da dens Omdrejninger vil stoppes og Skruen derefter under stor Modstand og med Fare for Havari maa drives igennem de mange Lag Is.

Om Statsbanernes Isbrydere og isbrydende Færger maa det siges — at dette Materiel dels paa Grund af sin Alder og dels paa Grund af sine svage Maskin-kræfter ikke spiller nogen Rolle undtagen i de Aar, hvor der kun er ringe Isdannelse eller ved en Isperiodes Begyndelse og Ophør, hvor Isens Styrke er mindre, og at det i hvert Fald under en Isperiode, som den i 1929, har været ganske ude af Stand til at løse de stillede Opgaver.

Dette Savn vil efter sikkert Forlydende blive afhjulpet efter at Trafikvanskelighederne baade i 1929 og i Aar har været ret anselige og efter at Statsbanerne har maattet ty til Statsisbryderne, der i Aar blev klargjort for sent til at kunne hjælpe, da det mest tiltrængtes.

Københavns Havns Isbryder »Væderen» har gjort god Fyldest i Sundet og her i høj Grad aflastet Statsisbryderne. Endelig kommer hertil, at de fleste større danske Havne har en Slæbebaad, der med mere eller mindre Held optræder som Isbryder under Isperioder. Da mange af en Slæbebaads vigtigste Egenskaber netop er de samme som en Isbryders, lader dette sig vel udføre — i Reglen efter at der er foretaget en Omtrimning af Baaden, der lettest opnaas ved at lægge svære Vægte paa Agterdækket. Særlig god i den Retning har »Hermes», Aarhus, vist sig.

For at give en Idé om Omkostningerne, kan det oplyses, at disse i 1929 androg:

»Isbjørn«	172,000	Kr.
»Lillebjørn«	113,000	—
»Stærkodder«	70,000	—
»Sampo« og »Lenin«	270,000	—
Ialt	625,000	Kr.



»Isbjørn« i Isen 1929.

## »Isbjørn«

er et godt Eksempel paa en moderne Isbryder, og absolut den af vore Isbrydere, der har været i den vanskeligste Is og løst de vanskeligste Opgaver, hvorfor Erfaringer herfra ogsaa er særlig interessante. Dens Hoved-Data er følgende:

Bygget af Staal Aar 1923 paa Københavns Flydedok og Skibsværft.

4 vandtætte Skodder.

Længde: 163' 6", ca. 50 m.

Bredde: 40' 2", ca. 12 m.

Dybde: 19' 8", 6,04 m.

Bruttotonnage 979.

Nettotonnage 358.

Man stiller følgende Hovedfordringer til en moderne Isbryder:

- 1) Stor Styrke af Skroget.
- 2) Speciel Form af Skroget.
- 3) Kraftig Maskine med stor, dybtsiddende og stærk Skruer.
- 4) God Manøvreevne.
- 5) Manøvretanke, der hurtigt maa kunne lænses og fyldes for at bringe Isbryderen paa gunstigste Vandlinie.
- 6) Evne til at holde Søen i længere Tid.

Disse Fordringer er i »Isbjørn« løst paa følgende Maade:

ad 1) Der anvendes til Skroget det absolut bedste og stærkeste Materiale og Dimensionerne sættes op, saaledes at de paa udsatte Punkter (For og Agter) naar op til 5 å 6 Gange Normaldimensioneringen. Alt Materiale er leveret med Bureau Veritas' eller British Lloyds Prøvecertifikat.

ad 2) Skroget maa overalt have runde Former — dobbeltkrumme Flader —, for at Isen ingen Steder skal kunne finde at »klæbe« men ved et Pres i en hvilken som helst Retning forskydes agterefters — forefters eller ned under Skibet. Populært kan dette udtrykkes saaledes: Skroget under Vandlinien har Form omtrent som Halvdelen af et liggende Æg, delt vandret.



Det er ogsaa af Betydning, at Isbryderen er bred, da endnu bredere Skibe kun vanskeligt kan følge i den af Isbryderen frembragte Rende.

ad 3) Kraftig Maskine indicerende 2500—3000 H.K. Materialet i Maskinen er stærkt overdimensioneret. Skruen er forarbejdet af Nikkelstaal.

ad 4) God Manøvreevne er nødvendig, for let, bekvemt og hurtigt at kunne bevæge sig udenom, og i Nærheden af indesluttede Skibe. Takket være den store Skrue og kraftige Maskine har »Isbjørn« saa at sige en Slæbebaads Manøvreevne, d. v. s. den slaar meget kraftig ud for Bak (3—4 Str.), drejer højre om omtrent paa Stedet og Skruen kan holde sine Omdrejninger selv ved meget svær Belastning (Isbrydning, Slæbning i Is). Skibet faar hurtig Fart og stopper hurtigt for Bak.

ad 5) Skibet er konstrueret til at skulle bryde Is paa en ganske bestemt Vandlinie, nemlig: 20' 6" agter og 16' 6" for. Enhver Afvigelse i Styrlastigheden bliver straks følelig i Isbrydningsevnen, og maa modvirkes ved f. Eks. at erstatte brændte Kul med Vandballast. Endvidere er det af allerstørste Betydning, naar Skibet sætter sig fast i Isen at kunne forandre Trimmingen og saaledes rokke det, medens Maskinen samtidig kastes om fra Frem til Bak, og Roret skiftes eller paa anden Maade anvendes for at faa Skibet los.

ad 6) Stor Kulbeholdning. Stor Vandbeholdning. Stor Proviantbeholdning (ogsaa nødvendig for at kunne forsyne nødlidende Skibe).

De interessanteste Detailler er følgende:

1. Skroget.
2. Stævne, Ror og Dæk. Vandtæt Inddeling. Fenderliste.

3. Bro. Fartøjer, Radiostation og Projektører.
4. Slæbegrejjer og Pullerter.
5. Maskineri Læns- og Trimmesystem.

ad 1) Udover det tidligere nævnte skal anføres, at *Skroget* har dybe Spanter af Bulbyinkler. Bundstokke paa hvert Spant. Deplacementkoefficient 0,54 paa en Dybg. af 20' 6" Agter og 16' 6" For. Spantedistancen varierer fra 15"—18". I Skroget er anbragt Bjælker paa hvert Spant undtagen under Awningsdækket, hvor de findes paa hvert andet.



Skitse I.  
Profil af  
Forstævn.

ad 2) *Forstævnen* (se Skitse I) er udført efter særlig Tegning og af speciel Profil. Nederste Del af Stævnen er udført af Støbestaal.

*Agterstævnen* er forsynet med en stærk Udbygning af Staal, der skal beskytte Rørstammen mod Stød fra Isen under Bakning.

*Roret* er af en særlig Konstruktion og beregnet til at kunne taale Bakning i svær Is.

Af Forsigtighedshensyn lagdes Roret dog altid midtskibs, naar der hakkedes op i svære Skruninger.

*Dækkene* er af Staal.

Skroget er udvendig forsynet med en svær *Fenderliste*, der agter er gjort særlig svær.

Denne er af uvurderlig Betydning, da Paasejling agterfra er ret hyppig (og uundgaaelig).

Skibet har 4 *vandtætte Skodder* afstivede med lodrette Profiler, Kollisionsskoddet tillige med vandrette.

ad 3) Broen bør ikke være for aaben og derfor kold af Hensyn til den meget strenge Frost, der oftest hersker i Skibets Arbejdsperiode. Endvidere bør Rørgængereren kunne se Renden fra sin Plads og der bør være Passage agten om Styrehuset, da fri Udsigt agter over er nødvendig af Hensyn til det efterfølgende Skib, for hvis Skyld, der manøvreres.

*Fartøjer.* De 2 Isbaade er udmærket egnede til Is-transport og tilpas lette hertil (18' × 5'6" × 2'3"; bygget paa Nyborg Baadeværft).

*Radiostationen.* 1,5 K.W. Ved Hjælp af Isbryder-nes *Radiotelefon* holdtes Søfartsministeriet paa forud aftalte Lyttetider underrettet om Skibenes Arbejde og om Situationen i Farvandene.

*Radiopejleapparatet* af Firmaet »Société Radio — Maritime«s Konstruktion har været til stor Nytte særlig til at finde nødstedte Skibe (et enkelt af disse havde opgivet sin Plads i Taage ved Tangen — og laa i Østerrenden ca. 30 Sømil NE for den opgivne Position).

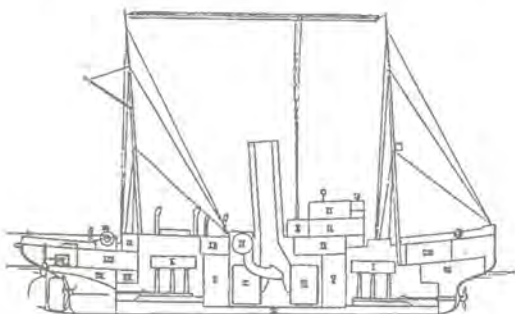
*Projektører.* Der bør findes mindst 2 Projektører anbragt i hver sin Side af Broen og til at betjene uden at krybe til Vejrs (i den strenge Kulde); den ene bruges til at lyse fremefter i Isen og den anden til at oplyse Renden for det efterfølgende Skib. Projektør-spejlene bør være af Metal. »Isbjørn«s Projektørspejl, der i 1929 var af Glas, revnede ret hurtigt af Rystelserne under Isbrydning.

»Isbjørn«s *Afstandsmaaler* var desværre ganske ubrugelig paa hele Togtet, dels paa Grund af manglende Eftersyn, hvorved Glassene var blevet ganske uigennemsigtige, og dels paa Grund af Rystelserne under Isbrydning, som det ikke var lykkedes at ophæve ved Anbringelsesmetoden, og endelig paa Grund af Placeringen, der kun tillod at maale netop tværs ud, medens den ikke kunde bære i forligere eller agterligere Pejlinger.

Man savnede i høj Grad en *Mastekurv*, hvorfra man kunde udfinde Isens Art i Skibets Nærhed, da Broens Øjehøjde er for lille hertil. En enkelt Gang, da jeg maatte op paa Styrehusets Tag for at tage en Pejling ved Rügen, medførte dette tilfældige Overblik,



at vi kom til at sejle hele Strækningen Rügen—Møen i isfrit Farvand — medens der faa Sømil sydligere, hvor vi i Øjeblikket befandt os, var svær sammenpakket Drivis. Isbryderne er nu forsynet med Mastekurv.



Apteringstegning af »Storebjørn«.

- I. Forreste Maskine (1). II. Agterste Maskiner (2). III. Kedler.  
 IV. Blæser. V. Brændolietanke. VI. Vand eller Olietanke.  
 VII. For- og Agterpeaktanke. VIII. Kamre. IX. Officerskammer.  
 X. Radiostation. XI. Styrehus. XII. Kabys. XIII. Mandskab.  
 XIV. Styremaskine. XV. Ferskvand. XVI. Automatisk Slæbespil.

ad 4) Ved Agterenden af Awningsdækket er anbragt en lukket svær *Bugserkrog* (til at aabne) og tværs over Agterdækket er anbragt en Bugserbue. I Bugserkrogen hviler en svær staaletøbt Ring i Form af en Kous indrettet til 14" Manillatrosse og beregnet til samme Brudgrænse som denne (ca. 25 ts.). Paa Dækket er anbragt 2 ekstra svære Pullerter agter og 2 for, alle 48" høje.

ad 5) 3-Gangs *Ekspansionsmaskine* virkende paa 3 Krumtappe 120<sup>0</sup> fra hinanden. Stempelglidere. 2500—3000 H.K. \*) Ballastpumpen er en Centrifugalpumpe direkte drevet af en Dampmaskine. Ydeevne 800 ts. pr. Time gennem 12" Sugerør. 4 høje cyl. Kedler.

\*) Tryklejefundamentet er særlig solidt (Vægt 4 $\frac{1}{2}$  ts.), saa at det kan optage det fulde Drivtryk, naar Skibet stoppes af Isen i længere Tid.

Howdens Træk. Maskinen er indrettet til at kunne benytte en af Hovedtankene til Cirkulationstank. (III Tank 77 ts.). En enkelt Gang bundfrøs denne under Isbrydning i 1929.

Der findes 4 Hovedtanke af nedennævnte Indhold:

I Forpeak ca. 39 ts.

II Forreste Hovedtank ca. 51 ts.

III Agterste Hovedtank ca. 77 ts.

IV Agterpeak ca. 40 ts.

Under Isbrydning var Hovedtankene almindeligvis fulde og For- og Agterpeaktankené tomme.

### Personel.

I Statsisbrydningsvæsenet anvendes en Del Personel, som til daglig er ansat i anden Virksomhed under Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, f. Eks. i Skibsinspektionen og paa Navigationssskolen. Dette gælder navnlig for Føreres, Styrmands og Maskinmestres Vedkommende, medens den øvrige Del af Besætningen forhyres paa almindelig Koffardivis (Fagforening). Der klæber imidlertid efter min Mening visse Mangler ved en saadan Maade at tilvejebringe Skibsbesætninger paa.

For det første vil Personel, der til daglig gør Tjeneste paa Kontorer o. lign. ikke være søvant i tilsvarende Grad som Folk, der til daglig færdes i vore Farvande, og vil derfor formeentlig heller ikke kunne forventes at navigere med den Routine, som vore Farvande under Isforhold kræver (jvfr. Afsnittet om Navigationsvanskeligheder).

For det andet staar Ledelsen ved en Isperiodes Begyndelse overfor den Nødvendighed at skulle fremskaffe en Række fuldstændige Skibsbesætninger, der maa forhyres maanedsvi. Den bliver derfor stillet

overfor et »Skal — skal ikke«, hvis Afgørelse til den ene eller anden Side yderligere besværliggøres af et lunefuldt vekslende Klima og en maaske ligesaa lunefuldt Folkestemning, der er ligesaa ømtaaelig overfor unødvendige Udgifter som overfor Afbrydelse af Forbindelsen mellem Landsdelene.

Og for det tredie er Isbrydningsvæsenet, ved Isbrydernes »Mobilisering« henvist til at tage de Søfolk, der netop i det givne Øjeblik er ledige uden at kunne udskyde mindre egnede eller mindre ønskværdige Personer, og uden at have nogen Sikkerhed for, at der netop i det Øjeblik er Folk ledige af alle Kategorier (Dæksbesætning — Maskinbesætning — Kokkepersonnel — o. s. v.).

Isbrydere sejler saa godt som altid med Lodser om Bord, dels paa Grund af Navigationsvanskelighederne under Isforhold og dels for at sikre den yderste Grænse af Bevægelsesfrihed ved Assistance af Skibe, der af Isen er ført nær til Grunde eller Flak. Ogsaa for at kunne føre Lodser om Bord i andre Skibe, da Lodseriernes egne Fartøjer ret hurtigt maa melde Pas under en Isperiode. Men dette Forhold medfører naturligtvis en betydelig Merudgift ved Driften.

En anden Udgiftspost, der, ihvorvel den næppe spiller nogen Rolle for Skibenes Budget, dog har maattet forbavse en Iagttager udefra, er Overtidspengene. Dæksbesætningen er ganske vist kun paa 6 Mand og 1 Ungmand; men paa Grund af Skibenes Anvendelse saa at sige Døgnet rundt og Ugen rundt uden Afbrydelser til Imødekommelse af Besætningens Krav paa Fridage, Helligdage og 9 Timers Arbejdsdag, naar denne Post en saadan Størrelse, at den for manges Vedkommende overstiger Hyren (1 Matros i 1929 ca. 190 Kr. pr. Maaned).



## Opgaverne og deres Løsning.

Iflg. »Ministeriet for Handel, Industri og Søfarts Bekendtgørelse vedrørende Isbrydningsvæsenet«, »er Isbrydningsvæsenets Formaal, dels at assistere Skibsfarten gennem de danske Farvande, dels at bringe Skibe, bestemt til dansk Havn, til Bestemmelsesstedet, alt i saadant Omfang som disse Opgaver efter de foreliggende Forhold lader sig løse ved Hjælp af det Isbrydningsvæsenet tilhørende Materiel. Idet der til enhver Tid maa tilstræbes den efter Omstændighederne størst mulige Nyttevirkning af det anvendte Isbrydermateriel, vil der i Almindelighed være forbeholdt Statsisbrydernes Førere den til Fyldestgørelse af dette Formaal fornødne Handlefrihed i alle saadanne Tilfælde, hvor ikke Hensynet til Sikring af Menneskeliv, Skibe og Ladninger eller andre særlige Omstændigheder, saasom alvorlig Varemangel eller lignende, maatte begrunde en midlertidig Afvigelse fra det fornævnte almindelige Formaal«. — Indenfor disse Rammer kan Opgaverne tænkes at omfatte følgende 4 Former for Assistance:

I. At bringe eet eller flere Skibe fra Havn eller isfrit Farvand til anden Havn eller saadant beliggende isfrit Farvand, at det (de) herfra ved egen Hjælp vil være i Stand til at naa Bestemmelsesstedet eller Nødhavn.

II. At udløse eet eller flere Skibe af Isen og bringe det (dem) til isfrit Farvand eller til Havn, og endelig

III. at assistere eller undsætte saadanne Skibsbesætninger, der paa Grund af Isen er kommet i Nødstilstand, i en farlig Position ved Havari eller Mangel paa Levnedsmidler, Vand eller Brændsel, hvadenten Skibet lader sig bjærge eller ej.

IV. Saadanne Biopgaver som at aabne Sejlrende eller Adgang til Havne eller Rheder, at bringe Lods el-

ler andre Personer til eller fra Skibe eller isolerede Øer eller Stationer.

Saafrømt Isbryderens Rende bliver staaende, kan denne besejles af et ubegrænset Antal Skibe af mindre Bredde end Renden. Men dette Forhold vil i vore Farvande — paa Grund af Strøm, Vind og Sø — være overordentligt sjældent. I alle andre Tilfælde maa Skibene følge Isbryderen.



Skitse II.  
Frigørelse af  
enkelte Skib.

Ved Løsning af den Op-  
gave der bestaar i at frigøre

et enkelt Skib, der er indesluttet i Isen, gaas i Reglen frem paa følgende Maade (se Skitse II): Isbryderen staar ned mod Skibet i en forlig Pejling med Stævnen imod dette og holder med fuld Kraft i faa Meters Afstand af parallelt med dette. Isen vil da løsnas mellem Skibene. Er alt andet lige bør man vælge Skibets Styr-  
bordsside, da den efterfølgende Vending for Frem og Bak derved lettes. Agten for Skibet vendes Isbryderen ved Frem og Bak og holder klods til Skibet parallelt med dette op paa den anden Side. Endelig svinges Stævnen, og ved at skifte Roret tillige Agterenden af Isbryderen ind foran

det fastsiddende Skib, hvorved Renden gives en saadan Retning, at Skibet bliver i Stand til at fortsætte paa ret Kurs. Dette sidste Punkt er meget vigtigt, da et Drej med ringe Fart vil udsætte det nylig frigjorte Skib for at sætte sig fast igen.

Føring af Konvoj er svær i de danske Gennemsejlingsfarvande og lader sig meget sjældent gennemføre med Held, da Isen næsten altid er i Bevægelse og Isbryderrenden derfor hurtigt skyder sammen, og er det



Tilfældet, kommer Isbryderen i Reglen kun igennem med et Par af de kraftigste Skibe. Man finder derfor, — efter Erfaringerne fra 1929 — ogsaa at burde rette Opmærksomheden paa den Del af Opgaven, der bestaar i at vejlede Skibene — bl. a. pr. Radio — m. H. t. de efter Isforholdene bedste Ruter. Konvojeringsomstændighederne i finske og russiske Farvande er næsten altid uigenkjenne- nemførlig i vore Farvande, — men lader sig meget let udføre, hvor Isen ligger fast i en Skærgaard eller i en smal Fjord o. lign.

Ved Assistance af flere Skibe eller Sejlads i Konvoj vil man, saalænge de paagældende Skibe har Maskine og Ror ubeskadiget og tilstrækkelig stærk Maskine, først forsøge at lade disse sejle ved egen Hjælp i Isbryderens Rende (Renden holder sig aaben i Vindens eller Strømmens Retning). Hvorvidt Skibene vil være i Stand til at følge afhænger af mange Faktorer og navnlig af:

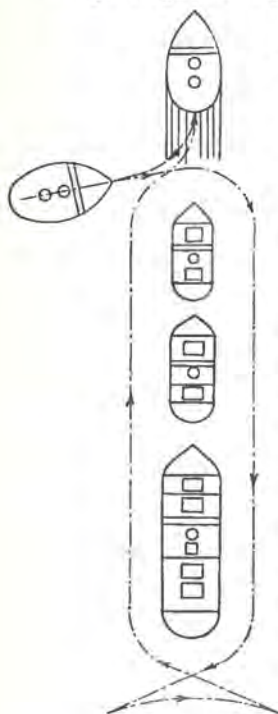
1. Isens Beskaffenhed og hvorvidt den er under Tryk eller Pres,
2. Skibets Bredde i Forhold til Renden,
3. Skibets Maskinkraft,
4. Skibets Styreevne,
5. og den Agtpaagivenhed, der udvises ved Benyttelsen af Chancerne i Isens Bevægelse.

Ved Sejlads med flere Skibe efter sig (se Skitse III) bør de svageste og mindste tages nærmest for ikke at tabes. En Fare ved denne Sejlads i sværere Is er den Omstændighed, at Isbryderen ofte ved Skruninger eller tykkere Is pludselig stopper op, hvad der ofte foraarsager Kollisioner derved, at Agtermanden trods alle Signaler løber op i Isbryderen.

Denne Fare kan formindskes betydeligt ved, at Isbryderen, naar den nærmer sig en Skruning, i Dampfløjten giver Nancy — (jeg mindsker Fart) og der-



efter Sara \*\*\* (min Maskine bakker Fuld Kraft), medens den, til trods for Signalerne, stadig lader sin egen Skrue gaa fuld Kraft frem. Skruevandet vil da dels tage noget af Agtermandens Fart og dels kaste hans



Skitse III.  
Frigørelse af  
Skib(e) i Konvoj.

Stævn ud i Iskanten; paa denne Maade er adskillige Kollisioner, der i det kritiske Øjeblik saa ret faretruende ud, forløbet meget heldigere end ventet. Det maa i denne Sammenhæng erindres, at det ofte er Betingelsen for at Agtermanden kan følge, at han holder sig ganske klods til Isbryderen, da Renden ved Bevægelsen i Isen oftest lukker ganske tæt efter Isbryderen og at Agtermanden ikke kan dreje ud i Isen, men nødes til at blive i Renden paa Grund af Isens Styrke.

Sætter eet eller flere Skibe sig fast under denne Sejlads, er der to Valg: *enten*, dersom Isens Tykkelse tillader det, at vende Isbryderen og staa ned langs Linien (man bør løbe langs hele Linien, da den Tid der medgaar til at befri eet Skib ellers let vil bevirke, at andre Skibe har sat sig fast imedens), hvorved der dannes en Rende paa hver Side parallel med Sejlrenden, som Skibene let kan skubbe

Ismasserne ud i ved selv at gaa Fuld Kraft Frem.

*eller* at bakke sig forbi Skibet eller hele Linien. Er denne passeret, gaar man frem paa den anden Side og ender som tidligere beskrevet med at svinge Stævn og Agterende ind foran det forreste Skib. Isbryderen styrer udmærket for Bak i Renden og vil gøre den bredere i Bb's Side.

Ved denne Sejlads i urolig Is eller hvor Ismængderne er saa store, at Renden bliver ufremkommelig paa Grund af for megen Is, kan man ofte tvinges til at tage eet Skib ad Gangen et vist Stykke frem og saa hente det næste o. s. v.

Endelig kan man tvinges til at slæbe; især naar Objektet har for svag Maskine.

*Slæbning i Is* er en meget besværlig Opgave, idet man maa erindre, at Isen med sin vekslende Styrke hindrer de to Parters jævne Fremdrift, og ofte standser den ene Part saa pludseligt, som om Skibet var løbet mod en Kaj for kort efter ved en Vaage eller tyndere Is eller ved pludselig at revne at tillade den ene eller begge fuldstændig fri Bevægelse. De Kræfter, der virker paa Slæberen (i »Isbjørn« en 14 Tommers Manilla-trosse), lader sig næppe nogenlunde anslaa og afslutter ofte Foretagendet ved at medføre Havari paa de mest uventede Punkter (Slæbekrogen, Klydset, Masten eller Stævnen af det slæbte Skib eller endog ved at hale dettes Pullerter midt over eller op af Dækket).

Et stort Fremskridt paa Slæbningens Omraade er det automatiske Slæbespil. Det er konstrueret af »Atlas Werke« i Bremen. Princippet i dette er, at Trækket i Slæberen holdes konstant ad automatisk Vej. Der slæbes i en Wire, som under Slæbningen sidder paa Spiltromlen. Der er Damp til Spillet, og dette er indstillet til et bestemt Træk. (1 Indstilling for større og 1 for mindre Skibe).

Hvis Trækket overstiger den bestemte Størrelse, stikker Spillet selv ud paa Wiren, og omvendt haler det ind paa denne, hvis Trækket i den bliver mindre. Paa denne Maade forhindres Ryk eller Slæk paa Wiren, som ender i en Hanefod, hvis to Parter tages gennem Klydsene paa det Skib, der skal slæbes. Dette er det absolut bedste Sted for Fastgørelsen. En anden

Fordel ved dette Spil er den hurtige Indhivning af Slæbewiren. Ved almindelig Anordning (»Svipjolle« paa Agterspillet) tog det i »Isbjørn« ca.  $\frac{1}{2}$  Time at hale Slæbetrossen hjem, i hvilken Tid Maskinen daarligt kan røres. Hertil kommer, at den meget svære Manillatrosse efter at have været i Vandet i streng Frost hurtig bliver praktisk talt uhandeligt og meget vanskelig at sætte fast om Pullert eller lign., og at den let slides af Isens skarpe Kanter.

Som Hovedregel gælder, at det slæbte Skib ikke maa bruge sin Maskine uden særlig Ordre — f. Eks. naar det bliver nødvendigt at bakke og tage fornyet Tilløb til at forcere en svær Skruning — en Opgave, der med et Skib paa Slæb ofte foraarsager saa mange Besværligheder, at man nøje bør overveje det formaaltjenlige i at beholde Slæberen eller hellere straks at tage det Tidstab at kaste denne los — fremfor alligevel at maatte ty til denne Udvej efter forgæves Forsøg.

Skal man assistere Skibe med Havari paa Ror eller Skrue, har det vist sig mest praktisk at slæbe i meget kort Tømme, saaledes at man haler Stævnen helt klods til Isbryderens Agterstævn. Har man tillige været saa forsynlig at lave Renden først, vil man have glimrende Styr paa det slæbte Skib, og Forskellen i Farterne paa Grund af Isen vil ingen Rolle spille.

En anden god Maade at slæbe i Is paa er den, at binde det Skib, der skal slæbes, op under Agterenden af Isbryderen med dets Kæder, der krydses og tages ind gennem Klyds agter paa hver sin Side til Pullerter paa Isbryderens Agterdæk. For at undgaa ved Drejninger at rive Ankerspillet op af Dækket paa det slæbte Skib bør der anbringes Tovværk i Forhaanden af Kæderne, inden der kastes til (benyttet til »Tyr« i svær Is i Storebælt 1929, ved hvilken Lejlighed denne benyttede et Hak i »Isbjørn«s Fenderliste fremkommet ved



Kollision med et andet Skib til sin Stævn. Styringen led vel en Del, men »Tyr« kunde følge i svær Is).

\*Jævnside med Isbrydningstjenesten eller rettere som et naturligt Led i denne, har Isbrydningsvæsenet maattet beskæftige sig med Is-Efterretningstjenesten og ladet sig det være magtpaaliggende paa Forespørgsel fra Rederier eller andre Repræsentanter for Skibe i konkrete Tilfælde at meddele Oplysninger om, hvilke Veje Skibene burde vælge under Hensyn til de i Øjeblikket foreliggende Omstændigheder med saa nøje Angivelse som muligt af Udsigterne for Isbryderhjælp i paakommende Tilfælde. I enkelte Tilfælde er der udsendt almindelige Sejlanvisninger. Og i visse Tilfælde har Ledelsen med Hensyn til Skibe liggende i Havn kunnet skaffe disse fornøden Oplysning i Hænde gennem vedkommende Havnemyndigheder.

Ved Is-Efterretningstjenesten har Ledelsen været virksomt understøttet ved Flyverrekognosceringer foretaget af svenske og danske Flyvere.\*

### Isbrydningens Betydning for Søværnet.

- a) I en Krigssituation m. Is.
- b) I en Krigssituation uden Is.
- c) Under normale Fredsforhold.

ad a) Ihvorvel man maa kunne gaa ud fra som givet, at Flaaden under en Krigssituation vil kunne disponere over alle Landets Isbrydere — og i Særdeleshed over Statens — maa det ikke desto mindre utvivlsomt anses for en stor Fordel, om saa mange som muligt af Flaadens Skibe kunde klare sig helt eller delvis ved egen Hjælp i Is, i hvert Fald i »almindelige Isvintre«.

Men netop i en Krigssituation med Is vil der være fuldt op at gøre for Statsisbryderne, da Tilførslerne til Landet ude fra og Forbindelsen mellem Landsdelene

(eventuelt imellem Hæren, Flaaden og Industricentrene) nu er vigtigere end nogensinde og absolut ikke maa svigte. Det vil altsaa krigsmæssigt set være et Minus, hvadenten Isbryderne maa anvendes af Marinen alene eller af Handelsflaaden alene. Begge Dele vil de ikke kunne overkomme. Saaledes som Situationen er nu vil langt den største Del — maaske alle Marinens Skibe — være fuldstændig hjælpeløse, selv i Is af saa ringe Tykkelse, som Tilfældet var i Vinter.

Der maa ogsaa tænkes paa den Fordel, der kan opnaas over for en Modstander, der paa dette Punkt staar uden Hjælpe midler, thi gode Isbrydere lader sig ikke improvisere. Jeg spørger derfor: Kunde der ikke ved Nybygninger — naar ikke andre skibbyggermæssige Hensyn taler derimod — tilstræbes at gøre vore Skibe i Stand til at klare sig — i hvert Fald i Is af den Beskaffenhed, som Statistiken stiller os i Udsigt hvert 3. Aar?

Der kan ikke bygges et Orlogsskib (Artilleriskib), som tillige er en god Isbryder, dertil er der for mange modstridende Fordringer til de to Slags Skibe; men ved Inspektionsskibe o. l. tillader de øvrige Hensyn at lænke mere paa Isbrydningsegenskaberne. Og det bør i hvert Fald ikke forsømmes, hvor ingen andre Hensyn træder hindrende i Vejen.

ad b) I en Krigssituation eller under Neutralitetsbevogtning som under Verdenskrigen har Marinen Brug for en Mængde sødygtige, mindre Skibe, til Bevogtning af Minespærringer, Patrouilletjeneste, Forsyningstjeneste o. s. v. Hertil vil Statens Isbryderflaade udmærket egne sig. Hvis man tænker paa at gøre saadant Brug af Isbryderne, burde det imidlertid ikke forsømmes at foretage Undersøgelser med Opstilling af Skyts, Indretning af Ammunitionsmagasiner o. s. v. om Bord i disse for Øje.

ad c) Under normale Fredsforhold er det desværre sjældent, at Marinens Skibe færdes i vore Farvande i Tiden Januar—April, hvorfor Isbrydningens Betydning for en udrustet Flaadestyrke næppe er tilstrækkelig belyst.

Men ved Fyr- og Vagervæsenet — med de store flydende Værdier — er der sikkert indhentet Erfaringer, som peger paa Isbrydningens store Betydning, hvadenten denne er udført af Statsisbryderne eller af Fyr- og Vagervæsenet selv.

Et andet Felt, hvor Isbryderne maaske kunde gøre Gavn, er ved Besejlingen af Østgrønland, der ofte ikke lader sig gennemføre med det dertil nu anvendte Materiel. Spørgsmaalet har været diskuteret dels med Isbrydernes Førere, der mente, at en saadan Besejling var mulig, men disse Mænd kendte ikke Storisen ved Grønlands Østkyst, og Spørgsmaalet har været diskuteret med Søofficerer, der kendte Storisen, men til Gengæld ikke kendte Isbryderne. De mente alle nej. Det skulde være interessant at høre Udtalelser fra en Mand, der kendte begge Dele, idet det maa erindres, at moderne Isbrydere ofte med Held er anvendt ved Svalbard (Spitsbergen), Bjørnøy og i Hvidehavet, hvor Isens Art formentlig nærmer sig den, der træffes paa Grønlands Østkyst.

---



## De oceanografiske Undersøgelser med Opmaalingsskibet »Meteor« i Danmarksstrædet og Irmingerhavet.

Af Orlogskaptajn E. Riis-Carstensen.

Da man i 1919 i Versailles afgjorde den tyske Krigsflaades fremtidige Størrelse, var der paa Beding i Wilhelmshaven mellem det Materiel, der ifølge Fredstraktaten var bestemt til Ophugning, en Nybygning, Kanonbaaden »C«. Dette Skib, der var tegnet efter en Type, som før Krigen havde vist sig vel egnet til Stationstjeneste i Kolonierne, lykkedes det imidlertid den tyske Regering at faa frigivet fra Ødelæggelse, for at det kunde benyttes til Opmaalings- og Havundersøgelserbrug. Det fik Navnet »Meteor« og udsendtes kort efter Færdigbygningen paa den omhyggeligt planlagte og vel gennemførte tyske atlantiske Ekspedition 1925-1927, hvorfra der hjembragtes et for Kendskabet til Havenes Vandomsætning imponerende righoldigt og værdifuldt Materiale.

Efter Hjemkomsten benyttedes Opmaalingsskibet blandt andet til aarligt i 6-7 Uger at varetage Fiskeriinspektionstjenesten ved Island. Den tyske Marine ønskede imidlertid at udnytte Skibets fortrinlige Egenskaber som Undersøgelsskib i disse Farvande i Forbindelse med Inspektionstogterne og opfordrede Institut für Meereskunde, Berlin, til at fremsætte en for de givne Omstændigheder egnet Plan.

For den videnskabelige Havforskning kom dette overmaade belejligt. Efter de omfattende Undersøgelser i Atlanterhavet, det norske Hav, Davisstrædet og Ballin-

bugten fandtes endnu et vigtigt Omraade, hvor der siden Ingolfekspeditionens Dage intet systematisk gennemført videnskabeligt Arbejde var blevet foretaget, nemlig Danmarksstrædet og Irmingerhavet mellem Island, Reykjanæsryggen og Sydøstgrønland. Vel havde flere Ekspeditionsskibe passeret dette interessante Felt undervejs til og fra Vestgrønland og planlagt Undersøgelser her, som f. Eks. »Godthaab« 1928, men de fremherskende uheldige Vejrforhold i Forbindelse med Hensynet til Ekspeditionernes Hovedopgaver andetsteds havde bevirket, at Kendskabet til de nærmere Forhold indenfor Omraadet og dermed til Forbindelsen mellem Havstrømmene i Atlanterhavet, Davisstrædet og Danmarksstrædet endnu var ganske utilstrækkeligt.

Omraadet var særpræget som Mødested for varmere Vandmængder af væsentlig subtropisk Oprindelse og koldt Polarvand. Allerede i 1912 havde Fridtjof Nansen fremsat en begrundet Teori om, at Hovedparten af det nordlige Atlanterhavs Bundvand dannedes indenfor dette Omraade. Paavisning af Felter for Bundvandsdannelse er af allerstørste Betydning saavel for Hydrografer som Biologer. For at der indenfor et givet Omraade kan dannes Bundvand, maa følgende Betingelser være til Stede: Ret stor Ensartethed i den vertikale Fordeling af Vandets Vægtfylde, Afkøling om Vinteren af Overfladevandet til en lavere Temperatur end Bundvandets (for det nordlige Atlanterhavs Vedkommende ca.  $2,5^{\circ}$  C.) og Overfladelag, som, ligeledes i Løbet af Vinteren, f. Eks. ved Isdannelse, opnaar samme Saltholdighed som Bundvandets (for Nordatlanten ca.  $34,9$  ‰). Saasnart saadant Overfladevand afkøles, vil der begynde en Vertikal-cirkulation, som efterhaanden fortsættes til Bundregionerne, og det nydannede Bundvand vil derefter udbrede sig over Oceanets større Dybder. Ved den aarligt gentagne Nedsynken

af iltmættet Overfladevand saavel fra nordlige som sydlige (antarktiske) Egne gennemluftes Oceanernes dybere Lag (Havets Stratosfære), hvilket er betingende for alt organisk Liv i Havene.

Samtidig med Undersøgelserne vedrørende Bundvandsdannelsen ønskede Institut für Meereskunde at søge belyst Forholdene ved den oceanografiske Polarfront ved Sydøstgrønland. Envidere vilde man undersøge Produktionsbetingelserne for Plankton; disse maatte være særdeles gunstige i dette Omraade, og Undersøgelserne ventedes derfor at kunne give megen Oplysning om dette indviklede Spørgsmaal.

Det Arbejdsprogram, der blev opstillet til Løsning af disse Opgaver, omfattede 5 omtrent vinkelret paa den grønlandske Kyst løbende oceanografiske Snit, som indenfor den tilmaalte Tid (2—3 Uger aarligt) skulde gennemføres i 2 Aar. Heraf blev de 3 nordligste udført fra 13. til 27. August 1929 og de 2 sydligste fra 30. Juli til 15. August 1930; ialt arbejdedes paa 58 Stationer. Da »Meteor«s Inspektionstogter de følgende Aar blev henlagt til Marts Maaned, fortsattes Undersøgelserne for at supplere Materialet med Observationer af Omraadets Tilstand sent paa Vinteren. Dette var overmaade værdifuldt, da der aldrig før var foretaget Undersøgelser her saa tidligt paa Aaret, men først og fremmest fordi Bundvandsdannelsen endnu kunde ventes at være i Virksomhed paa denne Aarstid.

Disse sidste Undersøgelser foretoges fra 20. Marts til 4. April 1933 (28 Stationer) og fra 5. til 19. Marts 1935 (12 Stationer). 1933 lagdes bl. a. et Snit paa Zigzagkurser langs Iskanten ved Sydøstgrønland, og i 1935 suppleredes Undersøgelsesomraadet med et Snit fra Kap Farvel Syd efter langs 46° W. Lgd. imellem »Meteor«s sydligste Snit fra 1930 og »Godthaab«s og »Marion«s sydligste Snit i Davisstrædet fra 1928.



Efter forskellige foreløbige Beretninger er allerede nu udkommet første Del af den endelige Ekspeditionsberetning, udarbejdet af Professor A. Defant og Dr. G. Böhnecke ved Institut für Meereskunde og Privatdocent ved Kiel Universitet Dr. H. Wattenberg (Die ozeanographischen Arbeiten des Vermessungsschiffes »Meteor« in der Dänemarkstrasse und Irmingersee während der Fischereischutzfahrten 1929, 1930, 1933 und 1935. (Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin, Reihe A, Heft 32)). Beretningen indeholder Ekspeditionsplan og Rejseberetninger, Dybdekort og et stort omhyggeligt gennearbejdet og vel tilrettelagt Observationsmateriale i tabellarisk Form.

Som kartografisk Grundlag for det klare og smukke Dybdekort er benyttet de danske Søkort Nr. 147 og 148. Selve Dybdekortet er omtegnet efter Lamberts Azimutalprojektion (Nulpunkt  $0^{\circ}$  Br.,  $30^{\circ}$  W. Lgd.), Maalestok 1:5000000. Kortet omfatter Omraadet mellem  $47^{\circ},5$  N. Br. og  $67^{\circ},5$  N. Br. samt (paa  $60^{\circ}$  N. Br.) mellem ca.  $17^{\circ}$  W. Lgd. og  $50^{\circ}$  W. Lgd.

Til Udredning af Dybdekurvernes Forløb er benyttet samtligt tilgængeligt Materiale, som for Danmarksstrædets og Irmingerhavets Vedkommende er overmaade stort, især paa Grund af »Meteor«s mange Linier af Ekkolodskud. Samtlige Ekkolodskud er rettet under Hensyn til Lydbølgernes sande Hastighed gennem Vandet, beregnet paa Grundlag af de hydrografiske Observationer de paagældende Steder.

Hvad der særligt fremhæver dette Kort fremfor tidligere Fremstillinger af Dybdeforholdene i det nordlige Atlanterhav er den anskueliggjorte Forbindelse mellem Reykjanæsryggen og den nordatlantiske Længderyg. Ryggen strækker sig fra Island i sydvestlig Retning til ca.  $55^{\circ}$  N. Br.,  $36^{\circ}$  W. Lgd., drejer derpaa ret skarpt mod Sydost og fortsætter med Dybder lægere

end 2500 m. mod Azorerplateauet. Ved et Kort over geologiske Brudlinier i Sydvest-Island paa viser Dr. Böhnecke, hvorledes Ryggen følger Retningen af de tektoniske Ledelinier i Islands yngre Vulkanomraade. I Dybdekortet er indtegnet de af E. Tams (1927) i denne Del af Oceanet lokaliserede Jordskælvscentrer; at disse for Størsteparten befinder sig paa Ryggens Skraaninger viser, at den yngre vulkanske Virksomhed ogsaa under Havet følger samme Retning som Virksomheden paa Island.

Fra Længderyggen synes der paa ca. 51° N. Br. mod Rockallbanken at udgaa en Tværryg, hvilken i saa Fald isolerer et Dyb Norden herfor fra det øvrige østatlantiske Dyb. Derimod synes den tidligere formodede Labrador-Tværryg, der skulde adskille Labradorbækkenet fra Newfoundlandbækkenet, ikke at være nogen gennemgaaende Ryg. De her fundne lægere Dele (Vest for Længderyggen) kunde snarere formodes at danne en Fortsættelse af den fra Kap Farvel mod Syd udløbende Ryg, men til Begrundelse heraf er de paagældende Egne endnu for lidt undersøgt.

Over Højderyggen mellem Island og Grønland er den største Dybde fundet at være 446 m.

De oceanografiske Undersøgelser paa Stationerne foretoges paa samme Maade som paa Meteorekspeditionen 1925—1927, hvis anvendte Arbejdsmetoder har været Forbilledet for alle senere større oceanografiske Ekspeditioner. Paa hver Station benyttedes i Forbindelse med de almindelige af en Glaskappe beskyttede Vendetermometre et Antal (indtil 6 pr. Station) ubeskyttede Vendetermometre. Ved Hjælp af Forskellen i Visning af 2 sammenhørende Termometre (1 beskyttet og 1 ubeskyttet), foraarsaget af Trykket af den ovenover Termometrene værende Vandsøjle, kan den virkelige Dybde, hvori paagældende Vandhenter i Se-



rien har befundet sig under Lukningen, senere beregnes. Denne Foranstaltning gør det muligt at opnaa paalidelige Dybdeangivelser for Vandprøver og Temperaturobservationer, selv om Undersøgelserne foregaar i haardt Vejr, hvor Skibet har stor Afdrift, og hvor Linen med Vandhenterne som Følge heraf er meget skraatstillet. »Meteor« arbejdede saaledes ogsaa flere Gange paa Stationerne under Vejrforhold med Vindstyrke 8—9 Beaufort.

Saltholdighedsundersøgelserne (Cloridbestemmelserne) foretoges efter Vandprøvernes Hjembringelse med de til »Meteor« 1925 særligt indrettede Buretteer, hvis Konstruktion muliggør en Aflæsningsnøjagtighed paa  $\pm 0,002$  af Burettens hele Inddelinger. Derfor kan man til en vis Grad regne med Paalideligheden af Titreringsresultaternes 3. Decimal, som ogsaa forskellige Steder er medtaget i det offentliggjorte Materiale. Denne 3. Decimal i Saltholdighedsangivelserne er af allerstørste Betydning for Udredning af de forskellige Vandforekomster i et Omraade som det her undersøgte paa Grund af den yderst ringe Forskel i Vandlagenes Karakter. Det samme er iøvrigt ogsaa i lige Maade gældende, naar Sagen drejer sig om Opbygning af alle dybere Dele af Oceanerne.

Efter Afslutningen af disse Meteorundersøgelser findes nu et meget stort Antal oceanografiske Snit med relativt ringe indbyrdes Afstand fordelt fra Danmarksstrædet Syd om Grønland og videre Nord efter til Smith Sund. Af disse Snits Temperatur- og Saltholdighedsfordeling kan man allerede paa dette Tidspunkt uddrage meget; saaledes træder Grænsen mellem Østgrønlandsstrømmen, der fortsætter sig Nord efter langs Vestgrønland, og Atlanterhavsvandet tydeligt frem ligesom ogsaa Udbredelsen af Baffinbugtens Polarvand. Imidlertid vil man først, naar Resultaterne af en ind-



gaaende Bearbejdelse af de forskellige Ekspeditioners Materiale foreligger, kunne faa et videre Indblik i Strømmenes Dynamik og derigennem finde Løsningen paa de mange Problemer indenfor disse Havomraader.

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

(Afsluttet 20/3 1937).

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### Sovjet-Unionen.

#### *Personel.*

I Slutningen af 1936 meddeltes det i Dagspressen, at den Overstkommanderende over de sovjet-russiske Søstridskræfter, Admiral Orlov, paa Raadskongressen i Moskva havde talt om Sovjet-Unionens Rustninger til Søs. Uden at nævne Antallet af Enheder eller Tonnagetal, der holdes strengt hemmelige, oplyste han, at der i Forhold til 1933 havde fundet følgende Stigninger Sted:

U-Baade 715<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Marineflyvemaskiner 510<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Slagskibe 300<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, Marineluftforsvarsartilleri 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub> og Kystbatterier 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. Han meddelte endvidere, at der i Løbet af den nærmeste Tid vilde være virkeliggjort et nyt vældigt Flaadebygningsprogram o. s. v.

Til nærmere Belysning af ovenstaaende og til direkte Sammenligning gengives nedenfor efter »Moscow Daily News« et ordret Uddrag af »First Rank Flag Officer« V. M. Orlovs Tale ved den 8. Sovjet-Kongres. Som det vil ses, er det de samme Tal, men med en noget anden Betydning.

(Udhævelserne her).

»..... If we take the ships' personnel of our fleet on Jan. 1. 1933 (at the beginning of the Second Five-Year-Plan) as 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub> then by the end of 1936, the personnel of submarines (on whose construction we concentrated chiefly during the past time) stands at 715<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. And the number of small surface fighting ships, which together with submarines carry out the task of the defense of our coasts, stands at 300<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. The number of long-range heavy artillery guns of the coast defense increased during the indicated period by 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub>. The anti-aircraft defense of the naval bases in respect to artillery has increased 100<sup>0</sup>/<sub>0</sub>, that is had doubled. And finally, naval aviation has sharply increased, amounting to 510<sup>0</sup>/<sub>0</sub> now, as compared with 1933.....«

Endvidere bemærkedes følgende Udtalelser:

»..... Over 500 commanders, political workers and Red Navy men of the naval forces (including 300 submarine men) have been awarded Orders of the Sovjet Union in the course of last and this year.....«

»..... This year has been marked by the particularly great successes and outstanding achievements of our submarine men in all our fleets — the Baltic, Pacific, and Black Sea. Along with the general growth of fighting preparedness of our submarine fleet, a considerable number of submarines have overfulfilled the established technical norms: 1) in the line of non-stop long-distance voyages at sea without taking on any supplies whatever, 2) unbroken stay under water for a prolonged time, and 3) extended voyages at a great distance from their bases.

Thus, a submarine of the Black Sea Fleet under the command of Comrade Shatsky, exceeded the norm for unbroken submersion under water by 4,7 times.....«

(»Moscow Daily News«, 2.-12.-1936).

Hilsepligt. Den militære Hilsen, der hidtil har været forbudt i den røde Hær og Flaade, er nu indført ifølge Forordning af 9. Marts. Som en Begyndelse til at omskabe den røde Hær efter vesteuropæisk Mønster indførtes allerede sidste Aar Rangbetegnelserne Oberst, Major, Kaptajn, Løjtnant og Sergent. Generaler benævnes nu »Commanders« (Kommandanter).

(Times, 11.-3.-1937).

## Portugal.

### Materiel.

Udrangering. Verdens ældste Panserskib, »Vasco da Gama«, der officielt blev sat paa Salgslisten for flere Aar siden, er i Slutningen af 1936 solgt til Oplugning i Skotland. »Vasco da Gama« søsattes 1876 som et Centralbatteriskib (Kasematskib) med 2 Stk. 25 cm K., der begge kunde bringes til at bære i samme Bredside. 2500 Tons, Barkrejsning, 1 Skorsten. 1901—03 blev Skibet fuldstændig ombygget — fik nyt Maskineri og Artilleri. (2 Stk. 20 cm K. — en i hver Bredside). Farten øgedes fra 13 til 16 Knob. 2 Skorstene, 2 Master. Sely om man er vant til høje Aldersgrænser i Skandinavien, synes dog 60 Aar at være noget ganske ekceptionelt for et Panserskib.



## Sverige.

*Flyvevæsen.*

Den Betænkning, som den svenske Forsvarskommission i 1935 afgav for Luftvaabnets Udvidelse og Modernisering, er tidligere omtalt. (T. f. S. December 1935, Pag. 635).

Betænkningen er i alt væsentligt taget til Følge; Omorganisationen har fundet Sted og de nye Rammer skal være udfyldt i 1942.

Som det vil erindres ansættes Flyvevæsenets Budget til 28 Mill. Kr. Dets Selvstændighed, som indførtes i 1925, betones yderligere derved, at Luftvaabnet nu selv rekrutterer og uddanner sine Linieofficerer.

Luftvaabnets Hovedbestanddele er:

Ledelsen — 7 Luftflotiller — 1 Flyveskole — 1 Flyve-Højskole — 2 centrale Flyveværksteder.

Nedenstaaende fremsættes nogle supplerende Oplysninger vedr. Ledelsen, Materiellet og Personellet og dets Uddannelse.

Ledelse. I Forsvarsministeriet indgaar Luftvaabnets Kommandoexpedition, som ledes af Chefen for Luftvaabnet, der direkte under sig har:

1. Luftvaabnets Stab, som gennem forskellige Afdelinger varetager Organisation, Uddannelse, samlede Øvelser o. l.

2. Eskadre Staben, som har Tilsyn med Øvelser, Manøvrer og lign. ved Flotillerne.

3. Materielforvaltningen, der omfatter Materiel- og Intendanturafdeling, Bygningsvæsen samt Lægevæsen og civile Kontorer.

*Luft-Materiel.*

Der opstilles, som nævnt, 7 Flotiller; nemlig:

4 Bombeflotiller, lette og middeltunge à 3 Divisioner à 12 Enheder				
1 Jagerflotille . . . . .	3	—	- 15	—
1 Rekogn.flotille (Hæren) . . . . .	3	—	- 12	—
1 — (Flaaden) . . . . .	2	—	- 8	—
1 Torpedoplandivision . . . . .			16	—

Ialt ca. 260 Krigsluftfartøjer, hvortil kommer ca. 80 Skoleluftfartøjer.

Arbejdet ved Flotillerne tager Sigte paa samlede krigsmæssige Øvelser. I een Maaned af Aaret (September) er alle Divisioner formeret, om Sommeren de 2 og om Vinteren kun 1.

I Ojeblikket anvendes følgende Typer, som med en enkelt Undtagelse bygges i Sverige (Tallene i Parentesen angiver Type-luftfartøjets Konstruktionsaar):

Lette Bombere.....	Hawker Hart ....	(1929)
Hær Flotille.....	Fokker C V E & D	(1931)
Marine Flotille.....	Hawker Osprey ..	(1932)
	Heinkel He 5 ....	(1926)
Jagere.....	Svenska Jagtfalk ..	(1928)
	Bristol Bulldog...	(1930)
Transport .....	Junkers W 33 & 34	
Skole .....	Tiger Moth .....	(1934)
	Focke Wulf .....	(1936)

Det fremgaar heraf, at samtlige Typer med Undtagelse af Skolemaskinerne nærmest maa betegnes som forældede; nye Typer skal anskaffes over hele Linien.

Nyanskaffelserne vil i første Række omfatte mellemtinge Bombere og enkeltsejede Jagere.

#### *Personel.*

Personellet omfatter følgende Grupper, der skal bringes op til det angivne Antal:

Linie Personel: Officerer .....	250
Underofficerer .....	175
Flyveingeniører .....	175
Underbefalingsmænd	} .... 1000
Specialhaandværkere	
Fast Mandskab	
Læger.	

Alle, undt. Læger, uddannes ved Flyvevæsenet.

Reservepersonel.....	500
Værnepligtige.....	2300
Civilt Personel.	

#### *Uddannelse.*

Flyver-Officerer i Linien. Der antages Studenter med god Karakter i Matematik, med fejlfri Fysik og ikke over 22 Aar.

Uddannelsen strækker sig over 4 Aar (Reelt 3 Aars Arbejdstid) og fordeler sig som følger:

Lærling	1. Aar:	Beg. i Juni. 1 $\frac{1}{2}$ Maanedes Exercerskole. Derefter praktisk Flyvning Aaret ud og fortsat
Aspirant	2. Aar:	til Maj. Maj—Oktober: Uddannelse ved Flotille (Bombe-, Jager- eller Rekogn.-) — efter Anlæg. Oktober: Paa Kadetskole Aaret ud
Kadet	3. Aar:	fortsat til Maj. Maj—Oktober: Uddannelse ved Flotille. Derefter Kadetskole Aaret ud.
	4. Aar:	Kadetskole; i April Officerseksamen. Udnævnelse til Flyverløjtnant.

Flyver-Officerer i Reserven. Fordringer: Ikke over 23 Aar — fysisk fejlfri — Afgangseksamen fra en Række nærmere angivne Institutter, Kursus, Handelsskoler o. l. (svarende nærlig til vor Realeksamen).

Uddannelsen strækker sig over tre Aar, men af disse anvendes kun 22 Maaneder til Undervisning.

De første 16 Maaneder er fælles med Linieofficers-Aspiranternes. (Exercerskole — Praktisk Flyvning — Uddannelse ved Flotille). Derefter faar Eleverne Frihed Oktober—Maj med Lejlighed til at passe evt. civil Uddannelse. — I Maj gennemgaas et Reserveofficerskursus, afsluttet med Eksamen i August, hvorefter Udnævnelse finder Sted. Derefter gives 1 Maanedes Tjeneste ved en Flotille.

H. W.

## England.

### Flaademanøvrer.

Singapore. D.  $1\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$  d. A. afholdtes ved Singapore en større Fællesøvelse mellem Flaaden, Hæren og Luftvaabenet. Øvelsens Formaal var at undersøge Problemerne ved Singapores Forsvar. Øvelsesfeltet laa indenfor Storcirklerne mellem Colombo, Nicobarerne, Penang, Hongkong, Port Darwin og Colombo, og i Øvelsen deltog bl. a. Luftfartøjer fra Indien og Iraq.

Angrebsstyrken (blaa) bestod af 2 10 000 Tons Krydsere, 5 Jagere, 6 U-Baade, U-Baadsmotherskibet »Medway«, der supponeredes at være en Transportflaade (en Del indiske Tropper var om Bord), samt Hangarskibet »Hermes« med en virkelig og supponeret Luftstyrke paa ialt over 100 Luftfartøjer.

Blaa Styrkechef var Viceadm. Sir Charles Little, Chef for Chinastationen, om Bord i Krydseren »Cumberland«.

Forsvarsstyrken (rød) bestod af 4 Jagere, 4 U-Baade med Moderskib, 8 Squadrons R.A.F. med tilhørende Bombeplaner samt 1 Flight of Singapore Auxiliary A.F.Sq. — ialt ca. 100 Luftfartøjer. Endvidere Singapores Flaadestation — herunder Monitoren »Terror« — og Garnison (ca. 5000 Md.).



Rød Styrkechef var den Overstkommanderende over de malajiske Stridskræfter, Generalmajor Dobby.

»Blaat Land« antoges at ligge ca. 1200 Sm SE for »Rødt Land« (Singapore) og at være i Besiddelse af en mindre, men kampkraftig Flaade med tilhørende Luftstyrke samt en mindre, men helt igennem moderne udrustet Hær.

Blaat og rødt Land havde hidtil altid stået i Venskabsforhold til hinanden, men den  $6/1$  modtog »Malaya Command Headquarters« Oplysninger om, at blaaf Land havde besluttet sig til at angribe og erobre rødt Land. Disse Oplysninger blev dog ikke betragtet som paalidelige.  $12/1$  indløb paalidelige Efterretninger om at en kombineret Expedition bestaaende af Krigsskibe, Transportskibe og Hangarskibe var under Udrustning i blaaf Land og forventedes klar i Slutningen af Januar.  $1/2$  var blaaf Styrker afgaaet.

Natten efter  $11/1$  var Vejret godt med stor Sigbarhed. — R.A.F. Rekognosceringer blev iværksat før Daggry, men ingen blaaf Styrker observeredes, før Flyvebaade under Dagrekognoscering Kl. 0700 rapporterede 2 blaaf Jagere henholdsvis E og SE for Singapore i 180 Sm. Afstand.

Dagen igennem rekognoscerede saavel Sø- som Landluftfartøjer og indrapporterede enkelte blaaf Enheders Bevægelser. Ingen blaaf Styrker observeredes fra Land.

$2/2$  var Sigbarheden ca. 20. Sm. til Søs og ca. 10 Sm. over Land. Efter Middag voldsomme Byger omkring Singapore.

R.A.F. rekognoscerede hele Dagen og fra 1900 etableredes Natrekognoscering. Fra 1600 til 2000 rapporteredes 3 blaaf Jagere med Kurs mod Strædet og 1600 observeredes U-Baade noget E for Singapore. U-Baadene dykkede, saasomt de observerede de røde Luftstyrker. 1645 rapporteredes 4 Jagere 90 Sm. E for Singapore med Kurs W. Senere paa Dagen rapporterede røde Patrouillefartøjer blaaf Jagere med 20 Knob SE for Singapore — Kurs NW.

Natten efter  $2/2$  var rødt Kystforsvar i livlig Virksomhed under blaaf Jageres Angreb og Førsøg paa at landsætte mindre Styrker. Angrebene blev afslaaet.

Røde Luftstyrker fik en forholdsvis rolig Nat, idet den Kommanderende, da blaaf Hovedstyrke endnu ikke var lokaliseret, havde besluttet sig til at holde Størsteparten af sine Luftstyrker i Beredskab til næste Daggry. Kun Nærrekognosceringen holdtes gaaende Natten igennem.

$3/2$  0800 blev et blaaf Hangarskib ledsaget af 2 Jagere observeret 260 Sm, ENE for Singapore og 0745 meldtes en blaaf Krydser 200 Sm. ligeledes ENE for Singapore.

1140 startede stærke røde Luftstyrker og angreb 1300 Hangarskibet, før dette naaede at faa sendt sine Luftfartøjer til Vejrs. Et nyt Angreb sattes ind paa Hangarskibet 1400, og heller ikke denne Gang lykkedes det at faa Luftfartøjerne i Luften, før Angrebet var ført ind. 9 Luftfartøjer stod paa Dækket under Angrebet. Derefter startede Hangarskibets Luftfartøjer og forfulgte nu de røde Torpedo- og Bombeplaner til Singapore. Her angreb blaa Jagere de røde Bombeplaner midt under Landingen.

Imidlertid var Transportflaaden, H.M.S. »Medway« eskorteret af Jagere, blevet observeret 150 Sm. NE for Singapore. 1800 meldtes en blaa Krydser og 3 Jagere 50 Sm. E for Singapore.

Ved Mørkets Frembrud »konvergerede« blaa Flaade mod Singapore fra 3 Retninger med forudgaaende stærk Luftrekognoscering. Om Natten landsattes mindre Troppestyrker fra blaa Krydsere og Jagere, men skønt det lykkedes dem at komme i Land flere Steder, var de dog ikke i Stand til at holde Stillingerne og blev ret hurtigt kastet tilbage.

Grundet paa godt Vejr med gode Observationsforhold lykkedes det ikke blaa Flaade at komme uset gennem de røde Patrouillelinier. Blaa Transport blev standset i Singaporestrædet af vedholdende Angreb af røde U-Baade og Luftfartøjer, og under Udvikling af Røgslør trak blaa Styrker sig derefter tilbage.

(Aeroplane m. fl.)

Atlantehavet. Grundet paa Krigen i Spanien blev de planlagte — hovedsagelig strategiske — Flaademanøvrer i Middelhavets vestlige Del opgivet, og i Stedet valgtes Atlanterhavet W for Marokko som Øvelsesfelt.

I Manøvrerne deltog saavel Middelhavsflaaden som Hjemme-flaaden — dog med Undtagelse af de Enheder, der var detacheret til de spanske Farvande.

Om Forløbet af Manøvrerne, der afholdtes i Begyndelsen af Marts, er intet offentliggjort. Det vides dog, at man i udstrakt Grad ønskede at belyse forskellige taktiske Problemer ved Flaadernes Opmarsch og Deployering, ved Luftklairering og Torpedo- og Bombeangreb foretaget af Luftstyrker baseret paa Hangarskibe, Beskyttelse af Hangarskibe og Jagerangreb saavel om Dagen som om Natten.

Det bemærkes, at for første Gang i mange Aar havde man set bort fra Økonomien og givet alle Enheder Tilladelse til i givet Fald at udnytte deres fulde Maskinkraft (jfr. Singaporemanøvrerne, hvor Jagernes Fart var reduceret til ca. 20 Knob).

Vejret var stormende og gennemgaaende daarligt i de 7 Dage, Manøvrerne varede.

## Marinens Bibliotek.

Februar 1937.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
36. *Wartenweiler, F.*: Fridtjof Nansen. [M. Portr.] Zeittafel. Nansens Reden und Schriften. Erlenbach-Zürich & Lpz. 1930. 8<sup>o</sup>. H.
37. *Dittmer, R.*: Das Nord-Polarmeer. Nach Tagebüchern und Aufnahmen während der Reise mit S.M.S. »Olga«. Ill. & Kort. Index. Hrsg. von Deutschen Seefischerei-Verein. Hannover 1901. 8<sup>o</sup>. H.
- \*38. Betænkning afgivet af Kommissionen af 1925 vedrørende det danske Redningsvæsen. Kort. Kbh. 1926. 4<sup>o</sup>. H.
- \*39. Det danske Lods væsens Historie. Ill. Portr. Udg. med Marinens Understøttelse af J. A. Hansen, Form. i Dansk Lodsforening. Kbh. 1931. 4<sup>o</sup>. H.
40. *Thaulow, T.*: Kong Christian X og det danske Folk. Ill. Index. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
- \*41. *Kjolsen, F. A. II.*: Nogle Oplysninger vedrørende Søofficersskolen og dens Inventar. Maskinskrivet. Kbh. 1936. 4<sup>o</sup>. H.
- \*42. Det østasiatiske Kompagni. 1897—1922. Skibe byggede for Kompagniet. U. St. & A (Kbh. 1922). 4<sup>o</sup>. H.
43. Grønland. Danmarks Fremtid. Organ for felles Initiativ og Samvirke. Ill. Nr. 1 ff. Kbh. 1937 ff. 4<sup>o</sup>. H. Tidsskrift (nyt).
44. *Vilbig, F.*: Lehrbuch der Hochfrequenztechnik. Ill. Diagr. Index. Litt. fort. Lpz. 1937. 8<sup>o</sup>. Fv.
45. Lynx IV<sup>o</sup>. Aero-Engine. Ill. Diagr. With Appendices on the Lynx IV (Mod.) & Lynx IV Engines. Air Ministry. H. M. Stat. Off. Lond. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
46. Flying Training Manual. Part I: Flying Instruction. Ill Diagr. R, A, Force. Air Publ. 129. Rev. July 1934. H. M. Stat. Off. Lond. 1935. 8<sup>o</sup>. Fv.
- \*47. *Rasmussen, Knud*: Foredrag i Rigsdagens Fællessal d. 12. Febr. 1925. Kbh. 8<sup>o</sup>. H.
48. *Cornelius, S.-E.*: Luftnavigation jämte flygmeteorologi. Ill. Diagr. Litt. fort. Sthlm. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.

H. Bistrup.



**MARTELL**

Cognac

\* \* \* \* \* V O  
35 YEARS old  
EXTRA

R

*Scotland's finest Whisky*

SPECIAL RESERVE

**LONG JOHN**

SCOTCH WHISKY

BOTTLED IN SCOTLAND

LONG JOHN DISTILLERS LTD. LONDON

JFA

# A/S EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

---

PAATAGER SIG ALT BJERGNINGSARBEJDE

---

ERFARNE BJERGNINGSLEDERE

---

FØRSTE KLASSES

MODERNE BJERGNINGSDAMPERE

OG BJERGNINGSMATERIEL

---

SØGAAENDE BJERGNINGSLÆGTERE

---

KRAFTIGE LØFTEPONTONER

---

ALT DYKKERARBEJDE

UDFØRES SAMVITTIGHEDSFULDT

AF ERFARNE DYKKERE



**Auto-**

**Motor- og**

**Cyklegummi.**

**Teknisk Gummi af enhver Art.**

*Ungående stærk!*







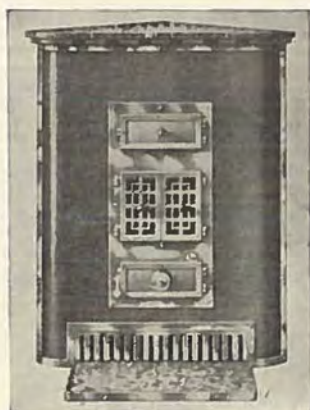
Magasin har taget Guldtrækkeri op som et Speciale — vi har en særlig Afdeling, der ledes efter de mest moderne Principper — med egne Systuer og Værksteder. Samtidig har den sikret sig Eneforhandlingen af den originale engelske Gieves Hue. Vi sender med Glæde vort nye Katalog over Afdelingens righoldige Vareudvalg — kald blot 4030 — Lokal 278.

*Magasin  
du Nord*

KONGENS NYTORV

C. M. Hess' Fabrikker Akts.

**MATTHISSEN & DITTMANN** AKTS.



STØRSTE UDVALG  
I KAMINER

---

BREDGADE 20

TELEFON C. 972

TELEFON C. 972

# Det forenede Dampskibs-Selskab

AKTIESELSKAB

Sct. Annæ Plads 30 - Tlf. C. 6300 - København

---

## FRAGT- & PASSAGER RUTER

mellem

KØBENHAVN og alle større Provinshavne samt

U. S. A. - Canada - Argentina -  
Brasilien - Nordafrika - Italien -  
Spanien - Portugal - Frankrig -  
Belgien - Tyskland - Storbritanien -  
Island - Norge - Sverige - Danzig -  
Letland - Lithauen - Estland -





# WILLY HOPPE

BLIKKENSLAGERMESTER

AUT. SANITETS-, GAS- OG VANDMESTER

VALDEMARSGADE 11-13

KONTOR:  
Telf. 10 255

PRIVAT:  
Telf. Nora 814

---

SANITÆRE ANLÆG

FABRIKSANLÆG

GAS- OG VANDARBEJDER

BLIKKENSLAGERARBEJDER

SKIFERDÆKNING

} AF  
} ENHVER  
} ART

---

***REPARATIONSARBEJDER***

---

TILBUD OG TEGNINGER UDARBEJDES

**J. C. HEMPEL'S**  
**SKIBSFARVE-FABRIK**

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K



DANSK FABRIKAT

**HEMPEL'S BUNDFARVER OG INDENBORDSFARVER**  
**FAAS I ALLE 5 VERDENSDELE**

**„GRAND PRIX“ BARCELONA 1929**  
**— - ANTWERPEN 1930**

FABRIKKER:

STRANDLODSVEJ, AMAGER  
THIELSENSVEJ, FRIHAVNEN

TELEF.: 3842

TELEGRAM-ADR.: „HEMPATURI“

*by saa en*

# Carlsberg



**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

**CARLSBERG ØLLETs OG  
CARLSBERG MINERALVANDES**

VELSMAG OG HOLDBARHED ER UOVERTRUFFEN

**DEPOT FOR SKIBSPROVIANTERING:**

HAVNEGADE 47 ————— TELEFON C. 4980

**DEPOT I ALLE PROVINSHAVNE**





**TUBORG**

**LAGER  
PILSNER  
PORTER  
EXPORT**

**ØL**

**APOLLINARIS  
CITRONSODAVAND  
SPECIAL WATER**

.....  
Tuborgs Navn yder Garanti  
for et 1ste Klasses Produkt

**FREMGANGEN  
SKYLDES DEN YPPERLIGE KVALITET**

TUBORGS DEPOT FOR SKIBSPROVIANTERING:  
AMALIEGADE 32 — TELEFON 49 56

DEPOT I ALLE PROVINSHAVNE

Aktieselskabet  
**Accumulator-Fabriken**

(Grundlagt 1917)

Aktiekapital 1 Million Kroner

---

**Accumulatorer**  
af enhver Art, Type og Størrelse



Kontor og Fabrik  
Lyacvej, Lyngby

**Dansk Arbejde**

Telegr.-Adr.: Accumulator - Post-Giro Nr. 974

Telefon: Lyngby 1645 (3 Linier)

Omstilling til alle Afdelinger

# NOWETTO

DEN IDEELLE KL. 00. FRAKKE  
IMPRÆGNEREDE



KR. 48  
58  
68  
78  
98  
125

FAAS KUN HOS

**JULIUS KOPP**  
AMAGERTORV 21 KØBENHAVN. K.  
ETABLERET 1870



# SIEMENS

Moderne Kommandoanlæg til alle  
militære Formaal

Artilleri-Kommandoanlæg

Projektør til Skibe og permanente  
Anlæg

Luftværns-Projektøranlæg

Moderne Radiomateriel til Skibe,  
Luffartøjer og Anlæg i Land

Radiopejlere til navigatoriske  
og taktiske Formaal

Elektriske Maskintelegrafer

Højtalende Telefoner

Al elektrisk Skibsudrustning

**JENS P. ARNUNG**

**MURERMESTER OG ENTREPRENØR**

**KRONPRINSENSVEJ 31**

**CENTRAL**

39 14

**GODTHÅB**

20 84



**MURERARBEJDE**

**ARMERET BETON**

AKTIESELSKABET  
**VARDE STAALVÆRK**  
**VARDE**

TELEGRAMADRESSE: STAALVÆRKET  
TELEFON NR. 255 og 275

---

**STAALSTØBEGODS**  
i alle Haardhedsgrader efter indsendte  
Tegninger eller Modeller.  
Eget Modelsnedkeri.

---

**SPECIALITET:**

**ILDBESTANDIGT VARDAN=STAAL**  
Næsten uforgængeligt for Ristestænger og øvrigt  
Gods, der er udsat for tærende Virkninger af  
Ild og Gas.

---

**MANGAN=STAAL**

---

**DANSK STAAL**





# **VERITAS OIL**

## **BUNKER OIL STATIONS**

**COPENHAGEN**

**ESBJERG**

**SONDERBURG**

**STOCKHOLM**

**GOTHENBURG**

**HAMBURG**

**ROTTERDAM**

**ANTWERP**

# **MANUFACTURERS OF MARINE LUBRICANTS**

**STOCKS AT ALL PRINCIPAL PORTS IN THE WORLD**

## **ALFRED OLSEN & CO<sup>A/S</sup>**

**COPENHAGEN . TELF. 5021 . KVÆSTHUSGADE 3**

## Den danske Flaades Signaler, deres Tekster og Historie.

Af Victor Krohn.

Da min Afhandling om »Den danske Hærs Signaler, deres Tekster og Historie« i December 1933 var bleven optaget i »Musikhistorisk Arkiv« Bind I, Side 187, blev et Særtryk fremsendt bl. a. til Marineministeriet, ved hvilken Lejlighed Opmærksomheden blev henledet paa det formentlig ønskelige i, at der ogsaa for Flaadens Vedkommende blev udarbejdet noget tilsvarende.

Det var Tanken, at en af Flaadens Befalingsmænd skulde have taget sig af Sagen; men da den Skrivelse, i hvilken Ministeriet den 19. Februar 1934 takkede for det modtagne Særtryk, samtidig indeholdt en sammentrængt historisk Oversigt over de Kilder, der fandtes indenfor dette Omraade, og da Kontorchef Axel Juel i nævnte Ministerium stillede sig imødekommende overfor et Udlaan af det paa Orlogsværftet beroende Kildemateriale, vovede jeg at foretage et Forsøg, uagtet det selvfølgelig stod mig klart, at jeg manglede saa godt som enhver Forudsætning for at dyrke det for mig saa fuldstændig fremmedartede Emne. Hertil kom, at Marineministeriet meddelte mig, »at der til Marinens Hornsignaler ikke hører nogen speciel Tekst«, men at den Tekst, som f. Eks. ældre Befalingsmænd erindrer at have hørt om Bord i vore Skibe og ved Landgangskompanier, er nærlig den samme, som findes trykt i Deres Bog, med enkelte »maritime« Ændringer.«

Den samme Udtalelse kunde for saa vidt ogsaa passe paa Hærens Signaler, hvortil der ej heller hører nogen speciel Tekst; desuagtet findes der over 200 saadanne, der alle er blevet til gennem vox populi. Denne synes kun i ringe Grad at have gjort sig gældende ved Flaaden; men gennem mundtlig Overlevering er det dog lykkedes at faa samlet nogle enkelte Tekster, uden at der paa dette Omraade kan mødes op med et Resultat, der staar i Forhold til det tilsvarende for Hærens Vedkommende.

Ogsaa for Melodiernes Vedkommende har Arbejdet vist sig ret vanskeligt; thi medens man i Hæren allerede i 1787 træffer paa *Nodesignaler*, selv om disse kun er haandskrevne, møder man i Flaaden først saadanne saa sent som i 1860, uagtet der allerede i 1752 *tales* om Signaler, og dels er Hæren allerede fra midt i det 18. Aarhundrede i Besiddelse af »melodifrembringende« Instrumenter, medens Flaaden indtil 1790 kun synes at have været i Besiddelse af det entonige Instrument: Trommen. Ganske vist er Baadsmandspipen sikkert af en langt ældre Oprindelse, selv om den først *omtales* saa sent som i 1849; men det er formentlig vanskeligt at fastslaa, hvorvidt denne kan betragtes som et enkelt- eller dobbeltonet Instrument; thi selv om der Mand og Mand imellem tales om »høje« og »lave« Stød og Triller, benyttes der overalt i Reglementerne kun Udtrykkene »fine« og »grove«, og efter de Demonstrationer, der er foretaget for mig, maa de sidste Udtryk betegnes som fuldstændig korrekte, idet Tonernes Plads i Nodesystemet er fuldstændig ens kun med den Forskel, at de »fine« i Nodeskrift maatte betegnes med p. (piano) og de »grove« med f. (forte). Baadsmandspipen er derfor ogsaa bleven anvendt *baade* som et »Opmærksomhedssignal«, som Regel efterfulgt af en mundtlig Udførelseskom-



mando, og som selvstændige Signaler sammensat af en Variation af fine og grove Stød eller Triller.

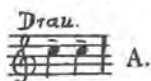
Trommen figurerer første Gang i »Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels Brev« af 8. Januar 1752, idet der i dettes §§ 833—838, 882—893, 898 og 902 tales om Honnørsignaler bestaaende af kortere eller længere Marcher eller af 1—3 »Virbler« slaet paa Tromme. Anvendelsen af Tromme menes at være bortfaldet i Tiden omkring 1870.

Endnu i »Kong Friderich den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Søe Etaten« af 29. Juli 1756 er der kun Tale om Trommer, idet det i §§ 241 og 242 m. fl. hedder, at »Qvarteermeesteren ved Tambourerne«, antagelig et Sidestykke til Hærens Stabstamburer, skal »vide Vores og de fremmede Puissancers Slagg«, for at han kan undervise Eleverne deri, for hvilken Undervisning han, naar en Elev var udlært, een Gang for alle oppebar et Gratiale af 2 Rdl. Til Undervisningen hørte ogsaa, at han skulde lære Eleverne at skille deres Trommer ad og atter snøre dem sammen, ligesom han personlig helst skulde være i Stand til at kunne berede Kalveskindet til Trommerne. Ifølge § 243 synes »Qvarteermeesteren« i visse Retninger at have indtaget en noget begunstiget Særstilling; thi det hedder: »Han gaar i Lejlighed, hvor offentlig Trommeslag skeer, foran med en Stok i Haanden, og lader de andre følge sig i Rader, eller Gelidder, saaledes som befalet er, paa-agter, at Enhver gjør sin Pligt: Men ved den Lejlighed tager han ikke Hatten af for Nogen.« Her tales ogsaa om at røre Trommerne ved Ildsvaade (§ 48), naar der skal slaas Alarm, Reveille og Tupto fra Vagterne (§§ 449 og 507), og atter her er der i flere Paragraffer Tale om at slaas Marcher og »Virbler« som Honnør.

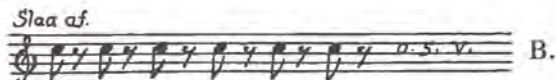
I et haandskrevet Reglement af 1779: »Exercitie

med Canoner inden Orlogsborde« benyttes Skibets Tambur til Hjælp ved den videregaaende Indøvelse af Kanoneksercitsen, idet Arkelimesteren, i Stedet for som ved de første Øvelser at angive Numrene, de forskellige Tempi, nu lader Trommeslageren for hver Gang slaa »et Dripslag« (Drypslag) og, naar der skal skiftes, »en Virbel« (§ 6), ligesom Tamburen, naar Eksercitsen skal høre op, giver »Signal paa Trommen ved at slaae af.«

For at undgaa Gentagelser under den senere leksikalske Opstilling af Signalerne, vil der, efterhaanden som den kronologiske Rækkefølge af Kilderne skrider frem, blive omtalt de Ejendommeligheder, der knytter sig til enkelte af Signalerne i de respektive Reglementer, og for Reglementet af 1779 skal derfor nævnes, at Udtrykket »Drypslag« ikke synes at være kendt indenfor musikalske Kredse, ud over at man mener, at det maa svare til: »Drau«, der i Nodeskrift ser saaledes ud:



og bl. a. anvendes ved den Trommesolo, hvormed Fane-marchen indledes. Udtrykket: »en Hvirvel« er for almindeligt og vil derfor først senere blive omtalt. At »Slaa af« bestaar af »enkelte paa hinanden følgende Slag paa Trommen«, uden at der dog anføres noget bestemt Antal. I Nodeskrift vil det antagelig se saaledes ud:



Gaar man et Par Skridt videre frem i Tiden, træffer man den 12. August 1785 og den 5. Marts 1790 paa nogle »Skytruller« over største, mellemste og mindste Bemanding i Flaadens større Skibe samt i



mindre Skibe, Fartøjer og Blokskibe, og atter her finder man i overvejende Grad Tamburer i Form af »Matros-Tambourer« og »Tambourer af Soldatesquen«; men ved Siden af disse optræder her for første Gang »Trompettere« i et Antal af to paa hvert af alle Orlogsskibe og Fregatter samt paa en »Zebecque« (en Art Galej paa 20 Kanoner) og en »Bombardeer«; men Savnet af Noder gør det desværre her som alle andre Steder umuligt at faa fastslaaet, hvilke Signaler disse Trompettere har blæst, og hvorledes de har lydt; thi det er jo ikke meget oplysende, at de har været tildelt Grupper indenfor Skibets Bemanding som »Til at lange Skarp«, »Til Reserva og Haand-Gevær« eller »Til Braserne og Seilenes Regiering«.

Fire Aar senere hører man atter kun om March og »Virvler« som Honnør, denne Gang i Land; men saa dukker der den 27. September 1805 en Skrivelse op fra Admiralitets- og Commissariats-Collegiet til Holmens Eqvipagemester (se Bilag til Sø-Krigs-Artikels-Brevet af 8. Januar 1752 Nr. 31), hvor der atter tales om Trompettere under Betegnelsen »Musikskolens Elever«, om hvilke man erfarer den lille Morsomhed, at de samtidig skulde oplæres til at være Barberere, saaledes at de ombord i Skibene kunde forrette saavel Trompeter- som Barbortjeneste. Naar de var udlært i den sidste Videnskab, fik de een Gang for alle udleveret et Par Barberknive, et Bækken og andre til Barberingen fornødne Rekvisitter, som de da senere selv skulde vedligeholde og forny for et maanedligt Tillæg af 2 Rdl., hvortil dog føjedes den trøstende Bestemmelse, at »Sæben derimod anskaffes bestandig, som hidtil, paa Sø-Etatens Regning.« Disse Musikelever skulde være forskaaenede for alt andet Arbejde eller Tjeneste saavel paa Holmen som om Bord, en Bestemmelse der dog ikke synes at være bleven over-



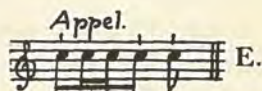
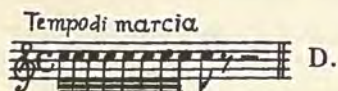
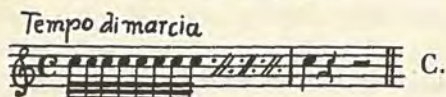
holdt, eftersom den allerede maa indskærpes den 10. Juli Aaret efter. Denne Musikskole, med hvilken Tøj-  
mesteren havde Tilsyn, og hvis Formaal var at ud-  
danne Musikere til Flaadens Skibe, var bleven oprettet  
i 1795 i Søartilleriet. (P. Andersen: »Søartilleriets Hi-  
storie« S. 80).

For at følge denne Sag til Vejs Ende med det  
samme, skal det oplyses, at det i 1854 blev bestemt,  
at alle Lærlinge skulde lære at blæse Signalthorn, ligesom  
der i 1857 fremkom den Bestemmelse, at yngre Un-  
derofficerer og Konstabler, der havde musikalske An-  
læg, skulde undervises i Brugen af Blæseinstrumenter  
for saaledes at kunne optræde som et samlet Musik-  
korps ved højtidelige Lejligheder eller som Underhold-  
ning om Bord, ligesom det ogsaa fortælles, at man  
lod Musikkorpset spille en March paa Dækket, naar  
Besætningen traadte an ved Gangspillet for at lette  
Anker. Naar Kaptajnløjtnant Steen Andersen Bille i sin  
Skildring af Korvetten »Galathea«s Rejse omkring Jor-  
den, 1845—47, taler om, at han medførte et lille Mu-  
sikkorps, der gjorde god Fyldest paa hele Turen saa-  
vel i repræsentativ Henseende, som naar der skulde  
spilles til Dans for de Indfødte paa Havaii, maa dette  
altsaa være rekruteret af den i 1795 oprettede Musik-  
skole. Det er med en vis Overvindelse at man maa  
afslutte dette Afsnit med, at Flaadens Musik den 27.  
Marts 1932 blev ophævet.

Et »Anhang til Søkrigsartikelsbrevet indeholdende  
Exerceer-Reglement for Søartilleriet« bærer ganske vist  
Trykaaret 1849; men dette skyldes kun den Omstæn-  
dighed, at det er trykt i 2. Oplag; oprindeligt er det  
stadfæstet af Kongen den 4. Februar 1838, og ved  
den kronologiske Rækkefølge kan der derfor kun tages  
Hensyn til det sidstnævnte Aar. Dette Anhang inde-  
holder Side 38—39 et Kapitel IV: »Signalerne«, hvori

der omtales 8 Signaler saavel for Tromme som for Horn; men de fremstilles stadig kun ved Hjælp af Ord i Stedet for ved Noder, hvad der giver et vagt og ubestemmeligt Indtryk af deres Karakter; thi Udtryk som »en lang Hvirvel« og »en kort Hvirvel« kan jo fortolkes rent individuelt, fordi der ikke findes nogen- somhelst Vejledning i Retning af, *hvor* lange eller korte disse Hvirvler skulde være, hvad der med den største Lethed kan fremstilles gennem Noder med den fornødne Tempobetegnelse.

Tænker man sig en Hvirvel fremstillet paa den naturligste Maade i  $\frac{4}{4}$  Marchtakt, vil en lang og en kort Hvirvel i Nodeskrift komme til at se ud som anført nedenfor under C og D. — »Appel« og »Tapto« kendes fra Hæren, se dels under E nedenfor og senere under »Tapto«. Derimod er der ingen af Flaadens Musikere, selv af den ældre Generation, der ved, hvorledes Signalet: »slaa Alarm« har lydt.



Noget lignende gør sig gældende for Hornsignalernes Vedkommende, hvor Udtryk som et Antal »lige- lydende høje eller dybe Toner« intetsomhelst siger om, *hvor* høje eller dybe disse Toner skal være. Et Udtryk som »sammenstødte« Toner lader sig maaske nok forstaa; men Udtrykket er ganske umusikalsk, og naar man ved, at Noder har været kendt fra det 2. Aarhundrede p. C., virker dette lille Reglement fra det 19. Aarhundrede som en historisk Kuriositet. I det hele viser det sig, at navnlig Trommesignalerne

endnu hviler paa et Overleveringens Stadium, hvorfra de desværre alt er gledet over i Forglemmelsen.

I »Instructioner og Reglementer for Tienesten paa de kongelige Skibe« af 1849 findes der under 5. Afsnit § 271 en Bestemmelse om, at den over Skibets Soldatesque højstkommanderende Officer skal have Tilsyn med og vaage over, at bl. a. Trommerne op-hænges eller hensættes paa Steder, hvor man hurtig kan komme til dem, og hvor de er sikrede imod Beskadigelser.

Indbundet sammen med foranstaaende findes der dels 9 mindre Reglementer, af hvilken en Gruppe paa 5, A—E, der er pagineret under eet, indeholder adskilligt om Signaler og dels yderligere 3 smaa Reglementer, A—C, der ligeledes er paginerede i en Gruppe for sig selv, og hvoraf det som C betegnede indeholder et »Reglement for Signaler med Baadsmandspiben«, der sikkert maa være det ældste trykte af denne Art,

Ogsaa dette sidstnævnte Reglement rummer ikke saa faa Overleveringer, til hvis fulde Forstaaelse der sikkert kræves den Forudsætning at have tjent sig op i Flaaden. For Historiens Skyld bør dog intet lades uanset, der kan kaste Lys over de svundne Dage. — Man stilles saaledes her for første Gang overfor »Det almindelige Opmærksomhedssignal«, men dette maa allerede paa det Tidspunkt have været saa kendt, at man end ikke har fundet Anledning til at omtale, hvorledes det har lydt; fremdeles nævnes der op imod  $\frac{1}{2}$  Snes Signaler, om hvilke man kun faar at vide, at »Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler«, uden at disse nævnes. Mellem disse findes bl. a. Signalet: »Alle Mand op!«, hvorom det gennem sagkyndig Meddelelse erfares, at det *ikke* er et Signal, men en Kommando; ikke desto mindre findes der sammeds følgende tre Signaler: »I Foremærs!«, »I Store-



mærs!« og »I Krydsmærs!«, i hvilke det hedder, at de bestaar af »Den første halve Takt af Signalet for »Alle Mand op!« og henholdsvis eet, to eller tre korte Pibestød.« For en udenforstaaende er det lidt vanskeligt at indse, hvorledes der kan tales om en Del af et Signal, der ikke er udsat for Noder, og som tilmed intet Signal er; men ogsaa dette forklares ad sagkyndig Vej ved, at det nævnte og mulig flere andre Signaler antagelig vil »kunne findes ved nøjere Eftersøgning i tidligere Reglementer«, idet det ikke anses for utænkeligt, at der engang har eksisteret saadanne Signaler, som nu er gaaet i Glemmebogen og er ukendt af den nulevende Generation. Paa tilsvarende Maade lyder det som noget af en Selvmodsigtelse, naar der tales om »lange« Pibestød, da et »Stød« efter sin Natur formentlig kun kan være kort; det viser sig da ogsaa, at der Mand og Mand imellem skelnes mellem »Stød« og »Pift«, selv om den sidste Betegnelse ikke anvendes i Reglementerne.

Under samme Aar — 1849 — findes der et meget interessant »Signal-System for Roflotillen«. I dette findes der et Utal af Signaler; men da der i nærværende Afhandling kun er tænkt paa lydgivende Signaler, vil kun 17 »Signaler i taaget Vejr« blive optaget samlet under Fællesbetegnelsen: »Taaget Vejr, Signaler i«.

Endelig præsenteres man for det første veritable med Noder forsynede Signalreglement: »Hornsignaler ombord«, der findes i et under 27. April 1860 approberet »Reglement for Exercicen med Kanoner i almindelige og marchallske Raperter«. I dette findes der en § 18 »Signalerne«, der bestaar af Punkterne 407—409, af hvilket det første lyder som følger: »Ordre til Klarskib, til den daglige Mynstring efter Skytrullen, til Samlingen af Entreskifterne, samt til de forskellige

Manoeuvrer under Skydning og Exercice gives ved Signaler med Horn eller Tromme. Af Hornsignalerne ere de Signaler valgte, der bruges til Landgangstjenesten, saaledes, at Signalerne have en lignende Betydning ombord. Da Trommesignalerne ere faa, kan der med Tromme kun gives de nødvendigste Signaler.« Fremdeles hedder det i Indledningen til Pkt. 409: »Signalerne ere følgende: (Trommesignalerne vedføjede i Parenthes).« Da der imidlertid er 8 Signaler *uden* og 16 *med* vedføjjet Parentes, kan dette efter Ordlyden formentlig ikke forstaas paa anden Maade, end at de 8 er Horn- og de 16 Trommesignaler; men gennem mundtlig Forklaring oplyses det, at de 8 *kun* er Hornsignaler, medens de 16 *samtidig baade* er Horn- og Trommesignaler; uden at der dog findes opført et eneste Trommesignal i det vedføjede Hæfte, der udover de 24 Signaler yderligere indeholder 2 Honnørsignaler.

Derefter følger som 2. Del af det forannævnte Reglement et under 31. Januar 1862 approberet »Reglement for Exercicen med Haandvaaben«. I dette findes der Side 122 et Tillæg: »Signalerne«, hvortil der slutter sig et Nodehæfte, der betegnes som: »Hornsignaler henhørende til den spredte Fægtning«, det omfatter 25 nummererede Signaler og 5 unummerede, nemlig: »Tupto!«, »Reveille!« og 3 Honnørsignaler; alle Hornsignaler.

Saasart Signalerne fremtræder i Noder, melder der sig en ny Vanskelighed; thi dels kan et Signal samtidig have flere forskellige Betydninger, og dels er flere forskellige allerede kendte Signaler næsten i en Uendelighed kædet sammen for at konstruere nye Signaler. Der findes 30—40 Signaler, der er anvendt flere end een Gang, og af disse er ikke færre end 9 anvendt 5 Gange og derover, ja, et enkelt Signal, første Gang nævnt som: »Avertissement!«, er endog anvendt



c. 15 Gange i ligesaa mange Sammenstillinger. Det synes, at en saadan vilkaarlig S sammensætning af Signaler maa gøre det vanskelig for Mandskabet at lære deres Betydning at kende.

Som det næste i Rækken følger et i historisk Henseende meget interessant lille Nodehæfte, der bærer Titlen: »Horn Signaler med Text«; om hvilket Marine-ministeriet har oplyst, at det ikke er officielt, at Signalerne vistnok gælder for Landgangskompagniet, at det antagelig stammer fra c. 1864, at det har tilhørt Overkanoner Grim og at det nu har sin Plads i Marinemuseet. Det er kun paa 15 smaa Sider med ialt 28 Signaler; men bortset fra at det ikke er officielt, beror netop dets store Værdi paa, at det er det eneste Sted, hvor der findes medtaget Tekster, og det maa kun beklages, at Hæftet staar saa isoleret, som Tilfældet synes at være, saa meget mere som det jo er ganske utænkeligt, at der paa et Togt mellem en Forsamling af unge Mænd ikke skulde udvikle sig en Jargon der, som Følge af det nære og gode Kammeratskab, rent instinktmæssig afføder en Række mere eller mindre drastiske Tekster til de anvendte Signaler.

Først saa sent som den 26. Januar 1871 møder man det første med Trykkeaar forsynede Signalreglement bag i »Exerceerreglement for Flaaden«; det kaldes: »Hornsignaler ombord« og er paa 20 Sider med 44 Signaler.

I 1898 foreligger der det første selvstændige »Reglement for Hornsignaler i Flaaden«; her er Sideantallet 31, medens Antallet af Signaler er steget til 75, af hvilke dog enkelte er ændrede eller bortfaldne i 1905.

Yderligere findes der i »Love og Bestemmelser som angaar Søværnet, Bind III« af 1914 følgende Reglementer og Bestemmelser, der alle i større eller



mindre Grad omhandler Signaler og deres Anvendelse, nemlig:

1) »Reglement for Roning til Brug ved den forberedende Indøvelse af Fartøjsbesætninger« af 10. Juli 1890. (S. 59).

2) »Reglement for Signaler med Baadsmandspiben« af 22. December 1892. (S. 57).

3) »Bestemmelser vedrørende Lukningen og Bevogtningen af vandtætte Døre, Luger og Lemme i Flaadens Skibe« af 21. Oktober 1901. (S. 47).

4) »Rulle-Reglement« af 5. Maj 1914. (S. 3) og

5) »Bestemmelser for den daglige Tjeneste inden Borde« af 15. Maj 1914. (S. 20).

Det under Pkt. 2 nævnte Reglement, der nu allerede har en Alder af over 40 Aar, er af en ganske særlig Interesse, fordi det endelig giver en klar og tydelig Besked om Signalerne med Baadsmandspiben. Fra et musikalsk Standpunkt set, forekommer det dog mærkeligt, at man endnu saa sent — ligesom i sin Tid med Tromme og Horn — stadig foretrækker at fremstille Pibesignalerne ved Hjælp af mange Ord, fremfor at fremstille dem med nogle ganske faa Noder, hvorved man vilde opnaa den dobbelte Fordel, at de ikke alene blev langt lettere at lære og huske; men at man tillige derigennem vilde være i Stand til at borteliminere individuelle Opfattelser. Da dette har fremkaldt den Indvending, at i saa Fald maatte alle have lært Noder, skal hertil kun bemærkes, at allerede i den første Halvdel af det forrige Aarhundrede lærte Børn — f. Eks. i Skolen i Nyboder — ikke alene Noder men endog at synge efter dem, og naar ikke nu alle kender Noder ligesaa godt som Bogstaver, uden derfor at kunne spille efter dem, kan Grunden formentlig kun være den, at andre Interesser i den opvoksende Alder har stillet Noderne i Baggrunden.

Naar der nedenfor er foretaget et Forsøg paa at fremstille nogle ganske enkelte vilkaarligt valgte Pibe-signaler ved Hjælp af Noder, skal dette selvfølgelig ikke opfattes som et Reformforsøg, men kun som et Bevis for, hvor simpelt og kortfattet det vilde tage sig ud. — Ligesom Trommetonen altid angives ved tostreget c, er Pibens Lyd her for Nemheds Skyld angivet ved tostreget g, uagtet den selvfølgelig ligger langt højere i Nodesystemet. — De valgte Signaler er følgende:

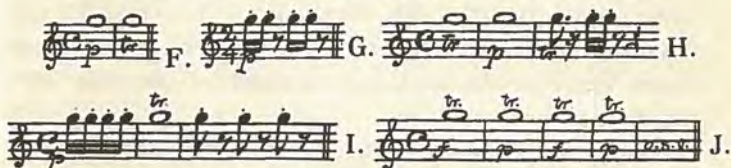
a) Det almindelige Opmærksomhedssignal. (Et langt, fint Stød, efterfulgt af en lang Trille).

b) Fejning. (To dobbelte, korte, fine Stød).

c) Pib ind. (En lang Trille, efterfulgt af et langt, fint Stød, en kort Trille og endelig 2 fine Stød).

d) Fast. (Fire korte, fine Stød hurtigt efter hverandre, derpaa Trille og endelig tre fine Stød) og

e) Opgaa. (Afvekslende grove og fine Triller).



Sluttelig foreligger der under 13. Januar 1934 et: »Rulle-Reglement for Flaaden«.

Følgende Principer er lagt til Grund ved Ordningen af Signalerne:

1) De er opført nøjagtig i alfabetisk Orden efter de ofte vekslende Betegnelser, under hvilke de findes optaget i Reglementerne eller andre Steder og er i denne Rækkefølge forsynede med Løbe-Numre.

2) Efter Løbe-Nummer anføres Signalets Betegnelse (Navn), der er fremhævet.

3) Efter Navnet følger en Parentes, der indeholder Trykkeaar for det Reglement eller anden Kilde, i hvilket Signalet for første Gang findes optaget eller omtales, dets Nummer eller Sidetal etc., samt eventuelt om og hvornaar det er bortfaldet.

4) Signalets Melodi (eller anden Lydkarakteristik). Saafremt Melodien er anvendt under et tidligere Løbe-Nummer, henvises der til dette.

5) Signalets Tekst, hvor en saadan findes; ogsaa her vil der blive henvist til tidligere Løbe-Numre.

6) Sluttelig anføres de mulige historiske eller andre Oplysninger, ligesom Signalets forskellige Betegnelser optages samlede paa det Sted, hvor det første Gang nævnes.

Det har i nærværende Afhandling været Opgaven at give en historisk Fremstilling af den Udvikling, Flaadens *lydgivende* Signaler har gennemgaaet fra den Tid, da de omtales for første Gang i haandskrevne eller trykte Kilder, vel vidende at der ogsaa længe forud for den Tid maa have eksisteret Signaler af forskellig Art.

Man har fra kompetent Side gjort opmærksom paa det iøvrigt let forstaaelige Forhold, at Chefen for et Skib paa Togt, uanset hans Grad, selvfølgelig har en langt større Handlefrihed end selv de højeste Grader inden for Hæren. Ofte foretages der paa saadanne Togter Forsøg — in casu med Signaler — hvilke Forsøg, hvad enten de officielt godkendes eller ej, rent automatisk opnaar en vis Hævd. Der findes enkelte saadanne haandskrevne Udkast, der dog alle lider af den samme Svaghed, at de ganske mangler det allernødvendigste: Noderne, ikke at tale om Teksterne, der i høj Grad giver Signalerne Kulør.

Søartilleriet har fremdeles meddelt mig, at de



derfra »anviste Bøger og Reglementer ikke kan forudsættes at indeholde »Alt« om det foreliggende Emne. For at komme til Bunds i Sagen synes det at være nødvendigt at foretage en nøjere indgaaende Gennemgang af Arkiver, Biblioteker, Museer og andre Steder, hvor Oplysninger eventuelt kan søges om de Signaleringsmidler og Metoder, som har været anvendt gennem Tiderne med deres skiftende, forskellige og mangeartede Skibstyper og Vaaben.«

Da min høje Alder paa Forhaand udelukker en saadan indgaaende Undersøgelse, er det mit Haab, at det foreliggende forsøgsvisse Resultat dog maa vise sig at have en vis grundlæggende Betydning særlig i Retning af at bevare det fremdragne fra Forglemmelse, og saafremt det maatte være lykkedes at faa et blot nogenlunde samlet og tydeligt Billede frem af Flaadens lydgivende Signaler, skyldes dette i første Række den Imødekommenhed, hvormed man har mødt mig først og fremmest fra Marineministeriets Side, men dernæst ogsaa fra Chefen for og Personalet ved Søartilleriet, ikke mindst Inventariemester M. L. Petersen, samt fra Foreningen »Ørnen«s Bestyrelse, hvor særlig dens Bogholder, Artillerimester Anthon Hansen, med stor historisk Interesse og Forstaaelse har ydet mig sin fortrinlige Bistand.

---

### Henvisninger.

- 1752: »Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels Brev«.  
 1756: »Kong Friderich den Femtes Krigs-Artikels-Brev for Land-Tjenesten ved Søe Etaten«.  
 1779: »Exercitie med Canoner inden Orlogsborde« (haandskrevet).  
 1838: »Anhang til Søkrigsartikelsbrevet indeholdende Exerceer-Reglement for Søartilleriet«.

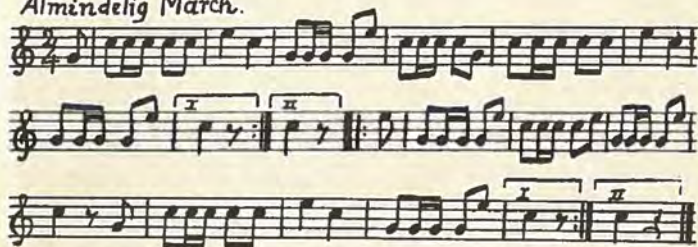
- 1849: } »Instructioner og Reglementer  
 1849 A—E.: } for  
 1849 A—C.: } Tienesten paa de Kongelige Skibe«.
- 1849: »Signal-System for Roflotillen«.
- 1860: »Hornsignaler ombord«, Bilag til »Reglement for Exercicen med Kanoner i almindelige og marchallske Rapporter«.
- 1862: »Hornsignaler henhørende til den spredte Fægtning«, Bilag til »Reglement for Exercicen med Haandvaaben«.
- c. 1864: »Horn Signaler med Text«. Overkanoner Grim's Hæfte.
- 1871: »Hornsignaler ombord«, Bilag til »Exerceerreglement for Flaaden«.
- 1890: »Reglement for Roning til Brug ved den forberedende Indøvelse af Fartøjsbesætninger« (L. og B. f. Søv. III).
- 1898: »Reglement for Hornsignaler i Flaaden«.
- 1898: »Reglement for Signaler med Baadsmanspiiben« (L. og B. f. Søv. III).
- 1901: »Bestemmelser vedrørende Lukningen og Bevogtningen af vandtætte Døre, Luger og Lemme i Flaadens Skibe« (L. og B. f. Søv. III).
- 1914: »Rulle-Reglement«. (L. og B. f. Søv. III).
- 1914: »Bestemmelser for den daglige Tjeneste inden Borde«. (L. og B. f. Søv. III).
- 1934: »Rulle-Reglement for Flaaden«.
-

1. *Aarerne ud!* eller: *Lad falde Aarerne!* (1890. L. og B. f. Søv. III, S. 60. § 2, 1 [bortf. 1892]). »Et kort Pibestød«.

2. *Aarerne ud!* eller: *Lad falde Aarerne!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 59. § 6, 3). »Et kort, fint Stød«.

3. *Afmarche fra Kanonen!* (1860. S. 92 og 96 samt 1871. Nr. 21). Der »blæses eller slaaes Marche«. — Trommesignalet ukendt; Melodien anføres nedenfor i sin korrekte Form, da den trykte mangler Optakt, og 13. og 18. Takt ikke er gengivet i Overensstemmelse med musikalsk Ortografi.

*Almindelig March.*



Signalet kaldes i 1860 og 1871: »Afmarche fra Kanonen!«, i 1860: *tillige*: »Afmarche fra Kanonerne!« samt: »Honneur for militaire og Standspersoner!«

4. *Afmarche fra Kanonerne!* (1860. Nr. 19). Melodi: Se Nr. 3.

5. *Afmarch fra Kanonerne!* (1898. Nr. 45).



6. *Aftensmaaltid!* (1849. A—E. S. 19). Straks efter at der Kl. 6 er pebet til »Mynstring til klart Skib!«, pibes der til »Aftensmaaltid!«. — Fra sagkyndig Side meddeles, at dette *ikke* er et Signal, men et Kommando, der averteres ved »Opmærksomhedssignal!« med Baadsmanspiben.





mig, stikker jeg Dig; thi at Lige gaar for Lige, ved Du jo nok min Ven!«

Signalet kaldes i 1860: »Til Entring!«, i 1862: »Attakeer!«, i c. 1864: »Gaae paa!« og i 1898: »Krydsfolksdivision!« og: »Gaa paa!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »1. Entreskifte!«, »2. Entreskifte!«, »3. Entreskifte!«, »1. Entreskifte tilbage!«, »2. Entreskifte tilbage!« og »3. Entreskifte tilbage!« samt i 1898: »Entredivisionen!«, »Skyttedivisionen!« og »Vaabenparade!«

11. *Avanceer!* (1862. S. 123 og Nr. 8).

*Allegro*

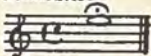


Tekst: »Fremad, kun fremad og jager Fjenden hjemad, kun fremad, kun frem!«

Signalet kaldes i 1860: »Sætte Kanonerne i Normalstillingen!«, i 1862: »Avanceer!«, i c. 1864 og 1898: »Fremad!«, i 1871: »Gjøre Kanonerne klare til Skud!« og i 1898: »Klar til Skud!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »Klartskib!« og i 1898: »Klart Skib!«

12. *Avertissement (lang Tone)!* (1862. S. 123 og Nr. 18).

*Andante.*



Signalet kaldes i 1860 og 1871: »Batteriet færdig!«, i 1862: »Avertissement (lang Tone)!«, i c. 1864: »Lang Tone!« og i 1898: »Færdig!« og »Giv Agt!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »1. Entreskifte!«, »2. Entreskifte!«, »3. Entreskifte!«, »Landgangscompagniet!«, »1. Entreskifte tilbage!«, »2. Entreskifte tilbage!«, »3. Entreskifte tilbage!« og »Landgangscompagniet tilbage!« samt i 1898: »Gruppe 1!«, »Gruppe 2!«, »Gruppe 3!«, »Gruppe 4!«, »Entredivisionen!« og »Skyttedivisionen!«

13. *Bagbords Batteri!* (1860. S. 90 og Nr. 2).

*Allegro*



Signalet kaldes i 1860, 1871 og 1898: »Bagbords Batteri!«, i 1862 og c. 1864: »Venstre Fløi!« og i 1898: »Venstre Fløj!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »1. Divisions Bagbords Batteri!« og »2. Divisions Bagbords Batteri!« samt i 1898: »Gruppe 4!«

14. *Bagbords Indenbords Fartøi Nr. 1!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892).

»Opmærksomhedssignalet, to korte Pibestød og et dobbelt Pibestød.«

15. *Bagbords Indenbords Fartøi Nr. 2!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892).

»Opmærksomhedssignalet, to korte Pibestød og eet langt Pibestød.«

16. *Bagbords Laarings Fartøi!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892).

»Opmærksomhedssignalet og to korte Pibestød.«

17. *Bagbords-Side!* (1838. S. 38; bortf.).

Som Trommesignal: »To korte Hvirvler.«

— Hornsignal: »3 dobbelte ligelydende dybe Toner.« (?)

18. *Batterierne sættes tilborde!* (1849. A—E. S. 16).

»Der slaaes Apell for vedkommende Batteriers Mandskab, som samles ved Kanonerne om Bagbord først. Ved 1ste Signal fattes Tallierne,

— 2det — sættes Batterierne tilborde,

— 3die — skeer Overgangen til Styrbord, hvor de samme Signaler foretages. . . . . Paa sidste Signal forlader Mandskabet Kanonerne. . . . .«

Appel for Tromme: Se Indledningen S. 233.

19. *Batteriet færdig!* (1860. S. 92 og Nr. 16).

Melodi: Se Nr. 12.

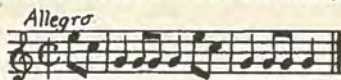
20. *Batteriets øvrige Kanoner!* (1871. Nr. 10).



Signalet kaldes i 1860: »1. Entreskifte!«, i c. 1864: »Skytterne!«, i 1871: »Batteriets øvrige Kanoner!« og i 1898: »Skytter!«, hvilket sidste bortf. i 1905.



21. *Batterikanoner (Kassematkanoner)!* (1898. Nr. 8).

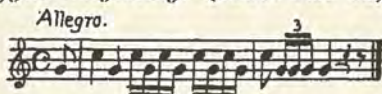


Tekst efter mundtlig Overlevering: 2 Gange: »Kassematkanoner!« — Signalet kaldes i 1898: »Batterikanoner (Kassematkanoner)!« og i 1905: »Mellemskyts!«

22. *Begynd Skydning!* (1860. S. 91).

Trommesignal: »tre enkelte Appeller.« Se Indledningen S. 235.

23. *Begynd Skydning!* (1860. Nr. 13).



Tekst: »Forvar Dig, dæk Dig nu saa godt Du kan, dæk Dig nu vel!«

Signalet kaldes i 1860, 1871 og 1898: »Begynd Skydning!«, i 1862: »Chargeer!« og i c. 1864 og 1898: »Skyd!« Signalets to sidste Takter bortfalder i 1905.

24. *Brandsignal!* (1914. L. og B. f. Søv. III. S. 16. § 23).

Kimen med Klokken og Piben med Baadsmandspiberne. — Fra sagkyndig Side meddeles, at der derefter, hvad der i og for sig ligger i Sagen selv, raabes: »Brand!« efterfulgt af en Angivelse af det Sted, hvor det brænder. Dette menes at kunne findes »ved nærmere Eftersyn i andre Reglementer eller Ordrebøger.«

25. *Brasning!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892).

Bagbord: »to korte Pibestød.«

Styrbord: »et langt Pibestød.«

26. *Brasning og Topning!* (1892. L. og B. for Søv. III. S. 58. § 5, 5).

Uagtet der paa det anførte Sted staar: »Signaler for Brasning og Topning indenbords fra,« viser det sig gennem sagkyndig Meddelelse, at det *ikke* er et Signal, men en Kommando. Brasning og Topning foregaar »ved Hjælp af et System af Signaler og Pift med Baadsmandspiben.« Bl. a. anvendes:

Bagbord: »To korte, fine Stød.« og

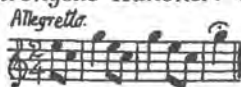
Styrbord: »Et langt fint Stød.«

27. *Chargeer!* (1862. S. 123 og Nr. 16).

Melodi og Tekst: Se Nr. 23. — I det trykte Signal er Triolen i sidste Takt fejlagtig skrevet som  $\frac{3}{8}$  i Stedet for  $\frac{3}{16}$  Noder.

*Colonne!* Se: Kolonne.

*Compagni!* Se: Kompagni.

28. *De armstrongske Kanoner!* (1871. Nr. 9).

Signalet kaldes i 1860: »3. Entreskifte!«, i c. 1864 og 1898: »Reserven!«, i 1871: »De armstrongske Kanoner!«, i 1898: »Reserve!« og i 1905: »Frigængerdivision!«

29. *Det almindelige Opmærksomhedssignal!* (1849. A—C. S. 6).

Her nævnes det antagelig for første Gang, uden at der dog anføres noget om, hvorledes det lyder. Først i 1892. L. og B. f. Sø. III. S. 57 § 1 angives det som: »Et langt, fint Stød, efterfulgt af en lang Trille«, med Tilføjelsen, at »dette Signal gives foran enhver Befaling, som af vedkommende Underofficer ved Kommando skal bekjendtgjøres over hele Skibet.«

30. *Det Hele!* (1862. S. 122 og Nr. 1).

*Andantino*



Tekst: »Alle Mand giv Agt!«

Signalet kaldes i 1862, c. 1864 og 1898: »Det Hele!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1898: »Det Hele! Staa!«, »Det Hele! Gaa videre!«, »Det Hele! Skytter ind!« og »Det Hele! Skytter ud!«

31. *Det Hele! Gaa videre!* (1898. Nr. 40).

*Moderato*

Melodi: Se Nr. 30 og 

A musical staff in treble clef with a 3/4 time signature. The melody consists of the following notes: G4 (quarter), A4 (quarter), B4 (quarter), C5 (quarter), B4 (quarter), A4 (quarter), G4 (quarter), F4 (quarter), E4 (quarter), D4 (quarter), C4 (half).

Signalets 2. Post kaldes i c. 1864: »2. Compagni!«, i 1871: »Signal for at gaa videre med Øvelserne!« og i 1898: »Det Hele! Gaa videre!«





til Ophør, blæses. . . . »Det Hele!« efterfulgt af. . . . »Tilbage og Aflevering!«: herved fremkommer Signalet: »Det Hele tilbage!«, hvorefter alle Øvelser og Arbejder standses, og Vaaben og Værktøj afleveres.« Det ses heraf, at Signalet i Virkeligheden er ureglementeret; men har vundet Hævd i Kraft af praktiske Hensyn.

Melodi: Se Nr. 30 og

*Alliegretto.*



36. 1. Division! (1871. Nr. 1).

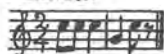
*Moderato.*



Signalet kaldes i c. 1864: »3. Compagni!« og i 1871 og 1898: »1. Division!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »1. Divisions Styrbords Batteri!« og »1. Divisions Bagbords Batteri!« samt i 1898: »Gruppe 1!«

37. 2. Division! (1871. Nr. 2).

*Moderato.*



Signalet kaldes i c. 1864: »4. Compagni!« og i 1871 og 1898: »2. Division!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »2. Divisions Styrbords Batteri!« og »2. Divisions Bagbords Batteri!« samt i 1898: »Gruppe 2!«

38. 1. Divisions Bagbords Batteri! (1871. Nr. 6; bortf. 1898).

Melodi: Se Nr. 36 og Nr. 13.

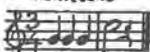
39. 2. Divisions Bagbords Batteri! (1871. Nr. 8; bortf. 1898).

Melodi: Se Nr. 37 og Nr. 13.

40. 1. Divisions Styrbords Batteri! (1871. Nr. 5; bortf. 1898).

Melodi: Se Nr. 36 og

*Andantino*



Signalets 2. Post kaldes i 1860, 1871 og 1898: »Styr-

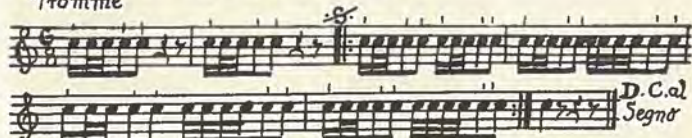
bords Batteril«, i c. 1864: »Høire Fløil« og i 1898: »Højre Fløj!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »1. Divisions Styrbords Batteril« og »2. Divisions Styrbords Batteril« samt i 1898: »Gruppe 3!«

41. 2. Divisions Styrbords Batteri! (1871. Nr. 7; bortf. 1898).

Melodi: Nr. 37 og Nr. 40, 2. Post.

42. *Doubling!* (1860. S. 91; bortf.). Appellering, et Trommesignal, der muligvis har været som det nedenfor anførte, der under Betegnelsen: Appellering anvendtes i Hæren indtil c. 1852.

*Tromme*



43. *Doubling!* (1860. Nr. 12; bortf. 1898).

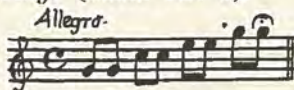
*Allergo.*



Signalet kaldes i 1860 og 1871: »Doubling!« og i 1862 og c. 1864: »Spredt Orden!« — Mærkeligt nok er de ældre Eksemplarer af dette Signal (i 1860 og 1862) fuldstændig korrekte i musikalsk Henseende, medens det nyeste (fra 1871) er ukorrekt, idet Optakten skal falde bort og Taktstregene flyttes  $\frac{2}{8}$  til venstre, saaledes at Accentuationen kommer til at ligge paa det første af de enstregede g'er. De her anførte Noder er korrekte.

44. *Doubling!* (1898. Nr. 9).

*Allergo.*



Signalet kaldes i 1898: »Dækskanoner!« og i 1905: »Doubling!« I musikalsk Henseende gaar den samme Ukorrekthed igen som i Nr. 43; men det anførte er korrekt.

45. *Drenge at møde ved Faldreb (Faldereb)! (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892).*

»Et dobbelt Pibestød.«

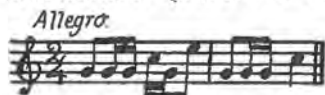
46. *Dækskanoner!* (1898. Nr. 9; bortf. 1905).  
Melodi: Se Nr. 44, stadig med samme Ukorrekthed.

47. *Dæks-Musketteriet!* (1871. Nr. 31).  
Melodi: Se Nr. 33. 2. Post.

48. *Dæks-Musketteriet tilbage!* (1871. Nr. 36).  
Melodi: Se Nr. 47 og Nr. 35. 2. Post.  
Signalets 2. Post kaldes i 1860 og 1871: »Sætte Kanonerne i daglig Orden!«, i c. 1864 og 1898: »Tilbage!« og i 1898: »I daglig Orden!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1871: »Ophøre Klartskib!«, »Dæks-Musketteriet tilbage!«, »1. Entreskifte tilbage!«, »2. Entreskifte tilbage!«, »3. Entreskifte tilbage!« og »Landgangscompagniet tilbage!« samt i 1898: »Ophøre Klart Skib!«

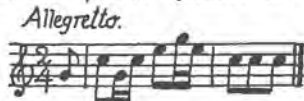
49. *Eksercerskolen!* (Landgangskompagniet!). (1898. Nr. 24 og 22).  
Melodi: Se Nr. 30 og Nr. 9.

50. *Ekstrabevæbnede!* (1898. Nr. 20; bortf. 1905).



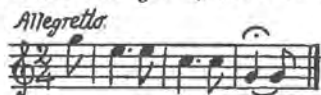
Tekst efter mundtlig Overlevering: »Ekstrabevæbnede, her kommer vi!« — Signalet kaldes i 1898: »Ekstrabevæbnede!« og i 1905: »Matrosdivisionen!«

51. *En échelon frem!* (1862. S. 124 og Nr. 23; bortf. 1898).



Tekst: »Nu fremad skal Fronten forandres straks!« Signalet kaldes i 1862: »En échelon frem!«, i c. 1864: »Frontforandring fremad!«, i 1898: »Taarnkanoner!« og i 1905: »Svært Skyts!«

52. *En échelon tilbage!* (1862. S. 124 og Nr. 24; bortf. 1898).



Tekst: »Tilbage med vor Front!«





64. *Exerceerskolens Kjendingssignal!* (1871. Nr. 11; bortf. 1898).

Melodi: Se Nr. 9.

65. *Faldereb!* (*Faldreb!*) (1849. A—C. S. 6).

»Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?)

66. *Falderebsgaster!* (*Faldrebsgaster!*) (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 3, 1).

»To korte, fine Stød hurtigt efter hinanden.«

67. *Falderebshonnør!* (*Faldrebshonnør!*) Se Nr. 205 og 206.

68. *Fast!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892).

»Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?)

69. *Fast!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 5, 3).

»Fire korte, fine Stød hurtigt efter hverandre, derpaa Trille og endelig tre fine Stød.«

70. *Feie!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892).

»To dobbelte Pibestød.«

71. *Feining!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 2).

»To dobbelte, korte, fine Stød.«

72. *Flaget heises!* (1849. A—E. S. 16 og 34).

»Kl. 8, efter foregaaende Melding til Chefen, slaaes 8 Glas; Flaget heises op, Bramræerne kaies; Vagten præsenterer og March slaaes; Skildvagterne ved Falderebene affyre deres ladte Geværer. Dersom Skildvagterne ved Falderebene ikke have ladt Gevær, giøre de Front imod Flaget og præsenterer. Haves Musikkorps ombord, spiller dette ved Flagets Heisning.«

73. *Fore Mær!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 4, 1; rettet d. <sup>19</sup>/<sub>3</sub> 1912).

»Et langt, fint Stød, efterfulgt af et kort, fint Stød.«

74. *Forsvar mod Cavalleri!* (1862. S. 123. Nr. 20).  
Melodi: Se Nr. 130 og Nr. 12.

75. *Fremad!* (c. 1864. Nr. 12).

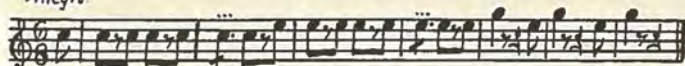
Melodi: Se Nr. 11.

76. *Frigængerdivision!* (1898. Nr. 19).

Melodi: Se Nr. 28.

77. *Fritstaaende Øvelser!* (1898. Nr. 66).

*Allegro.*



Tekst efter mundtlig Overlevering: »Nu skulde den Onde da knuse deri, nu skal vi op og hoppe fri, hoppe fri, hoppe fri!«

Signalet kaldes i 1898: »Rytteri!« og i 1905 *tillige*: »Fritstaaende Øvelser!«

78. *Frontforandring fremad!* (c. 1864. Nr. 20).

Melodi og Tekst: Se Nr. 51.

79. *Frontforandring tilbage!* (c. 1864. Nr. 21).

Melodi og Tekst: Se Nr. 52.

80. *Fyr!* (1898. Nr. 33).

*Allegro.*



Tekst efter mundtlig Overlevering: »Giv Fyr!« Saaledes som Signalet er trykt, er det ikke i Overensstemmelse med musikalsk Ortografi, idet Punktet efter den sidste Node bør ændres til  $\frac{1}{16}$  bundet Node for at kunne svare til Optakten.

81. *Færdig!* (1898. Nr. 32).

Melodi: Se Nr. 12.

82. *Gaa paa!* (c. 1864. Nr. 24).

Melodi og Tekst: Se Nr. 10.

83. *Gaa langs Dæk!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 5, 2).

»Et kort, fint Stød, efterfulgt af et kort, grovt Stød, Stødene i Skridttakt.«

84. *Gaa paa!* (1898. Nr. 65).

Melodi og Tekst: Se Nr. 10.

85. *Gaa videre!* (1898. Nr. 40).

Melodi: Se Nr. 31, 2. Post.

Tekst efter mundtlig Overlevering: »Gaa videre!«

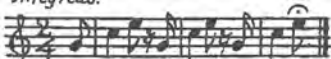
86. *Giv Agt!* (1898. Nr. 51).

Melodi: Se Nr. 12.



87. *Giv Agt! Skytter ind!* (1898. Nr. 53).  
Melodi: Se Nr. 12 og Nr. 32, 2. Post.

88. *Giv Agt! Skytter ud!* (1898. Nr. 52).  
Melodi: Se Nr. 12 og Nr. 33, 2. Post.

89. *Giv Agt: Til højre!* (1898. Nr. 57).  
*Allegretto.*  
Melodi: Se Nr. 12 og 

Skraamarch i Retning af den højre Flanke.  
Signalets 2. Post kaldes i 1860, 1871 og 1898: »Til Kanonerne om Styrbord!«, i c. 1864: »Til Høire!«, i 1898: »Til højre!« og i 1905: »Til Styrbord!«

90. *Giv Agt! Til venstre!* (1898. Nr. 58).  
*Allegro.*  
Melodi: Se Nr. 12 og 

Skraamarch i Retning af den venstre Flanke.  
Signalets 2. Post kaldes i 1860, 1871 og 1898: »Til Kanonerne om Bagbord!«, i c. 1864: »Til Venstre!«, i 1898: »Til venstre!« og i 1905: »Til Bagbord!«

91. *Giver Agt!* (1779. S. 23; borlf.). »En Virbel slaaes paa Trommen!«

92. *Gjøre Kanonerne klare til Skud!* (1871. Nr. 15)  
Melodi: Se Nr. 11.

93. *Gruppe 1!* (1898. Nr. 15).  
Melodi: Se Nr. 36 og Nr. 12.

94. *Gruppe 2!* (1898. Nr. 16).  
Melodi: Se Nr. 37 og Nr. 12.

95. *Gruppe 3!* (1898. Nr. 13).  
Melodi: Se Nr. 40, Post 2 og Nr. 12.

96. *Gruppe 4!* (1898. Nr. 14).  
Melodi: Se Nr. 13 og Nr. 12.

97. *Gudstjeneste!* (1849. A—E. S. 28 og 1893. L. og B f. Sø. 1891—93. S. 140).

Der lydes til Gudstjeneste ved at ringe med Klokken i omtrent 1 Minut (1893:  $\frac{1}{4}$  Minut), hvilket gentages 3 Gange med 5 (1898: 3) Minutter imellem hver Gang.

Ved Lydningen 1. Gang hejses Gudstjenestestanderen (hvid Stander med rødt Kors). Under Lydningen samler Besætningen sig paa det til Gudstjenesten bestemte Sted, og naar 3. Lydning ophører, begynder Gudstjenesten.

98. *Hale paa Stedet!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 58. § 5, 2).

»Et kort, fint Stød, efterfulgt af et langt, grovt Stød.«

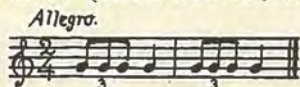
99. *Halning!* (1849. A—C. S. 6). »Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?)

100. *Halning!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 58. § 5, 2). (Se: »Hale paa Stedet!«, »Gaa langs Dæk!«, »Løbe væk!« og »Staa hale!«).

101. *Hal op!* eller: *Sæt af!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 60. § 2).

»1 kort Pibestød.«

102. *Hold inde!* (1898. Nr. 43; bortf. 1905).



Tekst: 2 Gange: »Skyd ikke mer!«

103. *Hold inde!* (1898. Nr. 64).



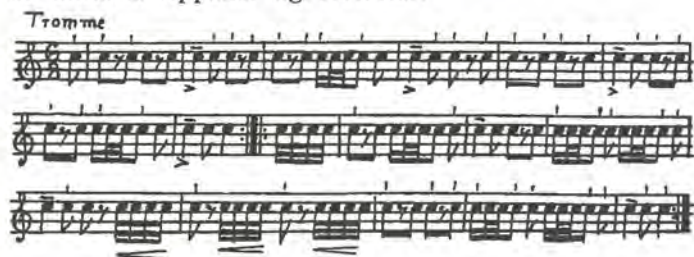
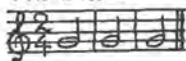
104. *Hold inde med Charginen!* (1862. Nr. 17). Melodi og Tekst: Se Halvdelen af Nr. 102.

105. *Hold inde med Skydning!* (1860. Nr. 14). Melodi og Tekst: Se Halvdelen af Nr. 102.

106. *Hold inde med Skydning!* (1860. S. 91). »Tapto uden Hvirvlen.«

Da Flaadens »Tapto!« er et Hornsignal, der ganske svarer til Hærens »Retræte«, kan der med Ordene »uden Hvirvlen« selvfølgelig kun være Tale om et Trommesignal; men et saadant er ukendt. Da »Tapto!« imidlertid ogsaa svarer til Hærens gamle »Tappenstreg!« (Forgangen Nat o. s. v.), der endnu holdes i Hævd ved Livgarden, hvor den slaas som Retræte

(ved visse Lejligheder i Forbindelse med Piccolofløjte), og da denne indledes med en Trommesolo, der slaas *staaende* og bestaar af tre Appeller og tre lange Hvirvler, kan den Mulighed tænkes, at man noget lare har betegnet denne Indledning som »Hvirvlen«. Saafremt dette er tænkeligt, indtræder der imidlertid det mærkelige ved Sagen, at man, for at faa Skydningen standset, har benyttet et Signal, der med sine Gentagelser rummer ialt 32 Takter, og som i Marchtakt spiller mellem  $\frac{1}{2}$  og  $\frac{3}{4}$  Minut. Der er dog ogsaa udtalt den Formodning, at dette Signal ikke har kunnet sidestilles med Signalerne 102—105, hvilke mere har været beregnet paa en momentvis Standsning af Skydningen, medens det her omtalte Signal derimod er tænkt som gældende Skydningens endelige Ophør ikke for det enkelte Skib, men for en større Flaadeafdeling. — For en Sikkerheds Skyld anføres dog Trommen til Tappenstregen nedenfor, men selvfølgelig uden de omtalte Appeller og Hvirvler.

107. *Holdt!* (1862. S. 123 og Nr. 12).*Andantino.*

Tekst: 3 Gange: »Holdt!«

Signalet kaldes i 1862, c. 1864 og 1898: »Holdt!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1860: »Ophøre Klarskib!«, i 1871: »Ophøre Klartskib!« og i 1898: »Ophøre Klart Skib!«

108. *Honneur for Kongehuset!* (1860. Nr. 25).

Da der er Fejl i de trykte Noder, vil Melodien i sin nuværende korrekte Form blive opført under Nr. 111.



Signalet kaldes i 1871: »Honneurmarche!« og i 1898: »Honnørmarch for Kongen, Kongehuset og Flaget!«

Da der under Signalet henvises til Søkrigsartiklernes §§ 833—838, vil det formentlig være paa sin Plads at citere i hvert Fald den første af disse Paragraffer.

»Naar Vi selv, eller Vores Hiert-elskelige Gemal Dronningen kommer i Vores Flaade, eller Escadre, og passere den; da skulle alle Folkene paa alle Skibene gaae op i Vanterne og paa Stagerne til den Side, Vi passere dem; Vagten træde ud, Gevær præsenteres, slaaes Marche, Officieren fælde sin Kaarde, og fra Skibet af alt Folket raabes 3de Gange: Hursai. Gaae Vi om Borde paa noget Skib, da træder Vagten ud, Gevær præsenteres, slaaes Marche, og Officieren fælder sin Kaarde. Passere Vi noget enkelt Skib, da forholdes paa samme Maade.« — Den anvendte Trommemarch kendes ikke.

Selv om det ligger noget udenfor det egentlige Signalspørgsmaal, giver den citerede § 833 dog Anledning til nogle Betragtninger over det fremmedartede Udtryk: »Hursai!« Ordet har ikke været til at finde, end ikke i »Ordbog over det danske Sprog«; men ved en Henvendelse til Redaktionen af denne er det bleven oplyst, at det utvivlsomt er en Mellemsform for Ordene: »Hurra!« og »Hussa!« og synes at være direkte overført fra det engelske: »Huzza!« i dettes ældre Former: »Huzzah!« og »Huzzay!« — Hvad Ordet »Hurra!« angaar, varierer Stavemaaden med, »Hurrae!«, »Hurrah!«, »Hurej!« og »Hurrau!« samt som »Hussa!« eller »Huzza!« Hurra er slavisk og betyder: Til Paradis! efter den Forestilling, at den, der falder i Kamp for sit Fædreland, gaar til Paradis, hvad der jo ogsaa svarer til Tanken i den nordiske Mytologi, hvor de Kæmper, der blev paa Valen, gik til Valhalla. Af fornævnte Ordbog er fremdeles om Ordet: »Hurra!« udplukket følgende Citater, der alle tangerer Flaaden eller dens Mandskaber:

»de (Matroserne) begynte med deres sædvanlige Hurra! raaben og kæmpede . . . . imod Ilden af alle Kræfter«, (Reiserers Ildebrandshistorie).

»Søemands ærlig Bryst toeg til sit vanlig' Maal saa Luften bævede ved nidkiert Hurra-Skraal!«

»hils ham med den Hurrastemme, den danske Sømand dæmper ei, fordi vor Flaade gik sin Vei.«

»Hver Miil blev Hilsener med syv og tyve Skud fra hvert af Skibene med Huzza fyret ud.« (Ved Dronning Caroline Mathilde's Rejse over Storebælt).

»Et Huzza, virvlende i Luften, følger paa, saasnart man Smakken seer for fulde Sejl at gaa.«

109. *Honneur for militaire og Standspersoner!* (1860. Nr. 26).

Gentages 2—3 Gange. (Se Søkrigsartiklernes §§ 887—893). Da den trykte Melodi er ukorrekt med Undtagelse af 1. Takt, vil den blive opført i sin korrekte Form under Nr. 112.

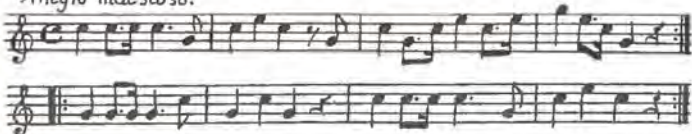
Signalet kaldes i 1860 og 1862: »Honneur for militaire og Standspersoner!«, i 1871: »Honneursignal!« og i 1898 1—3 Gange som: »Honnør for Stander-mænd!«, »Honnør for Kontreadmiral og Generalmajor!« og »Honnør for Viceadmiral og Generalløjtnant!«

110. *Honneur for militaire og Standspersoner!* (1862, 5. Side).

Melodi: Se Nr. 3. (Se Søkrigsartiklerne §§ 882—886).

111. *Honneurmarche!* (1849. A—E. S. 34 og 1871, Nr. 41).

*Allegro maestoso.*



112. *Honneursignal!* (1871. Nr. 42).

*Moderato.*



113. *Honnør for Kontreadmiral og Generalmajor!* (1898. Nr. 5).

Melodi: Se Nr. 112. (2 Gange).

Signalet kan efter Omstændighederne blæses paa Signalthorn eller spilles af Musikken. Det bør maaske fremhæves, at Flaaden, saavel her som i Nr. 115 og Nr. 118, ogsaa medtager de af Hærens Personer, for



hvem der skal afgives Honnørsignaler, medens det omvendte ikke er Tilfældet; herved opstaar dog den Uoverensstemmelse, at en Generalmajor, der skal honoreres af et Flaadekommando, vil faa Signalet 2 Gange, medens der ved Hæren kun tilkommer ham 1 Gang, medens omvendt en Kontreadmiral af et militært Kommando vil faa 1 Signal, uagtet der tilkommer ham 2.

114. *Honnør for Stander mænd!* (1898. Nr. 6).

Melodi: Se Nr. 112. (1 Gang). Blæses eller spilles som Nr. 113.

115. *Honnør for Viceadmiral og Generalløjtnant!* (1898. Nr. 4).

Melodi: Se Nr. 112. (3 Gange). Blæses eller spilles som Nr. 113.

116. *Honnørmarch for fremmede kongelige og fyrstelige Personer, Republikers Præsidenter samt fyrstelige Personer af det danske Kongehus Sidelinier!* (1898. Nr. 2).

*Allegro moderato*



Blæses eller spilles som Nr. 113.

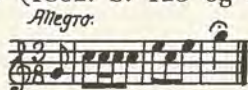
117. *Honnørmarch for Kongen, Kongehuset og Flaget!* (1898. Nr. 1).

Melodi: Se Nr. 111. Blæses kun paa Signalthorn.

118. *Honnørmarch for Marineministeren, Krigsministeren og danske diplomatiske Repræsentanter!* (i det Lands Havn, hvor de er akkrediterede). (1898. Nr. 3).

Melodi: Se Nr. 3, men uden Gentagelser. Blæses eller spilles som Nr. 113.

119. *Hurtig!* (1862. S. 123 og Nr. 10).



Tekst: »Læg Haanden paa Tasken og løb!« Fragment af Auber: »Fra Diavolo.«



Signalet kaldes i 1862 og c. 1864: »Hurtig!« og i 1898: »Løb!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1860: »Klarskib!«, i 1871: »Klartskib!« og i 1898: »Klart Skib!«

120. *Hurtigskydende Kanoner!* (1898. Nr. 10).  
Melodi: Se Nr. 32, 2. Post.

121. *Hurtig-Skydning!* (1871. Nr. 27).  
Melodi: Se Nr. 119.

122. *Hurtig Skydning!* (1898. Nr. 31).  
Melodi: Se Nr. 23. (2 Gange). (De to sidste Takter bortfaldet i 1905).

123. *Hækjollen!* (1849. A—C. S. 7; bortf. i 1892).  
»To Opmærksomheds Signaler.«

124. *Høire Fløi!* (1862. S. 122 og Nr. 4).  
Melodi: Se Nr. 40, 2. Post.  
Tekst: »Højere Fløj!«

125. *Højre Fløj!* (1898. Nr. 49).  
Melodi: Se Nr. 40, 2. Post.  
Tekst: Se Nr. 124.

126. *I daglig Orden!* (1898. Nr. 44).  
Melodi: Se Nr. 35, 2. Post. Blæst efter »Krydsfolksdivision!«, »Skytledivision!« (bortf. i 1905), »Frigængerdivision!«, »Matrosdivision!«, »Maskindivision!«, »Artilleridivision!« og »Vaabenparade!« betyder det: »Tilbage og Aflevering!« — Det er af dette Signal og »Det Hele!«, at man har konstrueret det ureglementerede Signal: »Det Hele tilbage!« Se Nr. 35.

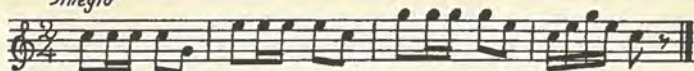
127. *I Foremars!* (1849. A—C. S. 7; bortf. i 1892).  
»Den første halve Takt af Signalet for »Alle Mand op!« og eet kort Pibestød«. (Se under Nr. 129).

128. *I Krydsmars!* (1849. A—C. Nr. 7; (bortf. i 1892).  
»Den første halve Takt af Signalet for »Alle Mand op!« og tre korte Pibestød.« (Se under Nr. 129).

129. *I Storemars!* (1849. A—C. S. 7; bortf. i 1892).  
»Den første halve Takt af Signalet for »Alle Mand op!« og to korte Pibestød!« (Med Hensyn til Nr. 127—129 henvises til Nr. 7).

130. *Kanoneksercits!* (1898. Nr. 29).

*Allegro*



Signalet kaldes i 1860: »Møde med Exercice!«, i c. 1864: »Colonne!«, i 1871: »Møde til Exercits!« og i 1898: »Kanoneksercits!« — I Forbindelse med andre Signaler i 1862: »Forsvar mod Cavalleri!« og i 1871: »Landgangscompagniet!« og »Landgangscompagniet tilbage!«

131. *Kasematkanoner! (Batterikanoner)! (1898. Nr. 8).*

Melodi og Tekst: Se Nr. 21.

132. *Klar er!* (1849. A—C. S. 6). »Et kort Pibe-stød.« (Bortf. 1892).

133. *Klar er!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S 58. § 5, 1). »Et langt, fint Stød, dobbelt saa langt som ved det almindelige Opmærksomhedssignal.«

134. *Klarskib!* (1838. S. 38). »Betegnes ved at slaae (blæse) Allarm!« Trommesignalet ukendt. Signalet kaldes i 1838 og 1860: »Klarskib!«, i 1871: »Klartskib!« og i 1898: »Klart Skib!«

135. *Klarskib!* (1860. S. 91). »Alarm!« Trommesignalet ukendt.

136. *Klarskib!* (1860. Nr. 9).

Melodi: Se Nr. 8, Nr. 11 og Nr. 119.

137. *Klar til Skud!* (1898. Nr. 30).

Melodi: Se Nr. 11.

138. *Klar til Vædring!* (1898. Nr. 36).

*Allegretto.*



139. *Klartskib!* (1871. Nr. 12).

Melodi: Se Nr. 8, Nr. 11 og Nr. 119.

140. *Klart Skib!* (1898. Nr. 26).

Melodi: Se Nr. 8, Nr. 11 og Nr. 119.

141. *Klar ved Aarerne!* eller *Reis Aarerne!* (1890. L. og B. f. S. III. S. 60. § 2, 1; bortf. 1892). »1 kort Pibestød.«

142. *Klar ved Aarerne!* eller *Reis Aarerne!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 59. § 6, 1). »Et kort, fint Stød.«

143. *Kolonne!* (*Colonne*). (1862. Nr. 20).  
Melodi: Se Nr. 130. Melodien er her afsluttet med  $\frac{1}{8}$  Pause, hvad der selvfølgelig er forkert, medmindre den sidste Node ændres til  $\frac{1}{8}$ , hvad Tilfældet er i Nr. 130.

Tekst: »Kækt vil vi stride, Side om Side, skynd Jer i Tide til Kolonnen ind!«

144. 1. *Kompagni!* (*Compagni!*)! (c. 1864. Nr. 2).  
Melodi: Se Nr. 34, 2. Post.  
Tekst: »Nummer Et!«

145. 2. *Kompagni!* (*Compagni!*)! (c. 1864. Nr. 3).  
Melodi: Se Nr. 31, 2. Post.  
Tekst: »Nu er det os!«

146. 3. *Kompagni!* (*Compagni!*)! (c. 1864. Nr. 4).  
Melodi: Se Nr. 36.  
Tekst: »Tredie Kompagni er et rask Kompagni!«

147. 4. *Kompagni!* (*Compagni!*)! (c. 1864. Nr. 5).  
Melodi: Se Nr. 37.  
Tekst: »Fjerde Kompagni!«

148. *Krydsfolksdivision!* (1898. Nr. 17).  
Melodi: Se Nr. 10.

149. *Lad falde Aarerne!* Se: »Aarerne ud!«

150. *Landgangscompagniet!* (1871. Nr. 35).  
Melodi: Se Nr. 12 og Nr. 130.

151. *Landgangscompagniet tilbage!* (1871. Nr. 40).  
Melodi: Se Nr. 12, Nr. 130 og Nr. 35, 2. Post.

152. *Landgangskompagniet!* (*Eksercerskolen!*)! (1898. Nr. 24 og Nr. 22).  
Melodi: Se Nr. 30 og Nr. 9.

153. *Langs Dæk!* eller: *Tramp i Dækket!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892). »Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?)



154. *Langsom!* (1862. S. 123 og Nr. 11).



Tekst: »Vi skal ikke marchere saa hurtigt!«  
Signalet kaldes i 1862: »Langsom!« og i 1898! »Langsomt!«

155. *Langsomt!* (1898. Nr. 61).

Melodi og Tekst: Se Nr. 154. Efterfulgt af Nr. 75 eller Nr. 278 angiver det, at Bevægelsen skal udføres med en Del af Skyttelinien ad Gangen.

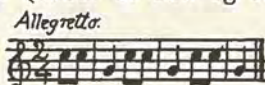
156. *Lang Tone!* (c. 1864. Nr. 25).

Melodi: Se Nr. 12.

157. *Let Skyts!* (1898. Nr. 10).

Melodi: Se Nr. 32, 2. Post.

158. *Ligeud!* (1862. S. 123 og Nr. 15).



Tekst: 3 Gange: »Lige ud!«

159. *Lige ud!* (1898. Nr. 59).

Melodi og Tekst: Se Nr. 158.

160. *Lukke vandtæt overalt!* (1934. S. 31. § 23).

»Pibesignal (Opmærksomhedssignal) og Gonggong. Alle Døre, Luger og Lemme lukkes og maa ikke aabnes før efter nærmere Ordre.«

161. *Lukke vandtætte Døre!* (1934. S. 31. § 23).

»Pibesignal (Opmærksomhedssignal). »Alle Døre, Luger og Lemme lukkes.«

162. *Lukning overalt!* (1901. L. og B. f. Søv. III.

S. 48. §§ 3 og 4; bortf. 1934). »Slag paa en Gonggong. . . . alle under Dæk værende Officerer og Underofficerer praje: »Luk vandtæt overalt!« Genaabning sker ligeledes ved Aflydning paa en Gonggong.

163. *Læg ind for!* (1890. L. og B. f. Søv. III.

S. 65. § 5, 1; bortf. 1892). »1 kort Pibestød.«

164. *Læg ind for!* (1892. L. og B. f. Søv. III.

S. 59. § 6, 5). »Et kort, fint Stød.«

165. *Løb!* (1898. Nr. 60).

Melodi og Tekst: Se Nr. 119.

166. *Løbe væk!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 5, 2).

Se Nr. 83, men i hurtig Takt.

167. *March Nr. 1!* (1898. Nr. 70).

*March.*

The musical notation for March Nr. 1! is written on three staves. The first staff is in treble clef with a 2/4 time signature. The melody consists of eighth and sixteenth notes. The second and third staves provide accompaniment with similar rhythmic patterns. The piece concludes with a double bar line and repeat signs.

Om denne og de fem følgende Marcher skal anføres, at de to første formentlig kun anvendes i Flaaden, medens de fire sidste ogsaa anvendes i Hæren; men da denne kun har en eneste March i sine Reglementer, er de optaget her for at redde dem fra Forglemmelse.

168. *March Nr. 2!* (1898. Nr. 71).

*March.*

The musical notation for March Nr. 2! is written on three staves. The first staff is in treble clef with a 2/4 time signature. The melody features a mix of eighth and sixteenth notes. The second and third staves provide accompaniment. The piece ends with a double bar line and repeat signs.

Se iøvrigt Nr. 167.

169. *March Nr. 3!* (1898. Nr. 72).

*March*

The musical notation for March Nr. 3! is written on three staves. The first staff is in treble clef with a 2/4 time signature. The melody is composed of eighth and sixteenth notes. The second and third staves provide accompaniment. The piece concludes with a double bar line and repeat signs.

Se iøvrigt Nr. 167.

170. *March Nr. 4!* (1898. Nr. 73).

*March.*



Se iøvrigt Nr. 167.

171. *March Nr. 5!* (1898. Nr. 74).

*March.*



Se iøvrigt Nr. 167.

172. *March Nr. 6!* (1898. Nr. 75).

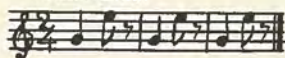
*March.*



Se iøvrigt Nr. 167.

173. *Maskindivision!* (1898. Nr. 21).

*Andantino.*



Tekst: »Huha! Sorte Svende!«

Signalet kaldes i 1898: »Maskinreserven!« og i 1905:

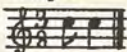
»Maskindivision!«



174. *Maskinreserven!* (1898. Nr. 21).  
Melodi og Tekst: Se Nr. 173.
175. *Maskinskyts!* (1898. Nr. 12).  
Melodi: Se Nr. 52.
176. *Matrosdivision!* (1898. Nr. 20).  
Melodi: Se Nr. 50.
177. *Mellemskyts!* (1898. Nr. 8).  
Melodi: Se Nr. 21.
178. *Midtskibs Indenbords Fartøi Nr. 1!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892).  
Se Nr. 29 og Nr. 166.
179. *Midtskibs Indenbords Fartøi Nr. 2!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892).  
Se Nr. 29 og Nr. 166 samt eet dobbelt Pibestød.
180. *Mynstring til Klart Skib!* (1849. A—E. S. 18; bortf. 1892). Ukendt Trommesignal. Se ogsaa: »Mønstring!«
181. *Mærskanoner!* (1898. Nr. 12).  
Melodi: Se Nr. 52.
182. *Møde efter Skytrullen!* (1860. S. 91; bortf.).  
Appellering, Trommesignal. Se Nr. 42.
183. *Møde efter Skytrullen!* (1860. Nr. 7).  
Melodi: Se Nr. 8.
184. *Møde til Exercice!* (1860. S. 91; bortf.). 6 enkelte Appeller. Trommesignal. Se Indledning, S. 235.
185. *Møde til Exercice!* (1860. Nr. 6).  
Melodi: Se Nr. 130.
186. *Mønstring efter Skytrullen!* (1898. Nr. 28).  
Melodi: Se Nr. 8. Se ogsaa: »Mynstring!«
187. *Naar skal skiftes Nummer og Post ved Kanonen!* (1779. S. 23; bortf.) »slaaes en Virbel.« Trommesignal.
188. *Nummerne byttes!* (1779. S. 24; bortf.).  
»Tegn gives ved et Drypslag af Tambouren.« Trommesignal. Se Indledningen S. 232.
189. *Nyt Haandgreb!* (1860. S. 92; bortf.).  
»Dobbelt Drypslag. Trommesignal. Se Indledning S. 232.

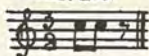
190. *Nyt Haandgreb!* (1860. Nr. 20; bortf. 1898).

*Allegro.*



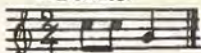
191. *Nyt Haandgreb!* (1898. Nr. 37).

*Moderato.*



192. *Om igen!* (1898. Nr. 41).

*Moderato.*



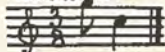
Tekst efter mundtlig Overlevering: »Om igen!«

193. *Omskiftning!* (1860. S. 92; bortf.).

»en enkelt Appel.« Trommesignal. Se Indledning S. 235.

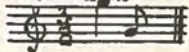
194. *Omskiftning!* (1860. Nr. 22).

*Andantino.*



Mærkeligt nok ændres det enkle Signal i 1871. Nr. 24 til

*Andantino.*



Tekst efter mundtlig Overlevering: »Skift om!«

195. *Opgaa!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892).

Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?)

196. *Opgaa!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 5, 4).

»Afvekslende grove og fine Triller.«

197. *Ophøre Klarskib!* (1838. S. 38; bortf.).

»ved at slaae af, det er: enkelte paa hinanden følgende Slag paa Trommen. Se Indledning S. 232.

198. *Ophøre Klarskib!* (1838. S. 39; bortf.). »4 lige-lydende dybe og 4 ligelydende høie Toner.« (?)

199. *Ophøre Klarskib!* (1860. S. 92; bortf.). »Af-trop!« Ukendt Trommesignal. Dog fandtes der indtil 1852 et Trommesignal i Hæren med Betegnelsen: »Af-

trop«, der ganske vist var ledsaget af Fløjte. Trommestemmen opføres dog for alle Tilfælde nedenfor.

*Tromme*



200. *Ophøre Klarskib!* (1860. Nr. 18).  
Melodi: Se Nr. 35, 2. Post og Nr. 107.

201. *Ophøre Klart Skib!* (1898. Nr. 27).  
Melodi: Se Nr. 35, 2. Post og Nr. 107.

202. *Ophøre Skydning!* (1838. S. 38; bortf.). »betegnes ved at slaae (blæse) Tåpto.« (Se ogsaa Nr. 106 og Nr. 274).

203. *Opmærksomhedssignal!* (Se Nr. 29).

204. *Overgang!* (1838. S. 38; bortf.). Under Henvisning til Signalerne for: »Bagbords Side!« og »Styrbords Side!« hedder det: »det af ovenstaaende Signaler, som tilkjendegiver den Side, der skal besættes.« Herved forstaas Overgangen fra Styrbord til Bagbord og omvendt; de paagældende Signaler findes under Nr. 17 og Nr. 249.

205. *Pib ind!* (1892. L. og B. f. Søvn. III. S. 58. § 3, 3). »En lang Trille, efterfulgt af et langt, fint Stød, efterfulgt af en kort Trille og to korte, fine Stød.« (Se Nr. 67).

206. *Pib ud!* (1892. L. og B. f. Søvn. III. S. 58. § 3, 2). »En lang Trille, efterfulgt af et langt, fint Stød,« (Se Nr. 67).

207. *Purr!* (1849. A—E. S. 24). Signal, der slaas paa Klokken Kl. 11<sup>3</sup>/<sub>4</sub> ved Udpurring af Hundevagtskvarteret.

208. *Rejs Aarerne!* eller *Klar ved Aarerne!* (1890. L. og B. f. Søvn. III. S. 60. § 2, 1; bortf. 1892). Se Nr. 141.

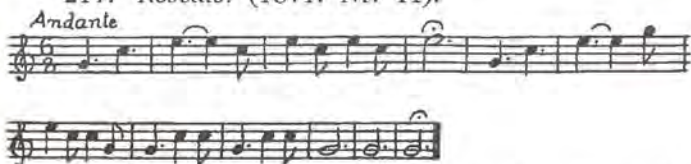
209. *Rejs Aarerne!* eller *Klar ved Aarerne!* (1892. L. og B. f. Søvn. III. S. 59. § 6, 1). Se Nr. 142.





Denne Melodi er sikkert den ældste kendte Reveille for Signalthorn.

217. *Reveille!* (1871. Nr. 44).



218. *Reveille!* (1893. I. og B. f. Søv. 1891—93. S. 145. § 7). »Kl. 5 blæses Reveille og samtidig pures ud, idet de vagthavende Underofficerer paa en Gang pibe Opmærksomhedssignalet ved Lugerne til Batteriet og Banjerne og raabe: »Reis ud af Køjerne overalt.« Karakteristisk er det, at Raabene: »Reis ud!« i Nr. 215 og »Reis ud af Køjerne overalt!« i Nr. 218 indenfor Flaaden er gjort officielle, medens det tilsvarende Raab indenfor Hæren: »Saa — staar vi op!« er uofficielt; men ikke desto mindre har vundet Hævd gennem Aarene.

219. *Revolver- og Reculkanoner!* (1898. Nr. 11; bortf.).

Melodi: Se Nr. 33, 2. Post.

220. *Ro væk!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 59. § 6, 4). »En kort Trille!«

221. *Rytteri!* (1898. Nr. 66).

Melodi: Se Nr. 77.

222. *Samling!* (c. 1864. Nr. 11).

Melodi og Tekst: Se Nr. 8.

223. *Signal for at gaa videre med Øvelserne!* (1871. Nr. 26).

Melodi: Se Nr. 31, 2. Post.

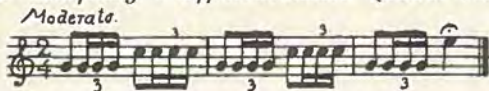
224. *Signal for at staae under Øvelserne!* (1871. Nr. 25).

Melodi: Se Nr. 34, 2. Post.

225. *Skafning!* (1849. A—C. S. 6). »Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler.« (?) Fra sagkyndig Side meddeles, at dette *ikke* er et Signal, men et Kommando. Det anses dog ikke for utænkeligt, at

der har eksisteret et saadant Signal i tidligere Reglementer, men at de er gaaet i Glemmebogen og er ukendt af den nulevende Generation.

226. *Skaftning i Officersmessen!* (1898. Nr. 69).



227. *Skei ud overalt!* (1849. A—E. S. 25). Der pibes til. Se Nr. 228.

228. *Skejtes ud overalt!* (1849. A—E. S. 17). Kl. 11 pibes til — ved tre Pibestød. Fra sagkyndig Side meddeles, at saavel Nr. 227 som Nr. 228 *ikke* er Signaler, men Kommandoer.

229. *Skift om!* (1779. S. 24; bortf. 1898). Der »slaaes en Virbell!«

230. *Skift om!* (1898. Nr. 42; bortf. 1905).



Tekst efter mundtlig Overlevering: »Skift om!«

231. *Skyd!* (c. 1864. Nr. 22).

Melodi og Tekst: Se Nr. 23.

232. *Skyttedivisionen!* (1898. Nr. 18; bortf. 1905). Melodi: Se Nr. 12 2 Gange og Nr. 10.

233. *Skytter!* (1898. Nr. 47).

Melodi: Se Nr. 20.

Tekst: 3 Gange: »Skytter!«

234. *Skytter ind!* (1862. S. 123 og Nr. 22).

Melodi: Se Nr. 32, 2. Post.

Tekst: Skytter ind, Skytter ind, Skytter ind igen!«

235. *Skytter ind!* (1898. Nr. 53). Inddragning af een Halvdeling.

Melodi og Tekst: Se Nr. 32, 2. Post.

236. *Skytterne!* (1862. S. 122 og Nr. 2).

Melodi og Tekst: Se Nr. 20.

237. *Skytter ud!* (1862. S. 123 og Nr. 21).



Melodi: Se Nr. 33, 2. Post.

Tekst: 3 Gange: »Skytterne ud!«

238. *Skytter ud!* (1898. Nr. 52). Udvikling af een Halvdeling.

Melodi og Tekst: Se Nr. 33, 2. Post.

239. *Staae af!* (1779. S. 14). Se Nr. 197 og Indledning S. 232.

240. *Soutiens!* (1862. S. 124 og Nr. 25). Ordet betyder egentlig: Støtte, i Militarsproget: Reserve. Denne Reserveformation kaldes i Hæren: »Dobbeltlinie!« og formeres i to Linier bag hinanden med 7 Skridts Afstand og to Delinger i Fronten.

Melodi: Se Nr. 9.

241. *Spredt Orden!* (1862. S. 124 og Nr. 6).

Melodi: Se Nr. 43.

Tekst: 3 Gange: »Kom nu rask ud i en Kæde!«

242. *Staa!* (1898. Nr. 39).

Melodi: Se Nr. 34, 2. Post. (Det bemærkes, at Ordet: »Staa!« i den maritime Terminologie her som alle andre Steder skal forstaas som: »Hold op!«, »Hvil!« eller »Rør!«).

243. *Staa hale!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 5, 2). »Fire korte, fine Stød hurtigt efter hverandre.«

244. *Store Mær!* (1892. L. og B. f. Sø. III. S. 58. § 4, 2, rettet d. <sup>19</sup>/<sub>3</sub> 1912). »Et langt, fint Stød, efterfulgt af to korte, fine Stød.«

245. *Styrbords Balleri!* (1860. S. 90 og Nr. 1).

Melodi: Se Nr. 40, 2. Post.

246. *Styrbords Indenbords Fartøi Nr. 1!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892). »Opmærksomheds Signalet, eet langt Pibestød og eet langt Pibestød.«

247. *Styrbords Indenbords Fartøi Nr. 2!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892). »Opmærksomheds Signalet, eet langt Pibestød og eet dobbelt Pibestød.«

248. *Styrbords Laarings Fartøi!* (1849. A—C. S. 7; bortf. 1892). »Opmærksomheds Signalet og eet langt Pibestød.«

249. *Styrbords-Side!* (1838. S. 38; bortf.).

Scm Trommesignal: »en lang Hvirvel.«

Som Hornsignal: »tre enkelte ligelydende dybe Toner.« (?)

250. *Svært Skyts!* (1898. Nr. 7).

Melodi: Se Nr. 51.

251. *Sæt af!* (1890. L. og B. f. Søv. III. S. 60. § 2, 1; bortf. 1892). »1 kort Pibestød.«

252. *Sæt af!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 59. § 6, 2). »Et kort, fint Stød.«

253. *Sætte Kanonerne i daglig Orden!* (1860. S. 92 og Nr. 17.)

Melodi: Se Nr. 35, 2. Post.

254. *Sætte Kanonerne i Normalstilling!* (1860. S. 9 og Nr. 8).

Melodi: Se Nr. 11.

---

255—271. *Taaget Veir, Signaler i!* (Signal-System for Roflotillen 1849. S. 45—47; bortf.). — Til Signalering i taaget Veir anvendes:

1. Skud med Haubitzer.
2. Geværsalver med 3 Geværer.
3. Tuden i Horn. (Hornet er ikke et Signalhorn, men et mindre Horn i Lighed med hvad der i sin Tid anvendtes af Kompagnicheferne i Hæren).
4. Triller paa Vægterpiben. (Piben er en almindelig Politifløjte).

Enhver Kanonbaad var forsynet med et Horn og en Vægterpibe. — De 17 Signaler er her som overalt ordnet i Bogstavorden, dog saaledes at deres Plads i Rækken er angivet ved et Nummer i Parentes umiddelbart efter Signalets Betegnelse.

255. *Ankrer!* (4). »2 Geværsalver.«

256. *Brandvagtstøierne roe ud!* (17). »1 lang Tone paa Hornet, 1 Geværsalve, 1 lang Tone paa Hornet med  $\frac{1}{4}$  Minuts Mellemrum.«

257. *Gjører klart Skib!* (7). »2 Houbitzskud med  $\frac{1}{4}$  Minuts Mellemrum.«

258. *Hold paa Aarerne!* (8). »2 lange Triller paa Piben med  $\frac{1}{4}$  Minuts Melleumrum.«

259. *Jeg har ei forstaaet Signalet!* (6). »1 lang Tone paa Hornet og 1 Trille paa Piben.«

260. *Jeg har forstaaet Signalet!* (5). »1 lang Tone paa Hornet.«

261. *Jeg har Ulempe, eller er paa Grund, og trænger til Assistance!* (11). »Dette Signal gientages hver 10', indtil Assistancen er ankommen.« »3 Houbitzskud med  $\frac{1}{2}$  Minuts Melleumrum.«

262. *Jeg hører et Dampskib komme!* (12). »1 Houbitzskud og 1 lang Trille paa Piben.«

263. *Jeg opdager Fare og forandrer derfor Cours til Bagbord!* (16). »1 lang Trille paa Piben og 1 Houbitzskud med  $\frac{1}{4}$  Minuts Melleumrum.«

264. *Jeg opdager Fare og forandrer derfor Cours til Styrbord!* (15). »1 Geværsalve og 1 Houbitzskud med  $\frac{1}{4}$  Minuts Melleumrum.«

265. *Jeg troer at have bemærket mistænkelig Fartøi er i Nærheden!* (13). »1 lang Trille paa Piben og 1 lang Tone paa Hornet.«

266. *Letter og følger den Commanderende, som ved Stød i Horn eller Pibe hvert  $\frac{1}{2}$  Minut vil tilkiendegive hvor han er!* (3). »1 lang Trille paa Piben.«

267. *Opmærksomhed!* (1). »1 Houbitzskud.«

268. *Slutter saa nær til hverandre at taaget Veirs Signalerne kunne høres, og kalder Eders Fartøier, som ere fra Borde, ombord!* (2). »3 lange Toner paa Hornet.«

269. *Søger tilbage til Stationen eller nærmeste Havn!* (10). »1 Geværsalve.«

270. *Udsender Patrouillefartøier. Disse underrettes om at søge tilbage til Flotillen naar de høre Signal Nr. 2!* (14). »1 Geværsalve og 1 lang Tone paa Hornet.«

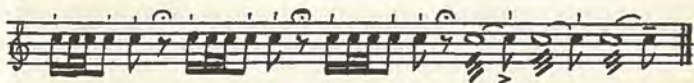
271. *Vagten maa ikke opsættes, men man skal være klar til at afslaae fiendtlige Angreb!* (9). »2 lange Toner paa Hornet med  $\frac{1}{4}$  Minuts Melleumrum.«



272. *Taarnkanoner!* (1898. Nr. 7; bortf. 1905).  
Melodi: Se Nr. 51.

273. *Tapto!* (1849. A—E. S. 20 og 34 samt 1860. S. 92; bortf. 1892). »Kl. 9 eller Kl. 10, efter Aars-tiden, slaaes Tapto paa Skanse og Bak, hvorved forholdes som ved Reveille. Soldatervagten aftræder for Natten.«

Formentlig det samme Trommesignal, der findes under Nr. 106, dog at det mulig indledes med følgende For-spil, der slaas *staaende*:



274. *Tapto!* (1860. Nr. 23). Da Melodien saavel her som i 1871 ikke er korrekt, anføres den nedenfor i sin korrekte Form fra 1898. Nr. 68.

*Allegro.*

Six staves of music in treble clef, 6/8 time signature. The melody is marked 'Allegro'. It starts with a quarter note, followed by eighth notes and quarter notes, with various rests and accents throughout. The piece ends with a double bar line.

Blæses 3 Gange.

275. *Tempo i Haandgrebet!* (1860. S. 92; bortf.).  
»enkelt Drypslag.« Trommesignal. Se Indledning S. 232.

276. *Tempo i Haandgrebet!* (1860. Nr. 21).  
Melodi: Se Nr. 212.

277. *Til Bagbord!* (1898. Nr. 58).  
Melodi: Se Nr. 90, 2. Post.

Tekst efter mundtlig Overlevering: »Nu skal vi jo alle Mand til Bagbord gaa ud!«

278. *Tilbage!* (c. 1864. Nr. 13).

Melodi: Se Nr. 35, 2. Post. Tekst: Se Nr. 213.

279. *Tilbage og Aflevering!* (1898. Nr. 44).

Melodi: Se Nr. 35, 2. Post, naar den blæses efter »Krydsfolksdivision!«, »Frigængerdivision!«, »Matrosdivision!«, »Maskindivision!«, »Landgangskompagniet (Eksercerskolen)!« og »Vaabenparade!«

280. *Til Entring!* (1860. S. 91; bortf.). »Alarm, gjentaget for hvert Entreskifte.« Ukendt Trommesignal.

281. *Til Entring!* (1860. Nr. 15).

Melodi: Se Nr. 10.

282. *Til Høire (høire)!* (1862. S. 123 og Nr. 13).

Melodi: Se Nr. 89, 2. Post.

Tekst: 3 Gange: »Til Højre!«

283. *Til højre!* (1898. Nr. 57).

Melodi: Se Nr. 89, 2. Post.

Tekst: Se Nr. 282.

284. *Til Kanonerne om Bagbord!* (1860. S. 91; bortf.). »to korte Hvirvler.« Se Indledning S. 235.

285. *Til Kanonerne om Bagbord!* (1860. Nr. 11).

Melodi: Se Nr. 90, 2. Post.

286. *Til Kanonerne om Styrbord!* (1860. S. 91; bortf.). »en lang Hvirvel.« Se Indledning S. 235.

287. *Til Kanonerne om Styrbord!* (1860. Nr. 10).

Melodi: Se Nr. 89, 2. Post.

288. *Til Styrbord!* (1898. Nr. 57).

Melodi: Se Nr. 89, 2. Post.

289. *Til Venstre (venstre)!* (1862. S. 123 og Nr. 14).

Melodi: Se Nr. 90, 2. Post.

Tekst: »Træk til venstre alle Mand, nu halv venstre om!«

290. *Til venstre!* (1898. Nr. 58).

Melodi: Se Nr. 90, 2. Post.

Tekst: Se Nr. 289.

291. *Topning!* Se: »Brasning!«

292. *Tramp i Dækket!* (1849. A—C. S. 6; bortf. 1892). »Hertil benyttes de almindeligen brugte Signaler!« (?)

293. *Træd an!* (1898. Nr. 37).

Melodi: Se Nr. 191.

Tekst efter mundtlig Overlevering: »Træd an!«

294. *Underafdeling i Haandgrebet!* (1871. Nr. 23).

Melodi: Se Nr. 212.

295. *Vaabenparade!* (1898. Nr. 25).

Melodi: Se Nr. 30 og Nr. 10.

296. *Vagtparade!* (1849. A—E. S. 34; bortf.). Ved denne, der sker Kl. 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> om Formiddagen, trækkes op med Tromme- eller Hornmusik.

297. *Vagtskud!* (1849. S. 39. § 78). »Vagtskuddet om Aftenen skydes i danske Farvande, fra 21de Marts til 21de September inklusive, Kl. 10, og fra 22de September til 20de Marts inklusive Klokken 9; om Morgenens skydes det ved Dagbrækningen.«

298. *Vagtskud!* (1849. A—E. S. 14). »Vagtskud skydes naar Chefen dertil har givet Ordre og paa den af ham befalede Tid.«

299. *Vagtskud!* (1914. L. og B. f. Søv. III. S. 34. § 16). »Skal Vagtskud skydes, sker det ved Reveille- og Taptotid.«

300. *Vel roet!* (1892. L. og B. f. Søv. III. S. 59. § 6, 6). »En kort Trille.«

301. *Venstre Fløi!* (1862. S. 122 og Nr. 5).

Melodi: Se Nr. 13.

Tekst: »Det er den venstre Fløj!«

302. *Venstre Fløj!* (1898. Nr. 50).

Melodi: Se Nr. 13.

Tekst: Se Nr. 301.

NB. I »Signal-System for Roflotillen« af 1849 S. 39—44 findes der en Række »Nat-Signaler« bestaaende af Pistol-, Gevær-, Houbitz- og Kanonskud; men da Antallet af disse lydgivende Signaler er meget ringe i Forhold til de lysgivende som Lyskugler, Blinkfyr og Rakter, er de ikke medtaget her.

---



## En meteorologisk Undersøgelse.

Af Kaptajnløjtnant M. Lorek.

Luftangrebets hele Karakter — her underforstået Luftbombeangrebet, — hvor Talen er om Byer, er i første Række bestemmende for, hvilken Art eller hvilke Arter af A.L.-Skyts, man vil bringe i Anvendelse.

Dette Spørgsmaal har faaet forøget Aktualitet overfor de væsensforskellige Former for Angreb, som i de senere Aar har vundet Indpas rundt omkring, nemlig det høje Angreb, det lave Angreb og Styrtingrebet.

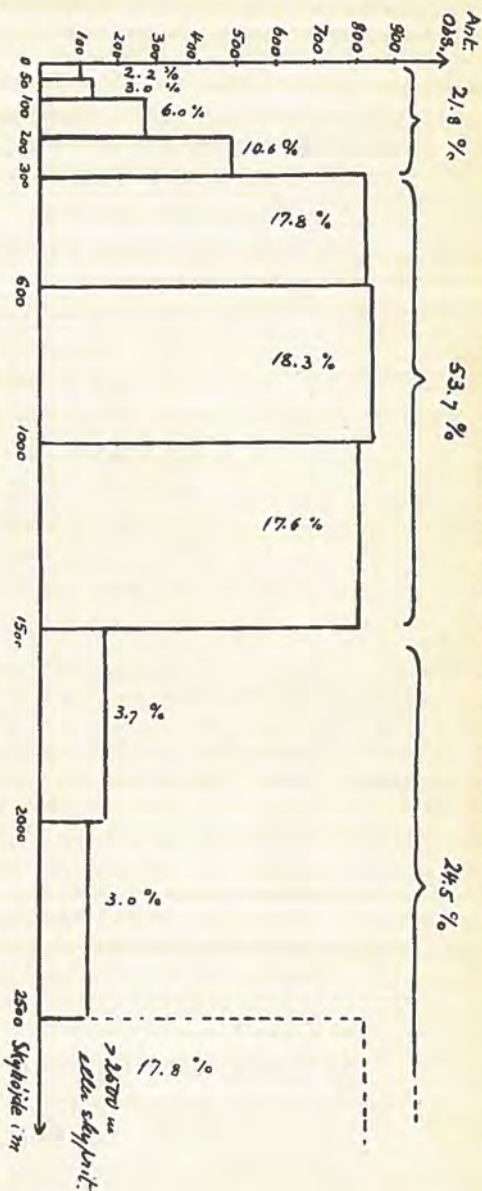
Anvendelsen af disse Angrebsformer afhænger af delvis kendte Faktorer, saasom Angrebsmaal, Forsvarerens Modforanstaltninger, lokale geografiske og meteorologiske Karakteristika m. fl.

Med dette som Baggrund skal erindres om, at der ved Anvendelsen af A.L.-Skytset, der jo dels bestaar af det automatiske, letbevægelige Geværskyts (Maskin- og Rekylgeværer) dels af Luftforsvarskanonen, er en kritisk Grænseovergang, som viser sig ved Skydning imod Maal, beliggende ved og omkring 1000 m's Højde. Forsøg har vist, at her kniber det med Kanonens Bevægelighed og Skudhastighed overfor Maalets forholdsvis store Vinkelhastighed — og her kniber det for Geværskytssets Vedkommende med Rækningen. Der bliver saaledes tilbage et Bælte paa begge Sider af 1000 m, lad det ligge mellem Grænserne 700 m og 1300m, hvor Flyverne føler sig nogenlunde sikre mod Beskydning.

Dette Problem er uden Tvivl allerede tilfredsstillende løst af de fleste Stater og vel ogsaa herhjemme teoretisk, men det særlige Skyts mangler os vistnok.

Ihvorvel Forsvare-  
ren paa sin Side ikke  
paa Forhaand med  
Sikkerhed kan for-  
udse, hvilken An-  
grebsform Angriber-  
en vil anvende, og  
derfor maa være for-  
beredt paa enhver  
Eventualitet, maa  
hans Opmærksom-  
hed være rettet mod  
dette, om der ikke i  
selve Situationen og  
i Forholdenes særlige  
Natur, som allerede  
nævnt, er Grund til  
at formode, at An-  
griberen vil fore-  
trække een Angrebs-  
form fremfor en an-  
den.

Under den Syns-  
vinkel skal i det føl-  
gende forsøges givet  
Oplysning om et spe-  
cielt meteorologisk  
Fænomen for Køben-  
havns Vedkommen-  
de, nemlig Skyfore-  
komsten i forskellige  
Højder, baseret paa  
en Statistik over Sky-  
højdeobservationer,  
foretaget af Statens



Lufthavn i Kastrup i Tiden fra den 1. Januar 1932 til den 1. Januar 1936.

Disse Observationer, der ved Velvilje fra Lufthavnens meteorologiske Afdelings Side, er blevet tilgængelige, foreligger i et Antal op mod 5000, og er foretaget hver Dag i denne Aarrække, saavidt muligt Kl. 0800, 1100, 1400 og 1900.

Skyhøjdeangivelserne er inddelt efter Koden for de lave Skyer saaledes:

- 0: 0— 50 m.  
 1: 50— 100 m.  
 2: 100— 200 m.  
 3: 200— 300 m.  
 4: 300— 600 m.  
 5: 600—1000 m.  
 6: 1000—1500 m.  
 7: 1500—2000 m.  
 8: 2000—2500 m.  
 9: over 2500 m. eller skyfrit.

Samlet Oversigt:

Kl.	Ant. Obs.	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0800	1426	48	61	101	194	255	119	157	58	42	281
1100	1391	34	38	92	158	262	262	250	42	44	209
1400	1217	19	31	70	116	226	238	271	44	28	174
1900	590	0	9	14	24	82	111	138	29	24	159
Ialt	4624	101	139	277	492	825	840	816	173	138	823
Procent:		2,2	3,0	6,0	10,6	17,8	18,3	17,6	3,7	3,0	17,8

Se Plan I.

Af Planen, der fremstiller den gennemsnitlige Skyhøjdeforekomst gennem disse 4 Aar, fremgaar det:

1. at over Halvdelen af Observationerne giver Skyer med Højde mellem 300 m og 1500 m (53,7 %)



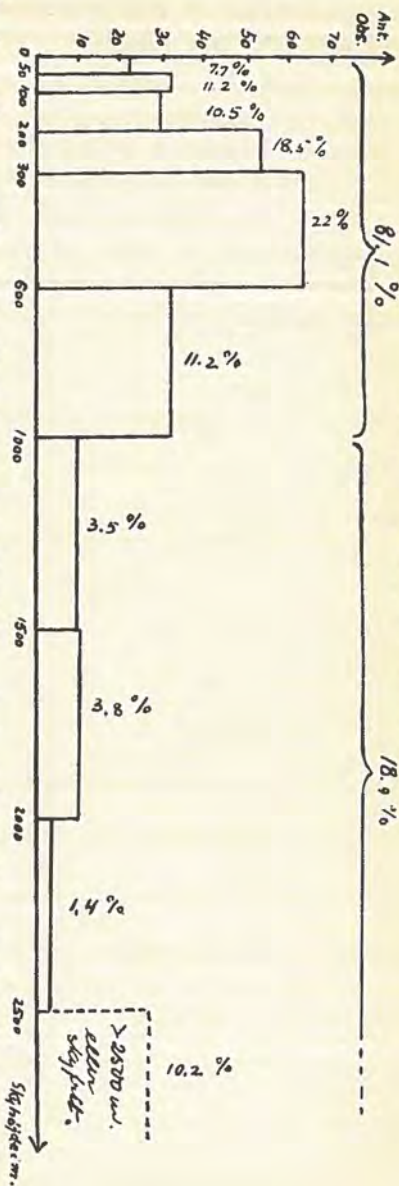
2. at en lille Fjerdedel af Observationerne giver Skyer med Højde under 300 m. (21,8 %) og

3. at Resten giver Skyer med Højde over 1500 m. eller skyfrit (24,5 %).

Ved en Bearbejdelse af det statistiske Materiale for hver Maaned viser Resultatet tydeligt, at Skyerne er lavere i Vintermaanederne, (hvilket jo ikke forbausser) og hæver sig jo nærmere man kommer til Sommertiden.

Særlig December og Januar har lave Skyer Som Eksempel herpaa, se Plan II for Januar med 81 % Sandsynlighed for Skyer mellem 0 og 1000 m's Højde.

Da Forekomst af Skyer i Højde omkring 1000 m er sandsynlig ved København, vilde det være interessant som Tankeexperiment at overføre denne Erfaring paa selve Angrebs- og Forsvarstaktik-



ken overfor de 3 Angrebsformer, men dette skal imidlertid ikke her forsøges.

Som det fremgaar af det ovenfor anførte, giver det foreliggende statistiske Materiale Adgang til af anstille saadanne Betragtninger for hver Maaned.

Endvidere bør bemærkes, at Tilstedeværelsen af Skyer i en bestemt Højde ikke altid skal tages saa bogstaveligt, at dette er ensbetydende med et fast, sammenhængende Skylag, gennem hvilket Observation er umulig.

---

## Nekrolog.

Torsdag den 11. Marts 1937 mistede *Kaptajnløjtnant K. Riemann* Livet ved en Flyveulykke.

Under ikke helt gode Vejrforhold startede Riemann med den unge Flyverløjtnant II H. H. Johansen paa en Øvelsesflyvning fra Kastrup Lufthavn med et af Mariens Skole-Landluftfartøjer. Efter Starten blev Luftfartøjet observeret over Luftmarinestationen København, hvorefter det ikke mere er set.

Man kan dog danne sig et nogenlunde sikkert Billede af Situationens Forløb: Under særlig daarlige Sigbarhedsforhold har et Motorstop tvunget Luftfartøjet til Nødlanding paa Vandet uden at dette er observeret. Luftfartøjet er hurtigt sunket, og det er ikke lykkedes Flyverne at naa Land ved Svømning i det isfyldte Farvand. Først Lørdag den 14. fandtes Riemann og Søndag den 15. Johansen i Sundets nordlige Del.

Kaptajnløjtnant Knud Riemann fødtes i København den 21. September 1906, Søn af Ingeniør F. E. Riemann og Hustru, Ingeborg, f. Jensen.

Efter at være blevet Student indtraadte han i Marinen i August 1924 og gennemgik Kadetskolen, hvorfra han i September 1928 udnævntes til Søløjtnant II.

Umiddelbart herefter gennemgik han Flyverskolens Observatorklasse.

Herefter gjorde han forskellig Tjeneste, der baade lod ham blive uddannet som U-baads- og T-baads-officer, samt sendte ham med Inspektionsskibene Nord paa.

I September 1929 udnævntes han til Søløjtnant I.



I Januar 1931 tiltraadte han Tjeneste ved Flyvæsenet og gennemgik Flyveruddannelse, og i September udnævntes han til Flyver.

Herefter har han forrettet fortsat Tjeneste ved Flyvæsenet, kun afbrudt af enkelte Udkommandoer til Søtjeneste.

Hans Tjeneste som Flyver har været særdeles alsidig og ofte af ansvarsfuld og betroet Karakter. Saaledes har han efter nogen Tids Tjeneste ved Luftjagerflotillen i Ringsted, gennem flere Perioder virket som Chef for denne. I de seneste Aar har han været Fører af Torpedoplans-Gruppen. Han har her skullet løse den vanskelige Opgave at lede Flyvæsenets Forsøg og Prøver med Torpedokast fra Luftfartøjer; et Arbejde, som har krævet en betydelig Indsats af Dygtighed og Arbejdsevne.

Kaptajnløjtnant Riemann nærrede megen Interesse for Marinen, og den fandt sin smukkeste Udløsning i den Energi, Dygtighed og Samvittighedsfuldhed, hvorved han satte sine Kræfter ind paa de mange Felter, hvor Marinen stillede ham Opgaver. Flyvningen havde hans varmeste Interesse, og han ejede den gode Flyers bedste Egenskaber. Sundt Omdømme parret med fornøden Dristighed. Den Tillid, hans teoretiske og praktiske Dygtighed og særlige Evner, lod ham nyde ved Flyvæsenet fandt et naturligt Udtryk, da man valgte ham ved Udtagelse af Besætning til 202's vanskelige Færd til Grønland og hans Evner belyses ved den Maade, han gik ind for sin Del af Opgaven og gennemførte den.

Med sin Dygtighed, sin Pligtopfyldenhed og sine store Fordringer til sig selv og andre forbandt han et lyst og lykkeligt Sind, der gennem en naturlig elskværdig Form lod Hjælpsomhed og Varmhjærtethed være fremtrædende Karaktertræk hos ham og knyttede alle til ham.

Baade ved sin store tjenstlige Indsats og ved sine personlige Egenskaber vil han ved sin Død efterlade et Savn, der af mange føles som en personlig Sorg.

Han efterlader sig en ung Hustru, Grethe, f. Reumert Schaltz, og to Tvillingedøtre paa halvandet Aar.

Kaptajnløjtnant Riemann ligger begravet paa Holmens Kirkegaard. Begravelsen fandt Sted fra Holmens Kirke Onsdag den 17. Marts 1937.

W.

---

## Bog anmeldelse.

### *Seas of Adventures.*

The story of the Naval Operations in the Mediterranean,  
Adriatic and Ægean

by E. Keble Chatterton.

III. & Kort. Index. Lond. 1936. 319 S. 8°.   
Marinens Biblioteks Hovedbibliotek.

Naar Undertegnede indlader sig paa at anmelde ovenstaaende Bog, er det ikke for at give en kritisk Bedømmelse af den under Verdenskrigen i Middelhavet, Adriaterhavet og det ægæiske Hav anvendte Strategi og Taktik, men for at gøre opmærksom paa en Bog, der udreder Begivenhederne i disse Have.

Med sine detaillerede Beskrivelser af de tyske U-Baades Foretagender og af de engelske Trawlere, Drifters og andre Smaafartøjers Indsats er det for den almindelige Læser en langtrukken Beretning at komme igennem, og dog er den fuld af realistiske Oplevelser, der kommer paa Højde med den mest spændende Romans.

Men det er Søkrigshistorie fra først til sidst.

For dem der studerer Mine- og Netspærringers, Undervandsbaades og tildels ogsaa Luftfartøjers Strategi og Taktik maa dette Arbejde være en Guldgrube at øse af, bygget som den er paa:

- 1) »Private journals and private letters written but a few hours after the events;
- 2) Considered statements set down later;
- 3) Appreciations of the Changing situation at different stages;
- 4) Sketches and photographs made on the spot;



5) Correspondence and personal conversations with the author for the clearing up of obscure points of further confirmation. In all, some thousands of original documents have been studied, and the subject viewed from more than one angle«.

Man følger fra første Færd de tyske U-Baades Rejser fra Nordsøen til Adriaterhavet og deres For-sendelse over Land fra Tyskland til Østrig. Hver enkelt U-Baad og deres Førere gøres der Rede for under deres utrolig heldige Angreb paa Krigsskibe, Transportskibe og Handelsfartøjer, og medens man Side efter Side læser om de hundrede tusinder af Tons, der sænkes paa Havets Bund, mærker man til Trods herfor den engelske Forfatters Beundring for disse U-Baadschefers Mod og Dygtighed, selv om han ikke altid kan anerkende deres Metoder og Brutalitet.

Man faar imidlertid ogsaa et indgaaende Kendskab til de Modforanstaltninger, der træffes, de overordentlig store Anstrængelser, de Allierede maa gøre sig for at komme dette Onde til Livs, og med ikke mindre Beundring fortæller Forfatteren om den uundværlige Støtte de Allierede fik i Kampen mod Undervandsbaadene ved Ankomsten af Trawlere, Drifters, M.L.-Baade, gamle Yachter og andre Smaafartøjer.

Mærkeligt nok havde Q-Skibene kun ringe Held med sig i disse Farvande, og det var egentlig først det sidste Aar af Krigen, og efter at Ledsagesystemet blev indført, paa samme Maade som i Nordsøen, at de Allierede for ramme Alvor fik Krammet paa Undervandsbaadene i disse Farvande.

Anmelderen har under Læsningen forundret sig over, men det skyldes maaske Mangel paa Forstaaelse fra hans Side, hvorfor de Allierede med saa stor Ængstelse vogtede »Goeben«s og »Breslau«s Bevægelser fra deres sikre Havn i Konstantinopel.

Gang paa Gang gøres der Forsøg paa at uskadeliggøre dem.

Af de efterfølgende Citater vil det ses, hvor optaget de Allierede har været af disse to Skibe, og hvad der blev deres Skæbne ved Krigens Slutning.

I Kapitel XXXII: *Sortie of Goeben and Breslau* skriver Forfatteren:

»The Great Day — so long visualised, discussed, doubted, yet prepared for — arrived on Sunday, January 20, 1918. Ever since August 10, 1914, the *Goeben* and *Breslau* had remained within the Dardanelles. They had cruised the Black Sea for thousand of miles, they had made trips across the Sea of Marmara, their base had been Stenia Creek for most of the nights; yet not once had either of them come south past Gallipoli for nearly three and a half years. And all this while the British Navy had kept ceaseless vigil of the entrance.«

Derefter kommer der en Beskrivelse af Forsøget paa at slippe ud med en Beretning fra een af de Torpedobaadschefer, der overværede det.

Takket være Anvendelsen af nogle forældede Fotografier af de engelske Minespæringer mislykkes Forsøget. »Breslau« støder paa nogle Miner og synker. Ogsaa »Goeben« rammer nogle Miner og maa trække sig tilbage.

Om »Goebens« *Retraite* skriver Forfatteren:

»But a couple of our aeroplanes were following *Goeben* up the Dardanelles and at 11,30 a. m. saw her make an error when arriving at Nagara. She touched a sandbank and suddenly come to a stop. One can guess the feelings of everyone aboard at this moment, after so exciting a morning and afloat, with exception of Nelson's *Victory* — de-



hectic forenoon. Theoretically she lay there, a perfect gift to our aviators: in any war game she would now be a total loss. But Savory's experience will have convinced us that *Goeben* was a hard nut to crack, and was not going to be finished off from the sky. During the next six days she remained held by the sandbank, time after time our aircraft swooped over her and dropped over fifteen tons of bombs: yet surprising though it may seem, these created more inconvenience to seamen behind *Goeben's* anti-aircraft guns than actual damage to her hull and deck. Having regard to what this battle cruiser in one week endured from mines below and bombs above, she will ever be a good advertisement for her Hamburg builders Blohm & Voss.

Forfatteren slutter sin Bog paa følgende Maade:

»Finally through the night [<sup>11-12</sup>/<sub>11</sub> 1918] Admiral Goug-Calthorpe's cavalcade advanced across the Marmara Sea, and next morning the minarets of Constantinople with St. Sophia's dome shone up in the sunlight. Dunbar-Nasmith's surprise visit when he shelled the city from his submarine; Savory's sudden overhead arrival by night — these accidents had all taken on a new value. But one item yet remained to be discovered. Where was the cause of four years trouble? What had become of *Goeben*, the ship of many adventures, the battle-cruiser that neither shells nor mines, not even aerial bombs, could destroy?

She had been to Sebastopol, docked, repaired and a few days ago got back to her old berth in Stenia Creek. This wonderful ship — perhaps more full of history than any other man-of-war



serves to be preserved for many a year for the lessons she suggest in overcoming great difficulties. Some day the time will come when she must be broken up, but not just immediately. Handed over to Turkey by the Lausanne Treaty, she was then given an extensive overhaul that was not finished till March 1930. Despite the past, she next showed she could still do her 27 knots and keep it up for several hours.

*Yavuz* is the name by which the Turks now call her, but *Goeben* she will always be in the pages of sea history.«

Saaledes slutter Forfatteren sin Bog, der handler om en bitter Kamp om Herredømmet i Middelhavet og tilstødende Farvande, men som han har skrevet sin Bog i en ridderlig Aand, saaledes sænker han til Slut sin Kaarde paa ridderlig Vis for den slagne, men uovervindelig Fjende.

*Några Erfarenheter rörande Minsvepningstjänsten  
under Världskriget.*

Af Kapten vid Kungl. Flottan Carl Tegner.  
Marinlitteraturföreningen Nr. 41.

Kapten Tegner giver i sit Skrift en kort Fremstilling af Minevæsenets Udvikling samt Anvendelsen af forankrede Miner under Verdenskrigen; derefter følger som Hovedindhold Redegørelsen for Ministrygnings-tjenesten, saavel dens Formaal og Organisation som ogsaa det dertil benyttede Materiel.

I Skriftets Forord nævner Forfatteren som Kilder sømilitære Tidsskrifter, i Særdeleshed Kaptajnl. E. Dahls indgaaende Redegørelse for Ministrygnings-tjenesten under Verdenskrigen i dansk Tidsskrift for Søvæsen.

Det er meget smigrende for Forfatteren af denne Artikel, at hele Afhandlingen i saa høj Grad er præget af hans Arbejde.

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### England.

I Flaaderevyen den 20. Maj paa Spithead Rhed i Anledning af den engelske Kongekroning deltager følgende fremmede Krigsskibe:

Slagskibet	»Dunkerque«	.....	Frankrig
—	»New York«	.....	U. S. A.
—	»Moreno«	.....	Argentina
—	»Marat«	.....	Sovjet-Unionen
Panserskibet	»Adm. Graf Spee«	.....	Tyskland
—	»Drottning Victoria«	...	Sverige
—	»Vänämöinen«	.....	Finland
Panserkrydseren	»Georgios Averof«	..	Grækenland
Artilleriskibet	»Niels Juel«	.....	Danmark
Krydseren	»Ashigara«	.....	Japan
—	»Java«	.....	Holland
Jageren	»Kocatepe«	.....	Tyrkiet
—	»Regina Maria«	.....	Rumænien
—	»Burza«	.....	Polen
U-Baaden	»Kalev«	.....	Estland
Kanonbaaden	»Cuba«	.....	Cuba
—	»Bartolomeu Dias«	....	Portugal

(Times, 15.-4.-37).

Krydseren »Leander« vil repræsentere New Zealand og Kanonbaaden »Indus« den indiske Marine, ligesom Australien og Canada forventes repræsenteret af henholdsvis en australsk Krydser og en canadisk Jager. Det har været meddelt, at Jageren »Riquelme« er afgaaet fra Chile til Spithead for at deltage i Flaaderevyen, men Jageren ses ikke medtaget i ovenstaaende Liste.

Af større søfarende Nationer deltager ikke Italien, Spanien og Norge.

Naar U. S. A. sender sit næstældste og ikke et mere moderne Slagskib som Repræsentant, skyldes det, at Slagskibet »New York« (1912) var Flagskib for de amerikanske Flaadestyrker i europæiske

Farvande under U. S. A.'s Deltagelse i Verdenskrigen. — Den estniske U-Baad »Kalev« er en Nybygning (Vickers-Armstrong), som forbliver i England for at deltage i Flaaderevyen, før den afgaar til Estland.

#### Materiel.

Søsætning. Hangarskibet »Ark Royal« søsattes  $18\frac{1}{4}$  hos Cammell Laird & Co. »Ark Royal« (22600 Tons) er det første engelske Hangarskib, der er sat paa Stabelen som Hangarskib.

Krydseren »Manchester« (9000 Tons, 12 Stk. 15 cm, 32,5 Knob) søsattes  $12\frac{1}{4}$ .

Anti-Aircraft Ships. Foruden de 7 C-Krydsere, der er omdannede til Luftforsvarskrydsere med 8 à 10 Stk. 12 cm A.L.K., og som er beregnede til Støtte for Flaadens militære Enheder, er for Tiden 3 Konvojfartøjer under Bygning beregnede til at forsvare Koffardikonvojer mod Luftangreb. Disse »Escort-Vessels« (»Bittern«, »Heron« og »Egret«) er paa 1200 Tons, 18 Knob, 4 Stk. 12 cm A.L.K., 4 Stk. 47 mm A.L.K. og 8 Mg.

#### Personel.

Tilgang af faste Søofficerer fra R.N.R. For at undgaa Vakance blandt det faste Officerspersonel som Følge af den engelske Flaades hurtige Opbygning har Admiralitetet aabnet Adgang for Reservens Officerer til at træde over i Linien paa særlige Betingelser. De paagældende Officerer, der maa være i Alderen fra 21 til 30 Aar, kan efter en Lægeundersøgelse og efter Fremstilling for en særlig Udvælgelseskommission udnævnes til Lieutenants R.N. og har da samme Løn og Tjeneste som de andre Lieutenants R.N., men de træder ikke ind i Nummer imellem disse, idet de opføres paa en særlig »Supplementary List«. De, der er over 24 Aar tillægges Anciennitet som Lieutenant, R.N., fra deres 24-Aars Fødselsdag. Med 8 Aars Anciennitet som Lieutenant R.N., d. v. s. senest naar de er 32 Aar, vil de alle blive udnævnt til Lieutenant-Commander R.N. med Aldersgrænse 45 Aar. Ved Afskeden tilstaas der en aarlig Pension paa £ 250 plus Tillæg efter Tjenestetid m. v. — eller almindeligvis ialt omkring £ 300. Kun i ganske ekstraordinære Tilfælde kan Officerer fra »Suppleringslisten« udnævnes til Commander R.N. Mellem Udkommandoer forbliver »Suppleringsofficererne« normalt paa fuld Lønning. »Half-pay« indtræder kun i visse særlige Tilfælde (længere Tids Sygdom, Tjenesteforseelse, eget Onske). Det meddeles, at man især ønsker Officerer, som vil specialisere sig som U-Baadsofficerer.



Ogsaa for Intendanten er der aabnet Adgang til at gaa over i Linien — saavel fra R.N.R. som fra R.N.V.R. Intendanten føres dog ikke paa en særlig »Supplementary List« men indgaar direkte i Nummer som Paymaster Lieutenant R.N. og har samme Forfremmelsesmuligheder som disse.

I England er det saaledes for Tiden muligt at blive Søofficer paa 4 forskellige Maader:

1. Dartmouth Entry — d. v. s. den alm. Kadetuddannelse.
2. Special Entry — for Elever fra Public Schools (ca. 17 Aar gl.).
3. Promotion from Lower Deck.
4. Transfer from R.N.R. to Supplementary List, R.N.

Hverken Dartmouth eller Special Entry vil være i Stand til at forøge Tilgangen af faste Søofficerer før henholdsvis i 1945 og 1941. Det maa forventes, at disse 2 Uddannelsesmetoder til den Tid vil give Flaaden det nødvendige Aarskontingent af Søofficerer — men fra nu og i hvert Fald til 1941 vil der som Følge af den hurtige Oprustning i England opstaa en følelig Mangel paa Søofficerer i Alderen fra 21 til 30 Aar. For at afhjælpe denne Mangel har Admiralitetet grebet til det samme Middel, som det greb til i en lignende Situation i Slutningen af det forrige Aarhundrede — nemlig Overførelsen af R.N.R. Officerer til en »Supplementary List R.N.«

Medens »The United Services Review« gaar ind for Admiralitetets Bestemmelse\*) og haaber, at den maa blive fulgt af samme Sukces som forrige Gang, er »Times« i en Leder (11/2) af en noget anden Opfattelse, idet man mener, at en Vakance, som der her er Tale om, burde udfyldes ved udvidet »Promotion from Lower Deck«.

Der peges først paa det inkonsekvente i, at Reserveofficerer, der er værdige til at være Lieutenants R.N., skal »brændemærkes« som uværdige til Forfremmelse senere til Commanders R.N. Derved kan let skabes en Klasse Officerer, som er uden Fremtid og uden Ærgerrighed og som derfor, naar de bliver ældre, er mindre interesserede i Tjenestens Tarv, end de er opfyldt af Ønsket om at finde et eller andet »comfortable backwater of the naval Service«.

Men Hovedindvendingen mod dette System er, at det dræber alt Haab og alle Aspirationer, som næres af »the lower deck«. Forfremmelse herfra til »Quaterdeck« var ingen ualmindelig Be-

\*) Dog med den Kritik, at de Reserveofficerer, der træder ind i Linien, ikke burde føres paa en »Suppleringsliste«, men derimod helt gaa ind i Nummer med de øvrige faste Søofficerer og saaledes bl. a. ogsaa have Mulighed for videre Forfremmelse senere hen.

givenhed for og under Napoleonskrigene, men fra 1818 og næsten et helt Aarhundrede frem i Tiden skete ingen saadanne Forfremmelser. I 1890 fremførte »Warrant Officers« en Anmodning om Mulighed for Forfremmelse — men da en Vakance blandt Løjtnanter fem Aar senere syntes at skabe baade Lejlighed og Grund til et imødekommende Svar, blev deres Forhaabninger gjort til Skamme, idet det ikke var Petty og Warrant Officerer, men derimod Reserveofficerer, der fik tilbudt Stillingerne. Skuffelsen var alvorlig og varede helt til 1912, da Indførelsen af en ny Ordning med Mulighed for Forfremmelse fra »lower deck« tilfredsstillede Aspiranterne i denne Retning. Under denne Ordning (»The Mate Scheme«) udnævntes i 1913 fra »lower deck« 44 Officerer og i Aarene indtil Krigens Slutning var det gennemsnitlige aarlige Antal ca. 50.

De, der udnævntes til Officerer paa denne Maade, viste sig i enhver Henseende værdige til Udnævnelser, og naar kun faa af dem naaede at blive Commander og derover, var Grunden ikke manglende Dygtighed, men Alder.

Siden Krigen aftog Antallet af disse Udnævnelser, indtil det i de sidste 3 Aar er dalet til gennemsnitlig 4 om Aaret. Det er ikke overraskende, hvis disse Tal tydes som Admiralitetets Afsmag for enhver Forbindelse fra »lower deck« til »quarterdeck«.

Denne Tydning, fortsætter »Times«, er maaske uretfærdig, og i hvert Fald er den dementeret officielt. First Lord of the Admiralty bekendtgjorde forleden, at Admiralitetet gerne saa en øget Udnævnelse fra »lower deck«, men at Grunden til, at man ikke benyttede sig heraf i større Maalestok, udelukkende var Hensynet til Flaadens Krigsberedskab. Naturligvis maa Admiralitetet dømme om, hvilke Kvalifikationer der er nødvendige for en Søofficer, og maa derfor ogsaa fastsætte de Betingelser, der kræves for at en Mand fra »lower deck« kan forfremmes. Men selv om en Lægmand ikke kan dømme om Detaillerne i disse Betingelser, saa kan han dog — og skal han — bedømme Resultatet. Man vil sikkert let kunne enes om det retfærdige i, at Officersbestillingen ikke forbeholdes unge Mænd, hvis Forældre er i Stand til at ofre en kostbar Uddannelse paa dem; det var dette, der var Princippet i Ordningen af 1912. Der har ikke været paapeget nogen Fejl i denne Ordning, m. H. t. at de Officerer, der forfremmedes paa denne Maade, var under den Standard, der krævedes. Men under de Betingelser, der nu er til Stede, er Antallet af Forfremmelser fra »lower deck« i de sidste Aar saa ringe, at det kun svarer til  $1\frac{0}{100}$  af Tilgangen til »lower deck«. Da det næppe er troligt, at Kvaliteten af det Personel, der antages til »lower deck«, i den sidste



Tid skulde være sunket til et Niveau, der svarer til denne ene Promille — og mange Vidnesbyrd, ikke mindst Admiralitetets egne Udsagn, siger det modsatte — saa synes der at være al mulig Grund til at give dette Systems Arbejdsmetoder en passende Modernisering.

## Tyskland.

### *Materiel.*

Nye Jagernavne. Jagerne Z 11—Z 16 har faaet flg. Navne: Z 11 »Bernd von Arnim«, Z 12 »Erich Giese«, Z 13 »Erich Köllner«, Z 14 »Friedrich Ihn«, Z 15 »Erich Steinbrinck«, Z 16 »Friedrich Eckoldt«. Alle er opkaldt efter tyske Kaptajnløjtnanter, der faldt under Krigen som Chefer for Torpedobaade og Minesøgningshalvflotiller.

Søsætning. Luftfartøjstenderen »Hans Rolshoven« søsattes <sup>20</sup>/<sub>2</sub> i Hamburg. Skibet, der officielt benævnes »Flugsicherungsschiff«, er opkaldt efter den tyske Flyver H. R., der faldt under Verdenskrigen, og er 77 m langt, 11 m bredt og forsynet med Krananlæg til Bjærgning og Ombordtagning af Luftfartøjer, ligesom der findes Reparationsværksteder og Tankanlæg m. v. Flere Luftfartøjer kan henstaves paa Baadedæk og Agterdæk. Skibet, der har stor Fart, er ikke direkte underlagt Marinen, men derimod Luftkreis VI (Marineluftvaabenet under Rigsluftministeriet — se T. f. S. pag. 170) — i Lighed med de allerede eksisterende »Flugsicherungsschiffe« (»Krischan« I, II, III o. s. v.).

Typebetegnelse. Konvojfartøjerne, der hidtil benævntes »Flottenbegleiter«, hedder nu officielt »Geleitboote«. Deres Betegnelse F 1—F 10 forbliver dog uændret.

Udrangering. Torpedobaaden »T 151« er udrangeret.

Forpostflotille. Medio Marts oprettedes en »Vorpostenflotille« bestaaende af Trawlere (Fischdampfer) med Hjemsted i Wilhelmshaven. Flotillen, — der bestaar af 12 Trawlere: »Beowulf«, »Freyr«, »Frithjof«, »Hagen«, »Heimdall«, »Hildebrand«, »Hugin«, »Munin«, »Odin«, »Sigfred«, »Volker« og »Wotan« — er for Tiden stationeret i de spanske Farvande.



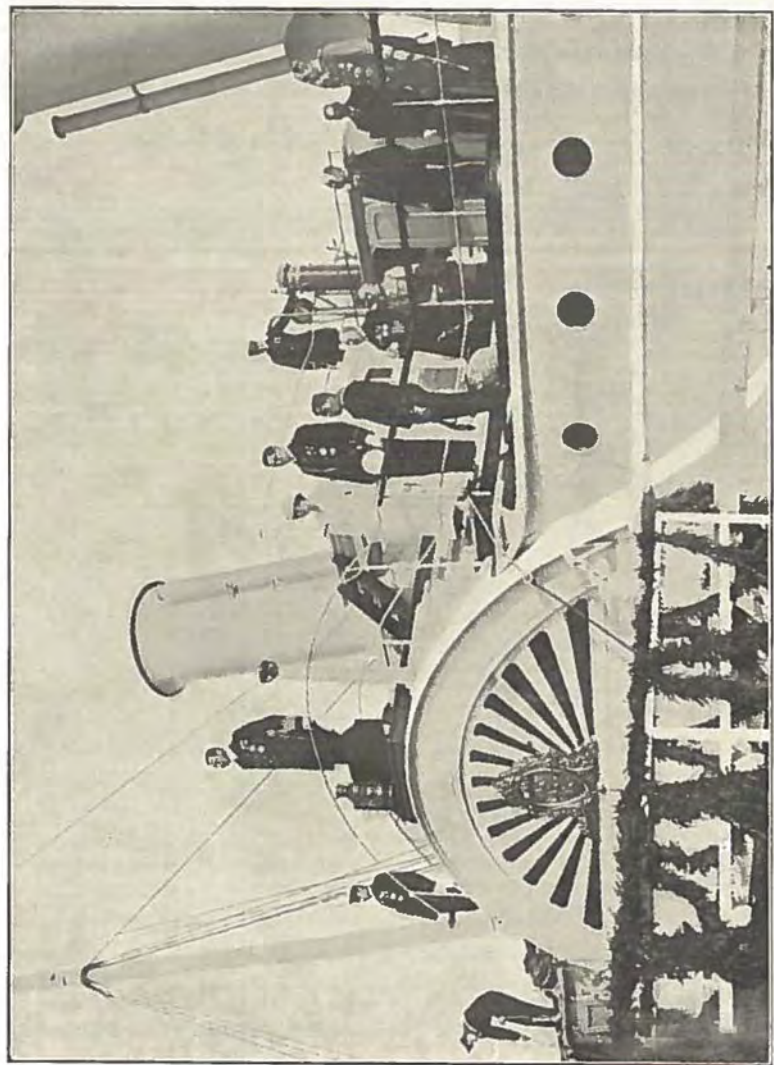
## Marinens Bibliotek.

Marts 1937.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
49. *Schwidofsky, K.*: Einführung in die Luft- und Erdbildmessung. Ill. & 1 Par farvede Briller og 2 Stereobilleder. Diagr. Index. Litt. fort. Lpz. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
50. *Golovine, N. N.*: Air Strategy. Kort. Diagr. Aldershot 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
51. Le livre de mer. Manuscrit de la bibliothèque communale d'Anvers (No. B 29166). Description et commentaires par J. Denucé & D. Gernez. Med Facsimile [af Kort & Landtoninger i særl. Bd.] Index [geogr. Navne] Anvers 1936. 2 Bd. 8<sup>o</sup>. H.
- \*52. *Helms, O.*: Ornithologen Johann Dietrich Petersen (1717—1786). Hans Liv og Arbejder. Ill. *Helms, O.* & *Christensen, A.*: Nogle Jagttagelser fra Christiansø I, 1935. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
- \*53. *Berntsen, Aa.*: Om Foddeformiteter med særligt Henblik paa deres Betydning for Militærtjenesten. Ill. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlæggen XXXXIII Aarg. 1. Hft. H.
- \*54. *Hagens, E.*. Undersøgelser over Kapilærresistensen hos værnepligtige paa Fiskeriinspektionsskibet »Islands Falk«. Litt. fort. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlæggen XXXXIII Aarg. 1. Hft. H.
- \*55. *Nielsen, K. Brännich*: Beretning om Virksomheden paa Københavns Militærhospital i 1935, af Hospitalets Chef. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlæggen XXXXIII Aarg. 1. Hft. H.
- \*56. *Dossing, T.* & *Hansen, R. L.*: Dansk Tidsskrift-Index. Systematisk Fortegnelse over Indholdet af ca. 240 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter. Udg. af Statens Bibliotekstilsyn. 21. Aarg. 1935. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.

H. Bistrup.

---







*Hans Majestæt Kongen lykønskes i disse Dage af det danske Folk i Anledning af sit 25 Aars Regeringsjubileum, og det falder da naturligt, at Sø-Lieutenant-Selskabet, for hvilket Hans Majestæt har været Protektor i disse Aar, her i Tidsskriftet bringer Hans Majestæt Selskabets Lykønskning og Tak for de 25 lykkelige Aar.*

*Da Hans Majestæt overtog Regeringen, truede Ufreden i Europa, og de første Aar bragte det danske Folk i mange truende og farefulde Situationer, men netop dette gjorde, at den Agtelse og Hengivenhed, der næredes for Hans Majestæt, yderligere øgedes ved Følelsen af den Handlekraft og Kærlighed til Land og Folk, der udstraalede fra Hans Majestæt, og som i de vanskelige Tider, der fulgte, samlede hele Folket om saavel Kongen som Manden, der var født til at være det naturlige Midtpunkt for vor højeste Agtelse og Hengivenhed.*

*Til disse Følelser vil Sø-Lieutenant-Selskabets Medlemmer, der saavel om Bord som ved Hans Majestæts Nærværelse i Selskabet, har staaet i personlig Kontakt med Hans Majestæt, føje deres Tak for den Spore til at udrette deres bedste, som Hans Majestæts opmuntrende Interesse og Velvilje for os altid har været.*

*Idet vi herved bringer Hans Majestæt vor ærbødige Tak for det gode Eksempel paa Fædrelandskærlighed og Pligttroskab, han har været for os alle i sine 25 Regeringsaar og lykønsker Hans Majestæt til de lykkelige Aar der er henrundne, tillader vi os at ønske Hans Majestæt endnu mange lykkelige Regeringsaar til Gavn og Glæde for det danske Folk, ligesom vi beder Hans Majestæt modtage vor Forsikring om vor dybeste Agtelse og Hengivenhed.*

*Sø-Lieutenant-Selskabet, den 15. Maj 1937.*

*Carl Weilbach,  
Formand.*



## Elektrisk Svejsning og dens Anvendelse ved Bygning af Krigsskibe.

Af Ingeniør i Søværnet J. A. Thorvang, M. Ing. F.

### *Essesvejsning (Hammersvejsning).*

I Skibsbygningsværkstedet paa Dokøen hænger der en Del Skibssmedearbejder, der blev fremstillet paa Orlogsværftet til Udstillingen i København 1888. Tre af dem har særlig Interesse i denne Forbindelse: 2 cirkulære Vinkelringe, én med Ryggen ud og én med Ryggen ind, og en kasseformet Vinkelramme. Alle tre Arbejder er færdigsmedede som de hænger paa Væggen, og der er ikke foretaget nogen Efterbejdning. Selv ved en meget nøje Undersøgelse er det ganske umuligt at opdage ét eneste Svejsested eller Hammerslag. Paa Udstillingen var der ved hver af Genstandene henlagt et Spærmaal, saa enhver kunde overbevise sig om, at Ringene var nøjagtig cirkelrunde, og at Kassens Sider alle var nøjagtig lige lange.

Smedearbejderne hænger som et Monument over Marinens Haandværkeres Dygtighed for 50 Aar siden og som et Minde om de Fremstillingsmetoder, man anvendte i Jernskibenes Barndom, men som man nu har forladt.

Ved Svejsning forstod man dengang: Sammenføje af to Stykker Jern ved Opvarmning af dem til Svejsevarme (Hitz), saa Materialet blev klæbrigt, hvorefter man ved Hamring forenede dem til ét Stykke.

### *Andre Svejsemetoder.*

Omkring Aarhundredskiftet fandt andre Fremgangsmaader praktisk Anvendelse i Industrien, Meto-



der, der nærmest kan karakteriseres som en Sammen-smeltning, da Forbindelsen sker, ved at Randene af de to Stykker bringes til at smelte, hvorefter Sammenføjnngen eventuelt sker ved Tilsætning af mere Materiale i flydende Form.

I kronologisk Rækkefølge, eftersom de har faaet Betydning for Industrien, kan følgende Svejsemetoder nævnes: Termitsvejsning, Autogensvejsning, elektrisk Svejsning og Arcatomsvejsning.

#### *Termitsvejsning.*

Nedsmeltning af Materialerandene sker, ved at Fyldematerialet tilføres i rigelig Mængde ved en meget



(Fig. 1). Udført Reparation ved Termitsvejsning paa en Agterstævn.

høj Temperatur, c. 2500°, saaledes at det er i Stand til at smelte Overfladelagene paa begge Sider af Svejsfugen og derved danne et samlet Smeltebad. Fyldematerialet skaffes til Veje paa en særlig Maade, som er ejendommelig for Metoden, nemlig ved en kemisk Reaktion mellem passende Mængder af Aluminiums-

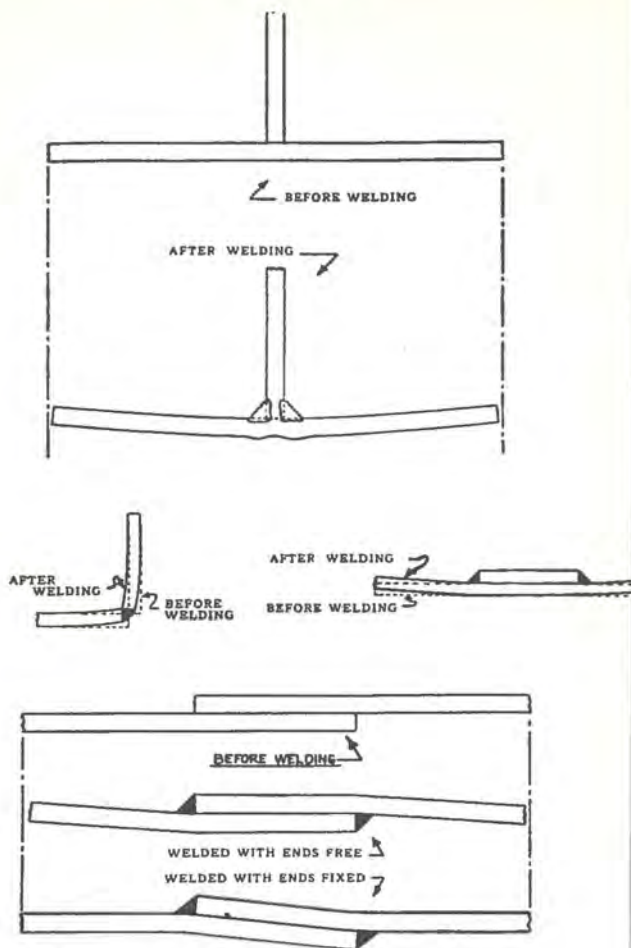
pulver og Jerniltepulver. Blandingen kaldes Termit. Termitten lægges i en Digel, der har Udløb ned mod Svejsfugen, der er omgivet af passende Formstykker af ildfast Materiale. Ved Tænding med en Tændsats indledes en meget kraftig og hurtig kemisk Proces, hvorved der udvikles en meget stor Varmemængde indenfor et meget lille Rum og i Løbet af meget kort Tid. Aluminiumspulveret brænder til Aluminiumsilte, der flyder som en let Slagge oven paa det frigjorte Jern, der strømmer ned i Svejsfugen.

Metoden, der kun egner sig til Svejsning af store Godstykker, benyttedes i Begyndelsen af dette Aarhundrede til Reparation af Agterstævne. Man anvender den endnu f. Eks. til S sammensvejsning af Sporvogns-skiner.

#### *Almindelige Bemærkninger om Autogen-, Lysbue- og Arcatomsvejsning.*

Ved disse 3 Smeltesvejsemetoder sker Nedsmeltning af Metalrande og Fyldemetal ved Hjælp af Varmeoverføring direkte til Svejsstedet.

Alle Metaller er gode Varmeledere i større eller mindre Grad, og Arbejdsstykket vil derfor søge at lede Varmen bort fra Svejsstedet. Der sker en Varmespredning. Denne Varmespredning er meget skadelig for Svejsningen, dels fordi den gør det vanskeligt at naa op paa Smeltetemperaturen ved Svejsfugen, navnlig naar det drejer sig om Metaller med højt Smeltepunkt som f. Eks. Jern, dels fordi den betyder et Tab af Varme og Tid, og endelig fordi den virker i høj Grad generende ved at foraarsage Varmeudvidelser d.v.s. Spændinger og Formforandringer i Arbejdsstykket. Varmespredningen maa derfor begrænses saa meget som muligt, og for at dette kan ske, maa Varmeoverføringen foregaa meget hurtigt og kraftigt, saaledes at



(Fig. 2). Formforandringer ved elektrisk Svejsning.

selve Svejestedet kan naa af smelte, inden der endnu er ledet ret megen Varme ud i det omgivende Materiale.

Varmespredningen vokser med Temperaturforskellen mellem Svejsebadet og det omgivende Metal og



er større i stort og svært Gods end i smaat og tyndt Gods. Desuden er Varmespredningen større i Metaller med særlig stor Varmeledningsevne som f. Eks. Kobber og Aluminium, der fordrer langt kraftigere Svejsvarme, end man skulde vente af deres lave Smeltepunkter.

Alle Metaller har endvidere større eller mindre Tilbøjelighed til at forbinde sig med Ilt eller Kvælstof, en Tilbøjelighed som for alle tekniske Metaller er særlig stærk ved Smeltetemperaturen.

Alle Metalilte og -nitrater har ganske andre Egenskaber end Metallet hvorfra de er dannet, og hvis de ikke udskilles af det smeltede Metal inden Størkningen, optræder de som Urenheder, der i høj Grad skader Svejsningens mekaniske Egenskaber. Derfor maa Svejsbadet beskyttes mod Berøring med Luften ved at omgive det med et Stof, som fortrænger Luften og ikke afgiver skadelige Bestanddele til Svejsstedet.

En god Metode for Smeltesvejsning maa opfylde følgende 3 Hovedbetingelser:

- 1) Varmeoverføringen til Svejsstedet maa være hurtig og kraftig.
- 2) Svejsbadet maa beskyttes mod skadelige kemiske Paavirkninger.
- 3) Svejsbadet maa efter Størkningen saa nær som muligt have samme Sammensætning som Arbejdsstykkets Metal.

Disse Betingelser opfyldes i større eller mindre Grad af de 3 nævnte Svejsemetoder.

#### *Autogensvejsning.*

Varmekilden er her en Acetylén-Iltflamme, der har en Temperatur paa c. 3000°, hvilket er langt højere end det er muligt at opnaa ved Flammeforbrænding af nogen anden hidtil kendt teknisk Gasart. Fyldema-

teriale tilføres i Form af en Traad eller Stang. Der benyttes intet særligt Flusmiddel, da Flammen indeholder et næsten iltfrit Parti, som benyttes til Bestrygning af Smeltebadet som Beskyttelse mod de skadelige Paavirkninger. Fyldematerialet udsættes ikke for nogen større Paavirkning, og man kan derfor let opfylde Betingelse 3.

Autogensvejsning er anvendelig til næsten alle Metaller, men paa Grund af den langsomme Varmefordring er den fortrinsvis berettiget ved Svejsarbejder, der har en lille Varmespredning d. v. s. forholdsvis tyndt Materiale eller forvarmet Gods.



(Fig. 3). Autogensvejsning. Man ser Brænder og Fyldemateriale.

Brugen af Autogensvejsning paa Orlogsværftet tager mere og mere af. Ved Fremstilling af Heinkel-Maskinerne maa dog kun denne Metode anvendes.

#### *Arcatomsvejsning.*

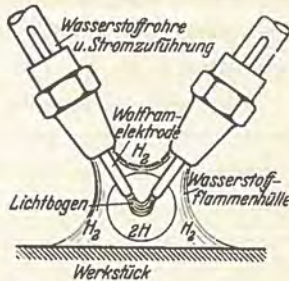
Her benyttes en elektrisk Lysbue som indirekte Varmekilde og en Brintstrøm som varmeoverførende Middel.

Buen dannes mellem 2 Wolframelektroder, som holdes et passende Stykke fra Svejsstedet. Gennem Buen blæses en Strøm af Brint, som derved bliver spaltet i Atomer. Brintatomerne farer mod Svejsstedet og forener sig ved Berøring dermed atter til Molekyler under meget stor Varmeudvikling, hvorved der opstaar en Temperatur paa c. 4000°. Fyldemateriale tilføres paa samme Maade som ved Autogensvejsning. Hele

Svejsbadet er omgivet af Brint og særdeles godt beskyttet, hvorfor Betingelserne 2 og 3 opfyldes. Varmeoverføringen er bedre end ved Autogensvejsning, men Metoden har sin største Fordel i Beskyttelsen af Svejsbadet, hvorfor den særlig egner sig til Svejsning af rustfrit Staal.

Metodens Anvendelsesomraade begrænses af de forholdsvis dyre Apparater, der ikke er let transportable.

Den har ikke været anvendt paa Orlogsværftet.



(Fig. 4). Skematisk Fremstilling af Arcatomsvejsning.

### Elektrisk Lysbuesvejsning.

Da elektrisk Modstandssvejsning kun kan benyttes, naar man har særlige Maskiner, der ikke er transportable, anvendes denne Metode ikke i Maskin- og Skibsbygningsindustrien, hvorfor der i det efterfølgende ved elektrisk Svejsning kun forstaas Lysbuesvejsning.

Elektrisk Svejsning foregaar med den elektriske Lysbue som direkte Varmekilde.

Som Regel lader man Buen slaa over mellem selve Fyldematerialet (Elektroden) og Svejsfugen, saaledes at der sker en Nedsmeltning af begge Dele.

Buens Temperatur er c. 4500°, altsaa væsentlig højere end Autogenflammens Temperatur. Derfor opfyldes Betingelse 1 bedre, men Virkningen i Buen er meget brutal, og der fordres ganske særlige Foranstaltninger for at opfylde Betingelse 2 og 3. Der maa tilføres passende Afiltnings- og Flusmidler sammen med Elektroden og desuden gives denne en saadan Sammensætning, at der efter Smeltningen fremkommer et Metal af den ønskede Sammensætning.

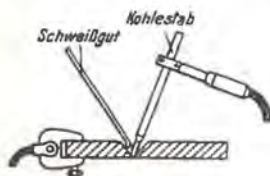


Lysbuesvejsningen har sit særlige Fortrin i den meget hurtige og kraftige Varmeoverføring d.v.s. ved Svejsning af tykt Materiale og ved Arbejder, som fordrer smaa Varmespændinger og Formforandringer f. Eks. Beholderarbejder, Jernkonstruktioner og Skibsbygningsarbejder.

Elektrisk Svejsning har været kendt i et halvt Aarhundrede, men har først efter Krigen faaet større praktisk Betydning for Skibsbygningsindustrien, men gaar nu til Gengæld sin Sejersgang over hele Jorden, saa ingen er i Tvivl om, at helsevejsede Skibe af betydelig Størrelse snart vil være en Kendsgerning.

#### Kulbuesvejsning.

Den første Fremgangsmaade til elektrisk Svejsning er angivet af Bernardo. Han bruger en Kulelektrode,



(Fig. 5).  
Bernardos Svejsemetode.

og ved større Godstykkelser end 2 mm er det derfor nødvendigt at tilføre yderligere Metal paa samme Maade som ved Auto-gensvejsning. Metoden har den Fordel, at Buen er let at holde, og at Kulelektroden kun brænder langsomt bort. Man har dog

ikke anvendt den meget, da man har været bange for en Opkulning af Svejs materialet. Nyere Undersøgelser har dog vist, at denne Frygt er ugrundet. Med et passende Flusmiddel faar man en Svejsning som med beklædte Elektroder. Den bruges derfor nu en Del igen, navnlig ved Maskinsvejsning af Skodder, Dæk, Inderbund og andre plane Flader. Disse Maskiner er navnlig fremme i U. S. A., men ogsaa i Sverige fabrikeres de. Flusmidlet er ofte en Papirstrimmel.

Kulbuesvejsning med Haandapparat har med udmærket Resultat været anvendt ved Fremstilling af Stalmøblerne til »Niels Juel«.

*Svejsning med Metalelektroder.*

Slavianoffs Metode er nu den mest udbredte. Tilsætningsmaterialet benyttes her som Elektrode.

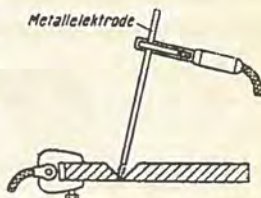
Elektroderne kan være blanke, dyppede eller beklædte.

Blanke Elektroder bestaar af blødt Jern f. Eks. svensk Trækulsjern eller lignende Kvaliteter. De giver en tilstrækkelig stærk, men haard Svejsning. Forlængelsen er kun 8—10 %, hvorfor de ikke tillades af

Klassifikationsselskaberne. Lysbuen er fuldstændig udsat for Luftens Paavirkninger, saa det smeltede Jern indeholder Jernilte og -nitrater, ligesom Gasarter kan gøre Svejsningen porøs.

I Tyskland har man anvendt blanke Elektroder ved Bygning af de første svejste Krydsere, men har nu, saavidt vides, forladt den. Paa Orlogsværftet anvendes de heller ikke mere.

Beklædningen af Elektrodens Jernkerne tjener de allerede nævnte Formaal. Fabrikationen af Elektroder forbedres stadig ved Fabrikanternes store Konkurrence. Af de Fremskridt, som er sket i de senere Aar kan nævnes, at Under-op-Svejsning, som man før var meget betænkelig ved, ikke mere volder nogen praktisk Vanskelighed, samt at Svejsning af haarde og legerede Staalsorter, som de anvendes til Torpedo- og U-Baade, nu kan foretages med Sikkerhed. De hidtil udførte Tankprøver i E-Typen har været yderst tilfredsstillende.



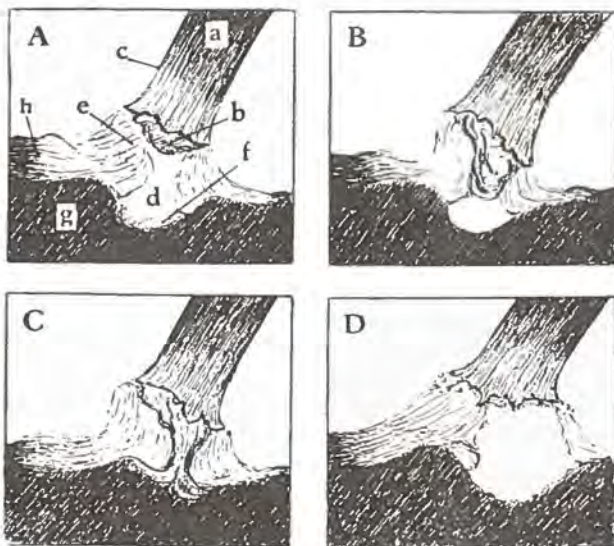
(Fig. 6).  
Slavianoffs Svejsemetode.

*Metaltransporten i Lysbuen.*

Der har været fremsat mange Forklaringer paa Metallets Overgang fra Elektrode til Svejsestykke, men

først efter at man fandt paa at filme Processen med 3600 Billeder pr. Sekund, er man blevet helt klar over Forløbet.

Det foregaar paa 2 forskellige Maader. Først dannes der smaa Metaldraaber, som passerer Buen om-



- A. Buens Temperatur bringer Elektroden og det lige overforliggende Materiale til at smelte.
- B. En Draabe smeltet Metal gaar fra Elektroden over paa Svejsstedet.
- C. Draaben, der gaar over, frembringer Kortslutning, medens Beskyttelsesflammen bliver staaende.
- D. Kortslutningen hører op, og Buen tændes atter, den afsmeltede Draabe dækkes af Slagger.

Betydningen af de smaa Bogstaver:

- a) Elektrode. b) Elektrodekerne. c) Beklædningen. d) Lysbuen.  
 e) Beskyttelsesflamme. f) Smeltekrater. g) Tidligere afsat Materiale. h) Beskyttesslagger.

givet af Slagge. Fra Tid til anden — c. 30 Gange pr. Sekund — er en Draabe blevet saa stor, at den danner en Metalbro over Lysbuen, som derved kortsluttes og slukkes for atter at tændes igen. Det beror paa



Svejserens Øvelse, om han er i Stand til at holde Buen tændt trods disse hurtige Forandringer i dens Spænding og Strømstyrke. Naar Buen er tændt, dannes der omkring den Magnetfelter, som gør den urolig og vanskelig at styre. Den Indflydelse kan modvirkes ved passende Anbringelse af den positive Pol paa Arbejdsstykket. Elektroden skal desuden føres paa en saadan Maade, at Slaggen kan samle sig paa Overfladen af Svejsningen, hvorfra den fjernes ved Hamring efter Afkøling.

#### *Svejseapparater.*

Man kan svejse med Vekselstrøm eller med Jævnstrøm. Har man Vekselstrøm, kan man nøjes med en Transformator, der er billig i Anskaffelse og billig i Brug. Hvor man som paa Orlogsværftet har Jævnstrøm, benytter man sig af Omformere, der til Svejsebrug kan levere Max. 300 Amp. ved c. 25 Volt. Spændingstabet i Lysbuen er nemlig c. 15 Volt ved en 2 mm Elektrode og 25 à 26 Volt ved en 6 mm Elektrode, idet Lysbuens Længde sættes lig Elektrodediameteren. Den nødvendige Strømstyrke er for en 2 mm Elektrode c. 50 Amp., for en 6 mm c. 300 Amp.

Naar Svejseren skal begynde Svejsningen, indstiller han sit Svejseapparat. Inden han begynder vil Spændingen paa Svejsedynamoen være 75 Volt som er nødvendig for at tænde Lysbuen, og Strømstyrken 0. Med en Bevægelse af Elektroden omtrent som ved Strykning af en Tændstik tændes nu Buen. Ved Elektrodens Berøring med Arbejdsstykket kortsluttes Dynamoen, Spændingen bliver 0, medens Strømstyrken naar sit Maximum. Ved den øjeblikkelige Fjernelse af Elektroden dannes Buen, og Aggregatet skal saa straks indstille sig paa de rigtige Værdier af Spænding og Strømstyrke, som det skal holde saa konstant som

muligt under Svejsningen under Forudsætning af, at Svejseren kan holde Buelængden konstant. Det er store Fordringer at stille til et Svejseapparat, men der er flere gode Fabrikater, som fremstilles her i Landet, nogle af dansk og andre af udenlandsk Konstruktion.

*Svejseren og hans Beskyttelse.*

Der hører et medfødt Haandelag og megen daglig Øvelse til for at blive en god Svejser. Ingen Svejser



(Fig. 8). Svejser med Beskyttelsesskærm og -handsker ved Arbejdet ombord.

faar Lov at udføre Arbejde af Vigtighed, før han har allagt bestemte Prøver, der omfatter Horisontal-, Vertikal- og Under-op-Svejsning. Ved Strækprøverne skal Styrken af Svejsningerne svare til bestemte Minimumsværdier, hvis Manden skal godkendes som brugelig Svejser. For Svejsning paa U-Baade skal der yderligere aflægges Prøver med det særlige Materiale og de specielle Elektroder, der bruges hertil. En anerkendt Svejser skal aflægge nye Prøver med 6 Maaneders

Mellemrum, for at man kan sikre sig, at han stadig er paa Højde med Fordringerne. Man vil forstaa, at Fremskaffelsen af et tilstrækkeligt Antal kvalificerede Svejsere ofte kan sætte en Værkstedsledelse graa Haar i Hovedet.

Svejseren maa under ingen Omstændigheder se paa Lysbuen med blottede Øjne. Derfor holder han en let Skærm for Ansigtet med venstre Haand. I Skærmen er der en Aabning, som lukkes af et meget mørkt gul-grønt Glas, der gør det muligt at se Buen uden Skade for Øjnene. I Begyndelsen vil mangen uøvet Svejser vente med at tage Skærmen for Ansigtet til Buen er tændt, men det er absolut ødelæggende for Øjnene. Glasset skal ikke alene absorbere det stærke Lys, men ogsaa Lysbuens kemiske Straaler, de ultra-violette og infrarøde, som ogsaa har en skadelig Indflydelse paa Huden, hvorfor Svejseren maa bære Handsker under Arbejdet.

#### *Svejsningens Udførelse og Materialets Tildannelse.*

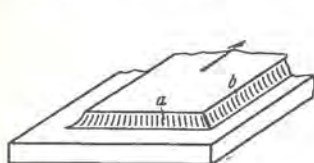


(Fig. 10). Svejestrengens Udseende.

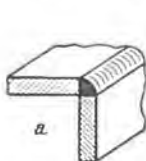
En Svejser maa først lære at afsætte en Svejestreng (Svejselarve) paa en Plade. Alene dens Udse-



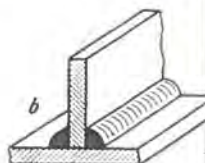
ende giver det øvede Øje et godt Indtryk af Svejsningens Godhed. Udseendet afhænger af følgende Faktorer: Strømstyrken, Lysbuens Længde, Elektroden,



(Fig. 11). Opverlapsvejsning.



(Fig. 12). Vinkel og T-Forbindelse.



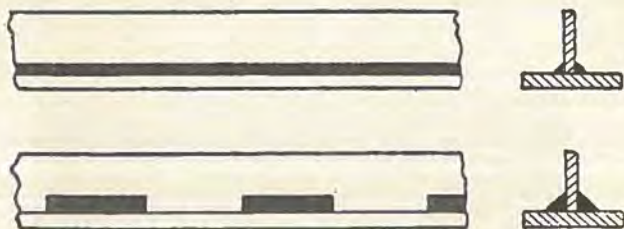
Svejserens Haandelag for at holde og føre Lysbuen, og Svejseshastigheden. Fig. 10 viser 3 Svejsestrengene udført

<u>PREPARATION OF WELDS</u>	<u>SECTIONAL DETAILS OF LAY DOWN</u>
	<p>1 RUN OF N°8 1 RUN OF N°10</p>
	<p>1 RUN OF N°8 2 RUNS OF N°10.</p>
	<p>1 RUN OF N°8 2 RUNS OF N°10</p> <p>1 RUN OF N°8 2 RUNS OF N°10</p>

(Fig. 13). Tildannelse af Plader til Svejsning. Til højre ses Antallet af Svejselarver.

med samme Elektrodiameter. Øverst er Elektroden ført i en lige Linie fra venstre mod højre. I Midten

har Føringen været en Slags Pendulbevægelse og nederst en Sløjfebevægelse. Man ser, at der ved Svejsningens Ophør dannes et Krater, hvis Udseende og Dybde viser Indbrændingens Godhed.



(Fig. 14). Fortløbende og afbrudte Naadder.

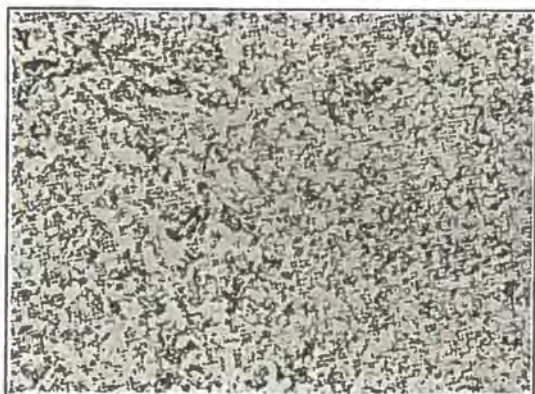
For Sammenføjning af Konstruktionsdele kan Svejsningen være: Overlapsvejsning, Vinkel- eller T-Forbindelse eller Stødsvejsning. For de sidstnævnte Forbindelser maa Pladekanterne skærpes, saa de danner en Vinkel paa 60 à 70°. Tykke Plader med X-Naadder svejses fra begge Sider. Svejsningen kan være fortløbende, der baade giver Styrke og Vand- eller Olie-tæthed, eller afbrudt, som kun er Styrkesvejsning.

#### *Svejsningens Kvalitet og Kontrollen dermed.*

Idealet, som man stræber efter, er, at Svejsningen skal være lige saa god som de sammensvejsede Dele i alle Henseender. Med gode Elektroder og øvede Svejsere har man ogsaa nu naaet gode Resultater. Styrken er der ikke noget i Vejen med, derimod kniber det noget med Forlængelsen, idet Svejsmaterialet jo har Karakteren af at være støbt. Modstanden mod dynamiske Paavirkninger er ogsaa noget mindre. Af disse Grunde har man ikke vovet Springet til det helsvejsede Krigsskib. Man er ikke sikker paa Svejsningerne f. Eks. hvor Smældet fra Kanonerne kommer.

Vanskelighederne med at kontrollere det færdige

Arbejde har hæmmet Svejsningens Udbredelse i høj Grad. Af de forskellige Metoder, der findes, kan nævnes: Undersøgelse ved Hjælp af magnetiske Kraftfelter, akustisk Undersøgelse samt Fotografering med Røntgen- eller Gammastraaler. De to førstnævnte Metoder egner sig ikke til Brug i Skibe, de to sidstnævnte, hvor hver Centimeter Svejsning fotograferes, er meget



Svejsfuge (Fig. 15). Plade  
Svejsning med beklædt Elektrode ( $\times 100$ ).

dyre. Man nævner, at Tyskland har ofret 100.000 Kr. paa en saadan Kontrol paa en Krydser.

Paa Orlogsværftet har man en Værkfører for de 10 à 12 Svejsere. Han gennemgaar hver eneste Svejsning og kan af Udseendet straks i det store og Hele bedømme Kvaliteten. Som Stikprøver anvender man Dr. Schmucklers Metode. Der foretages kegleformede Udfræsninger i Svejsfugerne. De bliver polerede og ætsede, og man kan saa med en Lup konstatere Indbrændingens Godhed og eventuelle Slaggeinds kud. Denne Kontrol har vist sig at være særdeles effektiv.

*Sammenligning mellem nittede og svejste Skibe.*

Naglerne overfører ved nittede Samlinger Kræf-

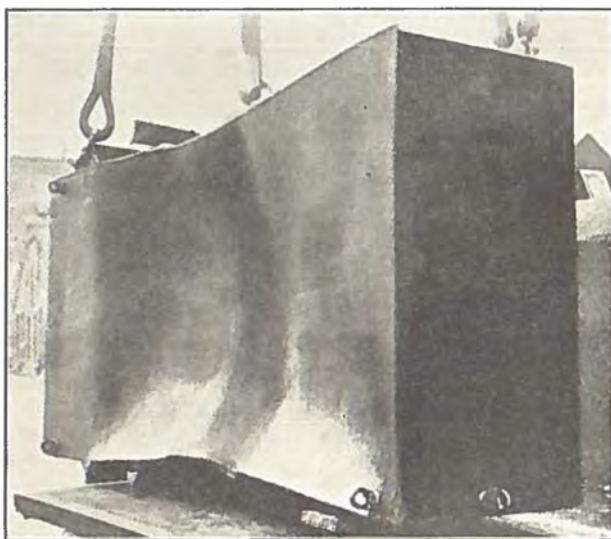
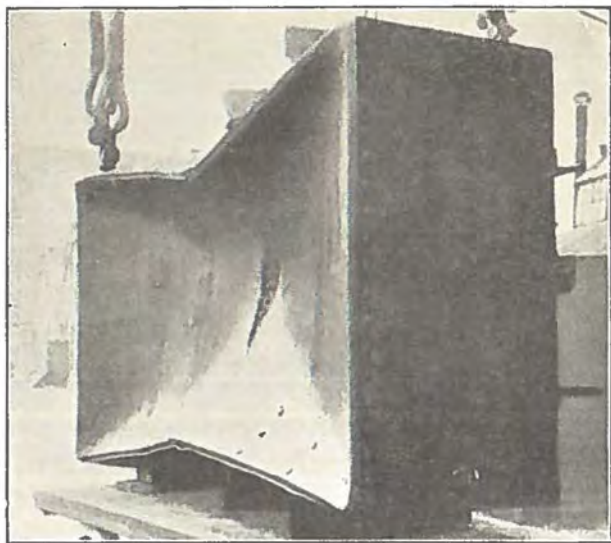


terne, der ved Overlapninger maa skifte Retning, hvilket giver Anledning til yderligere Paavirkninger, som er uheldige for Samlingerne. En nittet Samling bliver læk, før den ødelægges (Naglerne starter), hvilket sker ved Paavirkninger, der er betydelig lavere end Brudbelastningen. Svejste Samlinger holder derimod tæt, indtil Brud indtræffer.

Det første helsvejste, søgaaende Fartøj, Fullagar, blev bygget i 1920 hos Cammel Laird i Birkenhead og var paa 500 ts. d. w. I 1924 løb det med fuld Last paa Grund og kom først af ved Højvande. Det var ikke læk og gik først i Dok, da Lasten var opløst efter Bestemmelsen. Det viste sig saa, at Bunden var trykket 280 mm op fra Kiming til Kiming paa en Længde af c. 22 m. Reparationen blev udført ved at løsne Bundstøkkene og tvinge Klædningen paa Plads med hydrauliske Dunkrafter. Havde Skibet været nittet, var det uden Tvivl gaaet fuldstændig tabt. Det gaar nu i Cementfart paa Pacifickysten.

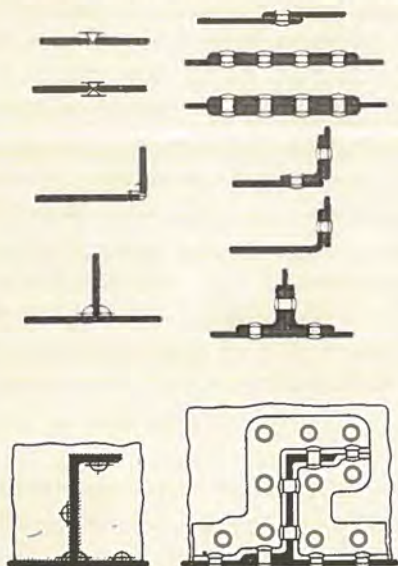
Den tyske Marine har udført et Forsøg, der giver de samme Erfaringer. Man byggede 2 lige store Kasser, den ene nittet, den anden svejst. De blev sænket i Vandet og i lige stor Afstand fra dem begge antændte man en Sprængladning. Begge Kasser blev deformerede, den svejste mindst. Den nittede blev læk, ved at flere Nagler blev revet ud i Afstivningerne. Den svejste forblev vandtæt.

Fig. 17 viser nogle almindelige Naglesamlinger og de tilsvarende Svejseforbindelser, der tydeligt nok giver større eller mindre Vægtbesparelser. Det er dog ikke alene Bortfaldet af Overlæg eller Flanger, der giver Vægtbesparelserne. Ved Svejsning kan man regne med, at Stødene er c. 25 % stærkere end nittede, og da Konstruktionsdelenes Tværsnit heller ikke svækkes af Naglehuller, vil man kunne opnaa den



(Fig. 16). Kasser efter Sprængningsforsøg under Vandet. Overst den nittede Kasse, nederst den svejste Kasse.

samme Styrke med mindre Materiale. Ved en Olie-tankbaad paa 125 ts. d.w., som den amerikanske Marine lod bygge blev Besparselsen i Vægt beregnet til 17 %, med en Byggepris, der var 10 % lavere end for et tilsvarende nittet Skib. Den tyske Marine lod



(Fig. 17). Almindelige Svejsesforbindelser.

som sammenlignende Forsøg bygge 2 Olie-tanklægtre hver med 620 ts. Bæreevne. Det viste sig, at den svejste Lægter var 32 % lettere end den nittede. Da Trykprøver viste, at Skodderne var fuldstændig tætte, sløjfede man i den næste Nybygning Kofferdammene, for Enderne af Olie-tankene, hvorved Lasteevnen forøgedes med 150 ts. (c. 25 %). Prøverne viste, at Fartøjet var fuldstændig fri for Vibrationer ved alle de forskellige Omdrejningstal af Motoren, hvilket maa forklares ved, at Fundamentet danner et Hele med Skroget, saa Kræfterne ikke skal overføres gennem Nagler



Tysklands »pocket-battleship« vakte saa megen Opmærksomhed, fordi det var armeret med 28 cm Kanoner mod de andre Magters 20,3 cm Kanoner i Skibe af tilsvarende Størrelse. Den udstrakte Anvendelse af Svejsning ved Bygning af dette Skib havde sin Andel i den store Forøgelse af Offensivkraften.

Naar Svejsningen ikke kan give den Besparelse, som man skulde tro, da er Grunden den: Metoden er ny og kræver ganske andre Arbejdsmaader end dem, som Folk er øvede i. Arbejdere og Arbejdsledere maa vænne sig til Plader og Profiler uden Huller til Samlingen. Værkstederne skal paa flere Omraader udstyres anderledes, Kranerne skal gøres kraftigere, for at man kan sammensvejsse saa store Stykker som muligt i Værkstedet, da Svejsningen derved bliver billigere og bedre. Usikkerheden og gammel Vane spiller ogsaa en Rolle for Konstruktøren. Det bliver aldrig rationelt at tænke sig en nittet Konstruktion og saa lade den svejse.

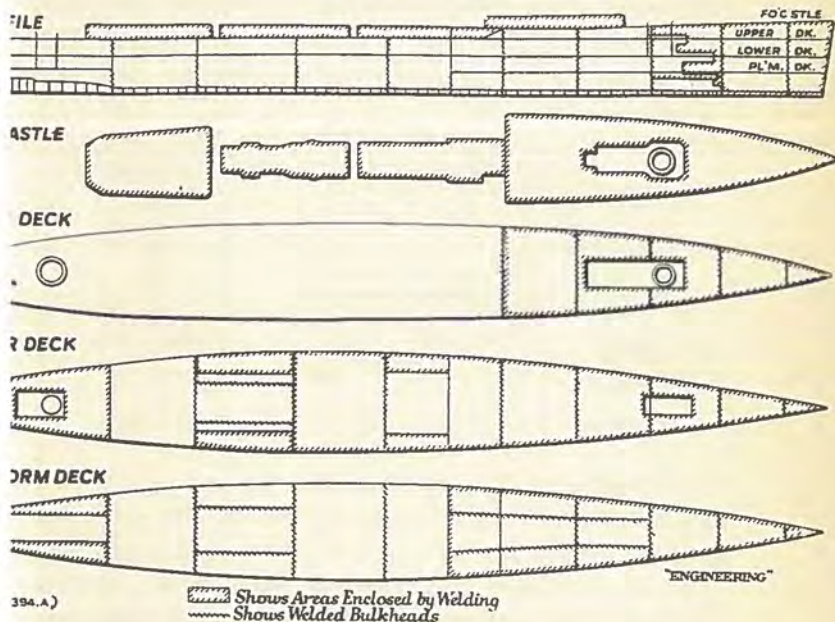
Man er i Dag naaet saa langt med elektrisk Svejsning, at der kan opnaas betydelige Besparelser i Skrogvægten uden Udgift, saa man derigennem kan forøge Skibenes Offensivmidler. Med større Erfaring og Øvelse maa man sikkert ogsaa kunne komme ned med Bekostningen.

#### *Svejsningens Anvendelse ved Bygning af Krigsskibe.*

Den tyske Marine var den første, der, tvunget af strenge Bestemmelser i Fredstraktaten, satte et maalbevidst Arbejde ind for Anvendelse af elektrisk Svejsning, medens f. Eks. England holdt sig meget reserveret tilbage. Da man saa Resultatet af Tyskernes Anstrengelse, kom der imidlertid hurtig Gang i Forsøgene. Det er ikke overdrevent at sige, at der ved Bygning af alle Krigsskibe nu anvendes elektrisk

Svejsning i saa stor Udstrækning, som man holder det for muligt, ja, der findes næppe det Skibsværft, hvor Metoden ikke anvendes daglig.

Det er selvfølgelig umuligt at faa detaillerede Oplysninger om denne Anvendelse, men der skal her

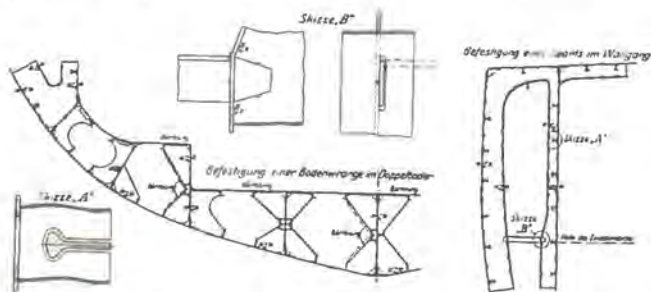


(Fig. 18). Svejsning i en engelsk Krydser.

gøres Rede for, hvad der er almindeligt tilgængelig. I England har man ladet skinne igennem, hvor langt man var kommet med Svejsning ved Bygning af en Krydser. Disse Oplysninger stemmer godt med det Standpunkt, man er kommet til de fleste Steder, og de kan derfor tages som en Norm.

De tværskibs Spanter, som bestaar af Plader med Letningshuller, er svejst til de langskibs Spanter, men ved Hjælp af Vinkler nitted til Yder- og Inderbund samt

til Centerkølen. De tværskibs Skodder er helsvejste, kun sker Forbindelsen til Inderbunden med en nittel Vinkel. Skodderne blev svejst liggende og rejst i samlede Stykker. Yderklædningen blev helsvejst fra Forstævnen og 25 m agterover. Pladerne var anbragt som sædvanlig med glatte Støde og overlappede Naadder. Platformdækket blev svejst fuldstændig undtagen ved Forstærkningerne for Axelbærerne. Underste Dæk blev



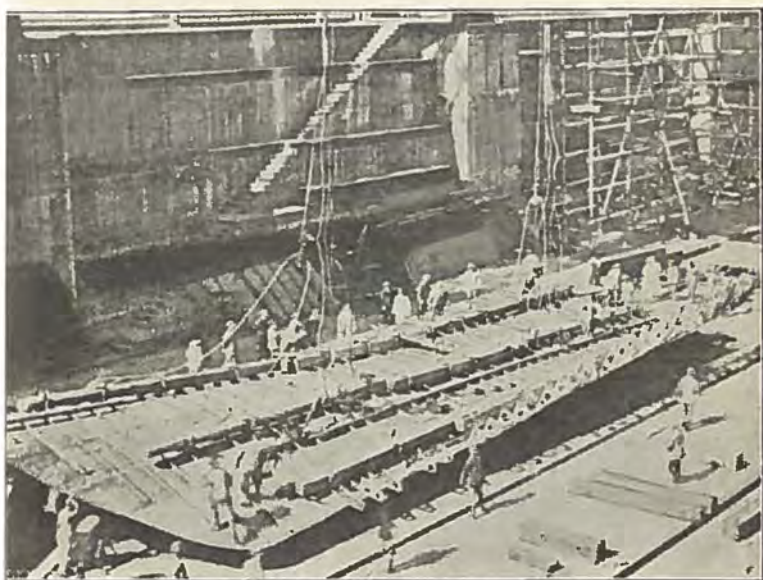
(Fig. 19). Spantekonstruktion i en svejst Torpedobaad.

svejst undtagen over agterste Maskinrum og i Styre rummet. Øverste Dæk forude og Baksdækket undtagen omkring Taarnene blev svejst. Overbygning og Top of Casing undtagen ved Taarnene samt Broen undtagen, hvor den var udsat for Smældet fra Kanonerne, blev svejst. Overalt, hvor Dækkene blev svejst, var Dæksbjælker og -dragere svejst. Foruden disse større Arbejder blev en Mængde mindre betydende Dele svejst: Mindre Skodder og Platformdæk, vandtætte Gennemføringer og Fittings til alle Olieledninger, Pumpeledninger og Fyldeledninger, Ventilationsarrangement, Dæksbeslag etc.

I Tyskland har man allerede saa tidligt som i 1928 anvendt Svejsning ved Bygning af Torpedobaade, som desuden med Fordel konstrueredes efter det langskibs Spantesystem. Af Fig. 19 fremgaar del, at alle



langskibs Spanter er udført af Bulbskinner. Overkanten af Bundstokkene er forsynet med Vinkler, der er nittet til Inderbunden for at undgaa at svejse galvaniserede Plader i lukkede Rum, hvor de udviklede Zinkdampe volder megen Gene.



g. 20). Yderklædning med Spanter til japansk Mineskib svejses liggende ved Siden af Beddingen. Det svejsede Stykke vejer 8,5 ts.

I Japan har man bygget en Mineudlægger paa 1135 ts., der var omtrent helsvejst. Man valgte den Fremgangsmaade at svejse saa store Stykker som muligt sammen ved Siden af Beddingen og undgik derved næsten Vertikalsvejsning. Under-op-Svejsning fandt slet ikke Sted.

I U. S. A. skulde man for nogle Aar siden forstærke nogle Skodder i U-Baade, hvor der til dette Formaal kun var ringe Vægt til Raadighed. Da man

var i Tvivl om Svejsningens Tilstrækkelighed, byggede man en Prøvesektion af en U-Baad, begrænset at 2 Skodder. Sektionen blev prøvet med hydraulisk Tryk op til 9 Atm. (90 m Vanddybde). Resultatet var, at



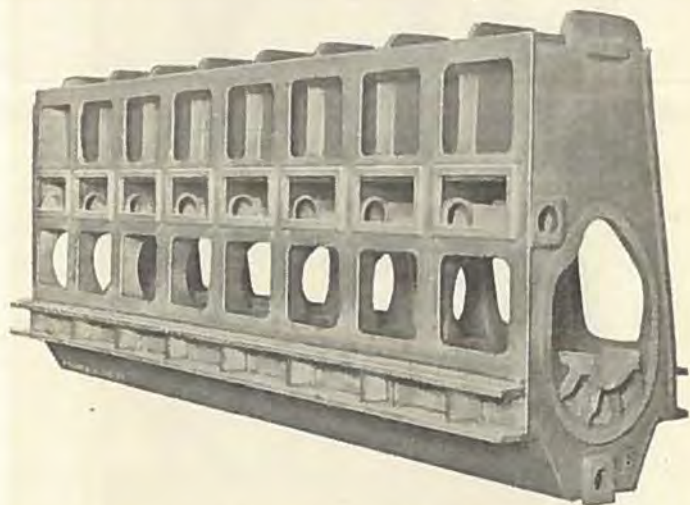
(Fig. 21). Svejst Mast med Platform.

man valgte Svejsning og ved den rette Materialefordeling opnaaede en Vægtbesparelse paa 12—15 %.

En Beskrivelse af alle de Enkeltkonstruktioner og Beslag, hvor man ved Fremstilling og Anbringelse anvender Svejsning, vilde føre for vidt. Der skal blot nævnes: Master med Projektørplatforme — som i Niels Juel — Baadedavider, Pullerter, Klamper, Gelænder o. m. a.

I Maskinbygningen bruges svejste Konstruktioner af valset Plade og Profiler i Stedet for Støbninger af Jern eller Staal med en Besparelse i Vægt og Pris

paa 35—60 %. Man opnaar disse Besparelser, fordi man undgaar alle Modelomkostninger, og fordi man er anderledes frit stillet med Hensyn til Konstruktionerne, da der ikke behøves at tages støberitekniske Hensyn. Det i Fig. 23 viste Stativ til en Dieselmotor er svejst i et Stykke. Den store Fordel man har op-



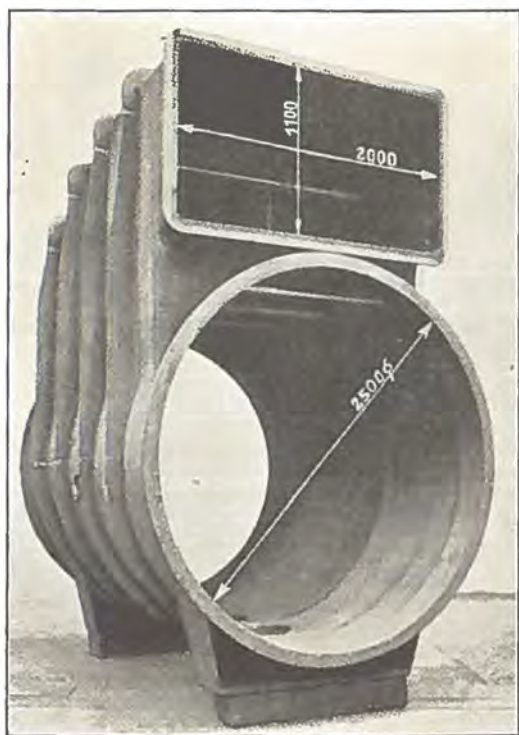
(Fig. 23). Hølsvejst Ramme til 8-cyl. Dieselmotor.

naaet i Sammenligning med Staal- eller Jernstøbegods er, at der ikke er nogen Fare for Brud paa Grund af Støbefejl eller -spændingen. Vægten er formindsket samtidig med at Stivheden er blevet større, da man ikke kunde have undgaaet at bolte et støbt Stativ sammen af flere Dele.

Paa Orlogsværftet er Svejsning blevet anvendt i stigende Maalestok paa de senere Aars Nybygninger, og man kan dristigt paastaa, at vi i Øjeblikket er mindst lige saa langt fremme som Udlandet paa dette Omraade. Selv Svejsning af det haarde Staal til U-



Baade udføres nu saa sikkert, at man ved fremtidige Konstruktioner vil kunne høste endnu større Fordele af denne Arbejdsmetode.



(Fig. 25). Svejst Kondensator.

#### *Svejsningens Fremtid.*

I England har man i nogle Aar bygget helsvejste Skibe af større og større Dimensioner. Det sidst afleverede var paa 3200 ts. d. w., altsaa ret anseligt. For nylig stod i Dagspressen en Meddelelse om, at man i U.S.A. havde kontraheret om en helsvejst Tankdamper paa 18000 ts. Selv om det maa tages med et vist Forbehold, saa kan der ikke være Tvivl om Udvik-

lingen. Svejsning trænger mere og mere frem, og en Nitteforbindelse vil af vore Børn blive betragtet som en Fortidslevning. Det store Fremskridt kommer den Dag, da Svejsningen har vundet saa stor Udbredelse, at man kan faa Staalværkerne til at fremstille Profiler, der mere effektivt udnytter Materialet end nu, hvor Hensynet til Naglernes Placering giver mindre økonomiske Profiler. Da vil ogsaa Vægtbesparelsen blive betydelig større end de 15 à 20 %, man nu kan regne med.

### Litteratur:

- »Précis de la construction de charpentes soudées«. Edition Arcos, Bruxelles 1929.
- »Elektrosvejsningens Anvendelse i U. S. A. særlig med Henblik paa Skibsbygning«. Av Skibsingeniør P. V. Jankov, Oslo 1932.
- »Manual of electric arc welding«, by E. H. Hubert, New York and London 1932.
- »Handbook for electric welders«, Murex welding processes, Ltd., London 1933.
- »Designing for arc welding, Second Lincoln arc welding prize competition papers«, by A. F. Davids, Cleveland, Ohio 1933.
- »Ausgewählte Schweisskonstruktionen«, Band 5, Schiffbau von Obermarinebaurat Lottman, Berlin 1933.
- »Rapport over et Kursus i elektrisk Lysbuesvejsning«, av Overingeniør H. Sørbye, Oslo 1933.
- »Electric arc and oxy-acetylene welding«, by E. Arthur Atkins, London 1934.
- »Riveting and arc welding«, by Commander E. Rossell, New York, 1934.
- »Praktisches Handbuch der gesamten Schweissttechnik«, II.
- »Elektrisches Schweissttechnik«, von Schimpke-Horn, Berlin 1935.
- »Taschenbuch für die Lichtbogenschweissung«, von Karl Meller, Leipzig 1935.

### Tidsskrifter:

- »Elektroschweissung«, Braunschweig.
- »Svetsaren«, Firmaet Esab, Göteborg.

- »The welder«, Firmaet Murex welding processes, Ltd, London.
- »Electric welding«, Firmaet The Quasi arc company, Ltd, London.
- »Arcos«, Firmaet La soudure électrique autogène, s.a., Bruxelles.

Af Tidsskrifter, som lejlighedsvis bringer Artikler om Svejsning kan bl. a. nævnes:

- »Teknisk Tidsskrift«, Stockholm.
  - »Werft, Reederei, Hafen«, Berlin.
  - »Schiffbau«, Berlin.
  - »Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Berlin.
  - »Engineering«, London.
  - »Shipbuilding and shipping record«, London.
-



## Hvorledes man bør holde en Forelæsning eller et Foredrag.

Af Geoffrey Crump. M. A.

Efter en Forelæsning i R. U. S. I., trykt i Journal of R. U. S. I.'s  
November Hefte 1935. Oversat og offentliggjort her med Institutets  
Tilladelse.

Ved Kaptajnløjtnant A. Legind.

### *Indledning.*

Jeg er overbevist om, at det er gaaet adskillige Officerer, som det gik mig, da jeg første Gang skulde fremsætte en mere omfattende mundtlig Redegørelse for et større Forum, end jeg var vant til fra Undervisningen paa Kadetskolen. Jeg stod absolut paa bar Bund og maatte gøre mine egne dyrekøbte Erfaringer.

Besyderligt nok synes Flaadens Uddannelsesanstalter sjældent at have lagt Vægt paa den betydningsfulde Opgave at sætte de vordende Befalingsmænd istand til at frugtbar gøre den Viden, man har proppet dem med, og det forekommer ret mærkeligt, at man netop i en Tid, hvor det af den unge Officer kræves, at han skal træde i mere direkte Rapport til det underordnede Personel end tidligere, ikke udruster ham saa godt, som det overhovedet er muligt. Man kan i saa Henseende blot iagttage, hvad der gøres i Udlandet.

Paa den i 1932 nedlagte Officersskole skulde Eleverne i Løbet af den 2aarige Undervisningstid holde en Række Foredrag om opgivne Emner. Disse Foredrag kritiseredes i Reglen kun med H. t. det respektive Fag eller Emne; sjældent og i min Tid i hvert Fald kun antydningvis m. H. t. Foredragets Komposition og mundtlige Fremførelse.

Paa Søofficersskolen skal Søkadetterne i Klasse A hver holde eet Foredrag om opgivet Emne, og selv om dette Foredrag for Tiden kritiseres ogsaa m. H. t. Form og mundtlig Fremførelse, saa maa eet Foredrag dog anses for at være alt for lidt, i hvert Fald for de unge Officerer, der ikke er særligt udrustede med Talegaver.

Som allerede nævnt kræves der i vore Dage betydeligt mere i Retning af mundtligt Foredrag og Forklaring af de unge Officerer, end hvad tidligere var Tilfældet, f. Eks. skal Besætningerne jo instrueres om Øvelser og større Arbejder, ligesom Foredrag om Togternes Formaal, Fiskeri- og Stationstjeneste, fremmede Egne og Byer ofte forlanges af den unge Officer. Endelig er et ikke ringe Antal i de senere Aar taget i Anvendelse i det oplysende Arbejde rundt omkring i vort Land.

Mr. Crump udtaler et Sted i Foredraget, at noget af det værste, han har hørt i Retning af Foredrag, almindeligvis blev præsteret af Stabsofficerer.

Jeg skal ikke fremsætte en lignende Paastand; men jeg vil dog tro, at de gode Raad, som Forfatteren giver, med Udbytte kan overvejes ogsaa af mange ældre Søofficerer, hvis Stilling medfører, at de jævnligt maa fremsætte mundtlige Redegørelser eller Henvendelser, ikke mindst i en Tid, hvor Forsvarets stadige Reorganisation medfører Sammenspil mellem Sagkyndige og Politikere.

Hermed være Mr. Crumps Foredrag anbefalet.

De fleste Talere og Foredragsholdere plejer almindeligvis at indlede deres Bemærkninger med at sige: »Det, De skal høre i Dag, er ikke en Tale,« eller: »Jeg ønsker ikke, at dette skal opfattes som en Forelæs-

ning, jeg er blot kommet for at fortælle Dem en Smule om saadan og saadan.« Man er nemlig paa det rene med, at de fleste Englændere hader at høre Foredrag eller lytte til Forelæsninger, og Foredragsholderne har derfor en forstaaelig Tilbøjelighed til overfor Tilhørerne at hævde, at intet er fjernere fra deres Tanker end at lade Auditoriet gennemgaa en saadan Prøvelse — hvorefter man omgaaende giver sig til at holde en Tale eller give en Forelæsning.

Saafrømt Foredragsholderens Optræden er passende behagelig og hans Emne tilstrækkelig interessant, vil det maaske være muligt for ham at opretholde sin indledningsvise Paastand. Saa heldig er jeg imidlertid ikke idag. Ikke blot *skal* jeg holde en Forelæsning, men jeg skal forelæse om at give en saadan, og dette betyder, at jeg maa staa her og give Dem Lejlighed til at paastaa, at jeg ikke praktiserer, hvad jeg prædiker.

Jeg haaber imidlertid at undgaa den Art Kritik ved at forklare, at hver Gang jeg ikke viser Dem, hvorledes De skal gøre det, da viser jeg Dem, hvorledes De ikke skal gøre det — og saa forøvrigt overlade til Dem selv at finde ud af, hvad der er hvad.

Det eneste jeg maa hævde med Hensyn til, hvad jeg nu vil sige, er, at jeg tror, det vil være af praktisk Værdi.

Jeg er Lærer og Docent i engelsk Literatur og Sprog samt i Veltalenhed, og det meste af min Fritid er helliget Læsning, Skrivning, scenisk Optræden og dramatisk Forfattervirksomhed, saaledes at hvad jeg har at sige er bygget paa personlig Erfaring mere end paa Lærebøger.



*Forberedelse.*

Før selve Foredragspræstationen omtales, vil jeg gerne sige lidt om Forberedelsen. Man hører i Tidens Løb mange daarlige Talere, eller rettere, Vanskeligheden er, at man ofte ikke kan høre dem.

Saafernt en Taler i det mindste kan høres, vil ethvert Minus i hans Præstation med større Sandsynlighed kunne henføres til mangelfuld Forberedelse end til Maaden, Foredraget holdes paa. Derfor anser jeg det for at være af Betydning at ofre nogen Opmærksomhed paa dette Punkt.

Det første af Vigtighed for en Foredragsholder er at have et bestemt Maal at sigte paa; dette synes indlysende nok, og dog syndes der ofte her imod. Det er f. Eks. ikke nok at sætte sig til at skrive et Manuskript om »Eksplodingsmotorens Fremtid«; man kan naturligvis vælge en saadan Titel, hvis man ønsker det; men før man begynder at skrive, maa man vide, og man maa være istand til med faa Ord at godtgøre nøjagtig, hvad man agter at sige om Emnet. Saafernt Deres Forelæsning har været god, vil Tilhørerne ogsaa kunne gøre det bagefter; enhver Tilhører, som bliver spurgt: »Naa, hvad talte han om?« bør instinktivt kunne svare, ikke »Aah, om Meddelelsetjeneste,« men »Koder,« eller »Stabsorganisation,« eller hvad De nu havde valgt som særligt Synspunkt trængende til speciel Omtale i et Foredrag om Meddelelsetjeneste.

Det er muligt, at De i Deres Foredrag har anslaaet mange andre Strenges; men saafernt De ikke har givet Deres Tilhørere noget bestemt afgrænset at tage med som en ledende Idé eller Tanke, er det sandsynligt, at hvad De har sagt vil blive glemt i Løbet af meget kort Tid.

Dette er særdeles vigtigt. Størsteparten af, hvad

der læses og høres er unødvendig kompliceret og kræver en Opmærksomhed og Hukommelse, som kun faa er istand til endsigte villige til at præstere.

Princippet at koncentrere paa et bestemt afgrænset Omraade af Interesse bør være ledende for Dem, hvad saa end De har at tale om.

Nogle Gange kan man selv vælge sit Emne; til andre Tider faar man Emnet opgivet; men i ethvert Tilfælde skal De behandle Emnet udfra de Synsvinkler, som interesserer Dem selv mest, saa er der nemlig størst Chance for, at De ogsaa vil formaa at interessere Deres Tilhørere.

Grundighed smitter; hvis Udtryksteknikken beherskes, vil enhver Taler være sikker paa Succes, saafremt han er fortrolig med sit Emne og behandler det med Grundighed.

Selvom der ikke er levnet Tid til Forberedelse, maa denne Fremgangsmaade dog benyttes. Ogsaa hvis De pludselig opfordres til at holde en »after-dinner« Tale om et Emne, som forekommer Dem helt uden Interesse, vil det maaske være muligt at se Emnet fra en eller anden Synsvinkel, som trods alt interesserer Dem; koncentrer Dem om den. Den eneste Mulighed for at interessere er selv at være interesseret.

Med lidt Øvelse vil det at improvisere en Tale ikke være noget at ræddes for for den, som er vant til at udarbejde større Taler, fordi han begynder sin Tale, selv om den kun skal vare to eller tre Minutter, med en Plan og et Maal klart for sig, og derfor taler med Sikkerhed og Selvtillid.

Foredragets Succes eller Fiasko vil stort set afhænge af den Maade, paa hvilken man forstaar at »begrænse« sit Emne — og dette kræver grundig og omhyggelig Tænkning.

Tanker af Værdi kommer i Reglen kun langsomt;

det vil i Reglen ikke være Umagen værd at ofre videre Opmærksomhed paa de første tilfældige Tanker og Ideer, som kommer til een. Maaske erindrer De de gammeldags Gaslysbrændere. Naar man aabnede saadan en, kom der først en Luftstrøm af atmosfærisk Luft, som skulde spredes, før Gassen kom. Deres Tænkeapparat virker nogenlunde paa samme Maade — og det vil være et stort Fejlgreb at bruge Luften, der som bekendt kun er et ringe Surrogat for Gas.

Lad os begynde ved Begyndelsen og forudsætte, at Emnet er fastlagt. Det næste bliver at samle Materiale. En »Raakladde« vil almindeligvis være ønskelig; men den første Raakladde bør ikke være i samlet Prosa; det bør være Tanker og Ideer kradset ned i Ny og Næ. Skyd selve Nedskrivningen ud det længst mulige. Ideer, som eengang har faaet Form, krystalliserer sig i Sindet; man bliver glad for dem, og det viser sig særdeles vanskeligt at forandre dem. Hold Deres Tanker flydende saa længe som overhovedet muligt, og det endelige Resultat vil faa en langt bedre Chance for at blive klart og logisk.

De fleste Mennesker, som overhovedet beskæftiger sig med at skrive, har i Reglen svært ved at lade være med at skrive, før det præliminære Tankearbejde er endt. Da en berømt Skuespilforfatter engang blev spurgt, hvorledes det gik med hans Skuespil, svarede han: »Det er færdigt; nu mangler jeg kun at skrive det.« Dette er det gode Arbejdes Hemmelighed. Alt maa være klart i Tanken, forinden det bliver sat i den endelige Form.

Det vil derfor være bedst at forestille sig Raakladden som en Slags Scrap-Bog. Skriv alt op, hvad der falder Dem ind, hvis det blot har nogen paavise- lig Forbindelse med Emnet og fortsæt med dette, indtil en eller anden lovende Tankeretning begynder at forme



sig i Sindet. Bestem Dem saa for Deres Maal og bortskær hensynsløst alt, hvad der er irrelevant i Forhold dertil, hvor interessant det saa end kan være i sig selv; det valgte Materiale skal derefter ordnes efter en logisk Plan; saa er Tiden kommet til at skrive og derefter til at rette det skrevne. Den hele Proces kan kort angives saaledes:

Valg af Emne.

Samling af Tanker.

Afgørelse af, hvad der skal sigtes paa.

Samling og Udvælgelse af Materiale.

Materialets Ordning.

Nedskrivning.

Rettelse.

Ordningen af Materialet vil sandsynligvis blive den vanskeligste Del af hele Sagen, især naar det skal gøres hurtigt og i Hovedet; men denne Ordning af Stoffet er meget vigtig, thi det interessanteste Emne kan gøres komplet uforstaaeligt, hvis Foredragets Opbygning ikke er klar. Imidlertid vil der ikke kunne fastsættes nogen Regel m. H. t. Foredragets Form.

Foredragets Plan bliver dets Ramme, og de Krav man kan stille til en Ramme er, at den skal være velformet og passe til Arbejdet. Der skal naturligvis stadig være en fremadskridende Udvikling, og denne Udvikling skal være ordnet og logisk.

De fleste Arbejder, hvad enten disse er stort eller smaat anlagte, har Tilbøjelighed til at falde i tre Dele, ligesom de tre Akter i et Skuespil — en Begyndelse, en midterste Del og en Slutning; og dette vil i Reglen være det bedste Princip at arbejde efter. I gammeldags 5 Akts Skuespil var Princippet i Virkeligheden det samme; den midterste Akt var kun delt i tre. Saaledes kan kun meget korte Arbejder presses ind i den tredelte Form; men hvormeget Midterdelen iøvrigt ud-

arbejdes, saa vil Arbejdet dog som Helhed beholde denne Form: Emnet skal indledes, diskuteres og bringes til en Konklusion; lad os betragte disse tre Processer noget mere detailleret.

Indledningen bør ikke være for formel eller for lang. Kast et Blik paa Indledningen til berømte Forfatteres Essays eller se paa Artiklerne i vor Tids bedste Tidsskrifter, og De vil opdage, at alle disse Skribenter synes at have en særlig Evne til at gaa lige løs paa deres respektive Emner. Da Bacon skrev om Døden, begyndte han ikke saaledes: »Jeg vil nu tale om et Emne, som fra de ældste Tider har optaget vore største Tænkere« og saa videre; derimod siger han: »Mennesket frygter Døden paa samme Maade, som Barnet frygter at gaa ud i Mørket.«

Jeg plejer ikke selv at gøre mig videre Ulejlighed med Begyndelsen og har i Reglen gjort den Erfaring, at Sagen begynder ganske godt, selvom jeg helt stryger den første Paragraf. Der vil næsten altid være en hel Del overflødig Stof at klare væk, og det er en god Skik at starte med denne Proces. Husk ogsaa paa Værdien af Klimaks, Højdepunkter, af at skabe en Følelse af Spænding og Forventning blandt Tilhørerne, og lad det ikke for tydeligt fremgaa af de indledende Bemærkninger, hvorhen De ønsker at sætte Kursen. Hvis De f. Eks. skal tale om Afskaffelsen af Luftbombardement, kan De begynde med at sige: »Spørgsmaalet om den fremtidige Anvendelse af Luftvaabnet ligger ved Roden af al moderne Strategi«. Men hvis De begynder: »Det er af største Vigtighed, at Luftbombardementer afskaffes«, vil der kun være ringe Grund for Deres Tilhørere til at lytte til Deres Forelæsning. Man véd, hvad De tænker; De har straks i Begyndelsen fortalt Tilhørerne *det*, som De skulde



paatvinge dem gradvis med omhyggelig og metodisk Argumentation.

Om den detaillerede Udarbejdelse kan jeg kun sige meget lidt ud over at gentage, at den maa være metodisk, ligegyldigt hvor let og enkelt Emnet er. Nogen Kendskab til Logikkens Principper er ønskelig for enhver, som gerne vil være i Stand til at argumentere virkningsfuldt. Logik burde studeres i et meget videre Omfang, end Tilfældet er; det er beklageligt, at dette Fag er dalet i Omdømme, især da det viser sig, at en betydelig Del af det, man hører og læser, saa ganske aabenbart staar tilbage i Henseende til logisk Ræsonneren. Det vil i alle Tilfælde være klogt at søge at forstaa en Følgeslutnings Natur, saaledes at man kan være paa Vagt overfor de almindeligste Fejlslutninger.

Unødvendig Gentagelse skal naturligvis søges undgaaet; men de allerfleste Talere er alt for bange for at sige en Ting to Gange. Ikke blot hjælper dette til at samle Argumenteringens Traade efterhaanden, som Foredraget skrider frem; men overfor de fleste Tilhørerkredse vil det være nødvendigt at sige en Ting mere end to Gange, hvis man ønsker, den virkelig skal gøre Indtryk.

Noget som spiller en meget stor Rolle for den klare Trinfølge i en Tale eller Forelæsning er Inddeling i Punkter. Paa samme Maade som en Sætning bestaar af Ord og Udtryk omhandlende et Emne, saaledes er en Paragraf eller et Stykke en Gruppe Sætninger, der behandler et Emne i videre Forstand. Hvorvel Tankernes Indordning i Paragrafer er vigtig, saa maa det dog anses for endnu vigtigere at samarbejde Paragraferne eller Stykkerne paa en saadan Maade, at Gangen i Argumentationen bliver fuldkommen klar. Hvis man omhyggeligt undersøger en god



Skribents eller Talers Passager, vil man opdage, at han ofte begynder dem med Sætninger som »Dette er imidlertid ikke altid Tilfældet«; »Af de tre Metoder, som er foreslaaet, vil den første...«; »Men dette er et Sidespring; vi var ifærd med at betragte...«; eller »Til Trods for alt, hvad der er sagt...«. Hvis man stadig har Opmærksomheden henledt paa Paragrafernes Gensidighedsforhold, nødsages man til selv at sikre sig, at Materialet befinder sig i den rigtige Orden — en meget vigtig Ting, som ofte negligeres i Planen.

Godt, saa meget om den centrale Del — den omhyggelige Udarbejdelse. Slutningen vil normalt kun frembyde faa Vanskeligheder. Maaske vil det være praktisk at samle, hvad der er blevet sagt; maaske bør man slutte med klart at optrække den Konklusion, hvorhen imod Foredraget har stilet. Den eneste faste og sikre Regel er: aldrig at indføre noget nyt i de afsluttende Sætninger. Saafremt hele Historien er vel planlagt, vil det i Reglen vise sig tilstrækkeligt blot at slutte af, naar man er færdig med det, man har at sige, uden nogen kunstfærdig Slutning.

De tre Fjerdedele af en god Tale er Tankearbejde. Og Tænkningen bestaar ikke i at stirre paa et blankt Stykke Papir og vente paa at Tankerne skal falde som Stjernesky fra Himlen. Det betyder haardt Arbejde, Tanker er værdifulde og sjældne som de Skatte, der opdages af den, der søger efter gamle Kunstsager; de maa graves ud og ordnes, før de kan udbredes for Offentlighedens Øjne.

Det ligger udenfor min Opgave idag at tale om Stilen, men jeg maa nødvendigvis sige lidt om Sproget. Den gode Taler forstaar at finde den gyldne Middelvej mellem en Stil, der er saa gammeldags, at den bliver helt formløs og den anden Yderlighed, hvor man »taler som en Bog«.

Min private Mening er den, at der bør være langt mindre Forskel paa en Artikel og en Forelæsning, hvad Sproget angaar, end Tilfældet i Almindelighed er, fordi disse to Ting bør ligne hinanden mere end de gør. Jeg er af den Opfattelse, at de fleste skriftlige Arbejder er for pretentiøse og villet »literære«, hvorimod de fleste Taler er for skødesløse og kluntede. Det vigtigste vil altid være at finde netop det rigtige Ord til at udtrykke Tanken og paa den ene Side undgaa Klicheer og Slang Udtryk, paa den anden Side pretentiøs Sprogbrug. Dette at tale jævnt og uaffekteret er uhyre vanskeligt, og det kræver Øvelse og Disciplin.

En god Tale skal ligesom et godt skriftligt Arbejde være koncist, let at forstaa og behageligt at læse — alt for ofte er saadanne Arbejder unødvendigt ordrige, vanskelige at følge og irriterende. Af Hensyn til den almindelige Tilfredshed med Tilværelsen vil det være at foretrække, at de første Egenskaber er tilstede i Taler fremfor i skriftlige Arbejder. Man kan jo i Almindelighed nægte at læse, hvad der er daarligt skrevet, medens man tit er nødt til at høre paa noget, der bliver daarligt sagt. Medens jeg var i Hæren, maatte jeg ofte høre Forelæsninger, som var en Skam for Foredragsholderen og en Fornærmelse mod Auditoriet, og mange af disse Foredragsholdere var desværre Stabsofficerer — men det er selvfølgelig mange Aar siden, og alt dette er forandret nu. En Del af disse Forelæsninger var heldigvis uhørlige; det er trist at skulle sige det, da dette jo almindeligvis ikke er en Egenskab, som specielt ønskes af et Foredrag. Men de Forelæsninger, som kunde høres, var ofte unødvendige, nogle Gange uforstaaelige og altid kedsommelige.

Det som først og fremmest maa forlanges er na-

turligvis et fuldstændigt Kendskab til Emnet; saafremt et saadant Kendskab er til Stede, vil Halvdelen af Slaget være vundet med omhyggelig Planlæggelse og Forberedelse.

Hvad er nu det bedste for en Foredragsholder, at skrive et fuldstændigt Manuskript og oplæse, hvad han har at sige, eller at holde Foredraget ved Hjælp af Notater, eller endelig at klare sig helt uden Papir og blot tale? Meningerne er meget delte herom; jeg er selv af den Opfattelse, at Evnen til at tale uden Notater er en meget sjælden Gave og vanskelig at opdyrke. Og skønt denne Maade at tale paa giver det Indtryk, at Ordene fødes af Øjeblikket, saa vil de dog oftest være Resultatet af en omhyggelig Forberedelse. Mange Talere foretrækker at skrive Foredraget i dets Helhed for derefter at lære det udenad i den Hensigt at give Talen en spontan Karakter. Efter at jeg imidlertid har haft Lejlighed til at iagttage adskillige »Amatør« Talere, mener jeg, at de bedste utvivlsomt er de Foredragsholdere, som i en vis Udstrækning baserer sig paa Manuskript eller Noter.

Som før sagt er Talens omhyggelige Planlæggelse nødvendig, og alt for ofte ser man, at de Talere, som gør Svinkeærinder fra Emnet og Planen, mister enhver Sans for Logik og særdeles ofte ogsaa Sansen for den til Foredraget anvendte Tid. Jeg vil derfor anbefale, at hvad der nødvendigvis skal siges, skrives ned, saafremt der er Tid; derefter kan det, hvis man finder det praktisk, reduceres til Notater; men hvad enten Manuskriptet foreligger i sin Helhed eller kun i Form af Notater, bør det ligge foran Dem paa Talerstolens Pult, naar De skal tale. Hvis Forholdene gør det umuligt, bør man indskrænke sine Notater til det mindst mulige, lære dem udenad og indøve Foredraget omhyggeligt efter en Tidstabel. Det vigtigste med disse



Notater, medens vi nu er ved det, er at de bør hjælpe ved Overgangen fra et Afsnit til det næste. Alt for ofte bestaar Notaterne netop af de Ting, som man i alle Tilfælde vil huske — Hovedpunkter o. l. Det vil altid være let at huske de Hovedpunkter, hvorom man ønsker at tale; men det er uhyre let at glemme, hvad man ønskede at sige om dem. De vil gøre den Erfaring, at en Taler, der gaar i Staa, i Almindelighed gør dette, ikke fordi han har glemt det næste Punkt, men fordi han ikke har sørget for at hjælpe sig selv til at komme fra det ene Afsnit til det næste. Det er den Slags Vanskeligheder, Notaterne skal sikre imod. Naar jeg selv skal holde en Forelæsning, ynder jeg at have det fuldstændige Manuskript hos mig, skønt jeg ikke læser det op eller holder mig strængt til det i Detailler. Men jeg har øvet mig i at læse paa en saadan Maade, at mine Tilhørere normalt ikke opdager, om jeg læser op eller taler frit. De fleste vil maaske finde dette en vanskelig Præstation; det er det imidlertid ikke, især hvis man er en Smule vant til at optræde; og saafremt man kan lære det, vil det spare een for en Mængde forberedende Arbejde og dermed spare Tid.

Hvilken Metode man imidlertid vælger sig, saa maa man frem for alt ikke give Indtryk af, at læse sin Tale op, og man maa sikre sig, at Talen er klar og forstaaelig for Tilhørerne. Dette er de to Hovedegenskaber, som forlanges af en Taler, Forstaaelighed og Hørlighed.

Et Auditorium har ikke megen Fornøjelse af at kunne høre, hvis det ikke kan forstaa, paa den anden Side kan det være lige meget med Forstaaelsen, naar man ikke kan høre. Lad os saa gaa videre til selve det at tale.

---

(Fortsættes.)

## Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1936—37.

Det 152nde Forsamlingsaar.

Følgende Møder med Dagsorden som vedføjet  
har været afholdt:

1	27. Oktbr. 1936	Dagsorden i Henhold til Lovenes § 27.
2	3. Novbr. —	1. Meddelelse fra Bestyrelsen. 2. Kommandørkaptajn P. Ipsen: Strategiske og taktiske Overvejelser.
3	10. — —	1. Formanden for Udvalget til Affattelse af Forslag til Prisspørgsmaal for 1937 fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal. 2. Diskussion af Kommandørkaptajn Ipsens Foredrag: Strategiske og taktiske Overvejelser.
4	17. — —	Orlogskaptajn Bangsbøll: Luftbombekastning mod Krigsskibe.
5	1. Decbr. —	1. Behandling af og Afstemning om Prisspørgsmaal for Aaret 1937. 2. Kaptajn Rolsted: Søtransportvæsenets Virksomhed.
6	8. — —	Søløjtnant Hertz: Lidt om vor Afstandsmaaling.
7	15. — —	1. Valg af Udvalg til Bedømmelse af Prisspørgsmaal for 1937. 2. Orlogskaptajn Wodschow: Uddannelsen ved Kystdefensionen. Materiel og Metoder.
8	19. Januar 1937	Orlogskaptajn Maegaard: Nutidens Disciplin (med særligt Henblik paa Søværnet).
9	26. — —	Orlogskaptajn Heiberg: Maskinskyts som A. L. Skyts i Skibe, med særligt Henblik paa Undervandsbaadene af E-Klassen. (Fremvisning af Film: Bofors' 40 mm A.L.K. L/60).

10	2. Febr. 1937	Kaptajnløjtnant H. J. Rasmussen: »Niels Juel«s Artilleriorganisation og Skydninger 1936.
11	9. — —	1. Meddelelse fra Bestyrelsen. 2. Kommandør Wolfhagen: Øvelseseskadren 1936.
12	16. — —	Kommandørkaptajn Hammerich: Forslag til Lov om Søværnets Ordning.
13	23. — —	1. Meddelelse fra Bestyrelsen i Henhold til Lovenes § 19. 2. Orlogskaptajn G. de Lichtenberg: Bemærkninger i Anledning af Orlogskaptajn Mægaards Foredrag den 19. Januar.
14	9. Marts —	Kommandørkaptajn P. Jensen: Meddelelser fra Søkortarkivet.
15	23. — —	1. Valg af Udvalg til Affattelse af Forslag til Prisspørgsmaal for 1938. 2. Reservelæge Bruel: Forskellige Mennesketyper.
16	30. — —	1. Behandling af Prisspørgsmaal Nr. 4/1936 besvaret under Mærket »Danmark - Danmark«. 2. Valg af Bestyrelse.

Til Forsamlingsaarets 4., 7., 14. og 15. Møde har forskellige Gæster været inviteret.

Den 30. Marts 1937 tildeltes Søløjtnant I Th. Bjerre Selskabets Medaille i Bronze, samt det Tegnerske Legats Præmie for Besvarelse af et Prisspørgsmaal med følgende Titel:

»Eskadren paa Østsiden af Hertugdømmerne 1849«.

Paa Aarets første Møde valgtes til:

Redaktør af »Tidsskrift for Søværnen«:

Kommandørkaptajn P. Ipsen.

Redaktørsuppleant: Orlogskaptajn A. H. Vedel.

Følgende Udvalg er nedsat:

1. Voldgiftsraad for »Tidsskrift for Søværnen«:

Kommandør E. M. Baron Gyldenkrone.

Kommandør A. Grandjean.



2. Redaktionsudvalg:

Orlogskaptajn G. Paulsen,  
Kaptajnløjtnant O. Petersen,  
— P. Mørch,  
— A. Topsøe-Jensen og  
— H. Bahnsen.

3. Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1937:

Kommandørkaptajn P. Ipsen, Formand,  
Orlogskaptajn E. Dahl og  
Søløjtnant K. Hertz.

Suppleanter er:

Kommandørkaptajn S. Frandsen,  
Orlogskaptajn S. Ramlau-Hansen og  
Søløjtnant K. Knudsen.

4. Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1938:

Orlogskaptajn J. Nørgaard,  
Kaptajnløjtnant O. Petersen og  
— A. Arendrup.

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 30. Marts 1937 afholdte Valg af Bestyrelse blev:

Formand . . . . . Kaptajnløjtnant C. Weilbach.  
Næstformand . . . . . — E. Rasmussen.  
Regnskabsfører . . . . . — A. Linde.  
Suppleant . . . . . Søløjtnant H. Westenholz.

*Søe-Lieutenant-Selskabet i April 1937.*

**CARL WEILBACH,**  
Formand.

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### Sovjet-Unionen.

#### *Materiel.*

Amerikanske Firmaer forhandler for Tiden med Sovjet-Unionen om Salg af Tegninger og Materiale til et Slagskib armeret med 40,6 cm Kanoner. Imidlertid synes det, som om de amerikanske Myndigheder ikke ser med Velvillie paa Sagen. Det anføres, at »an unassembled battleship« ikke i det væsentlige adskiller sig fra et færdigt Slagskib og saaledes kommer ind under Loven, der kræver Udførselstilladelse for Krigsskibe af enhver Art. Om en saadan Udførselstilladelse vil blive givet, synes uvist — ikke mindst fordi det drejer sig om et Slagskib med 40,6 cm Kanoner. Spørgsmaalet om en Begrænsning af Kanonkaliberet er endnu Genstand for internationale Forhandlinger, der selvfølgelig vil blive yderligere vanskeliggjorte, saafremt U. S. A. paa nuværende Tidspunkt forsyner Sovjet-Unionen med Materiel til et Slagskib med 40,6 cm. K.

(Times 19.-4.-37).

#### *Budget.*

Sovjet-Unionens Statsbudget for 1937 er ansat til 98,1 Milliarder Rubler mod 78,7 det foregaaende Aar. Af Budgettet anvendes 20,1 Milliarder til Militærudgifter mod 14,8 i 1936. Af Militærudgifterne tilfalder 8 Milliarder Marinen. Til Militærudgifterne kan dog yderligere regnes 2,3 Milliarder, der anvendes til Krigsindustrien, som nu er udskilt fra Sværindustrien.

Ca. 1025 Millioner Rubler af det nye Statsbudget anvendes til Kanalbygning (Volga- og Moskvakanalen m. fl.)

(Le Temps, 12.-5.-37).

#### *Baser.*

Det synes som om Sovjet-Unionen efterhaanden helt vil opgive at have Flaadebasis i Østersøen, idet en saadan Basis, bortset fra Ulemperne under Isforhold, vil være stærkt udsat for Angreb fra Luften, ligesom de større Skibe vil have for ringe Bevægelses-

frihed i et saa snævert Farvand som den finske Bugt, hvor fjendtlige Ubaade og Miner let kan blive generende. Idet den maritime Virksomhed i den finske Bugt indskrænkes til rent Kystforsvar, er det Hensigten helt at basere det søgaaende Materiel paa Murmansk, der ligger paa Ishavskysten tæt ved den finske (og finsk-norske) Grænse. Murmansk er isfri Aaret rundt, og der udarbejdes for Tiden Planer til en Jernbane, der skal gaa direkte fra denne Basis over Ural til Transsibirien. (Le Temps, 17.-4.-37).

#### Luftvaaben.

Medens der neppe hersker nogen Tvivl om den betydelige Kvantitet af Sovjets Luftstyrke, er det vanskeligt at naa til nogen sikker Opfattelse af Materiellets Kvalitet og Vaabnets Organisation og Kampkraft.

Nedenstaaende Oplysninger (Lw.) maa derfor tages med et vist Forbehold.

I 1936 medførte den stærke Udvikling, at Sovjet forlod den tidligere Ordning med Luftstyrkerne underlagt Hærens forskellige Afdelinger og gik ind for et særskilt Luftvaaben.

Den øverste Ledelse blev i store Træk følgende:

Umiddelbart under Folkeforsvarskommissæren, som leder det samlede Værn, staar Kommandanten for Luftvaabnet (General Alksonis) og hans Stedfortræder (Oberst Chiprin). Kommandanten er Leder af »Luftvaabnets øverste Raad«, som administrerer Vaabnet gennem tre Hovedafdelinger:

- 1: Ledelsen af Luftstridskræfterne,
- 2: Personel og Uddannelse,
- 3: Materiel og Intendantur.

Luftstridskræfternes Organisation, Sammensætning og Styrke: Hele Landet er delt i tre Omraader: Vest-, Midt- og Østzonen, af hvilke Vestzonen er det europæiske Rusland.

Luftstridskræfterne sammensættes i Brigader, som tildeles særlige militære Centre indenfor de nævnte Zoner. Indenfor hvert Militærcentrum er Brigaderne underlagt en Chef for Militærcentrets Luftstyrke.

En Brigade omfatter 2 à 3 Divisioner. Antal Enheder pr. Division er følgende:

Jager-division .....	31
Rekognoscerings-division .....	19
Tung Bombe-       » .....	12



I Øjeblikket raades over ca. 70 Brigader, af disse er over Halvdelen stationeret i Vestzonen. Her findes følgende 5 militære Centrer:

Leningrad .....	ca. 800	Luftfartøjer
Moskva.....	» 800	»
Hviderusland .....	» 800	»
Kiev .....	» 400	»
Charkow .....	» 400	»

I Leningrad og Charkow findes specielle Marine-Luftstyrker, der er under særskilt Kommando.

Den samlede Luftstyrke andrager ca. 4700 Luftfartøjer i 1. Linie.

Bombebrigaderne er langt i Overtal, og hele Organisationen tyder paa en offensiv Anvendelseshensigt. I samme Retning peger følgende Udtalelse fremsat i 1935 af en russisk Militærautoritet: »I Modsætning til de kapitalistiske Lande er Sovjet klar over Luftkrigens Væsen. Vore tunge Bombebrigader har i første Række til Opgave at føre koncentrerede Angreb mod store militære, industrielle og politiske Maal og Centrer.«

Den russiske Luftfartøjsindustri synes vel tilrettelagt. Efter en nøje udarbejdet Plan er anlagt en Række Fabrikker, der kvantitativt er overordentlig leveringsdygtige. Det kan saaledes nævnes, at der i Moskva findes 2 Fabrikker, hvoraf den ene producerer ca. 30 Jagere om Maanednen, medens den anden leverer ca. 150 svære 4-motorede og ca. 600 2-motorede Bombere om Aaret og beskæftiger ca. 25 000 Arbejdere.

Ialt er over 200 000 Mand i Arbejde ved Luftfartøjsindustrien, og dennes Effektivitet forhøjes derved, at man har indskrænket sig til Fremstilling af et Faatal af Typer.

Der regnes med en Produktion paa 7000 Luftfartøjer i 1937, og inden 1940 skal den samlede Luftstyrke være bragt op til 15 000 Luftfartøjer.

Følgende Typer er karakteristiske for det Materiel, der i Øjeblikket anvendes ved Brigaderne:

	Betegnelse	Fart	Armering	Distance
Jager .....	J. 17	450 km/T.	1 M.Kanon 2 M. Gev.	800 km
Kampluftfartøj.....	ANT. 6	400 km/T.	3 M.K. 3000 kg Bomber	2000 km

Endvidere skal nævnes Transportluftfartøjet »Bolchowitinov«, som har en Nyttelast paa 13000 kg og benyttes til Transport af Faldskærms-Tropper.

#### Personel.

Uddannelsen af Flyvere, Observatører, Telegrafister, Skytter og Teknikere synes at holde Trit med Industrien. Over hele Landet findes Skoler og Klubber, hvor Ungdommen strømmer til. I 1936 uddannedes 6500 Flyvere og 20 000 Glideflyvere, og 1 400 000 Personer foretog Udspring med Faldskærm. Derved faar det militære Flyvevæsen rigeligt Menneskemateriale at arbejde videre med.

Det er, som nævnt, vanskeligt at kontrollere disse Tals Paa-lidelighed, og der har endvidere været stor Tilbøjelighed til at sætte det russiske Materiels Kvalitet meget lavt. Erfaringer fra den spanske Borgerkrig viser imidlertid, at Sovjets Jagere er fuldt paa Højde med de øvrige Stormagters, og der er ingen Grund til at tro, at Bombeluftfartøjerne, som Sovjet særlig har interesseret sig for, skulde staa tilbage.

H. W.

#### Sverige.

##### »Nordisk Forsvarsfællesskab«.

I »Tidsskrift i Sjöväsendet« — udgivet af »Kungl. Örlogsmannasällskapet« i Karlskrona — findes i Martsheftet d. A. under Overskriften »Nordisk Försvarsgemenskap« nogle Betragtninger, som her gengives i Oversættelse. Da Betragtningerne er uden Signatur, maa de antages at dække Redaktionen's Synspunkter.

»Spørgsmaalet om nordisk Forsvarsfællesskab har som bekendt i den sidste Tid været Genstand for en livlig Diskussion i Pressen.

Vil man imidlertid skabe et saadant Forsvarsfællesskab og dermed ikke alene opnaa militært Samarbejde mellem de nordiske Stater under Krig men ogsaa virksomme Midler og Metoder til Betyggelse af nordisk Neutralitet og nordiske Erhvervsinteresser under en Krig mellem andre Magter, maa Problemet utvivlsomt ses under maritim Synsvinkel i langt højere Grad, end det blev gjort af den svenske Forsvarskommission af Aar 1930.

En nordisk Søstyrke hovedsagelig opbygget af de to Stater, hvis Landgrænser er mindst truede, men hvis maritime Interesse er størst, er en ufravigelig Betingelse for Frigørelsen af disse Magters Land- og Luftstridskræfter til Virksomhed udenfor egne Grænser, saafremt noget saadant skulde kræves.

En saadan Søstyrke vilde ogsaa sammen med Luftstridskræfter danne det bedst mulige politiske Instrument til Beværelsen af



Landenes politiske og økonomiske Handlefrihed og vilde sammen udgøre det eneste Forsvarsmiddel, som under Neutralitet virkelig kan beskytte de stærkt industrialiserede nordiske Landes Handelsinteresser og Forbindelser med alle Magter.

Det vil sikkert ikke være økonomisk umuligt for de nordiske Lande sammen at skabe en Sømagt, tilstrækkelig til at indgyde selv de europæiske Stormagter en Respekt, der vil være langt større end den, som kan indgydes af Landstridskræfter, der nu som Følge af manglende Sømagt er indespærrede af Havet indenfor egne Grænser.

Der har som bekendt været en vis Irritation at spore fra dansk Hold, hvor en Del svenske Udtalelser blev opfattet som Kritik af manglende Forsvarsvillie og uhjemlet Indblanding i et andet Lands indre Anliggender.

Foranlediget heraf bør det dog ikke være usagt, at fra svensk Side savnes enhver Anledning til Bebrejdelser i nævnte Retning, saa længe man ikke har rettet det alvorlige forsvarspolitiske Fejlgreb, som bestaar i det af Forsvarskommissionen 1935 fremsatte Forslag om Flaadens grådvisse Nedbringelse og Mindskningen af de maritime Luftstridskræfter.

Hvis en saadan Rettelse ikke fremkommer, kan den samme Bebrejdelse, som nu fra svensk Side rettes mod Danmark, med Rette gøres mod os selv af andre skandinaviske Stater, hvis vigtigste Interesse m. H. t. Forsvarsfællesskab bl. a. ligger i, at der forefindes svenske Søstridskræfter af en saadan Styrke og i et saadant Omfang, at de virksomt kan bidrage til en effektiv Beskyttelse af militære og kommercielle Søforbindelser med Sverige — ikke blot i den botniske Bugt, men ogsaa i Østersøen og i Nordsøen og gennem de to sidstnævnte Have endog med den øvrige Verden.

I Aarene 1900—1913 svarede det svenske Søforsvarsbudget i Gennemsnit til 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> af vor Handelsomsætning med Udlandet. Det samme Forhold mellem Omkostningerne til Beskyttelsesmidlet og Værdien af det, der skal beskyttes, vilde nu udkræve et aarligt Beløb til Flaaden, som er over 30 Mill (sv.) Kr. større end det for 1936 beregnede Budget. Landet har uden Tvivl Raad til en saadan Merudgift til sit — og Nordens fælles — Forsvar. Kun saafremt Flaaden atter faar den Stilling indenfor Forsvaret, som den havde før 1914, kan den svenske Krigsmagt blive et nyttigt Led i det fælles nordiske Forsvar og ikke blot en nødtvungen Tilskuers til, hvad der sker udenfor vore Grænser — afventende, hvad der skal ske med os selv —.



## Marinens Bibliotek.

April 1937.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
- \*57. Report of the Fifth Thule Expedition 1921—24... Vol. II. Nr. 1—3. Cph. 1937. 4<sup>o</sup>. H.  
Botany: *Grøntved, J.*: Vascular Plants. Kort. *Hesselbo, A.*: Mosses. *Lynge, B.*: Lichens.
- \*58. ——— Vol. III. Nr. 1. Cph. 1937. 4<sup>o</sup>. H.  
*Fischer-Møller, K.*: Skeletal Remains of the Central Eskimoos. Ill. Littfort.
- \*59. Association d'océanographie physique. Procès-verbaux no. 2: General Assembly at Edinburgh, Sept. 1936. Edinb. 1937, 8<sup>o</sup>. Ska.
60. *Bjuggren, B.*: Bombflyget. Upptådande. Verkan. Möjligheter. Ill. & Diagr. Militärför. förl. Nr 178. Sthlm. 1936. 8<sup>o</sup>. Fv.
61. *Shackleton, E.*: Arctic Journeys. The Story of the Oxford University Ellesmere Land Expedition 1934—35. Ill. & Kort. Index. Preface by The Rt. Hon. the Lord Tweedsmuir. App. I—X [Naturvidenskab m. m. af forskellige Forfattere]. 8<sup>o</sup>. H.
62. *Alnor, K.*: Handbuch zur schleswigschen Frage... III Bd.: Die Teilung Schleswigs 1918—20. Kort. 6. Lief. Neumünster i. Holst. 8<sup>o</sup>. H.
63. *Meusemann, K.* & *Strange, K.*: Mathematik und Marine. Diagr. Index. Mat.-physik. Bibl. Reihe I. Hrsg. v. W. Lietzmann & A. Witting. Lpz. & Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
64. *Hart, L.*: Europe in Arms. Plymouth 1937. 8<sup>o</sup>. H.
65. *Nielsen, Niels*: Vatnajökull. Kampen mellem Ild og Is. Ill. & Kort. 4<sup>o</sup>. H.

H. Bistrup.

## Hvorledes man bør holde en Forelæsning eller et Foredrag.

Af Geoffrey Crump. M. A.

Efter en Forelæsning i R. U. S. I., trykt i Journal of R. U. S. I.'s November Hefte 1935. Oversat og offentliggjort her med Institutets Tilladelse.

Ved Kaptajnløjtnant A. Legind.

(Fortsat).

### *Maaden at tale paa.*

Udtale. — Straks ved Foredragets Begyndelse bør man prøve Omgivelsernes lydæssige Forhold saa meget som muligt. Der er meget stor Forskel paa den Maade, paa hvilken større Lokaler og Sale virker paa Stemmen.

I et Lokale, hvor der findes Ekko eller metallisk Resonnans eller i fri Luft, vil det være fatalt at raabe; hvis man nemlig gør dette, vil Støjen af Vokalerne fuldstændig overdøve Konsonanterne, saaledes at disse overhovedet ikke høres. Det vil sjældent være paa-krævet at tale særlig højt endsige at raabe. Det der maa kræves er en tydelig Udtale af Konsonanterne. En Skuespiller, som gør sig Umage med sine Konsonanter, vil i Reglen blive hørt over selv en stor Sal, endog naar han hvisper. Denne Konsonanternes Betydning er indlysende, hvis blot man tænker lidt over Problemet. Vokalerne passer sig selv. Det er let nok at skelne mellem »robot« og »rabbit«, men meget vanskeligt at gøre Forskel paa »rabbit« og »rapid«. Især er Slutkonsonanterne af Betydning; en Mængde unødige Besvær kommer f. Eks. af en Fejlhøring som »he's in the bath« i Stedet for »he's in the bar«. En

god Maade at sikre sig klar Udtale paa er at tale, som om man er fortrædiget — »Han — har — forladt — os«. Kun en mindre Del saakaldte Konsonanter er virkelige Konsonanter — mange, f. Eks. m, n, ng, l, w, kan under visse Forhold udtales som Vokaler. Sammenlign den første af de to følgende Sætninger med den anden. Den første indeholder kun vokalisable Konsonanter, medens Konsonanterne i den anden alle er eksplosive Lyde, som ikke kan trækkes ud:

»Many a lonely man will wander here, thinking of home.« og

»Did Dad touch Bob and Ted?«.

Hemmeligheden ved en tydelig Udtale af Konsonanterne er, at man skal holde saavel Læber som Tunge og Tænder bevægelige. Hemmeligheden ved en tydelig og akkurat Udtale af Vokalerne er at klare for sig selv for hver eneste Vokallyd, hvilken Stilling der skal indtages af Læber, Tunge og Tænder og at iagttage disse Stillinger nøje og klart. For de fleste dannede Menneskers Vedkommende sker dette naturligt; men det vil dog altid være nødvendigt at være paa Vagt mod daarlige Vaner. Det oxfordske »Good-bahe,« det fra Mayfair kendte »Ha-d'you-doh,« og det amerikanske »carnference« er alle lige saa forkerte som »Piper, lidy,« i Cockney eller det fra Glasgow kendte »Ha'e ye go' a bo'tle?«. Jeg har ofte haft Lejlighed til at kurere Folk for det grimme og lumske Trick med »eow« i Stedet for »ow«, ved at henvise til, at det kun er et Spørgsmaal om at holde Tungen absolut flad paa Mundhulens Bund.

Der er ikke Tid til her at gaa grundigt ind paa hele Problemet om Stemmemfremstillingen, men jeg skal gøre opmærksom paa to Ting, som kan skaane saavel Taleren som hans Tilhørere fra megen Anstrengelse. Den første er altid at tale frem imod den haarde Gane



paa Forkant af Mundhulens Tag. Dette giver ikke blot Stemmen Resonnans, men skaaner ogsaa den mere følsomme, bløde Gane bag til i Mundhulen for Inflammationer. Den anden Ting er at trække Vejret saa dybt og saa sjældent som muligt. Det at have en vis Aandedrætsreserve giver Stemmen Kraft og Taleren Kontrol over den, og hyppigt Aandedræt medfører Hæshed. Det man i Almindelighed kalder at »sænke Stemmen« ved Slutningen af en Passage, saaledes at de sidste Ord bliver uhørlige, skyldes i og for sig ikke, at disse Ord udtales i en lavere Tone, men nok saa meget, at Lungerne tømmes et Øjeblik for tidligt.

Tonehøjde. — Det er indlysende, at Talerens Mulighed for Effekt er afhængig af den Maade, paa hvilken han forstaar at variere sin Stemme, sin Tonehøjde. Det er paa den Maade, man sikrer sig Eftertryk og Modsætning og frem for alt vedligeholder Interensen. De fleste Talere anvender alt for ofte Modulation nedad. Stemmen bør altid moduleres opad undtagen, naar man helt stopper op og ofte selv i dette Tilfælde; en regulær Standsning bør kun anvendes, naar en afgørende Slutnings-Virkning er nødvendig, før man gaar videre til et helt nyt Punkt. Glem ikke at begynde i en lav Tone, hvis De ønsker at arbejde Dem op til en virkningsfuld Klimaks, ellers bliver der nemlig ikke andet for Dem at gøre end at raabe eller ligefrem skrig. Betydningen af Ord og Udtryk saavel som Talerens Hensigt kan fuldstændig forvanskes ved Stemmens forkerte Modulation. Tænk blot paa, hvorledes det simple Udtryk: »Har De (de)« kan skifte Betydning ved forskellig Stemmeføring. I jo højere Grad man kan variere sin Tone og Modulation, jo mere interessant vil Stemmen lyde.

Udtrykket »monoton« om en Tale, der jo egentlig betyder at tale i samme Tonehøjde, betyder nu fak-

tisk »kedsommelig«. Paa den anden Side er overdreven Modulation, saaledes som man anvender det, naar man fortæller Historier for Børn, kun irriterende. Men paa den ene eller anden Maade maa man altsaa se at fremtrylle den Følelse af Interesse hos Tilhørerne, den Følelse af Vægt og Betydning, af det man har at sige, som er en Betingelse for et virkelig godt Resultat.

Selv i det Tilfælde, at det man har at sige er helt uden Interesse, kan man ved sit Væsen, sin Optræden og Maade at tale paa faa Tilhørerne til at tro, at man virkelig har noget interessant paa Hjerte. I hvert Fald vil der normalt gaa nogen Tid, inden de opdager Fidusen, og saa er Taleren maaske over alle Bjerge. Men Tilhørerne vil aldrig nogen Sinde fatte Interesse for en Tale, der er træg og uden Sving.

Iøvrigt kan man i Almindelighed gaa ud fra, at det, der siges, ikke er slet saa betydningsfuldt, som man skulde antage efter Maaden, det siges paa; dette er vel beklageligt; men saadan er den menneskelige Natur.

Kadence og Mikrofoner. — Kadencen bør stadig variere. For det første skal den variere afhængig af saavel Bygningens som Auditoriets Størrelse; jo større disse er, jo langsommere skal man tale. Nu om Stunder bruges der jo Højttalere overalt i større Bygninger og ved udendørs Forsamlinger.

Hvad den indendørs Anvendelse af Mikrofoner angaar, da gælder det, at man ved Arbejder i Studier skal tale mer eller mindre som i almindelig Konversation, blot meget distinkt omtrent som til en ældre, lidt tunghør og aandssløvet Tante, saaledes som det forklares i BBC. Udendørs vil det i Reglen være nødvendigt at tale betydeligt højere. Mikrofonen har en Tendens til at forfladige Stemmen, og det tilraades at anvende mere varieret Modulation end ved almindelig



Tale. Husk altid at holde Hovedet roligt, naar De taler i en Mikrófon. Det vil være klogt at holde en lille Mikrofonprøve, da en Mikrofonekspert i Reglen vil kunne stemme Mikrofonen af efter Talerens Røst. Der er ikke nogen paaviselig Grund til, at en middelgod Taler ikke ogsaa skulde klare sig godt i en Mikrofon.

Hvis man skal tale uden Mikrofon fra en Platform eller Scene, bør man altid tale noget langsommere, end man egentlig føler sig tilbøjelig til; saafremt man synes en Pause er nødvendig, bør man forlænge den; hvis noget skal have Eftertryk, gør da dette lidt kraftigere; hvis man selv synes, Farten bør sagtnes noget, saa gør det i højere Grad.

Man maa endelig huske, at Tilhørerne aldrig hører hvert eneste Ord; mange af Ordene maa de gætte sig til paa Grundlag af det, som de hører; nogle hoster, andre støjer med deres Stol eller med Papir og straks forsvinder der et Ord. Ved at tale langsomt giver man Tilhørerne Tid til at gætte sig til det, de ikke hørte. Især i de første faa Minutter er det af Betydning at tale langsomt og tydeligt, indtil Tilhørerne har vænnet sig til Talerens Stemme, og indtil denne har vænnet sig til Lokalet, kort og godt, indtil man har etableret Kontakt.

Eftertryk. Fynd. — Foruden at drage Omsorg for, at alt, hvad man siger, kan høres, skal man lægge Eftertryk paa de vigtigste Punkter. Der er adskillige Maader, paa hvilke man kan sikre sig dette Eftertryk, og da den hele Tales Virkning beror paa, om man er heldig i saa Henseende, kan man ikke være opmærksom nok paa dette Punkt.

Tonehøjde, Tonefylde og Talehastighed. — Variation af Tonehøjden er det almindeligste. Instinktivt løfter man Tonen paa det Ord, der skal have Efter-



tryk; men Tonefylden bør ogsaa varieres. Man drager uvilkaarligt Opmærksomheden mod det Ord, som udtales højere eller blødere end de foregaaende. En Sætning, som skal have Eftertryk, bør siges langsomt, og Ordene bør trækkes ud.

Gentagelse. — En Metode for Eftertryk, der ligger lige for, er naturligvis Gentagelse. Samme Virkning gør en Pause som Regel før, men tit ogsaa efter det Ord, som skal fremhæves.

Modsætninger. — Noget der kan bidrage meget til at skaffe Klarhed i Argumentationen er stadig Brug af Modsætninger — Antithesis — efter saavel større som mindre Maalestok. Hvis de forskellige »For« og »Imod« skal anføres, kan man tage enten sort og hvidt, sort og hvidt skiftevis, eller alt det hvide og derefter alt det sorte eller omvendt, idet man selvfølgelig i hvert Tilfælde skal ende med den Konklusion, som fremgaar logisk af Talerens Behandling af de forskellige »For« og »Imod«. Man bør ogsaa bruge Stemmen til at fremhæve de mindre Modsætninger, idet man frembringer Kontraster ved skiftevis at modulere Stemmen op og ned.

Spænding og Klimaks. — Jeg har allerede tidligere henledt Opmærksomheden paa Betydningen af Klimaks i Taler. Det vil være klogt at gøre mere Brug af det, man kalder den periodiske Sætningsform, end man gør, naar man skriver. Den Art Sætninger opbygges ved at tilbageholde Hovedverbet, saaledes at Sætningen ikke faar fuldstændig Mening, før man kommer til dens Slutning. Burke anvendte Sætninger, som fortsattes et Par Sider, før han kom til Hovedverbet, og det var umuligt at undgaa at lytte efter. Thi skønt Foredragets Genstand maaske er kedsommeligt og Luften trykkende, skønt Taleren langtfra har naaet Slutningen af en længere Udvikling, og skønt

Tilhørerne maaske i Virkeligheden slet ikke har noget Ønske om at vide, hvad han vil sige, saa er der dog noget, en Slags Kraft, den samme løjerlige Kraft, som faar Folk til at sidde sent oppe for at faa Slutningen paa en Roman eller til med aandeløs Ophidselse at se en Linedanser nærme sig den anden Ende af Rebet, skønt de vilde kede sig, hvis han stod stille — der er, siger jeg, en Kraft, som tiltrækker, indbyder, nej ligefrem tvinger den lyttende til stadig at lytte gennem Sætning efter Sætning, indtil han tilsidst med et Befrielsens og Tilfredshedens Suk bliver ledet hjem til, hvad der alt i alt i Virkeligheden ikke er andet end Hovedverbet.

Foruden at anvende denne Art Sætninger bør man huske, at det er dobbelt vigtigt at ordne det, man har at sige paa en saadan Maade, at man sikrer Skabelsen af den Spænding og Forventning, jeg flere Gange har paapeget som ønskelig. Om dramatiske Værker gælder det, at Tilskuerne gradvis skal blive klar over, hvad der skal ske, men ikke førend kort forinden Slutningen bør de vide, *hvordan* det skal ske. Det samme Princip bør anvendes paa Taler og Forelæsninger. Argumentationen bør folde sig ud klart og tydeligt, men Sagen bør ikke slaas afgørende fast, før Klimaks er naaet; og dette Højdepunkt bør ikke naaes for tidligt.

Facon. Manér. — Gestus er for det meste ikke vellidt hos andre end de mest rutinerede Talere; det siges ofte at være teatralsk, og Folk synes, det er dumt at »svinge med Armene«, og det er det i og for sig ogsaa. Men det at gestikulere behøver ikke at være det samme som »at svinge med Armene«. Naar Gestus anvendes rigtigt, vil man næppe bemærke det, skønt man føler Virkningen. Sandsynligvis vil Gestus, som er tillært og opøvet, vise sig uden Virkning, men hvis man føler en naturlig Trang til at gøre Brug af sine

Hænder, Fingre, Skuldre eller Øjenbryn, saa gør det i Himlens Navn, selvom ingen linder paa at ønske, at De skal »svinge« med disse Genstande.

Den Stilling man indtager for at tale, bør være værdig og kontrolleret, uden at være højtidelig eller overlegen. Forsøg at undgaa Rastløshed, De bliver nøje iagttaget af Auditoriet, og hver Gang de vimser rundt uden Anledning, tror Tilhørerne, at Deres Bevægelser har en eller anden Betydning, som de i Virkeligheden ikke har, og i Løbet af kort Tid vil Tilhørerne blive for utaalmodige til at lytte med Opmærksomhed. Det bedste er ikke at rette sin Tale til individuelle Tilhørere, men at tale til det bagerste af Rummet netop over Hovederne af den bagerste Række. Paa den Maade giver man de fleste af Tilhørerne det Indtryk, at man taler til de Mennesker, som sidder umiddelbart bagved.

Meget afhænger af Personlighed og Optræden; hvis man er nervøs og ikke befinder sig vel, vil Auditoriet ogsaa blive nervøst og ubehagelig tilmode. Hvis Taleren paa den anden Side synes at fornøje sig, vil Tilhørerne rimeligvis ogsaa hygge sig.

En sikker og utvungen Optræden er ikke vanskelig at fremelske, naar man véd nøjagtig, hvad det er man ønsker at sige, hvordan man vil sige det, og hvis man har Tiltro til sin egen Evne til at gøre det, man har at sige, forstaaeligt og hørligt for Tilhørerne. Til Slut vil jeg vove den Paastand, at det man kalder »personlig Charme«, naar det drejer sig om at tale, saavel som naar man skriver, kun opnaaes af den, som ikke er selvbevidst. Det er paradoksalt sandt, at den Taler, som synes at naa længst med personlig Charme, er netop den, der selv er mindst klar over, at han er i Besiddelse af denne Egenskab.

Auditoriet er, eller burde i hvert Fald være, mere



interesseret i Talen end i Taleren; saafremt denne derfor koncentrerer sig om ikke selv at gøre en god Figur, men om at faa Tilhørerne interesseret i det, han har at sige, da har han alle Muligheder for at vinde deres Sympati og Interesse.

---

## Post Festum.

Af Orlogskaptajn Nørgaard.

Atter er en ny dansk Søværnslov vedtaget af Rigsdagen, den tredje indenfor et Tidsrum af 15 Aar. Saa ses der endda bort fra, at der i 1924 vedtoges en Ændring af Loven af 1922 og det tilmed en Ændring, hvis Indvirkning paa Søværnets Forhold var meget dybtgaaende.

Udover de saaledes *vedtagne* Ordninger har der foreligget adskillige Forslag, af meget forskellig Art, men som af den ene eller den anden Grund ikke er blevet ført frem til Vedtagelse.

At disse gentagne Ændringer af Søværnsordningen ikke har kunnet virke heldbringende, maa være klart for alle, der har Forstaaelse af, hvor stor Rolle en jævn og rolig Udvikling spiller for et Forsvars Udbygning, men Forholdet er betegnende for dansk Forsvars hidtidige Eksistensvilkaar.

Naar da nu igen en ny Søværnsordning er traadt i Kraft, vil det formentlig lønne sig at tilvejebringe et Overblik over Situationen, som den tegner sig i Øjeblikket, og derved forsøge at finde en hensigtsmæssig Vej fremover.

Paa de Tidspunkter, da de Forsvarslove, der er vedtaget efter Verdenskrigen, er blevet til eller har været forhandlede, har den almindelige Følelse af Krigstræthed og Krigslede gjort sig stærkt gældende, og der har hersket en forholdsvis udbredt Tillid til internationale Foranstaltninger til Forhindring af Krig — Folkeforbund, Konferencer, Traktater, — samtidig med

at Landet nogenlunde konstant har befundet sig i økonomiske Vanskeligheder.

Intet Under derfor, at selv de mest forsvarsvenlige politiske Partier, og selv den militære Sagkundskab, har været fristet til paa Forhaand at gaa paa Akkord med Hensyn til de økonomiske Krav, et rationelt dansk Forsvar maatte stille.

Men hertil kommer i hvert Fald for Søværnets Vedkommende, at divergerende Opfattelser af de forskellige Vaabens indbyrdes Betydning, og da især nye Vaabens Betydning i Forhold til de ældre, har medført offentlige Diskussioner om Forhold, som Offentligheden ikke har tilstrækkelig Forudsætning for at bedømme, og som derfor hovedsagelig har tjent til at give dem Vind i Sejlene, som var Modstandere af et virkeligt dansk Forsvar, og til at skabe Usikkerhed hos dem, der gerne vilde gaa ind for et saadant.

I indrepolitisk Henseende har Situationen været præget af en stadig voksende Magtstilling for de politiske Partier, for hvem Afrustning eller Nedrustning var — eller dog havde været — et politisk Doktrin.

Desuden bør det anføres, at selv om der i 1919 nedsattes en Kommission til Undersøgelse af Hærens og Flaadens fremtidige Ordning, saa virkede dog denne Kommission dels under Trykket af meget stærke Krav om Udgifternes Nedsættelse og dels paa et Tidspunkt, hvor politiske og militære Forhold var vidt forskellige fra dem, der senere er opstaaet. En gyldig Redegørelse for dansk Forsvars Opgaver og Muligheder kan derfor ikke siges at have foreligget.

De her omtalte Forhold udgør de vigtigste af de Faktorer, der er bestemmende for et Lands Forsvarsordning, og det vil derfor være af Værdi at undersøge, paa hvilke Omraader Betingelserne for 1937-Ordningen,



har været anderledes end for Ordningerne 1922, 1924 og 1932.

Den økonomiske Tilstand i Tiden før Ordningen maa nærmest betegnes som en Højkonjunktur, i hvert Fald i Sammenligning med Tilstanden paa den Tid, da de nærmest foregaaende Ordninger blev til, og det er aabent indrømmet, at de Budgetforøgelser, som Loven medfører, ikke spiller nogen væsentlig Rolle for Statens Budget.

Gennem de senere Aars Begivenheder, er det blevet utvivlsomt, at Folkeforbundet ikke har reel Betydning som krigshindrende Faktor. Den almindelige Krigstræthed, der tidligere spillede saa stor en Rolle, har tabt i Styrke og Betydning, og kendes slet ikke af den yngre Generation, der betragter Verdenskrigen omtrent med samme Øjne, som ogsaa de ældre betragter enhver Krig før deres Tid, d. v. s. som Historie, der kun i uegentlig Forstand kommer dem ved. Hertil kommer, at det med den politiske Verdenssituation som Baggrund ikke lader sig benægte, at en europæisk Krig, eller maaske endog en ny Verdenskrig, er en Mulighed, der absolut ikke kan lades ude af Betragtning.

Man har da heller ikke kunnet undgaa at bemærke, at der alt længe ikke rigtig har været nogen Overbevisning i Paastanden om Danmarks absolutte Evneløshed, om dets uforpligtede Stilling i en europæisk Konflikt og om, at ingen eller det mindst mulige Forsvarsberedskab vilde yde Landet den størst opnaaelige Sikkerhed. Naar disse Paastande nu og da gentages, er det nærmest af gammel Vane, der som bekendt kan være svær at komme af med.

I indrepolitisk Henseende er der foregaaet den Udvikling, at de nuværende Regeringspartier har opnaaet den absolutte politiske Magt, og heraf følger, at

de maatte være klar til at gennemføre et een Gang stillet Forslag, uden Støtte eller Tilslutning fra andre Partier.

At Sveriges Holdning overfor dets eget og overfor et fælles nordisk Forsvar har øvet en Indflydelse, der ikke helt bør undervurderes, turde være evident, mens iøvrigt Spørgsmaalet om eventuel udenrigspolitisk Indvirkning skjuler sig i det uvisse.

Militært, sagligt har Situationen været præget af nogen Afklaring i Spørgsmaalet om de moderne Vaa-bens Betydning, bl. a. derved, at den tidligere helt meningsløse Overvurdering af Luftvaabnet, som særlig har været god Dagspressestof, har givet Plads for en betydelig mere nøgtern Bedømmelse, ikke mindst af Luftvaabnets Betydning i Sammenligning med Flaademateriel.

Den almindelige Bedømmelse i saa Henseende kan karakteriseres derved, at efter alle hidtil foretagne Undersøgelser og Forsøg finder intet Land sig foranlediget til at formindske sine Flaadestyrker til Fordel for Luftfartøjer, men derimod nok til at indrette Skibene under Hensyn til Luftvaabnet og derfor til i et stadigt stigende Tempo at erstatte ældre Skibsmateriel.

Som den direkte Foranledning til Forsvarsspørgsmaalets Genoptagelse paa Dagsordenen, kan man vistnok betragte det konservative Forslag i Samlingen 1935/36 om en øjeblikkelig Bevilling til Luftforsvaret og Nedsættelse af en hurtigt arbejdende Forsvarskommission. Forslaget blev som bekendt afvist af Regeringen under Henvisning til stedfindende Overvejelser vedrørende Sagen.

Resultatet af disse Overvejelser, hvis Form og Art ikke er offentlig kendt, blev da de Lovforslag om Hærens og Søværnets Ordning, som Forsvarsministeren

forelagde i Folketinget den 4. Februar 1937, og som forudsættes kendt af Tidsskriftets Læsere.

Ministeren gav i sin Forelæggelsestale en Redegørelse for de Forhold, som havde ført til Lovforslagets Udarbejdelse og Fremsættelse.

Formaalet med Lovforslaget var, efter Ministerens Udtalelser, i Hovedsagen at rationalisere paa det ved 1932-Ordningen givne Grundlag. Her skal kun anføres nogle enkelte Uddrag, som skønnes af særlig Betydning, men iøvrigt henvises til Studium af Rigsdagsglidende, hvoraf Forelæggelsestale og Debat udgør et meget betydeligt Afsnit.

Ministeren udtalte bl. a.:

»..... Men Regeringspartierne har altid været af den Opfattelse, at der burde være visse militære Magtmidler til Raadighed til Løsning af Opgaver, som kan komme til at foreligge.

Vi mener endvidere, at de Styrker, som man anser det for rimeligt at have, bør være udrustede paa passende Maade. Vi er her ved et vigtigt Punkt, hvor man i høj Grad kan lære af Fejlene ved tidligere Militærordninger helt tilbage til forrige Aarhundrede. Fejlen har nemlig været, at man har drømt Størhedsdrømme, som ikke kunde virkeliggøres. Man har vedtaget Love, hvis Indhold var irrationelt; man har stillet Mandskab op uden at skaffe det Materiel, som var fornødent, fordi der ikke var bevilget de nødvendige Penge dertil. For Flaadens Vedkommende har man vedtaget Programmer paa saa og saa mange Skibe — men ogsaa her manglede Pengene og til Dels Personellet. ....

..... Jeg kan formulere Regeringens Opfattelse saaledes, at bedre er en vel udrustet mindre Styrke end en Efterligning af en Stormagtskæer uden det nødvendige Materiel — og bedre er en mindre Flaade, ordentligt vedligeholdt og bemannet, end en større Papirflaade uden tilstrækkelig Udrustning. ....

..... Hermed skal jeg anbefale de to Lovforslag til Tingets velvillige Behandling. Med deres Gennemførelse vil de væsentligste Skavanker, der klieber ved den nugældende Ordning, blive afhjulpnet, og vort Land vil faa et mere rationelt, et mere hensigtsmæssigt Organ til Løsning af saadanne Opgaver, som vort



Land kan blive stillet over for. Disse Opgaver vil aldrig i nogen Situation omfatte Deltagelse i Angreb paa noget Land. Herom er alle politiske Partier i dette Land enige. Og det danske Folks Opfattelse og hele Mentalitet er en Garanti herfor. Skulde den Katastrofe imidlertid ske for Europa, at andre Lande eller Magtgrupper af andre Lande paa ny tørner imod hinanden, da vil Opgaven for os være at holde Danmark uden for saadanne Opgør. Til Løsning af denne Opgave maa da Landets militære Styrker benyttes — saaledes som vi var indstillet paa det under Verdenskrigen 1914-18 — gennem Varetagelsen af de Forpligtelser, der paahviler os. Hertil hører ikke alene Afvisning af tilfældige Neutralitetskrænkelser, men ogsaa en vis Beskyttelse mod andre Neutralitetskrænkelser, naar disse er af en saadan Karakter, at der foreligger rimelig Mulighed for deres Afvisning, idet vi selvfølgelig baade af nationale og internationale Grunde maa søge at undgaa, at vort Territorium udnyttes af krigsførende Parter, .....

Betragtet for sig, som Tilfældet her maa blive, kan det maaske nok se ud, som om disse Udtalelser siger temmelig lidt, da de som Flertallet af politiske Taler er holdt i en Form, der aabner et vidt Spillerum for Fortolkninger. Men set i Forbindelse med det forelagte Lovforslag og i Relation til hele den tidligere militærpolitiske Udvikling her i Landet, kan der efter Forsvarsministerens Forelæggelsestale ikke herske Tvivl om, at det i givet Fald vil blive forlangt af Værnene, at de skal løse egentlige, militære Opgaver.

Der er Anledning til saa stærkt som muligt at fremhæve dette, fordi der i hvert Fald fra visse Hold tidligere har været rejst Tvivl herom, og det har været gjort gældende, at man burde tage Konsekvenserne af Udviklingen og indrette sig først og fremmest med Henblik paa Løsning af civile Fredsopgaver og rene Bevogtningsopgaver under Neutralitet. For en saadan Betragtning vil der ikke mere være nogen rimelig Begrundelse.

Karakteristisk for Sagens Behandling paa Rigs-

dagen i denne Omgang er de øjensynlige Bestræbelser, der er gjort for at opnaa en vis politisk Samling om Forsvaret og komme til Enighed om Sagen. At Forsøget ikke absolut kronedes med Held, er en Ting for sig, og dette var vel heller ikke at vente under de givne politiske Vilkaar.

Denne Tendens kan saaledes udledes af den socialdemokratiske Ordfører, I. P. Larsen's Tale ved Lovforslagets første Behandling i Folketinget:

»Den Sag som i Dag behandles her i Tinget kan vel uden Overdrivelse siges at være den mest omstridte Sag i dansk Politik gennem lange Tider. Jeg skal ganske afstaa fra at efterforske Grunden eller Grundene til, at Sagen om Danmarks Forsvar er blevet saa stærkt skelsættende. En saadan Efterforskning tjener i dette Øjeblik ikke noget rimeligt Formaal, saa vist som det nu mere end nogen Sinde drejer sig om at faa en positiv Ordning, der kan holde et Stykke ud i Fremtiden. Derimod kan jeg ikke tilbageholde en Bemærkning om det beklagelige i, at denne Sag, som i videste Forstand angaar enhver Dansk, netop blev skelsættende fremfor det, den skulde og burde være: samlende. . . . .«.

Fra konservativ Side var samme Tendens allerede tidligere stærkt betonet, nemlig under Behandlingen af det nævnte konservative Forslag Aaret i Forvejen. Ogsaa Venstres Ordfører gav Udtryk for sit Partis Ønske om Samling.

Da et virkeligt fyldigt Referat af Rigsdagsforhandlingerne alene kunde fylde et Par Numre af Tidsskriftet, er det nødvendigt at begrænse Omtalen af dem til visse Hovedspørgsmaal, og da først og fremmest de Spørgsmaal, som angaar Søværnet.

Forhandlingerne har været lange nok, hvilket vel i Almindelighed burde tages som Udtryk for *Rigsdagens* Interesse for den behandlede Sag; men bortskærer man paa Forhaand det, som har mindre Interesse i et sømilitært Tidsskrift, nemlig den Del som alene



eller hovedsagelig har partipolitisk Karakter og derfor vist kan siges at være beregnet paa Vælgerne, og holder man sig alene til det, som har direkte saglig Interesse, bliver Stoffet væsentlig formindsket.

En betydelig Del af Forhandlingerne drejede sig om de frivillige Korps og Militærmusikken, heller ikke denne Del har væsentlig direkte Interesse, sømilitært set.

For den mere saglige Debats Vedkommende, er det iøjnefaldende, at der heller ikke denne Gang ses at være gjort alvorligt Forsøg paa en saadan samlet Behandling, som ud fra en militær Betragtning maatte findes naturlig og ønskelig.

Som fastslaaet kan det dog betragtes, at der indenfor Rigsdagens større Partier i Hovedsagen var Enighed om en Tilbagevenden til en Neutralitetspolitik, uden at iøvrigt dette Begreb fik den nærmere Definition, som *maa* til, for at Spørgsmaalet om Forsvarets Størrelse og S sammensætning med Fordel skal kunne diskuteres, endsige bestemmes, paa et rationelt Grundlag.

Det er vist ikke for meget sagt, at man ud af Rigsdagsforhandlingerne kan læse, at der ikke hersker nogen klar Opfattelse af Neutralitetsbegrebet og i Særdeleshed, at der hyppigt sker Forvekslinger mellem Neutralitetsbevogtning og Udøvelse af et reelt Forsvar, efter at Krig er udbrudt.

Heller ikke er der givet noget klart Udtryk for, hvilken Del af Neutralitetsopgavens Løsning der paa hviler Udenrigspolitikken og hvilken Del, der paa hviler Forsvaret.

Det er nok muligt, at adskillige af de Forhold, der skal behandles for at opnaa saadan Afklaring, vanskeligt lader sig diskutere i en offentlig Debat, men set med militære Øjne maatte det ikke desto mindre synes paakrævet, at en Rigsdagsdebat først og



fremmest omfattede disse Spørgsmaal i Forbindelse med Spørgsmaalet om, hvad Landets Økonomi kan bære af Forsvarsudgifter, fremfor Drøftelse af adskillige Spørgsmaal, hvis rigtige Bedømmelse kræver en Sagskundskab, der i Almindelighed kun kan opnaas gennem militær Uddannelse og Erfaring og efter indgaaende taktiske og strategiske Studier.

Imidlertid kommer man sikkert ikke uden om, at hvis Forsvarssagen skal bringes frem til en rationel Løsning, og hvis Folkets store Flertal skal faa Indtrykket af, at der med Hensyn til Landets Forsvar er gjort, hvad der er rimeligt og forsvarligt, maa Spørgsmaalet før eller senere behandles til Bunds, med fuld Hensyntagen til udenrigspolitiske, militære og økonomiske Synspunkter, og vel at mærke *ansvarlige* Synspunkter, paa alle de nævnte Omraader.

Med den Situation, der er skabt ved de nye Forsvarsloves Vedtagelse, maa Tidspunktet synes inde til uden Tøven at paabegynde en saadan Undersøgelse, der erfaringsmæssigt maa blive langvarig — jvfr. f. Eks. Forsvarskommissionen af 1902.

En stor Del af Debatten helligedes Grønseforsvaret og Københavns Luftforsvar, og netop disse Spørgsmaal synes fra forskellig Side at være trukket ud af Helhedens Ramme og tillagt en Vægt, som ikke ses at tilkomme dem i et udpræget Neutralitetsforsvar, hvis Hovedformaal er at holde Landet udenfor Krigen.

Med dette skarpt for Øje, maa det være Formaalet at tilvejebringe et Værn, der kan sættes ind med den størst mulige Magtkoncentration overall, hvor væsentlige Neutralitetskrænkelser kan formodes at finde Sted.

At der under denne Forudsætning maa tilfalde Flaaden en meget betydelig Rolle i Forsvaret skulde

synes indlysende, men man kan ikke undlade at konstatere, at der som Helhed ikke alene savnes tilstrækkelig Forstaaelse af Flaadens Betydning som Led i Forsvaret, men særlig af dens specielle Virkemaade, som Følge af dens *Bevægelighed*, forudsat en rigtig Sammensætning.

Det ligger dybt i dansk almen og politisk Opfattelse, at et dansk Forsvar skal være *defensivt*, og ved et defensivt Forsvar tænkes da almindeligt paa en fast Opstilling, som det maa være en eventuel Angribers Sag at gaa løs paa. Formentlig netop derfor træder Spørgsmaal som Grænseforsvaret og Københavns Luftforsvar saa stærkt frem, medens den almindelige Opfattelse tildeler Flaadens *Enheder* den Opgave at ligge fordelt i Farvandene, for at der saa vidt muligt kan være »en Enhed« paa alle de Steder, hvor der er Sandsynlighed for, at fremmede Skibe kan optræde og mere eller mindre tilfældigt krænke vor Neutralitet.

Nærmere betragtet vil dette sige, at man i Forbindelse med Flaadens Skibe alene tænker paa rene Bevogtningsopgaver, medens man, naar det drejer sig om Hæren og den mere stationære Del af Søværnet, alene tænker paa Modstand mod egentlige Krigsforetagender, nemlig direkte *Angreb* paa Landet eller Dele deraf.

Ud fra dette Synspunkt maa en stor Del af Debatten vurderes. Og ud fra dette Synspunkt bliver det forstaaeligt, at det sømilitære Krav om Artilleriskibe kun har kunnet vinde Tilslutning fra et enkelt Parti, der blandt sine Medlemmer i Folketinget tæller en Søofficer, hvorimod Kystdefensionen har kunnet glæde sig over en ikke ringe Interesse fra de betydende Oppositionspartiets Side.

Det synes i denne Forbindelse ikke at kunne fremhæves stærkt nok, at Flaadens vedholdende Krav

om Artilleriskibe først og fremmest tager Sigte paa Neutralitetsopgavernes Løsning; og Kravet begrundes ud fra en Opfattelse, der er fundamentalt forskellig fra den Opfattelse af Flaadens Virkemaade, der som nævnt er meget udbredt i ikke sagkyndige Kredse.

Det faktiske Forhold er nemlig det, at Bevogtningens Effektivitet ikke er betinget af mange enkelte Enheder spredt ud over Farvandene eller af faste Værker og Tillugssteder, men i første Række af en *bevægelig* eller *operationsdygtig Styrke*, hvis Fremtrængen til Stedet for Neutralitetskrænkelsen ikke kan forhindres uden Indsats af virkelig betydelige krigsførende Styrker, og som ved sin Optræden virkelig udgør en Magtfaktor.

Dette lader sig ikke gøre uden Artilleriskibe.

Den rene *Overvaagen af Søterritoriet* under Neutralitetsforhold kan derimod nu til Dags i betydelig Udstrækning udføres ved Hjælp af Luftfartøjer, der imidlertid ganske savner Evne til *Indgriben* før det Tidspunkt, da Vaabnene sættes ind.

Artilleriskibe er desuden nødvendige for at sikre en Sammendragning af Flaadens enkelte Dele ved eventuel Overgang fra Neutralitet til Krig. De er dernæst nødvendige for en virkelig Anvendelse af det øvrige Søkrigsmateriel *efter Neutralitetsbruddet*, og endelig udgør de det mest modstandsdygtige Søkrigsmateriel overfor Angreb fra Luften.

Manglen paa Artilleriskibe lammer ikke alene Søværnet, men det samlede Neutralitetsværn, og den Opfattelse, at man paa anden og billigere Maade kan opnaa en modsvarende Styrkelse, f. Eks. ved Kystskyts, Luftfartøjer, Regimenter o. a. holder ikke Stik overfor en fordomsfri, saglig Bedømmelse.

Ministeren udtalte i sin Forelæggelsestale om Artilleriskibe:



»..... Hvad Artilleriskibene angaar, har Flaaden i Linien nu kun »Niels Juel« tilbage, og der er ikke i dette Lovforslag afsat Midler til Bygning af nye Artilleriskibe. Dette vil muligvis blive kritiseret fra enkelte Sider. Men efter de Krav, der nu maa stilles til et moderne Artilleriskib, ikke mindst med Hensyn til dets Panserbeskyttelse og til Skytsets Kaliber, vil et Artilleriskib næppe kunne blive under 6000 Tons — »Niels Juel« er knap 4000 Tons, — og et saadant Skib paa 6000 Tons vil næppe kunne bygges for under 25 Mill. Kr. Regeringen er af den Opfattelse, at dette vil overstige vort Lands Kræfter, endda uden at et Par Stykker af disse Skibe vil bidrage til Landets Sikkerhed.

.....«.  
altsaa Afvisning alene af økonomiske Hensyn.

Af andre Udtalelser om dette Emne kan citeres følgende fra Folketingsforhandlingerne:

J. P. Larsen (S):

»..... Det foreliggende Forslag bygger ikke paa Artilleriskibe, og der er i dette, ligesom i den nugældende Lov, ikke optaget Midler til saadanne Skibe, hvis Tilvejebringelse, Vedligeholdelse og Fornyelse Regeringen mener ligger uden for den Grænse, som i økonomisk Henseende findes for et lille Land.

.....«.  
Brorson (V):

»..... for naar man nu taler om disse Artilleriskibe, som man jo ønsker, er det et meget stort Spørgsmaal, om Tiden ikke er forpasset. Fra Regeringens Side vil man i det hele taget ikke have med dette at gøre, saa vidt jeg har forstaaet; .....

.....«.  
Westermann (K):

»..... Det afgørende Punkt i det Søværnsforslag, der her er fremsat, er jo den endelige Opgivelse af Tanken om overhovedet at have Artilleriskibe i dansk Søforsvar. ....

.....  
Men enhver, selv Lægmænd, jeg har talt med, har, i det Øjeblik de har interesseret sig for, hvad det drejer sig om, kunnet forstaa, at et Søværn ikke kan klare sig uden Artilleriskibe. ....

.....«.  
Rager (R):

»..... Men paa et Omraade reduceres Flaaden, idet Kystforsvarsskibene maa anses for nu at have udspillet deres Rolle;

de vil forsvinde som ikke nødvendige til Løsningen af de Formaal, som vi mener det kan blive vor Flaades Opgave at forsøge at løse. .... «.

### Westermann (K):

»..... En Forøgelse med 2 Artilleriskibe vilde give hele Flaaden en ganske anden Karakter, virkelig give den Karakter af at være en Flaade,.....

Men i hele dette Materielspørgsmaal bliver, som jeg saa stærkt understregede ved første Behandling, Opfyldelsen af Kravet om at faa Artilleriskibe det, som alene kan være afgørende for, om denne Flaade kan løse de Opgaver, der under Sikringsperioder kommer til at foreligge, eller ikke,.....

Chefen for Søværnskommandoen udtaler i sin Redegørelse, at den af ham foreslaaede Udvidelse paa de 2 Artilleriskibe og nogle Torpedo- og Undervandsbaade alene tilsigter at gengive Søværnet den mest nødtørftige militære Værdi, for at Opretholdelse af et militært Værn i det hele taget kan anses for rimeligt. .... «.

### Hartel (F. F.):

»..... vi anser Kystforsvaret for at være af meget stor Betydning og dettes Modernisering for at være vigtig, og at ligeledes Istandsættelse af Flak- og Middelgrundsforterne maa anses for at falde inden for dette Omraade og være af afgørende Værdi for vor Kystdefension. Derimod kan vi ikke lade os overbevise om Nyttens af de kostbare og efter vor Opfattelse alligevel ineffektive Kystforsvarsskibe, og jeg beklager at maatte sige at trods den iøvrigt gode saglige Redegørelse, som vi har hørt her i Dag fra det ærede Medlem Hr. Westermann, kan jeg ikke opgive min Opfattelse paa dette Omraade, men maa fastholde, at Kystforsvarsskibe er lidet effektive og hurtigt vil blive forældet. .... «.

### Forsvarsministeren:

»....., Hvordan det saa skal være efter 4-5 Aars Forløb, ja, det maa vi tale om til den Tid, det afhænger af, hvor mange Skibe man da ønsker at opretholde, hvilke Skibstyper der bliver Tale om, om man skal have Artilleriskibe eller andre Skibe i Stedet for. Det er Spørgsmaal, der baade med Hensyn til Materiel og Personel hører Fremtiden til, det kan vi ikke afgøre i Dag. .... «.

Forsvarsministeren (om det konservative Ændringsforslag, hvori var optaget 2 Artilleriskibe à ca. 6000 ts.):

»..... Ja, man kan sige, at det i militær Styrke, Kampfærdighed, byder væsentlig mere i Kraft af de 2 Artilleriskibe, men til Neutralitetsarbejdet, til Bevogtningstjenesten, som det ærede Medlem Hr. Westermann talte om, som den foregik under Verdenskrigen, byder det konservative Forslag ikke ret mange Enheder flere end Regeringsforslaget. .... «.

Vanggaard (V):

»..... Jeg har for en halv Snes Aar siden sagt til mine Vælgere, at jeg ønskede en stærk Hær og en stærk Flaade, og det Standpunkt staar jeg for saa vidt paa den Dag i Dag, men med Hensyn til Flaaden maa jeg alligevel mene, at Tiden er løbet fra Artilleriskibe som Led i Danmarks Forsvar. Endnu i 1929, da vi forhandlede om Forsvaret, og til dels i 1931 var der ikke en Stormagtsflaade ved Østersøen. Det har jo ganske forandret sig, og om vi nu har et Par Artilleriskibe — det vil jeg vove at mene — betyder det ikke saa forfærdelig meget, og Artilleriskibe er jo ganske overordentlig kostbare. .... «.

Jeg mener, at vi, der er Forsvarsvenner — der er mange i alle Partier heldigvis — bør lade Drømmen om Artilleriskibe fare og hellere bruge Pengene paa andre Punkter. For mig gælder det nemlig om, at de Penge, vi faar — og det skulde være vejledende for alle — anvendes bedst muligt til Styrkelse af Landets samlede Forsvar. Anvendes de bedst til Flaaden, bør vi lægge Pengene der, anvendes de bedst til Hæren og hvad dertil hører, maa vi efter min Mening lægge dem der. At opretholde noget af gammel Prætention, kan man efter min Mening ikke. .... «.

J. P. Larsen:

»..... Det synes jo, at Flaaden som saadan ikke har hele Partiet Venstres Bevaagenhed, men at man indenfor Partiet nærmest mener, at Flaaden, som den er foreslaaet af os, i Virkeligheden er tilstrækkelig, og det kan naturligvis kun glæde os... «.

Det ærede Medlem, Hr. Vanggaard, mente, at Tiden var løbet fra Artilleriskibene. Jeg har ikke noget imod at give det ærede Medlem Ret i denne Betragtning, jeg tror, det er rigtigt at Tiden er løbet fra Artilleriskibene for vort Lands Vedkommende. Der-



imod kan jeg ikke give det ærede Medlem Ret i, at Landbatterier skulde være det bedst egnede Middel til at beskytte Minespæringer. Der foreligger fra forskellige Forhandlinger, naar der har været nedsat Udvalg, Oplysninger om, hvad Landbatterier vil koste; de er ingenlunde billige, det er et stort Spørgsmaal, om Landbatterier er billigere end Artilleriskibe, og dertil kommer, at der nok kan siges et og andet om saadanne Batteriers Brugbarhed over for bevægelige Maal i Søen. Dette er imidlertid et rent sagligt Spørgsmaal, som jeg ikke skal komme nærmere ind paa, jeg konstaterer kun med Tilfredshed, at heller ikke Partiet Venstre mere regner med Artilleriskibenes Nødvendighed. ....“

**Brorson:**

»..... Men hvis man vil vide Venstres Stilling til Flaaden, vil jeg henvise til det Forslag, vi stillede i 1927-28, da vi havde Regeringen. ....“  
(I dette Forslag indgik Artilleriskibe).

### Fra Landstingsforhandlingerne:

**Forsvarsministeren:**

»..... Regeringspartierne — og efter hvad jeg forstaar ogsaa adskillige andre inden for de andre politiske Partier — er imidlertid af den Opfattelse, at det er tvivlsomt, om man faar den tilstrækkelige Valuta for de mange Penge, som et saadant Artilleriskib koster, og at det derfor vil være rimeligere at lægge Flaadeopbygningen an paa en anden Maade til Varetagelse af de Neutralitetsopgaver, som vi mener skal varetages. ....“

**Stensballe (V):**

»..... Med Hensyn til selve Flaadespørgsmaalet er det min Opfattelse, at vi ikke af økonomiske Grunde kan gaa med til Anskaffelse af Artilleriskibe. ....“

**Holger Andersen (K):**

»..... Jeg skal ikke i denne Forbindelse komme ind paa en Diskussion om Artilleriskibene og disses stærkt omdiskuterede Rolle og Værdi for det danske Søforsvar — den højtærede Minister nævnte selv, at de ledende sømilitære Sagkundskab havde holdt stærkt paa disse Skibe, og Det konservative Parti har under Hensyn til den øverste militære Sagkundskabs Opfattelse ment at maatte opretholde Forslaget om saadanne Skibe. ....“

Disse forholdsvis fyldige Uddrag af de forskellige Udtalelser vedrørende Artilleriskibe kan maaske nok tilsyneladende give et noget mistrøstigt Billede af Muligheden for at faa Artilleriskibe til Flaaden.

Ser man dem imidlertid i Sammenhæng med tidligere Behandlinger, maa man dog konstatere, at bortset fra en enkelt Stemme, hvis saglige Kilde næppe bør søges i sømilitære Kredse, træder det økonomiske Moment frem som den afgørende Faktor for Modstanden mod Artilleriskibe.

Og det kan naturligvis ikke nægtes, at Tilvejebringelse af blot 2 af disse Skibe i Løbet af faa Aar vil betyde en ikke ringe Udgift, men her som paa andre Omraader indenfor Søværnet, vil det være nødvendigt at bringe de økonomiske Ofre, der skal til for at genoprette mange Aars Forsømmelser.

Som den krigstekniske Udvikling ligger nu, og efter al Sandsynlighed langt ud i Fremtiden, og som Danmarks militærgeografiske Situation nu een Gang er, lader et virksomt dansk Værn sig ikke tilvejebringe uden en Flaade med Artilleriskibe.

Artilleriskibsspørgsmaalet har faaet en saa stor Plads, fordi dets Betydning er saa helt afgørende, men Forhandlingerne omfatter adskilligt andet af Interesse.

Det maa for Flaadens Vedkommende straks indrømmes, at den ny Ordning i væsentlig højere Grad end tidligere er rationel, fordi der er bedre Overensstemmelse mellem Midler, Personel og Materielomfang, hvilket da ogsaa i alt væsentligt indrømmes af Oppositionspartierne.

De Mangler, som maatte findes med Hensyn til Midlernes Tilstrækkelighed, vil dog næppe gøre sig gældende i den Periode, som Ordningen tager Sigte paa.

Hvad Personellet angaar, er det godkendt som Princip, at der skal være virkelig tilstrækkelig Bemanning til Flaadens Linie, saaledes som det fremgaar af Bemærkningerne til Lovforslaget:

»Det paaregnes at Flaadens Liniemateriel under Udrustning til Neutralitet eller Sikringstjeneste skal kunne bemandedes i fuld Udstrækning med uddannet Personel. Ligeledes paaregnes fornøden Bemanning til Institutioner som Orlogsværftet, Søartilleriet, Søminevæsenet m. fl., hvor der maa forudses udvidet Virksomhed, naar alt Flaademateriellet udrustes. Derimod paaregnes der ikke Personel til Skoler m. v., som maa forventes nedlagt ved indtrædende Beredskabsforhold.«

Af venstres Ordfører blev der saavel i Folketing som Landsting anket over, at Personellet syntes for stort i Forhold til Materiellet. Forsvarsministeren besvarede imidlertid dette med Henvisning til, »at der er en væsentlig Underbemanning i Øjeblikket«, og til det Personelskema, der fandtes som Bilag til Lovforslaget.

Ved anden Behandling i Folketinget stillede Westermann det Spørgsmaal til Forsvarsministeren, om Personellet kunde tilvejebringes med samme Fart, som Materielbygningen kan finde Sted.

Ministerens Besvarelse lød saaledes:

»..... Jeg kan besvare det ærede Medlems Spørgsmaal med Hensyn til Personellet derhen, at det selvfølgelig er Meningen at faa gennemført Personellets Tilvejebringelse i samme Tidsrum, som det vil tage at gennemføre Nybygningsprogrammet, saaledes at de to Ting følges ad, og det maa være Opgaven at tilrettelægge det hele, saaledes at dette kan ske. ....«

Af Debatten om Kystdefensionen har formentlig følgende Udtalelse af Forsvarsministeren Interesse:

»..... Det ærede Medlem har ogsaa talt om Kystdefensionen og om, hvor uforsvarlig den var, og jeg indrømmer, det er lidt, der er afsat til den, hvis der skal være Tale om at opretholde en Kystdefension med virkelig Artilleribeskyttelse af Hovedstaden, saaledes som man hidtil har tænkt sig. Vi ser dog nærmest saadan paa Kystdefensionen, at dens Hovedopgave er at være Støttepunkt



for Mineudlægninger og for Flaadens Skibe her ved Hovedstaden,  
 ..... „  
 og om Armeringsbatterierne paa Stevns og andre Steder:  
 »..... Jeg er ikke sikker paa, om ikke nogle Undervand-  
 baade ikke var en nok saa svær Trusel mod de fremmede Slagskibe,  
 som det ærede Medlem talte om, som nogle faste Batterier hvis  
 Beliggenhed Fjenden i alt Fald ikke kan være i Uvidenhed om.  
 ..... „

Som alt nævnt vistes der imidlertid under Be-  
 handlingerne Kystdefensionen en ikke ringe Interesse  
 fra flere Partiers Side, hvilket for saa vidt er for-  
 staaeligt, som det afsatte Beløb er overordentlig ringe  
 og ikke tilstrækkeligt til Kystdefensionens Oprethol-  
 delse i tilnærmelsesvis nuværende Omfang. At dette  
 har været forudset ved Lovforslagets Fremsættelse  
 fremgaar imidlertid af Bemærkningerne til Lovforslaget,  
 idet der heri er anført, at

»Kystdefensionen opretholdes, i den Udstrækning det er muligt,  
 for det i Normalbudgettet angivne Beløb af 0,9 Mill. Kr.«

Dette i Forbindelse med de ovenfor citerede Ud-  
 talelser af Forsvarsministeren giver saaledes et vist  
 Holdepunkt for Lovens Udførelse paa dette Omraade.

Søværnets Flyvevæsen har ikke kunnet glæde sig  
 over saa stor Interesse under Forhandlinger som Hæ-  
 rens Flyvevæsen, uvist af hvilken Grund. Selv om der  
 til Søværnets Flyvevæsen kommer nogen Budgetforø-  
 gelse, kan dog det, der opnaas for Flyvemateriellets  
 Vedkommende, lige saa lidt som for den øvrige Flaades  
 Vedkommende, anses for at svare til de Opgaver, der  
 skal løses.

Det er kun rimeligt, om det vakte nogen Undren,  
 at der i Hærlovforslaget regnedes med 0,8 Mill. Kr.  
 pr. Flotille Luftfartøjer, medens Søværnet for 2,0 Mill.  
 Kr. ikke mente at kunne opretholde 2 fulde Flotiller.

Denne Undren vil dog sikkert hurtigt fortage sig  
 ved nærmere Undersøgelse af Beregningernes Grundlag.  
 Anføres skal det dog, af de at Søværnet beregnede

Udgifter ligger *væsentligt* under dem, der regnes med i Udlandet, og derfor ikke kan antages at være *for store*.

Det kunde ikke undgaas, at Spørgsmaalet om fælles Flyvevaaben atter fremsførtes i Debatten, omend ikke med større Kraft, og dette Spørgsmaal kan formentlig herhjemme anses for udgaaet som aktuelt Problem, og utvivlsomt med Rette.

Ligeledes berørtes Spørgsmaalet om Enhedskommando for Værnene, men ogsaa dette maa antagelig betragtes som en Eftervirkning af tidligere Opfattelser, der har mere teoretisk Interesse end praktisk Værdi.

Selve Loven forudsættes bekendt. Nogen principiel Ændring i Forhold til det oprindelige Lovforslag repræsenterer den ikke.

Ingen af Oppositionspartierne stemte for Lovens Vedtagelse, Venstre afholdt sig fra at stemme, de øvrige stemte imod.

Det konservative Parti stillede efter Udvalgsforhandlingerne i Folketinget Ændringsforslag i Form af et helt ændret Lovforslag, som for Søværnets Vedkommende omfattede et 8-aarigt Byggeprogram paa 2 Artilleriskibe, 3 Torpedobaade, 5 Undervandsbaade, 1 Mineskib, 2 Minekraner, 3 Minestrygere og 12 Motortorpedobaade. Venstre forsøgte, medens Udvalget arbejdede, Forhandling om et i 9 Punkter opstillet Program, som foruden Ting, der alene vedrørte Hæren, indeholdt følgende:

4. Kystdefensionens Forhold forbedres. (Budgettet forøges fra 0,9 til 1,5 Mill. Kr.)
5. De ekstraordinære Anskaffelser til Hær og Flaade bør ske i et hurtigere Tempo.
7. Fælles Flyverkorps og fælles Lægekorps for Hær og Flaade.

Flertallet (Regeringspartierne) i Udvalget stillede 14 Ændringsforslag til Lovforslaget, hvoraf en Del af formel eller redaktionel Art.

Ved Ændringsforslagene forhøjedes det ordinære Aarsbudget til Flaaden med 115,000 Kr. til at vedligeholde ældre Undervandsbaade og »Peder Skram« i Reserven endnu i nogle Aar.

Endvidere indførtes for Fyrbøderpersonellet og Minemekanikere en Særordning, hvorefter dette Personal i Modsætning til andet i tilsvarende Grader gjordes til Tjenestemænd.

Endelig bestemtes, at de ekstraordinære Bevillinger til Anskaffelse af Materiel til Flaaden og Kystdefensionen skulde bevilges i Løbet af *højst* 6 henholdsvis 5 Aar, i Stedet for som oprindeligt foreslaaet ligelig fordelt over de nævnte Antal Aar.

Denne sidste Ændring, som ved en flygtig Betragtning kan synes ret ubetydelig, vil imidlertid kunne blive af afgørende Betydning, da den ikke sætter nogen nedre Grænse for det Aaremaal, hvori de ekstraordinære Midler *kan* bevilges. Selv om dette Ændringsforslags Ordlyd ikke direkte angiver en kortere Opbygningsperiode, kan det ikke desto mindre tages som et Udtryk for den almindelige politiske Opfattelse, som muligvis ikke har fundet direkte Udtryk i Forhandlingerne, men som ikke desto mindre umiskendeligt fremgik af dem, nemlig at en *hurtig* Forbedring af Forsvaret er det, der ønskes, hvorimod en principiel Genopbygning paa langt Sigt, i hvert Fald for Tiden ikke har nogen egentlig Interesse.

Der kan saaledes næppe herske nogen Tvivl om, at der forventes en virkelig Præstation af de militære Myndigheder paa dette Omraade, og heller ikke om, at det, der virkelig *bliver præsteret*, vil være afgørende for, hvad der kan opnaas i næste Omgang.



For ogsaa det fremgaar tydeligt af Forhandlingerne, at Spørgsmaalet paaregnes genoptaget inden ret lang Tid, for Flaadens Vedkommende senest naar de 6 Aar er forløbet (jvfr. saaledes Forsvarsministerens paa Side 374 citerede Udtalelse).

Der blev under Forhandlingerne fra mere end een Side rejst Tvivl om, at Marinen fik nok for Pengene, og det vil ikke være den mindste af de Opgaver, der skal løses i de kommende Aar, at faa enhver Tvivl i saa Henseende hævet. Et af Midlerne hertil vil være, at det opstillede Program virkelig gennemføres for de ansatte Midler.

Selv om Betingelserne herfor nu er væsentligt ugunstligere, end de vilde have været, om Loven var blevet vedtaget for et Aar siden, som Følge af voksende Leveringsvanskeligheder, Valutarestriktioner og stadig tiltagende Prisstigninger, saa maa det dog skønnes, at der denne Gang, i Modsætning til tidligere, virkelig er en saa nær Overensstemmelse mellem Midler og opstillede Maal, at Politikerne næppe kan forventes at ville anerkende, at de har Del i Ansvar, hvis Maalet ikke naas.

Endnu skal blot nævnes, at ligesom Rigsdagens mere saglige Interesse for Spørgsmaalet tydeligt aftog under Forhandlingernes Forløb, saaledes gik det ogsaa med Interessen i Pressen. Hvad der i denne Forbindelse er Aarsag og hvad Virkning er sikkert vanskeligt at afgøre.

Hvad angaar Befolkningen som Helhed, kunde det se ud, som om Interessen denne Gang har været mindre end tidligere, og ogsaa der efterhaanden aftagende.

Dette kan ved en første Betragtning vække nogen Forbavselse, thi men skulde jo uvilkaarligt synes, at den voksende Krigsfare — og denne er jo almindelig anerkendt — netop skulde skabe forøget Interesse i Befolkningen.

At en *saadan* forøget Interesse virkelig forefindes, er da vistnok ogsaa utvivlsomt, vel at mærke, hvis man ved Interesse alene forstaaer et almindeligt Ønske om et bedre dansk Forsvar. Man kan der sikkert regne med, at det politiske Barometer viser rigtigt, naar Naalen begynder at nærme sig »Samling i Forsvars-sagen«.

At Befolkningen derimod har tabt Interessen for Sagens Detailler er ikke alene forstaaeligt, men maatte naturnødvendigt blive en Følge af hele den Udvikling, Forsvarssagen har gennemgaaet herhjemme.

I det principielle Spørgsmaal om Forsvar eller ej blev jo faktisk Stridsøksen lagt paa Hylden straks ved Lovforslagets Fremsættelse. Alene dette maatte virke i høj Grad desorienterende, efter at en betydelig Del af Befolkningen gennem en lang Aarrækkes Agitation har vænnet sig til Paastanden om dansk Forsvars Nytteløshed, og der findes vist ikke ret mange, hvem denne Agitation er gaaet helt spørløst hen over.

Som Modsætning til det højst bekvemme Hvadkan-det-nytte-Standpunkt, har Verdensbegivenhederne i de senere faa Aar fremkaldt en stedse stærkere Følelse af, at Sagen muligvis ikke er helt saa simpel, og at det maaske dog *skal nytte* noget alligevel, og selve Rigsdagsforhandlingerne kan alt i alt kun tjene til at befæste denne Følelse.

Hverken Rigsdagsforhandlingerne eller Sagens Behandling i Pressen giver nogen Anvisning paa et simpelt og bekvemt Standpunkt, og en Redegørelse, der svarer til Situationen, og som er tilgængelig for den større Offentlighed, er ikke fremkommet.

Den naturlige Reaktion fra Befolkningens Side, maa under disse Forhold blive en vis Passivitet, og en uvilkaarlig Følelse af, at nu maa virkelig de, der styrer Land og Rige, klare Spørgsmaalet, det er jo dog, naar alt kommer til alt, det de er valgt til.

En saadan Indstilling i Befolkningen er ikke uden visse interessante Muligheder i politisk Henseende, naar det drejer sig om et Problem, der i givet Fald kan faa saa alvorlige og vidtrækkende Konsekvenser, som det foreliggende.

Militært saglig rummer den en Mulighed for, at Spørgsmaalet om Forsvarets militærtekniske Opbygning i højere Grad end tidligere herhjemme vil kunne overlades til Regeringen og de ansvarlige militære Myndigheder, saaledes at i alt væsentligt kun den økonomiske Side af Sagen og de mere principielle, politiske Spørgsmaal skal underkastes en større Offentligheds Drøftelse. Med andre Ord, at Militærspørgsmaalet herhjemme kan blive behandlet paa lignende Maade, som i de fleste andre Lande.

Saafernt denne Mulighed skulde blive til en Realitet, kan det fra sømilitær Side formentlig kun hilses med Glæde.

Som Konklusion skal da anføres, at selv om Søværnsloven af 1937 ikke har bragt Marinen Resultater af epokegørende Karakter, betegner den dog en afgørende Ændring i Forløbet af den Linie, som har angivet Søværnets Udvikling efter Verdenskrigen.

Ganske vist bliver Kurven ikke stigende, men den falder mindre stærkt, og det Tidspunkt kan forudses, da den vil forløbe vandret.

Hertil kommer, at Situationen formentlig maa bedømmes saaledes, at der er god Mulighed for, ved et dygtigt, maalbevidst Arbejde fra Marinens Side, paany at bringe Kurven til at stige.

Kan dette end forekomme lidt nok, maa man dog sikkert efter nøgtern og rolig Overvejelse indrømme, at meget mere kunde ikke med Rimelighed forventes under de een Gang givne Vilkaar.



## En lille Bemærkning vedrørende vore Haand- og Lærebøger.

Af Kommandørkaptajn Bistrup.

Efterfølgende maa ikke opfattes som en Kritik af vore Haand- og Lærebøgers Indhold og Udarbejdelse, men som et Forsøg paa et praktisk Forslag til Forøgelsen af deres Anvendelse og Nyttевærdi.

De fleste vil sikkert give mig Ret i, hvor vanskeligt det ofte er at finde en bestemt Ting i en Bog, som man mener, man kender nok saa godt og selv om den er nok saa systematisk inddelt i Grupper og Undergrupper — og hvor let det til Gengæld er at finde, hvad man søger, naar der bag i Bogen findes en *Index*.

Jeg har liggende foran mig følgende Haand- og Lærebøger:

Krebs, H. K.: Lærebog i Verdenskrigens Søkrigshistorie . . . Litt. fort. 1927,

Jensen, P. & Vedel, A. H.: Lærebog i Navigation . . . 1928,

Lærebog for Flyvepersonel. 2. Udg. Udarb. ved Flyvevæsenet af M. P. Eskildsen & C. V. Thygesen . . . 1935 og

Flaadelaere. Udarbejdet ved Kystdefensionen . . . 1935.

I ingen af disse udmærkede Bøger findes *Index*. Naturligvis findes der en Indholdsfortegnelse, men det gør det ingenlunde op for en omhyggelig udarbejdet *Index*.

Det er næsten utænkeligt i en udenlandsk Bog, ialtfald engelsk eller tysk af tilsvarende Art, ikke at finde en *Index*.

I Marinens Bibliotek, hvor man ofte stilles overfor den Opgave at skulle besvare en Efterspørgsel

om et detailleret Emne eller finde en Bog, hvor et saadant Emne er behandlet, er det som Regel paa Grund af denne Mangel lettere at søge til en udenlandsk end til en dansk Forfatter, og det er meningsløst, naar man ligesaa godt kan søge til en dansk.

Noget andet, der heller ikke bør savnes, er en Liste over anvendte Kilder, en *Litteraturfortegnelse*.

I de fire ovenanførte Værker, er det kun i Kapt. Krebs' Bog, at en saadan findes.

I vore to forholdsvis moderne Søkrigshistorier: Reinhard, K.: Kortfattet Haandbog i almindelig Søkrigshistorie . . . 1909 og

Schaffalitzky de Muckadell, C.: Haandbog i Nordens Søkrigshistorie . . . 1911

findes i begge baade *Index* og *Litteraturfortegnelse* og det gør dem derfor til meget let anvendelige Haandbøger.

Og i Grunden er det meget let undet Udarbejdelsen af en Afhandling, en Lærebog eller hvad det nu er at lave sig en Liste over, hvilke Bøger, man har anvendt under sit Arbejde.

Udarbejdelsen af en *Index* kan maaske tage Tid, men det betaler sig, dels fordi man selv har Følelsen af, at det er et virkeligt paaskønnelsesværdigt Arbejde man udfører, og dels fordi det giver en Lejlighed til at mangedoble Nyttens af den Opgave, man har løst.

Det er ikke alene overfor store Afhandlinger, at *Index* og *Litteraturfortegnelse* har sin Værdi, men ogsaa for en mindre Artikel i et Tidsskrift, fordi Læserens Opmærksomhed meget ofte henledes paa Litteratur, som han maaske paa anden Maade har Brug for. — Det skal bemærkes, at jeg i den senere Tid i Tidsskr. f. Søv. har set saadanne Kildeskrifter angivet og glædet mig derover.

I hvert Fald, saaledes foranlediget, som det hedder

i Cancellistil, skal jeg foreslaa fremtidige Forfattere *altid* at vedføje en Kildeangivelse, en *Litteraturfortegnelse* og, med passende Forbehold naturligvis til Arbejdets Art og Sideantal, ogsaa at udarbejde en *Index* (Personnavne-, Skibs- o. a. Navne og Sagregister).



## Nekrolog.

*Kontreadmiral Godfred Hansen* var født den 23. Februar 1876 i København, Søn af Borgmester, Konferensraad Hans Nicolai Hansen og Hustru Ovidia, f. Rode.

Godfred Hansen blev Kadet i 1893, Sekondløjtnant den 26. August 1897 og sejlede som ung Officer med forskellige af Marinens Skibe; den 7. April 1902 udnævntes han til Premierløjtnant og Aaret efter fik han Orlov fra Marinen for at deltage i Roald Ammundsens Gjøa-Ekspedition gennem N. V. Passagen som næstkommanderende, en Ekspedition, der varede til 1906, da Gjøa, paa den sidste Del af Rejsen ført af Godfred Hansen, kom velbeholden ind til San Francisco.

Efter Hjemkomsten fra Gjøa Ekspeditionen gjorde han atter Tjeneste i Marinens Skibe, var saaledes næstkommanderende paa Skonnerten »Ingolf« paa Togt til Vestindien 1911—12 og foretog Opmaalingsarbejder i Vestindien.

I Aarene 1912—14 førte Godfred Hansen D.F.D.S. Postdampskib paa Island. Han udnævntes til Kaptajn den 9. Marts 1914. Under Sikringsperioden 1914—18 havde han forskellige Udkommandoer, navnlig som Chef for Torpedobaade, og i 1918 var han næstkommanderende i Panserskibet Peder Skram.

Fra 1. December 1918 til 31. Marts 1919 var han Adjutant hos H. M. Kongen.

Da den norske Regering den Sommer besluttede at udruste en Ekspedition, der skulde udlægge Depoter til Hjælp for Roald Ammundsens Nordpols Ekspedition,

betroede den Ledelsen af Ekspeditionen — den saakaldte 3. Thuleekspedition — til Godfred Hansen, der fuld af Iver havde meldt sig for at bringe Hjælp til sin gamle og elskede Chef fra Gjøa Ekspeditionen. Fra denne Tur vendte han hjem i Efteraaret 1920 og tiltraadte den 18. Oktober paany Tjeneste som Adjutant hos H. M. Kongen, en Stilling han indehavde lige til den 15. November 1929, idet han dog samtidig jævnlig var udkommanderet paa Togt. Den 1. Januar 1923 udnævntes han til Orlogskaptajn og samme Aar var han Chef for Krydseren Gejser paa Artilleriskole og i Øvelsesdeling. Den 25. Maj saaredes han — sammen med mange andre — alvorligt ved en utidig Eksplosion af en Taagebøje, der indeholdt gult Fosfor, en Ulykke han kom til at bære Mærker af Resten af sit Liv; men den kuede paa ingen Maade hans Mod og Energi.

I 1924 og 1925 var Godfred Hansen Chef for Krydseren Hejmdal som Kadetskib, i 1926 var han Chef for Orlogsskibet Niels Juel, der førte Kongen og Dronningen til Færøerne og Island. Den 7. Februar 1927 blev han Kommandørkaptajn.

I 1928 og 1929 var han Stabschef i Øvelseseskadren, og i 1930 var han paany Chef for »Niels Juel« paa Kongerejse til Færøerne og Island.

Den 1. Oktober 1930 blev Godfred Hansen Chef for Kadetskolen, en Post han beklædte til 31. Januar 1937. Den 6. April 1931 udnævntes han til Kommandør, og samme Aar valgtes han til Formand for Søofficersforeningen. Den 1. Februar 1937 udnævntes han til Kontreadmiral og stilledes til Raadighed for Søværnskommandoen, idet han var designeret til at være Chef for Marinestaben fra Efteraaret.

En alsidig Tjeneste har Godfred Hansen saaledes udført i Marinen og altid med Dygtighed og fuld af Initiativ, afholdt af alle, han kom i Berøring med.

Intet Under at der ogsaa fra mange Kredse udenfor Marinen lagdes Beslag paa Godfred Hansens rige Evner og Initiativ. De Opgaver, der fangede hans Interesse, gik han ind for med Liv og Sjæl og arbejdede for disse — vel sagtens i det lange Løb mere end hans Helbred kunde taale. Han var en udmærket Taler — lod sig rive med af Emnerne — og han forstod at faa Folk til at interessere sig for den Sag, han arbejdede for.

I 1924 blev han Medlem af Direktionen for Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«.

For Bevarelsen af Fregatten Jylland har Godfred Hansen udført et stort Arbejde. For Grønland og grønlandske Spørgsmaal var han i høj Grad interesseret og deltog ofte i Diskussioner om grønlandske Spørgsmaal. Han var Formand for det østgrønlandske Fangst-kompagni Nanok. Motorbaadsforeningen havde i ham en udmærket Støtte og Talsmand.

I 1934 valgtes Godfred Hansen til Formand for det danske Luftfartsselskab, en Stilling, der lagde meget Beslag paa hans Tid og Kræfter.

Godfred Hansen havde saaledes Livet igennem meget at arbejde med, i de senere Aar maaske nok for meget. I Fjor Efteraar var han en Tid ret syg, men hans stærke Natur overvandt tilsyneladende Svagheden. Sidst i Maj i Aar blev han paany syg, og denne Gang blev det ikke Helbredelse. Døden indhentede ham den 27. Maj 1937 tidligt om Morgenen. Han blev 61 Aar gammel.

Om sin Deltagelse i Gjøa Ekspeditionen har Godfred Hansen skrevet en Bog og ligeledes én om den 3. Thule Ekspedition.

Godfred Hansen var dekoreret med Fortjenst-medaljen i Guld, som han modtog den  $\frac{1}{12}$  1906 efter Gjøa Ekspeditionen, den  $\frac{20}{1}$  1919 blev han Ridder af



Dannebrog, den  $^{27}/_6$  1926 Dannebrogsmænd, og den  $^{29}/_1$  1933 Kommandør af Dannebrog.

Admiralen var to Gange gift, første Gang den  $^9/_5$  1912 med Johanne Ane Sophie f. Plum, født den  $^3/_7$  1864, død  $^{16}/_{10}$  1918; anden Gang den  $^{13}/_5$  1922 med Anna, f. Vieweg, Datter af Maleren Herman V. og Hustru Andrea, f. Erichson.

Kontreadmiral Godfred Hansen blev begravet fra Holmens Kirke den 31. Maj 1937. Fra Kirken førtes Kisten til Krematoriet, hvor Ligbrændingen fandt Sted.

*E. G.*

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforliortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant B. Steen Steensen.

### Spanien.

#### *Sænkningen af Slagskibet »España«.*

Det ikke mindst interessante Moment ved Sænkningen af »España« udfør Santander den 30. April 1937, var de mange detaljerede og stærkt farvede Beretninger om Luftfartøjernes dristige og gentagne Angreb paa Slagskibet, som — efter Beretningerne — ramtes af flere 500 kg Bomber, hvoraf een endog skulde være gaaet ned gennem Skorstenen, medens Krydseren »Almirante Cervera«, som ilede til Hjælp, atter vendte om og flygtede, da Regeringens Luftfartøjer ogsaa begyndte at angribe denne.

Det kan hertil anføres, at der ikke er fremkommet nogen paalidelig Beretning om, at der i Spanien findes Luftbomber over 100 kg — hverken paa Regeringens eller Militærpartiets Side, ligesom Krydseren »Almirante Cervera« efter paalidelige, senere Beretninger ikke befandt sig indenfor Synsvidde af »España«, da Sænkningen fandt Sted.

Begivenheden blev gjort til Genstand for en Forespørgsel i det engelske Parlament den 5. Maj, hvor First Lord of the Admiralty, Sir Samuel Hoare, i sit Svar nævnte, at Sænkningen — foruden Luftbomber — ogsaa havde været tilskrevet Ilden fra Kystbatterierne. Imidlertid syntes de Oplysninger, som Admiraltetet var i Besiddelse af, at tyde paa, at Sænkningen skyldtes en Mine. Man havde en fuldtud troværdig Beretning fra Kaptajnen paa den engelske Damper »Knitsley«, der opholdt sig tæt ved »España«, da Affæren fandt Sted, idet »España« og Jageren »Velasco« netop da var i Færd med at stoppe »Knitsley« for Visitation. Nogen Eksplosion paa dette Tidspunkt omtales ikke i Beretningerne, men Kl. 0815 blev Jageren »Velasco« øjensynlig kaldt til Assistance og gik kort derefter paa Siden af »España«. Ingen Luftfartøjer blev observeret før Kl. 0920 — d. v. s. efter at Skibene havde ligget stoppet i over en Time. 3 Luftfartøjer viste sig da i betydelig Højde — tildels over Skyerne. »España« aabnede Ilden med sit Antiluftskyt, men gjorde ikke Forsøg paa at manøvrere som et

uskadt Skib vilde have gjort i en saadan Situation. Om Bord paa »Knitsley«, som ikke var synderlig langt fjernet fra »España«, observeredes — hvad der hævdes med Bestemthed — ingensomhelst Bomber falde paa eller i Nærheden af »España«. Der hørtes 2 Eksplosioner, som antoges at stamme fra Kystbatteriernes Skydning (— men som muligvis kan have været indre Eksplosioner! —). Lidt efter fik »España« Slagside til Bagbord og vendte derefter rundt med Bunden i Vejret, idet den Kl. 1010 sank med Agterskibet først. »Velasco«, hvis Dæk nu var fyldt med Folk, fjærned sig derefter fra Ulykkesstedet.

Eksplosionen er antagelig sket midtskibs, saaledes at den vandtætte Inddeling, der adskilte de to Maskinrum, er blevet ødelagt. Dette forklarer tillige, at man ikke har kunnet anvende Pumpe-systemet.

Dykkere fra Santander, som senere har været nede ved Vraget af »España«, der ligger paa 45 m Vand ca. 2,5 Sømil fra Land, erklærer, at Eksplosionen ikke kan skyldes en Mine, da Panserpladerne er højet udefter. Sænkningen skulde da skyldes en indre Eksplosion — muligvis foraarsaget ved Sabotage eller Mytteri. Fra anden Side forklares »den indvendige Eksplosion« foretaget efter Ordre, for at Vraget ikke skulde drive ind mod Land og synke paa lægt Vand og saaledes muligvis senere falde i Regeringens Hænder.

Men hvadenten Sænkningen nu skyldtes en Mine eller Sabotage — og Militærpartiets hele Forbeholdenhed med Hensyn til Affæren kunde maaske tyde paa det sidste — saa er det paa Grundlag af det nuværende Oplysningsmateriale muligt med Bestemthed at udelukke Luftbomber som Aarsag til Sænkningen.

»España«, som oprindeligt hed »Alfonso XIII«, men som under Revolutionen 1931 fik Navnet »España, tilhørte med sine 2 Søsterskibe Verdens mindste Dreadnoughttype. Paa et Displacement af ca. 15 000 Tons førte disse Skibe 8 Stk. 30,5 cm Kanoner i 4 Taarne — et for, et agter og to »en échelon« — saaledes at hele Hovedarmeringen kunde bære i Bredsidens. Desuden bestod Armeringen af 20 Stk. 10 cm samt Antiluftskyts, hvis seneste Antal og Kaliber dog ikke er bekendt. Sværeste Vandliniepanser: 203 mm, Fart 19,5 Knob, Besætning 854 Mand. Skibene byggedes i Spanien efter engelske Tegninger og blev sat i Vandet 1913—14.

Søsterskibet »España« (Nr. 1) forliste i 1923 ved under en Landsætning af Tropper, under et Oprør i Marokko, at løbe paa et Skær ved den marokkanske Kyst.

Ved Udbruddet af Borgerkrigen i 1936 faldt »España« (Nr. 2)



i Militærpartiets Hænder, medens det tredje Skib, »Jaime I«, forblev under Regeringen. »Jaime I« er flere Gange blevet ramt af Bomber fra Militærpartiets Flyvere. Mest bekendt er et Angreb i 1936, hvor en Bombe forårsagede et større Havari i den upanserede Del af Forskibet, hvorved en Del af Besætningen dræbtes og saaredes, uden at Skibets vitale Dele dog beskadigedes. Det sidste Angreb fandt Sted den 22. Maj d. A. udfør Almería, hvorved 6 Mand dræbtes og 24 saaredes. Heller ikke her syntes Skibets vitale Dele at være blevet beskadiget trods den umoderne Konstruktion. Derimod blev ved dette Angreb en af Militærpartiets Flyvere skudt ned.

Ifølge Telegrammer (17.-6.-37) meddeles, at »Jaime I«, der i Cartagena var under Reparation for Udbedring af mindre Havarier forårsaget ved Luftangrebet 22.-5.-37, er odelagt ved en indre Eksplosion, forårsaget ved en Brand om Bord. 18 dræbtes, 100 saaredes.

### Italien.

#### Materiel.

Moderniseringen af de to Slagskibe fra 1911, »Cavour« og »Cesare«, er først tilendebragt i Foraaret og Forsommeren 1937 (oprindelig fastsat til April 1936). Tonnagen er øget fra 22500 til ca. 25000 Tons, Farten fra 21 til 26 å 27 Knob. Hovedarmeringen bestod tidligere af 13 Stk. 30,5 cm K. i 5 Taarne (2 Dobbelt, 3 Tripel). For at skaffe Plads og spare Vægt fjærnedes det midterste Tripeltaarn mellem Skorstenene. Ligeledes fjærnedes alle Torpedoapp. i Stedet for 30,5 cm indførtes 32 cm som nyt Hovedkaliber.<sup>\*)</sup> Armeringen bestaar nu af 10 Stk. 32 cm i 4 Taarne, 12 Stk. 12 cm 1/50, 8 Stk. 10 cm A.L.K. samt 20 Stk. mindre A.L.K., 2 Katapulter, 4 Luftfartøjer.

Skibenes Udseende er fuldstændig ændret. To lave Skorstene staar midt i Skibet. Mellem agterste Skorsten og Stortoppen findes Katapulterne; Ildlederstationen er bygget ovenpaa Kommandobroen. Moderniseringen er saa gennemført, at »Cavour« og »Cesare« næsten er blevet helt nye Skibe. Bekostningerne andrager 300 Mill. Lire. Det er Mening, at Slagskibene »Doria« og »Duilio« skal moderniseres paa samme Maade.

Torpedoapparater i større Skibe er ikke i Kurs i Italien. I Tilslutning til den ovenomtalte Fjærnelse af Torpedoapp. i »Cavour« og »Cesare« kan nævnes, at Torpedoapp. ikke indgaar i

<sup>\*)</sup> Efter enkelte Kilder skyldes det nye Kaliber, at Skibets 30,5 cm Kanoner er blevet udboret til 32 cm.

de 2 nye Slagskibe »Littorio« og »Veneto«s Armering. I Washingtonkrydserne »Bolzano«, »Trento« og »Trieste« er Torpedoarmeringen reduceret fra 8 Stk. 53 cm App. til 4, medens »Pola«, »Gorizia«, »Zara« og »Fiume« overhovedet ikke er armeret med Torpedoer.

## Tyskland.

### Materiel.

Stabelafløbning. Den tyske 10000 Tons Krydser Nr. 2 (»G«) blev  $\frac{8}{10}$  søsat i Kiel og fik Navnet »Blücher«. M. H. t. Data henvises til Omtalen af Søsterskibet »Admiral Hipper« S. 168.

### Personel.

I Begyndelsen af hvert Kvartal antages »Freiwillige für den Flottendienst«. Anmeldelse skal indsendes mindst et Aar forinden Antagelsen. Tjenestetiden er 4 à 5 Aar — for Underofficerer 12 Aar og derover.

Det bekendtgøres, at for Tiden søger man især Frivillige, der er uddannede som Kleinsmede og Elektrikere af enhver Art, Mechanikere og Finmekanikere, Smede og Kobbersmede, Blikkenslagere og Installatører samt Musikere (alle Instrumenter).

I Modsætning til før Krigen meddeles, at der ikke antages »Schiffsjungen« under 17 Aar, som lige er udgaaet fra Skolen. Det anbefales saadanne, saafremt de senere ønsker at indtræde i Marinen, først at lære et Haandværk.

(Berliner Börsen-Zeitung, 12.-5.-37.)

### Luftbombardementet af Panserskibet »Deutschland«.

Medens Panserskibet »Deutschland« den 29.-5.-37 laa paa Rheden udfør Byen Ibiza (Iviza) paa SE-Siden af Øen af samme Navn,\* blev Skibet kort efter, at det Kl. 1820 var ankret, angrebet af 2 Luftfartøjer tilhørende Valencia-Regeringen.

Foruden »Deutschland« laa det tyske Tankskib »Neptun« ankret paa Rheden, medens Torpedobaaden »Leopard« var for-tøjet i Havnen. Herudover var der ingen andre Krigsfartøjer indenfor Synsvidde.

Grundet paa tidligere Episoder, hvor tyske, italienske og engelske Krigsskibe havde været udsat for Angreb af Luftstyrker tilhørende Valencia-Regeringen, blev der i »Deutschland« som i de øvrige tyske Skibe holdt specielt Udkig efter Luftfartøjer.

\*) Ibiza (Iviza) er den vestligste af de tre større baleariske Øer.

Angrebet paa »Deutschland« blev imidlertid ført ind efter alle Lufttaktikkens Regler, idet Luftfartøjerne nærmede sig inde fra Land i ringe Højde og med Solen i Ryggen, saaledes at Luftfartøjerne først blev observeret og identificeret, da det var forsent. I samme Ojeblik, der blev slaaet Alarm, faldt den første Bombe, der ramte Skjoldet til næstgæsterne 15 cm om Stb., Skjoldet modstod Eksplosionen, men en Del »Granatstumper« forårsagede mindre Havarier paa Kanonen og agterste 15 cm om Stb. I Løbet af et Par Dage var dog begge Kanoner atter klar. Andre »Granatstumper« ramte Benzintanken i Skibets Luftfartøj, hvorved der udbrød Brand. Flere dræbtes og saaredes.

Bombe Nr. 2 gik gennem øverste Dæk udfor Kommandobroen i Stb. Side og eksploderede paa Banjerne, hvor en Del af Besætningen opholdt sig. Virkningen her var særdeles alvorlig, og mange dræbtes og saaredes.

Bombe Nr. 3 faldt i Vandet tæt ved et Fartøj, der laa i Stb. Slæbebom. Ved Eksplosionen ødelægdes dette Fartøj, men dets Besætning kom intet til og blev senere taget op af andre Fartøjer. Bomben tilføjede ikke Skibet nogen Skade.

Bombe Nr. 4 faldt tværs om Bb. i ca. 50 m Afstand uden at forvolde nogen Skade.

Luftfartøjerne forsvandt straks i Vindens Retning — til dels skjult af den ved Eksplosionerne og Branden fremkomne Røg og uden at blive beskudt. (Berliner Börsen-Zeitung 16.-6.-37.)

Luftbombardementet var Genstand for en Forespørgsel i det engelske Parlament 16.-6.-37, hvor Mr. Duff Cooper meddelte, at udover den officielle tyske Beretning kunde kun oplyses, at Luftfartøjerne fløj lavt, og at indtil den paagældende Dag var 28 dræbte og 51 saarede ankommet til Gibraltar, medens 4 dræbte og 9 saarede antagelig var bleven bragt i Land i Ibiza.

(Times 17.-6.-37.)

Straks efter Affæren lettede »Deutschland« og gik til Gibraltar, idet de Fartøjer, som var i Vandet, efterlodes med Ordre til at gaa ind til Ibiza med de døde og saarede, som de bjærgede op af Vandet. Enkelte af Besætningen var ved Bombernes Eksplosion blevet slynget over Bord, medens andre havde reddet sig ud gennem Køjerne, da der opstod Brand paa Banjerne efter Eksplosionen af Bombe Nr. 2.

Ifølge uofficielle tyske Meddelelser angives Luftfartøjernes Højde under Bombekastningerne at have været 2 à 300 m.



I den officielle tyske Beretning angives ikke, hvormange Bomber Luftfartøjerne kastede ialt, men i det af Valencia-Regeringen udsendte Communiqué (Times 31.-5.-37), opgives Antallet til 12, ligesom det her meddeles, at Angrebet først fandt Sted, efter at det tyske Skib havde aabnet Ilden mod Luftfartøjerne.

#### *Torpedoskud mod Krydseren »Leipzig«.*

Af den officielle Beretning om Torpedoangrebet mod »Leipzig«, medens dette Skib udførte Kontrolltjeneste ved Spanien, kan anføres, at en Torpedo blev afskudt mod »Leipzig« <sup>18/6</sup> Kl. 1537. Skuddet blev uden Tvivl konstateret gennem Undervandslytteapparaterne og ved Observation af den Luftboble, som fremkommer ved Udskydningen af en Torpedo fra en U-Baad. »Leipzig« foretog et Drej imod det Sted, hvor Luftboblerne saaes. Da Skibet passerede hen over dette Sted, hørte flere af Maskinpersonellet, der opholdt sig i Maskinen, et haardt (»metallic«) Slag mod Skibssiden. Det lød som et vældigt Slag af en Hammer efterfulgt af »skrabbende« Støj. Slaget var saa voldsomt, at Folkene straks satte det i Forbindelse med en Kollision med en U-Baad. Lignende Observationer blev gjort andre Steder i Skibet.

Disse Observationer blev bekræftet <sup>20/6</sup> af en Dykker, som fandt en Bule i Skibssiden under Vandlinien. Bulens Diameter var ca. 15 cm.

Den officielle Beretning slutter med, at det hermed er bevist, at »Leipzig« enten har kollideret med en U-Baad eller er bleven ramt af en Torpedo, der ikke blev bragt til Eksplosion, idet den har ramt Skibssiden under en saa spids Vinkel, at den er bleven vist af.

(Times, 22.-6.-37).

### England.

#### *Materiel.*

Stabelafløbning. Jagerne »Afridi« og »Cossack« søsattes <sup>8/6</sup>. Disse »Tribal-class Destroyers« — af hvilke der ialt bygges 16 — er betydeligt større — ca. 1900 Tons — end de tidligere Jagere (1930—36) paa ca. 1350 Tons. Armeringen er 6 Stk. — efter enkelte Kilder 8 Stk. — 12 cm mod 4 Stk. i tidligere Jagere. Fart 35,5 Knob.

Trods Størrelsen er disse Fartøjer ikke klassificerede som Flotilleledere, men som Jagere. Det bemærkes, at der samtidig er Flotilleledere under Bygning paa kun 1450 Tons — »Hardy«,

»Inglefield« og »Jervis«, der skal være Førerbåde for henholdsvis »H«, »I« og »J«-Jagerne, der er paa 1350 Tons.

Jageren »Hunter« beskadigedes  $13/5$  ved en Mineeksplosion udfør Almeria. 8 Mand dræbtes, 24 saaredes. »Hunter«, der er en af de ovennævnte »H«-Jagere, blev slæbt til Gibraltar for Reparation.

Ved en Forespørgsel i Parlamentet  $8/6$  oplystes, at Omkostningerne ved Reparationen anslaaes til £ 70000.

Nye Slagskibsnavne. De 3 Slagskibe af 1937 Programmet (Sisterskibe til »King George V« og »Prince of Wales«) vil faa Navnene »Anson«, »Jellicoe« og »Beatty«.

Gastæt Kommandobro. I Slagskibet »Warspite«, der nylig er blevet rekonstrueret (£ 2270000), er Kommandobro, Artillericentral, Ildlederstation m. v. gjort gastætte. Forskellige Forsøg har vist, at denne Gassikring af hele Rum er at foretrække for den individuelle Gassikring med Gasmasker, idet disse under Kamp i høj Grad vil genere Besætningen ved Nedslagsobservation m. v., ligesom Ordre under saadanne Forhold let overhøres eller misforstaaes.

---

## Marinens Bibliotek.

Maj 1937.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \*66.—70. Medd. o. Grl. 55, 1-3, 108, 1, 2, 118, 6, 7. Kbh. 1936. 4<sup>o</sup>.  
H. Ska.
66. 55. *Diplomatarium Groenlandicum*.  
1. *Bobé, L.*: Opdagelsesrejser til Grønland 1473—1806. Indl. Nr. 1... *Ostermann, H.*: Registre. 1936.  
2. *Bobé, L.*: Den grønlandske Handels og Kolonisations Historie indtil 1870. Indl. Nr. 2... Med 6 Planer. Desuden: I: Jacob Severins Slægt. II: Oversigt over Grønlands Besejling 1721—32. III: Skibsforlis og Nyanskaffelser af Skibe 1790—1806. IV: Besejlingen 1807—1814. V: Registratur over den kgl. grønlandske Handels Arkiv. *Ostermann, H.*: Registre. 1936.  
3. *Bobé, L.*: *Diplomatarium Groenlandicum 1492—1814...* *Osterman, H.*: Registre. 1936.
67. 108, 1. *Heding, S. G.*: Echinodermes. Ill. 1936.
68. 108, 2. *Hammer, Marie*: A Quantitative and Qualitative Investigation of the Microfauna Communities of the Soil at Angmagssalik and in Mikis Fjord. Ill. Litt. fort. 1937.
69. 118, 6. *Noe-Nygaard, A.*. Die palaeozoischen Eruptivgesteine von Canning-Land. Ill. Litt. fort. 1937.
70. 118, 7. *Brattström, H.*: On the genus *Ulphysema* Brattström with description of a new species from East Greenland. Ill. Litt. fort. 1937.
- 
71. Journées techniques intern. de l'aéronautique. 23. nov.—27. nov. 1936. Ill. Diagr. Paris u. A. 4<sup>o</sup>. Fv.
72. *Rougeron, C.*: L'aviation de bombardement. Paris 1936. 2 Bd. 8<sup>o</sup>. Fv.
- \*73. *Mortensen, F. V. & Strubberg, A. C.*: Dansk Saltvandsfiskeri. Udg. af Min. for Søfart og Fiskeri. Ill. & Kort. Litt. fort. Kbh. 1935. 4<sup>o</sup>. H.
- \*74. *Paulsen, H. H.*: Søartilleriets Værksted. 1887—1937. MANUSKRIP (maskinskr.) fol. H.



75. *Engelstoft, P. & Dahl, S.*: Dansk biografisk Leksikon. Bd. XI: Hultermann-Joachim, Frederik. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*76. Expédition antarctique belge. Zoologie. *Fauvel, P.*: Polychètes. Ill. Litt. fort. Anvers 1936. fol. H.
77. Christian den tiende. Konge af Danmark og Island. Aarene 1912—1937. Ill. Kbh. 1937. fol. H.
78. *Pontoppidan, A.*: Billeder af Fædrelandets Historie. Med Bidrag af Valdemar Rordam. Ill. & Kort. Udg. i Anl. af de Kongelige Majestæters 25 Aars Regeringsjubilæum. Nr. 484. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
79. *Hauch, C.*: Fyr- og Redningsvæsenet. Ill. Fagl. Læsn. Nr. 92. Tidsskr. for Skole og Hjem. Hellerup 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*80. *Wenck, P.*: Videant consules —! Hvilke Opgaver stiller dansk Udenrigspolitik et dansk Forsvar? Hvorledes skal dette Forsvar opbygges i Tilslutning til Udenrigspolitikken? Udg. af »Kredsen«. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
81. *Curry, M.*: Racing Tactics in Questions and Answers. Ill. Diagr. Lond. 1932. 8<sup>o</sup>. H.
82. *Hawkins, J. A., Shilling, C. W. & Hansen, R. A.*: A suggested Change in calculating Decompression Tables for Diving. Diagr. Litt. fort. U. S. Nav. Medical Bull. Vol. XXX, Nr. 3. July. Wash. 1935. 8<sup>o</sup>. H.

H. Bistrup.

## H. O. 211. Dead Reckoning Altitude and Azimuth Table Ageton.

UNITED STATES NAVY DEPARTMENT HYDROGRAFIC OFFICE.

Af Orlogskaptajn J. Hauptmann-Andersen.

Tabellen refererer til Højdemetoden, samtidig Beregning af Højde og Azimuth. Metoden er første Gang beskrevet i United States Naval Institute Proceedings for Oktober 1931.

Den er siden behandlet i adskillige Artikler, i Tidsskrifter, nautiske Almanakker o. l., blandt andet paa Bagsiden af Hydrografic Office »pilot chart« Maj 1933 og i Dansk nautisk Almanak 1936 og er siden sin Fremkomst indgaaet i alle de mange sammenlignende Betragtninger over Stedlinjens Beregning og de dertil knyttede Tabelværker og Metoder, der saa ofte fremkommer i de forskellige Landes Tidsskrifter.

Under Henvisning til min Artikel »Nogle Betragtninger over Stedlinieberegninger« i Tidsskrift for Søvæsen Juli 1936, byder de mange forskellige Tabelværker paa Fortrin og Mangler, og sammenlignende Kalkulationer over disse og den af Tabelværket krævede Arbejdsydelse har været fremsat mange Gange, ofte i Forbindelse med et nyt Tabelværk, hvis Fortrin det gjaldt om at fremhæve.

Valg af et *enkelt* Tabelværk til egentlig Brug for Søkadetterne, saavel om Bord som i Land, har været vanskeligt, og den stadige Fremkomst af nye Tabelværker har foraarsaget, at jeg har ladet hengaa en god Tid for ligesom at lade de nye Værker træde tilbage i Linie med de eksisterende for at faa en mere neutral Indstilling overfor disse.

Denne Artikel er da heller ikke inspireret som en absolut Forherligelse af H. O. 211 paa andre Værkers Bekostning og ej heller som en Anmeldelse i Almindelighed af et Tabelværk, idet en saadan i denne Forbindelse burde være fremkommet for længe siden, men fordi jeg i min naturlige Søgen efter et Tabelværk til Stedlinie- og andre nautiske Beregninger til *ene* Anvendelse for Søkadetterne, tilsidst heftede mig ved H. O. 211, der paa mit Forslag til Søofficersskolen nu med Søkortarkivets Tilslutning af Marineministeriet er approberet til Brug for Søkadetterne saavel om Bord som i Land, idet hver Søkadet skal anskaffe et Eksemplar som Ejendom.

Da det efter min Mening er et meget principielt Skridt, man her har foretaget, skal jeg gengive den væsentligste Del af min Indstilling som Motivering:

Der er gennem Tiderne fremkommet en Mængde forskellige Stedlinie-Tabelværker. De har differeret lidet i Retning af Arbejdsydelse ved Beregningen, men haft mere eller mindre iøjnefaldende praktiske og teoretiske Skavanker, særlig for os, med Henblik paa den hyppige Sejlads nord for  $60^\circ$  Bredde, som ofte er Tabelgrænse.

Det har derfor i Undervisningen været vanskeligt at bestemme sig til en enkelt Tabel, og der er i Stedet gennemgaaet de paa Skolen beroende Tabelværker med det for Øje at stille den unge Officer frit i Valg af Tabelværk, et Valg, der oftest tidligere er faldet paa Martellis Tabeller. I selve Undervisningen i Land har man anvendt de gamle klassiske Beregningsmetoder, idet dansk nautisk Tabelsamling ikke indeholder Tabeller, der muliggør nyere eller enklere Metoder, medens man om Bord har stillet de fra Skolen medgivne Tabelværker til Kadetternes Disposition efter nogenlunde frit Valg.



Anvendelsen af et enkelt Tabelværk til praktisk Brug gennem hele Kadettiden er naturligvis at foretrække, da Opnaaelsen af Rutinen først giver et Tabelværk sin egentlige Værdi, og jeg skal ganske kort motivere Valget af det forestaaende Tabelværk, der udkom i 1932 og siden har været gennemprøvet af Kadetterne, dels om Bord og dels i Land.

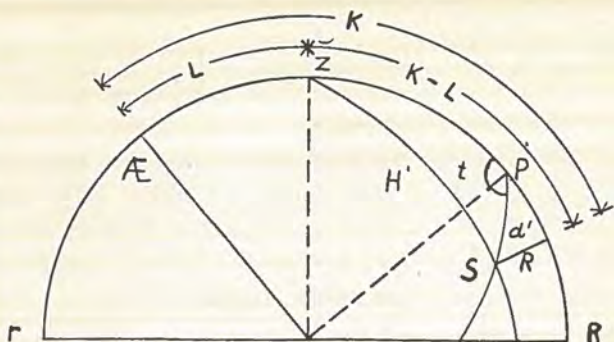
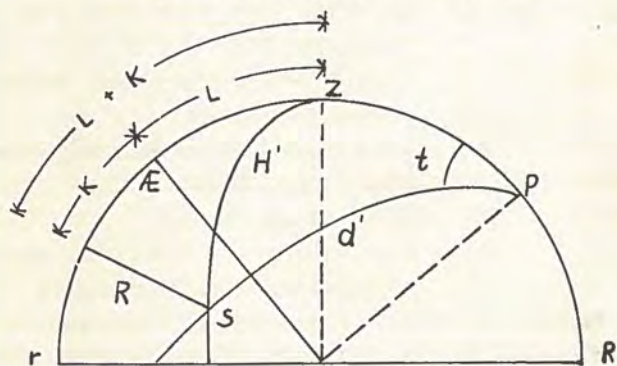
Tabelværket byder arbejdsmæssigt paa ligesaa store Lettelser som de andre eksisterende Tabelværker, og det opfylder samtidig de teoretiske og praktiske Krav, der maa stilles til et saadant Tabelværk, nemlig:

- 1) Ingen Begrænsning i Anvendelsesomraadet paa Jorden.
- 2) Ingen Begrænsning i Valg af Himmellegeme.
- 3) Anvendelig for enhver Stilling af Himmellegemet i Observationsøjeblikket.
- 4) Beregning og Konstruktion i Nærheden af den gissede Plads.
- 5) At Beregningerne kan gennemføres med en for gode Observationsforhold ønskelig Nøjagtighed.
- 6) At Tabelværket er billigt, enkelt og lille af Format, med stærk Indbinding, godt Papir og klart Tryk.
- 7) At man med Tabelværket som *eneste* Hjælpemiddel kan foretage praktisk talt alle forekommende nautisk-astronomiske og sfæriske Beregninger.

Dette i Forbindelse med Tabellens Omtale i Almanakker o. l. og blandt interesserede Navigatorer, samt de gennem de forløbne 3 Aar blandt Kadetterne gjorte Erfaringer med dens Anvendelse dels i Land og dels om Bord synes at berettige nu at foretage det længe ønskede, men meget vanskelige Valg af et enkelt Tabelværk blandt de mange.

Det skal dog til Slut bemærkes, at Tabellen ikke kan anvendes for Timevinkler, der ligger 10 Min. paa



Fig. 2.  $t > 6'$ ,  $L$  og  $d$  samme Navn.Fig. 3.  $t < 6'$ ,  $L$  og  $d$  modsat Navn.

kanter, altsaa ganske samme Fremgangsmaade som ved den saakaldte  $m$  og  $n$  eller valgt Længdemetode og  $H$ - $A$  Metoden. Til Sammenligning anføres de i Artikel Juli 1936, Side 313 og Figurerne anvendte Forkortelsers (Betegnelse) Relation til de af  $H. O. 211$  anvendte Forkortelser (Betegnelser).

$H$ - $A.$   $H. O. 211.$

$T$	$t$	Den lokale Timevinkel.
$D$	$d$	Himmellegemets Deklination.
$M$	$K$	Nedfældningspunktets Deklination eller Ækvatorafstand.



H-A. H. O. 211.

B	L	Den gissede — til Observationsøjeblikkets Klok. og Log. svarende — Bredde.
N (M+B)	$\pm$ (K $\pm$ L)	Hjælpestørrelse, der efter Reglerne dannes ved at addere eller subtrahere Stykkerne M-B c: K-L.
Hg	H	Den beregnede til den gissede Plads svarende Højde.
Ho	Ho	Centercentralhøjden svarende til Observationen.
F	(a) »a«	$Ho \div Hg$ , idet Forskellen i Bue-minutter giver den til Stedliniekonstruktionen anvendte Højdedifferens i Sømil.
A	Z	Azimuthen bestemt efter Reglerne.
Z	Z	Observators Zenith.
P	P	Himmelkuglens Pol.
p	R	Den vinkelrette fældet fra Himmelleget ind paa Meridianen.

*Opgaven er:* Givet 1) den lokale Timevinkel (t) 2) den gissede Bredde (L) og 3) Himmellegetets Deklination (d).

Beregn den til disse Størrelser svarende 1) Højde og 2) Azimuth af Himmelleget.

Idet der henvises til ovennævnte Forkortelser for H. O. 211 samt Fig. 1, Fig. 2 og Fig. 3 med tilhørende Tekst, bliver de Formler, der kommer til Anvendelse ved Beregningen:

$$1) \sin H = \cos R \cdot \cos (L \pm K)$$

$$2) \sin K = \frac{\sin d}{\cos R}$$

$$3) \sin R = \sin t \cdot \cos d$$

$$4) \sin Z = \frac{\sin R}{\cos H}$$

Ved H-A Metoden er Siden R holdt uden for Beregningen, men saa maa til Gengæld baade Funktionerne tg., cotg., cos. og cosec. tages i Brug.

Ved H. O. 211 er Siden R medtaget som en Slags Parameter, herved faas ganske vist et Stykke mere i Regningerne, men der opnaas det tabelmæssigt meget simple, at kun Funktionerne sin. og cos. tages i Brug.  $\pm (L \pm K)$  dannes efter følgende Regel, der let udledes af Figurerne.

K gives samme Navn som Deklinationen. *Har Bredden (L) og Deklinationen modsat Navn*, adderes (L) og (K).

*Har Bredden (L) og Deklinationen samme Navn*, trækkes den mindste fra den største.

For alene at anvende positive Logarithmer vendes samtlige 4 Formler paa Hovedet, saaledes at sin. bliver til cosec. og cos. til sec. og Formlerne faar følgende Udseende, der er benyttet som Grundlag for Tabellens Beregning:

$$1) \text{ cosec } H = \text{ sec } R \cdot \text{ sec } (L \pm K)$$

$$2) \text{ cosec } K = \frac{\text{ cosec } d}{\text{ sec } R}$$

$$3) \text{ cosec } R = \text{ cosec } t \cdot \text{ sec } d$$

$$4) \text{ cosec } Z = \frac{\text{ cosec } R}{\text{ sec } H}$$

R og K beregnes af Formlerne (2) og (3), derefter dannes  $\pm (K \pm L)$  og Højden beregnes saa af Formel (1) og Azimuthen (Z) af Formel (4).

Azimuthen regnes altid fra Midnatsmeridianen — Nord paa Nordbredde og Syd paa Sydbredde — mod Øst eller Vest — afhængig af Timevinklen.

Azimuthvinklen er altid større end  $90^\circ$ , undtagen naar (K) har *samme* Navn som Bredden (L) og er *større* end denne.

Naar Timevinklen ( $t$ ) er større end eller lig  $90^\circ$ , er ( $K$ ) større end eller lig  $90^\circ$ .

For ( $t$ ) lig  $90^\circ$  eller 6 Timer har Tabellen sit svage Punkt idet ( $K$ ) er bestemt ved en cosec. (sin.), og disse Funktioners Variation omkring  $90^\circ$  er for lille til at bestemme selve Vinklen. Først  $2,5^\circ$  til hver Side fra  $90^\circ$  kan  $R$  bestemmes, og her er altsaa Tabellens »døde« Felt. Jfr. iøvrigt, hvad tidligere nævnt desangaaende.

H. O. 211 er blot en Tabel over de trigonometriske Funktioner sec og cosec.

i Kolonne A findes  $10^5 \cdot \log \text{ cosec}$ , og

i Kolonne B findes  $10^5 \cdot \log \text{ sec}$ .

For at gøre Reglerne, Opslagene og Regningerne simple er Tabellen opført med Argumenter fra 0 Grader til 180 Grader, men da den alene er opbygget over to trigonometriske Funktioner, har selve Tabellen alligevel kun 36 Sider.

Der anvendes 5-cifrede Logaritmer, men for de smaa Vinkler dog 6-cifrede, idet det 6<sup>te</sup> Ciffer er anført efter et Decimal-Komma.

I Størstedelen af Tabellen er Argumenterne anført for hvert halve Minut, men fra 0 til  $6^\circ$  dog for hvert kvarte.

Uden Interpolation faas Højden med ca.  $0,2'$  Nøjagtighed.

Hvert Opslag — 2 Sider — omfatter  $12^\circ$  foroven og  $12^\circ$  forneden, hvorved man ofte med samme Opslag kan udtage forskellige Værdier.

$K$  og  $Z$  udtages enten foroven eller forneden i Tabellen efter simple Regler, der findes trykt øverst paa hver af Tabellens Sider.

Fremgangsmaaden ved Tabellens Brug til Stedlinieberegning, der er dens Hovedformaal, er følgende:



- 1) Dan Himmellegemets Timevinkel i Greenwich. Omsæt den til Grader og Minutter.
- 2) Anvend (+ øst. Længde ÷ vest. Længde) den til den gissede Plads svarende Længde paa Timevinklen i Greenwich, saa faas den lokale Timevinkel  $0^{\circ}$ — $360^{\circ}$ . Dan af denne (t)  $< 180^{\circ}$  øst eller vest for Middagsmeridianen.
- 3) Gaa ind i Tabellen med (t) i A Kolonnen og anfør Tallet i Rubrik I.
- 4) Gaa ind med Deklinationen i B Kolonnen og anfør Tallet under det foregaaende i Rubrik I og i A Kolonnen og anfør dette Tal i Rubrik II.
- 5) Adder Tallene i Rubrik I, den fremkomne Sum søges i Kolonne A, og det tilsvarende Tal udtages af Kolonne B og opføres under det foregaaende i Rubrik II. De samme to Tal opføres endvidere paa samme Linie, henholdsvis B i Kolonne III og A i Kolonne IV.
- 6) I Rubrik II trækkes B fra A, med *Differencen* gaas ind i Kolonne A og den tilsvarende Vinkel udtages foroven, dersom (t) er mindre end  $90^{\circ}$ , forneden dersom (t) er større end  $90^{\circ}$ . Vinklen er (K) og gives samme Navn som Deklinationen.
- 7) Anfør den gissede Bredde (L) under (K) og adder disse Vinkler, dersom de har modsat Navn, træk ellers den mindste fra den største. Resultatet er  $\pm (L \pm K)$ .
- 8) Gaa ind med denne Vinkel i B Kolonnen og anfør Tallet i Rubrik III.
- 9) Adder de to Tal i Rubrik III.
- 10) Søg Summen i A Kolonnen, den tilsvarende Vinkel er den beregnede Højde, Hg anføres til venstre, og det tilsvarende Tal i B Kolonnen anføres paa samme Linie i Rubrik IV.
- 11) Træk dette Tal fra det tidligere opførte Tal i Rubrik IV.

12) Søg denne *Differens* i A Kolonnen og den tilsvarende Vinkel er Azimuthen, der udtages fornedet af Tabellens Side, medmindre Vinkel (K) har samme Navn som Bredden (L) og er større end denne, i hvilket Tilfælde Azimuthen udtages foroven paa Tabellens Side. Azimuthen regnes fra Midnatsmeridianen mod Øst eller Vest eftersom (t) er regnet om ad Øst eller Vest.

Opstillingen vil for et Eksempel tage sig ud som følger:

$$\text{gisset Plads} \begin{cases} 43^{\circ} 16' \text{ n. Br.} \\ 56^{\circ} 20' \text{ n. Lgd.} \end{cases}$$

$$\text{Solens Dekl. (n)} \quad 23^{\circ} 26' \cdot 2$$

$$- \text{Centercentral Højde (Ho)} \quad 43^{\circ} 17'$$

$$\text{Mkl. i Grw.} \quad 12^{\text{t}} 18^{\text{m}} 52^{\text{s}}$$

$$\text{E} \quad \underline{11^{\text{t}} 58^{\text{m}} 49^{\text{s}}}$$

$$\text{Solens Tv. i Grw.} \quad 0^{\text{t}} 17^{\text{m}} 41^{\text{s}}$$

$$- \quad - \quad \quad \quad 4^{\circ} 25'$$

$$\text{Lgd. W} - \quad \quad \quad 56^{\circ} 20'$$

$$\text{Lok. Tv.} \quad \quad \quad 308^{\circ} 05'$$

$$\text{(t) e. f. M.} \quad \quad \quad 51^{\circ} 55'$$

	I (udderes)	II (subtraheres)	III (udderes)	IV (subtraheres)
t = 51° 55'	A 10396			
(n) d = 23° 26'	B 3738	A 40046		
R =	A 14134	B 16007	B 16007	A 14134
K = 35° 5' 5		A 24039		
(n) L = 43° 16'				
L ÷ K 8° 10' 5			B 444	
H (beregnet) 43° 12' 5			A 16451	B 13735
Ho (obs.) 43° 17' 0				A 399
5' · 0				
5' · 0 mod Nedlægningsspunkt				Z = 97° 45'
d. v. s. i Azimuthens Retning				N. ad. Ø.

Fra Bestikkets Plads flyttes dette Punkt 5 Sm. mod retv.  $97^\circ$ , 8; gennem det derved bestemte Punkt trækkes Stedlinien retv.  $8^\circ$ — $188^\circ$ .

Da Timevinklen i dette Tilfælde er mindre end  $6'$  ( $90^\circ$ ), udtages K foroven paa Tabellens Side, og da K og L har samme Navn, subtraheres K fra L, og Azimuthen udtages fornedent paa Siden.

Som det fremgaar af Forordet til Tabellen, kan denne ogsaa finde Anvendelse ved Løsning af andre Problemer i Forbindelse med astronomiske og terrestriske Pladsbestemmelser, ligesom den kan være praktisk ved visse Beregninger under Storcirkelsejlads.

Jeg skal i en senere Artikel gøre Rede for Tabellens Anvendelse til disse Opgaver.

Til Slut skal anføres, at Tabellen naturligvis yderligere indeholder:

Omsætningstabeller fra Bue til Tid og Højdekorrektionsstabeller.

---



## Ekvipagemesteren.

Af Løjtnant C. B. Thostrup.

Ifølge Kundgørelse for Søværnet A. 13 af 7. Maj 1937 forsvinder Benævnelsen »Ekvipagemester«, idet Ekvipagemesterens Virksomhed fra nævnte Dato indgaar i Embedet som »Stationschef paa Flaadestationen«.

Ekvipagemesterstillingen fremstod gennem flere Mellemlid, ganske som det øverste Embede som Holmens Chef udviklede sig efterhaanden som det viste sig nødvendigt, at een bestemt Mand fik Ansvar for det store Arbejde, der udførtes ved Flaadestationen.

Holmens Chefs første sømandskyndige Hjælp i den daglige Tjeneste hentedes hos de faste Skippere og Overskippere, men senere, da Virksomheden voksede, opstod nye Embeder for disse Hjælpere, nemlig Holmens Viceadmiral (*Poul Jørgen Biørnsen, Jens Rodsten og Henricq Span*) og Inspektionsofficeren (*David Danel, Udspisningen, Nicolaus Helt, Skibbygningen og Cornelius Kruse, Udtaklingen og Reberbanearbejdet*); derefter træffer vi Ekvipagemesteren, og vi er nu inde paa organisationsmæssigt faste Baner: Holmens Chef, Ekvipagemesteren og Overskipperne (den sidste af disse er vore Dages »Havnemesteren«) for den sømandsmæssige Sides Vedkommende; endnu senere finder vi desuden mere løst ansatte Viceekvipagemestre, Interimsekvipagemestre og Inspektionsofficerer ved Holmetjenesten.

Ekvipagemestrene var Mænd, der havde et ganske nøje Personal- og Materielkendskab, de var paa-færde tidligt og silde, og Embedet var sikkert til Ti-

der det besværligste i Marinen, men, paa den anden Side, ogsaa det mest ansete blandt Menigmand, bortset dog fra Holmens Chefs Embede.

Den første Ekvipagemester er *Peter Jensen Bredal*, der blev udnævnt d. 3. Maj 1658, men som tiltraadte Stillingen allerede d. 5. Maj Aaret forud, den Dag, da Skipper *Rasmus* (Overskipper *Rasmus Thygesen Sam-sing*) begravedes. *Peter Bredal* døde under Udkommando d. 8. December 1658.

Capitain, Overskipper *Søren Nielsen Fielderup* var Ekvipagemester fra 28. December 1658 til sin Død i Maj 1661 (begravet d. 23. Maj).

I Provincial Ordonnancen af 4. November 1660 omtales, at der af Admiralitetet skal dependere en Ekvipagemester, men først 1663 er Embedet atter besat. Hollænderen *Arent Tengnagels* Bestalling er udfærdiget d. 24. December 1663; han døde allerede d. 16. Februar 1665. Han omtales som »Kongl. Mayestæts Over-Compagnie Mester paa Bremerholm« — vi kender endnu et Hundrede Aar senere, gennem Matrosunderofficerers Skrivelser til Ekvipagemesteren, Udtrykket »Campagnemester« om denne Embedsmand.

*Peter Petersen Kierteminde* udnævntes den 26. Februar 1665, men hans Tjenestetid blev endnu kortere end Forgængerens, thi han blev begravet d. 25. April s. A., kun 47 Aar gammel. Han skrev sig selv *Pietter Piettersen van Cortemunde*, var det hollandske Sprog mægtigt og foretog Oversættelser til Dansk fra saavel Engelsk som Latin.

Den 26. April 1665 forelaa Kongens Befaling angaaende Eftermanden: »Eftersom vi erfare, at der udi de Venetianers Tieneste sig skal opholde en Person ved Navn *Zeiger*, født udi vort Rige Norge, som skal være døgtig til Equipage Mester Bestilling her paa Holmen at kunne betiene, thi er vores naadigste Villie

og Befaling, at I forbemeldte Person lader her ind i vort Rige Danmark forskrive, samme ledige Equipage Mester Bestilling at antage og nyde«.

Den udvalgte Person, *Zeiger Petters*, som »fra Venetien for Equipage Mester er indforskrevet og arri-veret« blev, ifølge Admiralitetets Korrespondancepro-tokol, d. 6. December »forlovet, til Venetien igien at reise, sine affaires der til Endskaab at drive og sig her med første at indstille, sin førberørte Charge her at opvarte«. — Senere mødes hans Navn ikke, og *Zeiger Petersen* er en i dansk Orlogstjeneste ukendt Person. En Formodning, at han er indentisk med *Reyer Pe-tersen Pie*, er fremsat og er mulig ud fra den Betragt-ning, at hans Tilbagevenden fra Venetien er trukket saa længe ud, at Admiralitetet har opgivet at vente, samt naar man ser bort fra de forskelligt opgivne Fødesteder (*Reyer* i Holland, *Zeiger* i Norge).

En ny Ekvipagemester blev antaget i Holland. *Jacob Viingaard* underskrev som Ekvipagemester d. 14. Juli 1666, og har da været i Embedet, men d. 13. Marts 1667 blev han »fra samme Charge licenteret«; der er dog mange Tegn til, at han tjente til 1673.

I denne Periode (Oktober 1666) kender vi en Ekvipagemester i Hollænderen Capitain *Henrich Ro-bertson Hacro*, men endskønt han en enkelt Gang kal-des »Equipagemester paa Bremerholm« har han dog næppe nogensinde gjort Tjeneste der, hvorimod han i Bergen har forrettet Ekvipagemestergerning; han døde i November 1667.

*Simen Fockes de Boer* blev Ekvipagemester 1673, sandsynligvis efter *Jacob Viingaard*, han døde 1677 og begravedes d. 7. Marts.

*Carsten Krintzen de Richter* blev den næste i Stil-lingen, men han omtales allerede 1673 sammen med



*Simen Fockes de Boer* som Ekvipagemester: han afgang i December 1684.

Herefter er Embedet kontinuerligt besat. Det er især Bremerholm (Gammelholm), senere tillige Nyholm, der er Sædet for Ekvipagemesterens Virksomhed, men til Tider har der ogsaa været ansat Ekvipagemester ved Dokken, ligesom Compagnierne i enkelte Perioder har benyttet en Søofficer i et saadant Embede.

Den 20. Marts 1755 bestemtes, at Ekvipagemesteren ikke skulde være fast ansat ved nogen af Holmene, men det er dog muligt at angive deres hovedsagelige Tjenesteomraade.

*Bremerholms (Gammelholms) Ekvipagemestre:*

Vice-Admiral *Henricq Span* fik d. 5. Januar 1680 »Inspektion« over Bremerholm; han blev Holmens Admiral d. 11. Marts 1690.

Capitain (her er saa vidt muligt anvendt de samtidige Chargebetegnelser) *Christian Wjbe*, 1. December 1684—27. Maj 1690.

Schoutbynacht *Christoph Ernst von Støcken* gjorde Ekvipagemestertjeneste 1690, først paa Aaret.

Capitain *Claus Eskesen Güntelberg*, 27. Maj 1690—26. Februar 1711.

Student *Olaus Judichær* gjorde Ekvipagemestertjeneste ved Holmen i Forbindelse med sin øvrige Tjeneste fra 10. December 1692 til 23. December 1710.

Capitainerne *Rasmus Juel* og *Peter Hansen* gjorde fra 1710 til 1719—20 periodevis Tjeneste som midlertidige Ekvipagemestre ved begge Holmene; ogsaa som virkelige Ekvipagemestre synes deres Omraader at have været vekslende.

Commandeur *Rasmus Juel*, 24. Januar 1718—22. Maj 1730; fra 9. Januar 1730 udelukkende ved Gammelholm.

Premier-Lieutenant *Hans Leth*, 22. Maj 1730—9. August 1742.

Capitain-Lieutenant *Johan Georg Vieth*, 22. August 1742—7. Januar 1749.

Capitain *Michael Johan Herbst*, 23. Januar 1749—23. Januar 1751.

Capitain *Christian Friderich Holsten*, 11. Februar 1751—7. August 1755.

Capitain-Lieutenant *Wolfgang Kaas*, 7. August 1755—23. Marts 1768.

Premier-Lieutenant *Christian Henrich de Thurah*, 23. Marts 1768—20. Juni 1771.

Capitain-Lieutenant *Raphael Henrich Tønder*, Ekvipagemester ad interim, 20. Juni 1771—27. Maj 1772.

Premier-Lieutenant *Christian Henrich de Thurah*, 27. Maj 1772—17. Maj 1781.

Capitain *Andreas Henrich Stibolt*, 17. Maj 1781—9. Marts 1792.

Capitain *Johan Cornelius Krieger*, 23. Marts 1792—28. Marts 1792.

Commandeur-Capitain *Anton Friderich Lützow*, 28. Marts 1792—21. Juli 1797; suspenderet 18. Marts 1797.

Capitain *Sigvard Urne Rosenvinge*, 18. Marts 1797—9. Maj 1809.

Capitain *Povel Nicolai Posth*, 9. Maj 1809—29. September 1815.

Commandeur-Capitain *Carl Adolph Rothe*, 1. Oktober 1815—1. Juni 1822.

Commandeur-Capitain *Hans Stephansen*, midlertidig Ekvipagemester, 15. Juni 1820—5. Juni 1822; virkelig Ekvipagemester, 5. Juni 1822—20. April 1833.

Capitain-Lieutenant *Johan Peter Gandil*, 25. April 1833—1. Februar 1861.

Orlogscapitain *Edvard William Holst*, 13. Februar 1861—17. December 1862.

Herefter var der ingen Ekvipagemester paa Gammelholm; Loven om Orlogsværfternes Sammendragning paa Nyholm var af 15. April 1858, men Ekvipagen paa Gammelholm bestod, varetaget af en Inspektionsofficer, indtil 1866; Gammelholm afleveredes til Finansministeriet d. 1. Juli 1866.

*Nyholms Ekvipagemestre:*

Commandeur-Capitain *Peter Hansen*, 11. Februar 1719—28. Februar 1727.

Commandeur-Capitain *Friderich Neuspitzer*, 24. Marts 1727—14. April 1741.

Capitain *Michael Johan Herbst*, 29. April 1741—23. Januar 1749.

Capitain *Christian Friderich Holsten*, 23. Januar 1749—11. Februar 1751.

Premier-Lieutenant *Wolfgang Kaas*, 11. Februar 1751—7. August 1755.

Capitain-Lieutenant *Gerhardt Christopher Walterstorff*, 7. August 1755—4. Maj 1778.

Commandeur-Capitain *Ulrich Christian Kaas*, 11. Maj 1778—19. Marts 1789.

Capitain *Ole Andreas Kierulff*, Ekvipagemester ad interim, 19. Marts 1789—22. Maj 1789; virkelig Ekvipagemester 22. Maj 1789—9. Marts 1792.

Capitain *Johan Cornelius Krieger*, 28. Marts 1792—24. December 1802.

Capitain-Lieutenant *Andreas Christian Gotthilf Grove*, 24. December 1802—5. Juni 1813.

Commandeur-Capitain *Johan Johansen*, 4. Juli 1813—28. December 1830.

Capitain-Lieutenant *Søren Ludvig Tuxen*, 1. Januar 1831—28. April 1853.

Capitain *Peter Wilhelm Flensborg*, 4. Maj 1853—10. Marts 1857.



Capitain *Frederik Laurentius Fiedler Sommer*, 1. Maj 1857—1. Maj 1862.

Orlogscapitain *Adser Enevold Ludvig Knudsen*, 1. Maj 1862—1. April 1863.

Orlogscapitain *Hans Herman Stephan Grove*, 1. April 1863—22. Februar 1864.

Orlogscapitain *Edvard William Holst*, 22. Februar 1864—27. Oktober 1864.

Orlogscapitain *Hans Herman Stephan Grove*, 27. Oktober 1864—6. November 1865.

Capitainlieutenant *Emil François Krieger*, fungerende Ekvipagemester, 6. November 1865—1. September 1866; virkelig Ekvipagemester, 1. September 1866—1. September 1867.

Orlogscapitain *Gerhard Frederik Wilhelm Wrisberg*, 1. September 1867—1. Maj 1870.

Capitain *Peter Ferdinand Giødesen*, 1. Maj 1870—6. Marts 1873.

Capitain *Pingel Johan Carlheger Holbøll*, 6. Marts 1873—15. Marts 1876.

Capitain *Peter Holger Braëm*, 15. Marts 1876—15. Juli 1879.

Capitain *Steen Andersen Bille*, 15. Juli 1879—15. Juli 1882.

Commandeur *George Julian Gordon Mac-Dougall*, 15. Juli 1882—1. Januar 1885.

Capitain *Carl Adolph Bruun*, 1. Januar 1885—1. Januar 1890.

Kommandør *Vilhelm Ferdinand Koefoed*, 1. Januar 1890—1. Juli 1894.

Kommandør *Nicolaus Urban Gad*, 1. Juli 1894—27. April 1897.

Kommandør *Hans Peter Holm*, 27. April 1897—5. August 1901.

Kommandør *Vilhelm Carl Ludvig Schlüter*, 5. August 1901—1. September 1905.

Kommandør *Peter Carl Bræstrup*, 1. September 1905—26. Juni 1910.

Kommandør *Rørd Regnar Johannes Hammer*, 26. Juni 1910—25. Februar 1915; midlertidig Ekvipagemester, 25. Februar 1915—16. September 1915.

Kommandør *Holger Guldbrandt Christian Amundsen*, 16. September 1915—15. Oktober 1919.

Kommandør *Theodor Andreas Topsøe-Jensen*, 15. Oktober 1919—31. Marts 1923.

Kommandør *Hans Theodor Janus Nørregaard*, midlertidig Ekvipagemester, 31. Marts 1923—2. Juni 1924.

Kommandør *Theodor Andreas Topsøe-Jensen*, 2. Juni 1924—31. Marts 1925.

Kommandør *Hans Theodor Janus Nørregaard*, 31. Marts 1925—30. November 1929.

Kommandørkaptajn *Henry Christian Gad*, 30. November 1929—31. August 1935.

Kommandør *Fritz Hellmers Trap*, 1. September 1935—19. August 1936.

Kommandørkaptajn *Paul Ipsen*, 20. August 1936—7. Maj 1937; derefter Stationschef paa Flaadestationen.

Under de forskellige Ekvipagemestres Udkommandoer, Sygdom, Rejser, Ferier eller andet Forfald har andre Officerer varetaget Ekvipagemesterens Forretninger, saaledes:

For Capitain *Steen Bille*: Commandeur *Braëm*, 1. Maj 1881—1. November 1881.

For Commandeur *Mac-Dougall*: Commandeur *Braëm*, 2. Januar 1884—30. Oktober 1884.

For Capitain *Bruun*: Commandeur *V. F. Koefoed*, 19. Maj 1885—Medio August 1885; Commandeur *Johan Emil Victor Hansen*, fra 1. Juli 1886; Comman-

deur *Koefoed*, 25. August 1887—24. April 1888 og fra 15. Maj 1889 i 6—8 Uger.

For Kommandør *Koefoed*: Kapitain *Ernst Frederik Løjtved*, fra medio Juli 1891 i 5—6 Uger og fra 23. Juli 1892 i 2—3 Uger.

For Kommandør *N. U. Gad*: Kapitain *Otto Valdemar Suenson*, 1. Juni 1895—4. Juli 1895.

For Kommandør *H. P. Holm*: Kaptajn *Edwin August Christian Jessen*, fra 27. Juni 1900 i 6 Uger.

For Kommandør *Schlüter*: Kommandør *R. Hammer*, 1. Juli 1903—30. September 1903.

For Kommandør *Nørregaard*: Kommandørkaptajn *Hugo Johan William Asmussen*, 12. Juli 1926—20. August 1926 og fra 18. August 1928 i 1 Maaned; Orlogskaptajn *Trap*, 15. August 1929—20. August 1929; Kommandørkaptajn *Asmussen*, 20. August 1929—15. September 1929.

For Kommandør *H. C. Gad*: Kommandørkaptajn *Asmussen*, 28. Juni 1930—21. Juli 1930 og fra 20. Juni 1931 i 1 Maaned.

---



## En Dagbog fra Fregatten »Diana« 1807.

Ved pens. Overartillerimester, Løjtnant i Flaaden Vilhelm Nielsen.

Denne Dagbog er ført af Hans Christophersen, antagelig var han Konstabel, da han fire Dage efter sin Hjemkomst bliver udkommanderet som Regnskabsfører med Kanonchaluppen, Lit. B. Nr. 4.

Dagbogen er ført fra den Dag Fregatten Diana højste Kommando, d. 6. Juli 1807, til den blev beslaglagt af Spanierne i Cartagena og videre under Fangenskabet, først i Spanien derefter i England, til den Dag da Resten af Fregattens Besætning, 34 Mand, melder sig paa Gammelholm. Den fortæller om de Begivenheder, der særlig gjorde Indtryk paa den menige Mand. Man forbavses over den Nøjagtighed, hvormed Begivenhederne gengives, især da mange af Tildragelserne maa være naaet til ham gennem andre.

Dagbogen er et selvlavet Hefte paa 84 Sider, 160 × 100 mm, af det gamle, svære Papir med et Omslag af noget sværere Papir, slidt helt glat af lang Tids Brug, hvorimod Bladene er rene og hele, kun gulnede af Tiden. Skriften er fin, smuk og tydelig.

Jeg har gengivet Dagbogen med den samme Bogstavering og Tegnsætning, eller rettere Mangel paa Tegnsætning, som Originalen; men da Skibsjournalen har en lignende Bogstavering med smaa og store Bogstaver brugt i Flæng, maa man vel antage, at det var, som man den Gang almindeligvis skrev.

I Dagbogen betegner Christophersen Skibet som Korvet, hvilken Betegnelse først efter 1818, i al Fald

officielt, afløste Betegnelsen »Let Fregat«. Skibsjournalen betegner da ogsaa Skibet som Fregat paa 16 Stk. 30 *Ø*s Canonader og 4 Stk. 8 *Ø*s Canoner, den har altsaa kun haft Dæksbatteri. Ud for Prima Plan er Tallet udeladt, men efter Degenkolv er det 178 Mand.

Beskrivelsen af, hvad der foregik i Spanien under Oprøret imod de Franske, minder meget om, hvad der foregaar for Øjeblikket dernede.

Efter Spaniolernes Beslaglæggelse af Fregatten den 26. Aug. 1809 ophører Skibets Journalføring, og Mandskabet skilles fra de tilbageblevne Officerer, der kommer i Land og efterhaanden faar Tilladelse til at rejse hjem, Folkene kommer ombord i det spanske Vagtskib; kun Chefen bliver tilbage, da han ikke kunde faa sin Besætning med hjem; det er da ogsaa ham, der faar den frigivet af engelsk Fangenskab, da han paa Vej hjem fra Spanien kommer til England.

Dagbogen har jeg erhvervet paa en af Hees Auktioner. Vedkommende, som har indsendt den til Auktion, mener, at han engang har købt den hos en Antikvarboghandler.

*Vilhelm Nielsen.*

af Hans Christophersen holdet  
ombord i Spansk og Engess Prosang.

## Dagbog

Holdet ombord paa Corvetten Diana som blev taget  
aff Spanierne i Cartagena.

*Julig d: 6<sup>te</sup> 1807.*

Lagde Corvetten Diana ud af Bomen, den blev ført  
af Hr. Captain Lieutenant Christian Mayer, med Hur-  
tighed giennemskar den Vandet Flaget og Vimbelen  
hævede sig fra den stille nedhengen og skiød sig ud  
fra Skibet i Slangeagtige Folder Clarinetter Valdhor-  
ner og andre blæsende Instrumenter gav Ecko fra  
Danmarks stolte Vahl. Orlogsskibet Valdemars range  
Topper kneisede over os da vi skiød den forbi, og  
ingen Tanke om nogen sørgelig Begivenhed kunde  
formørke Ansigtet

*Juli d: 17<sup>de</sup>*

Seilede fra Kiöbenhavns Red og Ankrede same Dato  
paa Helsingörs Red. Corvetten Fyla som vi skulde  
aflöse i Vestindien, seilede forbi os medens vi laa til  
Ankers ∞

*d: 19<sup>de</sup>*

Blev vor Skibskok Carl Fleisier formedels Sygdom  
sendt i Land og fra Vagtskibet bekom vi 2<sup>de</sup> Mand  
J: Bombey og F: Mantain. ∞

*d: 20<sup>de</sup>*

Lettede vi Ankeret, og

*d: 22<sup>de</sup>*

Lod det falde ved Krageröe i Norge

*d: 28<sup>de</sup>*

Kom en norsk Dreng ombord ved Navn Peter Röm-  
ling Kuscherong.



*d: 29<sup>de</sup>*

Seilede vi derfra. De giestfri Norske hvis redelige og fortrolige Omgang skaffede os saa mangen behagelig Time det glemmer vi aldrig, med aabne Arme hilse de os, da vi kom, og enhver Fornøyelse de kunde optænke sigtede til at giøre os Glæde, Tiden kom at vi skulde til at seile, vi lettede Anker og en lykkelig Reise for os lød fra Strandbredden, med et tungt Hierte forlod vi det siste Sted af vort elskede Födeland, og et sagte Suk trænkte sig frem for det beklemte Bröst. Lev vel i glade og fri Norske og hav Tak for enhver Time som i har fornöiet os og skulde vi engang komme tilbage, gid i da maa være lige saa Glade frie og Lykkelige som da vi forlod eder.

*August d: 29<sup>de</sup>*

Mötte vi en Engelsk Fregat som efter en kort Samtale skikkede ombord en deel Vindruer og andre Frugter og derefter seilede fra os noksaa Venskabelig. ~

*September 1<sup>de</sup>*

Kastede vi Anker paa Malica<sup>1)</sup> Red hvor der blev fortalt, at Danmark havde Ufred med England, vi trode det dog kon halveis da de engelske Kryssere vi havde möt under veis ikke havde talt noget derom. Et Mörke hviler her uigennemtrængelig for den Mennekelige forstan. Dannemark sov og sov rolig men dens opvogning var skrækkelig. Taus kaster vi vore Øyne hen til den Himmeleng hvor vores elskede Födeland ligger. Pantasien forestilte os, hvorledes Oldingen der havde mistet den der var hans siste Alderdoms Tröst, stille og taus at hvile sig paa sin Stav, intil han med brudstene Øyne segner ned. Konen at vride sine Hender, og med Taarer i Øynene at omfavne sine Börn, klagende Gud min Mand, min Mand, Faderen at staa

1) Malaga.

ved sin Söns Lig, og betrakte ham med Smerte du falt og falt som Mand, men jeg Gamle er nu ene tilbage. Pigen med blege Kinder, her omfavner det blödende Lig af sin Elsker de taarefulde Øyne er henvendt mod Himlen, og med mat stemme raaber hun Gud hvorfor gjorde du det.

Byens ranke Torne og smukke Bykninger lagt i Aske. Det som forsvarte Dannemarks Kyster berövet dem, Dog stands Tanke en Taare ofre vi dig ulykkelige Födeland.

*d: 3<sup>die</sup>*

Lattede vi og seilede derfra.

*September d: 4<sup>de</sup> 1)*

Ankrede vi paa Algiers Red, Consulen Hr. Captain Uldrich tilligemed nogle forneme Törker kom ombord.

*d: 8<sup>de</sup>*

Blev den sædvanlige aarlige törkereske Foræring brungen i Land, hved hvilken Leilighed Chefen blev foræret en Sabel med Guldhefte og Skede. Den tyrkeske Foræring som bestod af 5 Fierdinger med Piastre blev ved undersøgelsen forklaret af en Iöde ikke at være nok da der efter hans udtolkning manglede 10,000 Piastre, hvilket foraarsagede at Deien blev eller lod som blev vred og truede med at dersom de ikke blev betalt beholdt han Fregatten. Cheffen paastod at Sumen var der saaledes som den var blevet leveret fra Kiöbenhavn, men Deien vilde intet höre og vedblev sin Fordring, Capitainnen begav sig bort, og de faae Dage han opholdt sig hos Consulen blev han paapaset ved hver en Lejlighed.

*d: 9<sup>de</sup>*

Blev fra Consulen sendt ombord til Mandskabet

1) skal være d: 7<sup>de</sup>.

Forfriskning 2<sup>de</sup> Stude, en mængte findt blødt Brød og overflødighed med Grøndt og Frugter. ~

*d: 11<sup>te</sup>*

Kom 2<sup>de</sup> Tyrker svømmende ombord, de vare Tunesere hvilket havde Ufred med Algierene, de ønskede gierne at maatte have bleven ombord hos os men den Underhandling som var imellem dem og Algierene gjorde det umuligt. —

*September d: 12<sup>te</sup>*

Blev de afhentet deres nedslagne og bedrøvede Ansigter gav mere end nok tilkiende hvad Lidelser de gik til vi kunde kon beklage dem. Om Eftermiddagen gienlød Rygtet ombord Capitainnen er greben og sat fast, Rolighed blandet med den krigerske Bitterhed stod malet i et hvert Ansigt.

Efter at vi havde vendet hele Eftermiddagen hvad Ufaldet blev kom endelig Capitainen ombord om Aftenen, Glæden afløste strax det Alvorlig Udseende, og et Huraraab ønskede ham velkommen, en Hendelse havde frelst ham, ved Afskeden fra Consulen passede efter Deiens Ordre endeel Tyrker paa ham, Mørket, og det hele Antal af Officere forvirrede dem hvor er han, gik en sagte Mumlen i blandt dem. Capitainen ilede afsted i forveien med de andre Officere, blødt Lieutenant Michlenborg blev tilbage hos Consulen der er han lød Raabet grib ham, Lieutenant Michlenborg fløi afsted, og hele Skaren efter ham, han var dog saa lykkelig at naae Fartøyet hvor de andre Officere ventede efter ham, de satte strax af og da de vare komne ombord lettede vi Anker og gik til Søs. — Farvel gode Uldrich dit gode og milde Aasyn som smilede os i møde da vi kom og dit bedrøvede og Sorgblik da vi forlod dig, vidner om din Kierlighed og Godhed for os. Lev vel og naar undertiden dine



glade Øjeblikker bliver forbittrede af Haabets Skuffelse og Menneskenes Utroskab, saa erindrer at der enu gives dem der elske dig og vilde giøre alt for dig.

*Septemb: d: 17<sup>de</sup>*

Om Eftermiddagen hen imod Aften blev vi var en Fregat, som strax holdt efter os, men formedelst at hans Storebramstang gik overbord naate han os ikke, noget efter merkede vi en sköre i vores Bovspröd og begynte at berge vore Seil for at paalæge Surringer, men lige som vi blev klar dermed og havde faaet Seilene til igien frembröd Morgenen og Kl: 3<sup>1/2</sup> fik vi ham igien i sigte, han holdt efter os og skiöd adskillige løse Skud, men da han ingen Flag heisede besvarte vi ham ikke, han blev ved at nærme sig os alt mere og mere, omsider gav vi ham et skarp Skud han besvarede strax Skudet heisede Engelsk Flag, vi heisede strax vores Flag, bergede Læseilene og Bramseilene gav Underseilene op og dreiede til Vinden for at vente efter ham, der blev gjort klart Skib over alt og hver Mand paa sin Post, da han kom paa siden af os preiede han os og forlangte en Officeer ombord, Captainnen svarede at saasnart han sente en Officeer ombor til os skulde der paa Øyeblikket komme en Officeer ombord til dem, Engelskmanden satte sit Fartöi ud og en Officeer kom ombord, Lieutenant Lauvs blev sendt ombord til dem, i dette Melletrum var alting stille og rolig en Forventning efter hvad der skulde ske stod Tegnet i enhvers Ansigt, glade Øyekast og en sagte Hvidsken Vexledes fra den ene Canon til den anden, og enhver lyddede efter den Lyd som Dansken ikke gierne bruge uden ved voldsom Overfald og det var Fyhr. Lieutenant Louvs kom ombord og fortalte at Cheffen der ombord fortalte at Kiöbenhavn var tagen tillige med Flaaden, han gien-

svarte med det almindelige Danske Söemod, at de saaledes fortalte det samme i Engeland d: 2<sup>de</sup> April 1801; men formodede at Engælænderne selv efter det siste forsög, og efter Heltene Parker og Nielsons Beretning maatte tilstaae, at Kiöbenhavn ikke var saa ledt at indtage! han paastod det dog alligevel som nu Sandhed. Men da han efter hans egen sigende ikke havde bekommet nogen Ordre i henseende ved Mödet af os, seilede han sin Vei: vi tilsatte nu alle Seil igien for at naae vore Bestemmelse, hvilket skede denne Datoe

*September d: 18<sup>de</sup>*

Ankrede vi paa Cartagena Red, der blev saluteret med 11 Skud som blev besvaret med same Salut fra det spanske Admiral Skib: som bestod af en Tredækker paa 130 Canoner: Consulen kom til Borde og forkönde os en Maanets Qvarentin og fortalte os lillige at et Dansk Floyt Skib og en norsk Brik laa her paa Reden. —

*October d: 3<sup>di</sup>*

Falt fra Rundholderne ned i Lasten Matros Tommas Bachuus og forslog Hovedet.

*d: 9<sup>de</sup>*

Kom en dansk Mand ombord som af Spanierne var blevet værvet til Soldat, ved Navn Herdrich Jörgensen.

*d: 10<sup>de</sup>*

Döde Thommas Bachuus og d: 11<sup>te</sup> blev han Begraven. —

*October d: 12<sup>te</sup>*

Fik vi Pratica<sup>1)</sup>, hvorefter vi strax Takklede os af og halede ind til Arcinalet, for at faa indsat et nyt Bovspröd, da dette var giort halede vi ud igien og Taklede os til.

<sup>1)</sup> Practica.

*Novemb: d: 4<sup>de</sup>*

Blev vores Skibmand og Baasmandsmat Henning Jacobsen og Johan Vilhelm Lönholm afsatte for Subernation mod Officerene.

*d: 18<sup>de</sup>*

Blev igien i deres sted ophöyede Matros Hermand Mörk og Hans Peter Möller.

*d: 26<sup>de</sup>*

Kom omenmelte Folk ombord til os fra det danske Flöytskib og den Norske Brik da Fartöyerne var blevet solte. —

*December d: 25<sup>de</sup>*

Besögte General Consulen os fra Alicante.

*Januarii d: 25<sup>de</sup> 1808.*

Reiste Capitain: Mayer, Lieutenant Blom, og Falbe, til Alicante.

*Februarii d: 7<sup>de</sup>*

Kom de tilbage.

*d: 9<sup>de</sup>*

Afreiste Lieutenant Thombo, Micklenbord og Falbe, til Vlisingen i Holland<sup>1)</sup>.

*d: 10<sup>de</sup>*

Gik den spanske Flaade fra Cartagena til Portmahom, den bestod af en Tre Dækker paa 130 Canoner, og 5 Linieskibe.

*d: 21<sup>de</sup>*

1. <sup>2)</sup> Bortrömte den første Mand af Besetningen nemlig Marin Wilhelm Schiols. —

*Februarii d: 27<sup>de</sup>*

2. Ligeledes Marin Jacob Meyer.

1) <sup>25</sup>/<sub>12</sub> blev Løjtnanterne J. A. Thunboe, H. G. Mechlenborg og C. T. Falbe hjemkaldt for at gøre Tjeneste i Auxillierstyrken paa Schelden.

2) De smaa Tal i Margen angiver No. paa Bortrömte.



*Marcii 14<sup>de</sup>*

Kom fra Algier Consulens Sekretair Reisende tillige med en Dreng som i lang tid havde været i Törqiet og vel forstod Spraaget navnlig Andreas Anders.

*d: 19<sup>de</sup>*

Reiste Sekretairen igien til Alicante. Drengen blev her ombord.

*d: 28<sup>de</sup>*

Kom 2<sup>de</sup> Danske Matroser her ombord fra Alicante.

*April d: 12<sup>de</sup>*

Reiste omenmelte Comfardi: Folk ligeledes til Wlisingen i Holland. Matros Sanberg blev her ombord.

*d: 16<sup>de</sup>*

Kom en Matros ved Navn Gulbrart ombord fra Alicante.

*April d: 17<sup>de</sup>*

Kom tilbage fra Alicante en af de Comfardi folk som var Reist ved Navn Knud Sörensen.

*d: 19<sup>de</sup>*

Om Morgenen Kl: 8 blev alle Mand pivet op Cheffen og alle Officerene vare forsamlede paa Skandsen deres tause og mørke Udseende forkynte alt i Forveien noget Sörgeligt, Capitainen tog et Brev frem Stilhed herskede overalt, vor gode Konge er Död sagde han Död gientog den ene efter den anden, ja han er Död viskede Fredens Gudinde, nu er vort siste Tilflugtsted os berövet, han Elskede os saa meget, ennu i hans siste Øyeblik raabte han paa vort Navn, men det var for sildig, Krigens Gud tog hans Sæde jeg trykte hans Øyne til og flygtede grædende fra Danmark. Og Kronprins Frederich er blevet Konge, derefter blev Krisartikelbrevet oplæst for os og vi Svergede Frederich Troskab.

Alle Ræerne blev braset i Kryss og Pik Flaget paa

halv Stang, og Minut Sörgeskud begynte, et hvert Skud gav Echo fra det ene Field til det andet, og den siste hule Lyd som hörtes mindede os om hvad vi havde tabt. Hviil rolig du vor Fader, og lad din fredeelige Aand svöve om din Sönd.

Kl: 12 blev alle Ræerne braset Firkant alle Signaler og Gjöser blev heist, og Flaget heist paa heelstang. Glædens Skud blev hört for vores nye Konge. Ønsket om Held og Lykke i hans Foretagende, löd fra alle Læbber i et Huraraab, Frederik elsk dine Undersaaterere som din Fader, elsk Freden som han og lad ikke kiöbte Hoftrelle med deres Smiger faa Adgang til dit Hierte, men stol som din Fader paa dine Undersaaterere da skal de velsigne dig og deres Lykke vil være din.

*May d: 13<sup>de</sup> 1808.*

Begynde et grueligt Oprör i Cartagena imellem Spanierne og Fransmændene. Regieringen giorte sig al umage for at standse det, men Pöbelens Radsenhed fik Overmagt, de strömte til General-Guvernörens Bolig, ödelagte alt, slog ham ihjel, og slæbte ham langs af Gaderne, Vivat og Huraraab gienlöd fra alle Kanter, blandet med Eder og Forbandelser over de Franske og deres Allierede, enhver Frandskmand de fik fat paa blev dræbt. Endeel af Pöbelen strömmede til de Franske Consullers Boliger, men de var dog saa Lykkelige at undgaa deres Grusomhed ved at flygte til en liden Landsbye ved Navn Santlosie hvor de fik et Fergefartöy, som förte dem ombord til os i Corvetten. Aftenen nærmede sig Pöbelens Rasenhed tog til, ved det at de ikke fandt de Franske Consuler. Faklernes skind lysede overalt igiennem Gaderne skriget om at udlevere dem hörtes overalt, men da de ingensteds kunde finde dem faldt Mistanken paa os ombord, ombord efter dem löd skriget iblandt dem. De strömte nedad

til Mullien men Porten blev slagen i for dem af Vagten, de løb til Arsenalet der var ogsaa lukket. En utemmet Rasenhed angreb dem de løb tilbage til Mullien og tvang Vagten til at lukke op de stillede Canonerne imod vort Skib i Tanke at skyde os i sønk men Krudtet var dem frataget af Øvrigheden, nu vilde de ombord til os men Signaler blev givet at alle Fahrtoyer skulde forføye sig fra Mullien, de strømte ud af Porten og ned paa Mullien, Vi stod rolig ombord og saa paa det hele Optog, Faklernes Lysning saaes overalt, Hura Skrig, blandet med Eder og Forbandelser over de Franske hörtes overalt fra Mullien. Hele Natten vedvarede denne Tumult. En Officeer fra Land kom ombord, og lod os vide at Pöbelens Forbittrelse, var skrækkelig, de havde gjort dem al Umage for at stanse dem, men Pöbelen vilde ikke lade sig overtale, de paastod at de Franske Consuler var her ombord og at vi vilde gaae til Marcillien med dem og dette vilde de forbyde. Den spanske Officeer forestillede Cappitainnen det eneste Middel til nogenledes at standse Opröret, var at vi maatte blive ligende, Capit: gav sit Æresord paa at han ikke skulde Seile, men tilligemed forsikkrede han at det første Fahrtöy som nærmede sig indenfor hans Patroilier blev skudt i sønk, Officeren gik fra Borde, om Morgenen derefter gik nogle af vore Officere i Land men blev vist tilbage da de ikke vilde bære den Spanske Cocarte paa deres Hat som bestod blodt af en rød Lab som var klippet i Takker, nogle Dage efter udlagte en Fregat paa 40 Canoner lige i Farvandet for os, 2<sup>de</sup> Loggerter 2<sup>de</sup> Skonnerter, nogle Canonbaade og en stor Pram ved vore Landtoge hvilke alle Blonkerede os, dette stillende deres Rasenhed noget. Alle Franske Borgere blev grebet og ført op til en Fæstning ved Navn Mantagalero. I Wallintia, udbröd ligeledes Oprör men der handlede de



Grusomt med de Franske de slæbte dem halvdøde langs ad Gaderne mishandlede dem paa den afskyligste Maade. En lile Scene af dette Skuespil vil fremvise det hele. En Franskmand som havde været boesidende der i 12 Aar vilde Flygte med sin Kone og en liden Dreng paa 3 Aar, nogle af Pöbelen indhentede dem, Manden gav de en deel Knivstik bandt ham halvdöd ved en Mules Rompe og lod ham slæbe langs Gaderne Konen og Barnet laa der knælende og bad disse Uhyrer om Medlidenhed, men de slog en Latter op, og adskillige Dolkestik giorte ende paa hendes Liv. En af disse Barbarer havde et Spyd og giennem-borede Barnet svingende det i Veiret og et Glædensskrig forfulgte ham for hans Grusomme handling. Drag et Slör for deres afskylige Sene.

*Junii d: 11<sup>te</sup>*

Til denne Datom var alting stille og rolig ombord hos os de Franske Consuler troede sig i fulkommen Sikkerhed. Men d: 11<sup>te</sup> begynte Opröret igien som indtil nu havde ulmet under Asken, den frembröd skrækkelig, med Forbandelser over de Franske og deres Undergang. Mullien saae vi fra Borde af at være proppet fuld af Mennesker, Skriget gav Ecco om de Franske Consulers udlevering, hvilket vedvarede den hele Dag til om Natten, Alt ombord var giort Klart til at imodtage dem, vores Fartöyer Patroilerede i en Kres om Skibet. Henimod Midnat melte Chefchalouppen at et Spansk Fartöy med Officere i bad om Tilladelse at komme ombord, Capt: gav sit Samtökke, da de vare komne ombord forlangte de de franske Consulers Udlevering, for di at dette var det eneste Midel til nogenledes at standse Pöbelens Voldsomhed, Capt: svarede dem med et kort Nei, jeg vaaver til det yderste, Consulerne har taget deres Tilflugt til mig og

jeg har laavet dem fuldkommen Sikkerhed og mit Løvte er mig hellig, de spanske Officere taug et Øyeblik hvorefter de forsikkrede Capit: at hvormeget de en fölede sandheden af hans Svar, var der dog verkelig ingen anden Midel til at stille Pöbelens Rasenhed, de bad Capit: at betragte Fölgerne, de laavede tillige Capt: paa deres Ærer Ord at de franske Consuler ikke skulde ske nogen Overlast paa deres Person. Capt: svarede de har mit förste Svar, dog overlader jeg det til Consulerne selv om de vil bliye eller ikke, bliver de forsvarer ieg dem til det siste. De spanske Officere bad nu om tilladelse at gaa ned i Cahytten til Consulerne hvilket blev dem Tillat, de Taledede nogen Tid med dem og endelig besluttede de selv at gaa med dem i Land, dog til deres Livs sikkerhed maatte de 2<sup>de</sup> Officerene underskrive et Papiir som Capit: forelaae dem. De steg nu ned i Fartöyet blev fört op til Fæstningen Muntagalero, vi saae ombord de steg i Land Faklernes skind lysede for dem ved Vandringen op af Fieldet, lit efter lit forsvandt Skinnet imellem Biergene. Mörket omgav det hele, og en taus stilheds Bedrövelse blev for os tilbage . . . . .

*Junii d: 25<sup>de</sup>*

Blev der heist Signal paa Tellegrafen som forkönte Fred imellem Spanien og Engeland.

*Septemb: d: 1<sup>st</sup>*

Kom den spanske Flaade tilbage fra Portmakom, ogsaa der ombord havde været Oprör, de stak ihjel deres Admiral, og sat en Marin i hans Plads tog Commanduen fra alle Officerene og havde fast besluttet at overgive Flaaden til Engælænderne, men som de underveis fik at vide at der var blevet Fred imellem dem og Engælænderne stilledes Opröret, Marinen som var blevet Admiral blev hengt og den förste Comando

kom i hans sted, En Tid efter blev holdet en svær Execution ombord paa Flaaden.

*Norvemb: d: 8<sup>de</sup>*

Bortrömte Marin Christian Winzent ombord i en engelsk Orlogs Fregat.

*Decemb: d: 4<sup>de</sup>*

Bortrömte Marin Underofficeer Philop Mulidor som kom i Spansk Tieneste som Underofficeer.

*Januarii d: 2<sup>d</sup> 1809*

Ligeledes Baasmanden Hans Peter Möller og Quartermester Johan Wilhelm Lönholm ombord i en engelsk Kutter.

*Januarii d: 5<sup>te</sup>*

Kom en Dreng her ombord fra en Amerikansk Brik ved Navn Marcus Nielsen.

*Januarii d: 17<sup>de</sup>*

Ligeledes bortrömte Matros Christian Fahrenholt ombord i en engelsk Orlogs Brik.

*Januarii d: 21<sup>de</sup>*

Ligeledes Drengen Jens Hansen Smith i samme Brik.

*Januarii d: 31<sup>de</sup>*

Kom en Matros ombord ved Navn Jacob Nanne fra en engelsk Logert.

*Februarii d: 5<sup>te</sup>*

Kom en Matros ombord ved Navn Jens Hansen Holm fra en engelsk Comfardi Brig.

*Februarii d: 12<sup>de</sup>*

Bortrömte Undercanoneer Lorentz Holst, Constabel Johan Bartz, Henning Jacobsen, Matros Niels Möller og Andreas Hansen ombord i en engelsk Orlogs Brik, ligeledes Marin Carl Kyster som gav sig i spansk Tieneste. —



*April d: 11<sup>te</sup>*

15. Bortrömte Quartermester Lars Rasmussen ombord i et engelsk Comfardiskib. —

*April d: 24<sup>de</sup>*

16. Bortrömte Matros Johan F. Reisensteen ombord i et engelsk Comfardiskib.

*May d: 2*

18. Bortrömte Matros Hans Andersen Algestrap og Poul Nielsen ombord i et engelsk Comfardiskib. Om Aftenen kom 2<sup>de</sup> Mand ombord fra en Svensk Comfardi Brik som kom ind i Havnen ved Navn Johan Henrichsen og Lars Gundersen.

*May 3<sup>di</sup>*

19. Bortrömte Constabels Lærling Mas Jacobsen ombord i et engelsk Comfardi Skib Kl: 8<sup>1/2</sup> om Aftenen.

*May d: 12<sup>te</sup>*

20. Bortrömte Skibmand Herman Gertsen Mörk ombord i den svenske Brig.

*May d: 19<sup>de</sup>*

21. Bortrömte Carl Mantain og gav sig i spansk Tjeneste.

*May d: 20<sup>de</sup>*

22. Bortrömte Jan Henrichsen ombord i den svenske Brik.

*May d: 25<sup>de</sup>*

23. Bortrömte Matros Jens Halmsted ombord i den svenske Brik.

*Julii d: 17<sup>de</sup>*

24. Bortrömte Drengen Marius Nielsen ombord i et spansk Comfardi Skib.

*August d: 18<sup>de</sup>*

25. Bortrömte Matros Niels Chr: Jonassen ombord i en engelsk Orlogs Fregat.

*Septemb: d: 10<sup>de</sup>*

Bortrømte Matros Gulbrant Andersen ombord i en engelsk Comfardi Brik.

*Septemb: d: 12<sup>te</sup>*

Bortrømte Lærling Peter Larsen ombord i den samme engelske Brik.

Saaledes er Menneskets Liv en Kiede af Forandringer, Vi tumles snart hist snart her paa Verdens underlige Hav, Lykkelig er den som nogenledes kan undgaae dens rasende Storm, han kan bortspøge sit Liv i Forretninger og i sin Families Skiød, og være fri for de smertelige Følelser der frembringes ved Adskillelsen fra sit Födeland, Frender og Venner at lide mangel paa Livets første Nödvendigheder, berövet sin kostbareste Gave Friheden, og ingen Udsigter til Befrielse. — Gud dine Veie ere uransagelige, giv os Styrke og Tolmodighed til at udholde denne bittere Drik som du haver gydet i vores Glædens Bæger. —

Et Aar er atter henrunden, Vanen og den lange Tid har dempet noget af de heftige Lidenskaber som för beherskede os, nu mörk Rolighed er kommet i stedet for den. Til at opmuntre noget af det nedslagne Sind, bortdrev vi Tiden indbyrdes med uskyldige Lege, Tiden som udsletter Alt, bortjog og fra vore Tanker de siste Begivenheder som skede ved Opröret, vi troede os nu i Sikkerhed, Munderheden lod sig igien tilsyne i en hvers Ansigt vi sladrede om Hjemmet, om Udveksling, om alt hvad Haabet kan indgyde, dette giorte den ene Glad med den anden, og vi fölede kon halvt Kedsommelighedens Lænker, da pludselig et Øyebliks Hendelse nedrev den hele Bygning bykket paa Fantasiens Vinger.

*August d: 26<sup>de</sup> 1810.<sup>1)</sup>*

Om Morgenens Kl: 7 kom Consulen ombord med

<sup>1)</sup> skal være 1809.

Hilsen fra Guvernören, der önskede at tale med Capitainen; han gik i Land og kom igien ombord Kl: 11<sup>1/2</sup> Formidag, Alle Mand blev befaleet at beföye sig agterud, Börn tiltalte han os og hans Ansigt trag sig i Mörke Folder, Spanierne skal have erklæret Dannemark Krig, vi bliver altsaa Krigsfanger, ved dette Ord Krigsfanger for en kold Gysen over os og den ene saac med Taushed paa den anden, kon Tanken om en bitter Fremtid lod sig tilsyne i enhvers Ansigt.

Men blev han ved, eders Töy for i Lov at beholde det var Alt hvad ieg i dette Øyeblik kunde giöre for Eder, men lov mig blodt at i vil være rolige og stille, et stumt Buk var vores Svar. Nu blev der udgivet med Cheffens Tilladelse en Daabelt Portion Viin til os hvilket enhver udtömmede med den störste Rovbegierlighed og den Krigerske Bitterhed hörtes af enhver Dansk over de Spanskes uforskammethed. Forgiæves löd Ønsket fra Alles Mund gid vi dog först maatte have nydt den Glæde at vist de spansk Choionr hvorledes den danske Mands Canon Manöver bruges ombord i en dansk Orlogsmænd, men desvære det kunde ikke opfyldes. —

Kl: 12 Midag kom 2<sup>de</sup> Barkaser fra Arcinalet med en deel Officere og 50<sup>lv</sup> Soldater som besatte Skibet, Kl: 1 saa vi med taus Forbittrelse det Danske Flag og Vimbel at blive strögen og det Spanske heist igien, hvorefter de befalede os at vi skulde forföye os ned i Barkaserne med vores Töy, hvorefter de bragte os ombord i en spansk Fregat til St: Sebastiana, der laa som Vagtskib paa Reden Officerene kom i Land. —

*Septemb: d: 22<sup>de</sup>*

Blev Corvetten Diana indlagt ved Arcinalet.

*Octob: d: 7<sup>de</sup>*

Kom her i Haunen vores forhenværende Corvet Eiteren men nu omdannet af Engælænderne til en Brig.



*Octob: d: 10<sup>de</sup>*

Gik der ombord i same engelske Brik med den Spanske Guvernörs Tilladelse 11<sup>v</sup> af vore Folk nemlig 6 Matroser, ved Navn Ole Thorsen, Niels Friderich, Constab: Johanes Peter, Dreng Peter Kongserong — Peter Jörgersen, Andreas Andersen, og 5 Mariner Ilhof. Riichter Jasop. Ramke. Neybauer. Bruska. —

*Octob: d: 17<sup>de</sup>*

Gik ombord i Corvetten Diana, Qvarttermester Sören Jacobsen og Peter Christophersen og Matros Gullich Olsen for at hielpe Spannierne at Takkle Corvetten til.

*Octob: d: 25<sup>de</sup>*

Den förste Maaned var nu henslit i vores Fangenskab, hvis Længde kun den kan forestille sig der har været i samme Forfatning, og som enu blev foröget ved det at være sammen iblandt skabninger, der vaa-vede at kalde sig Mennesker, Tyverie forenet med det störste Svinerie, hvis Beskrivelse vilde frembringe Af-skye og Ægelhed, hvilket er Hovedtrækkene i den almindelige Mands Carakteer, forenet med 2<sup>de</sup> Hoveddyder som De kalder Guds frygt og Mod. Den siste bestaar i at komme bag paa Vend eller Fiende og stikke ham med en Kniv, og efter saadan Giernings Fuldbyrtelse udöver De den förste ved at falde paa Knæe for det förste det bæste Mariebeledede, og i samme Øyeblik randsager de oveniköbet deres Sidemans Lomer, saadanne Menesker var det vi levede iblandt, og vad var da mere Naturligt en at vi Ønskede at komme i Landprosang for os selv. Hvilket blev os tilstedet denne Dag, og med Glæde forlod vi den Spanske Fregat og kom iland ved en liden Landsbye St. Losi i et dertil indrettet Canonbaadehuus tæt ved Söen ved siden af de franske Fanger, 50<sup>lve</sup> Mand stærk, Lævningerne af Corvettens Besætning, traadte vi ind i dette Fuglebuer, eller Jordhytte. Et vaat Leergulv gamle nedfaldne fugtige Mure, var det förste vore Øyne

dvælede paa, dernæst paa 3<sup>de</sup> Bræder, henslængt løse paa et par Skamler en grov Madrasser indstoppet med raadent Høe og Halmstilker, et par Lagener meget Gamle, med lige saadan et Tæppe var vores bestemte Senge. Til vores Underholdning nød vi 14<sup>den</sup> Quart Daglig hvilket bliver 9 Sk Dansk. Men det som forøgede ennu mere vores Kumer her, var den slette Behandling og medfart, under Vagt af 4<sup>re</sup> 6 Soldater maatte vi selv hente det Vand vi drak og et vrmlen af en deel Lasede Gade Drengs ledsagede os med dere idelige Vivat Horaraab. Steenkast og flere Bespottelser baade frem og tilbage — vilde vi selv forsvare os imod dem Anklagede Soldaterne os og vi blev straffet med at komme i Böyen enten med Henderne, Benene eller Hovedet. — Ja Pöbelens Had til de Franske Fanger og deres Allierede Opflamedes saa skrækeligt at de enogsaa samlede dem i store haabe paa Hiörnerne i Tanke om at ströme ind i Prosangen og Ødelæge Alle Fangerne saa vi ei kunde saave rolig thi enhver Lyd vi hörte gav os Tanke om vores siste tilværelse, Men da Øvriheden fik denne skrækelige Hensigt at vide blev udsendt Patroilier i alle Gaderne som bestod af Hestfolk og hvor de saa dem forsamlede var de beordrede til at slaae lös paa dem med Skarp, hvilket tilintetgjorde deres Barbariske Hensigt. — Brödre, Venner saamangen af Eder er for det meste Misfornöiet med eders stilling her i Livet i Ønsker og Higer efter et Höiere og ingen af Eder föler den kostbare Gave i besider nemlig Frihedens snart i 3 Aar har vi sukkeet under Aaget. — Fra den förste Dag vi betraatte Corvetten forsvandt Friheden. Vi hörte kun Eder Forbandelser og Udskiendling vi sukkeede og taug. Venner, i som kommer engang til at læse dette i vil vist föle vores Elendighed ia en Taare i eders Öine vil være en Lindrin og en blid Fölelse for vore udstandne Lidelser. — —

(Fortsættes.)

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### England.

#### *Materiel.*

Motortorpedobaade. De 6 første nye Motortorpedobaade er blevet formeret som »1st Motor-Torpedo-Boat-Flotilla« og forlod Portsmouth i Slutningen af Juni paa Vej til Malta, der fremtidig skal være Flotillens Hjemsted. Undervejs anløbes Brest, Corunna, Oporto, Lissabon, Gibraltar, Oran, Algiers og Bona. Opholdet i Gibraltar vil vare en Uge, idet Flotillen her skal deltage i forskellige Øvelser.

(Times, 24.-6.-37.)

Som Svar paa en Forespørgsel i Parlamentet den 12/7 udtalte Marineministeren, Mr. Duff Cooper, bl. a.: »Foruden et vist Antal Forsøgsbaade er det foreløbig fastsat, at der skal oprettes 3 Flotiller M.T.Baade, hver paa 6 Baade. Den første Flotille er allerede under Kommando og paa Vej til Malta. Den anden Flotille er under Bygning og snart færdig, medens den tredje Flotille i Løbet af kort Tid vil blive sat i Bygge. M. H. t. Sedygtighed, Holdbarhed og Hastighed kan disse M.T.Baade udmærket taale Sammenligning med Udlandets. De er ikke forsynet med »heavy oil engines« — men der eksperimenteres for Tiden med en saadan Motor af et engelsk Maskinfirma.«

(Times, 13.-7.-37.)

»Le Yacht« (3.-7.-37.) opgiver følgende Data for de engelske M.T.Baade: Lgd. 18,3 m, 15 Tons, over 40 Knob, 2 Stk. 45,6 cm Torpedoer samt Maskingeværer og Dydbomber. Pris pr. M.T.Baad: £ 23300.

Foruden denne Standardbaad (British Power Boat Co.) findes enkelte større Forsøgsbaade, hvoraf bl. a. een armeret med 53,4 cm Torpedoer og med mindst 50 Knobs Fart.

#### *Personel.*

Forfremmelse til Admiral. Admiralitetet bekendtgør i »Fleet Orders« en Ændring i Fremgangsmaaden ved Forfremmelse



af »Post Captains« til Admiraler. Efter den engelske Marines System, der altid har afvejet fra Hærens, som nødvendigvis er paa-  
virket af dennes Organisation, sker Forfremmelse fra Lieutenant-  
Commander til Commander, og fra denne Grad til Captain altid  
ved Udvælgelse. Vakance blandt Admiralerne derimod — hvad-  
enten den nu skyldes Død eller Afsked — er hidtil blevet udfyldt,  
efterhaanden som saadanne Begivenheder indtraf, ved Udnævnelser  
fra Toppen af Listen over Captains. Paa denne Maade var enhver  
Soofficer, som »overlevede« de to ovennævnte Udvælgelsesprocesser,  
og som naaede at blive Captain, sikker paa, naar hans Tur kom,  
at blive udnævnt til Admiral — dog forudsat at han den nødven-  
dige Minimumstid havde været »in command of a ship of war  
at sea«.

Dette System er værdifuldt, for saa vidt som det ved at ude-  
lukke indbyrdes Rivalisering hjælper til at bevare den Følelse af  
at være »a band of brothers«, som er bleven en Art Tradition  
blandt den engelske Flaades Captains. Uden Tvivl blev det derfor  
bibeholdt af denne Grund, da de unormale Forhold, som fulgte  
efter Verdenskrigen, gjorde det ønskeligt at indføre en vis Grad af  
Udvælgelse til Admiral. Og Systemet er bibeholdt den Dag i Dag,  
— idet Udvælgelsesmomentet fremkommer derved, at Admiralite-  
tet efterhaanden afskediger de nyudnævnte Rear-Admirals, indtil  
man i den øverste Del af Listen over Captains naar til den So-  
officer, som skønnes bedst egnet til at udfylde den fremkomne  
Vakance blandt Admiralerne.

Under dette Systems Anvendelse har ingen — undtagen Ad-  
miralitetet selv — kendt Antallet af de Admiralsudnævnelser, som  
en enkelt Vakance blandt Admiralerne kunde foraarsage. I enkelte  
Tilfælde kunde Antallet være 1 — hvis den Captain, man ønskede  
til at udfylde Vakancen, stod øverst paa Listen — men der har  
været Tilfælde, hvor Antallet har været nærværd 10. Resultatet har  
været store Variationer — dels med Hensyn til den Tid de for-  
skellige Officerer har gjort Tjeneste som Captain, dels i det aar-  
lige Antal Admiralsudnævnelser.

Admiralitetet har derfor nu bestemt, at Udnævnelserne til  
Rear-Admiral fremtidig skal ske en Gang hvert halve Aar begyn-  
dende med Udgangen af indeværende Aar — i Lighed med Ad-  
miralitetets øvrige halvårlige Udnævnelser — idet Antallet af  
Rear-Admirals fastsættes til 40, d. v. s. en Forøgelse paa een af det  
nuværende Antal. Forfremmelse videre til Vice-Admiral vil derimod  
som tidligere finde Sted ved indtrædende Vakance.

(Times, 5.-6.-37.)

Antagelse af Marineingeniører. Som en Følge af den af den engelske Oprustning foraarsagede Mangel paa Personel (jfr. S. 296) er der blevet aabnet Adgang til direkte Antagelse af »engineer officers« fra tekniske Højskoler (universities). Minimumsalder er 21, Max.alder 25 Aar. De, der antages, vil have samme Fremtidsmuligheder som de af Marinen uddannede »engineer officers«.

I England er det saaledes nu muligt at blive »engineer officer« paa følgende 5 forskellige Maader:

1. Dartmouth Entry — alm. Ingeniørkadetuddannelse — Alder: 13 $\frac{1}{2}$  Aar.

2. Special Entry — Ingeniørkadetuddannelse efter Public School — 17 $\frac{1}{2}$  Aar.

3. Selection of certain Artificer Apprentices — Udvælgelse af egnede Maskinlærlinge til Midshipmen (E).

4. Promotion from Lower Deck — Forfremmelse af underordnet Maskinpersonel til Sub-Lieutenants (E).

5. Direct Entry of Engineer Officers from the universities.

Minimumsalderen er som nævnt ansat til 21 Aar — d. v. s. den Alder, hvor Marineingeniørerne begynder deres Tjeneste om Bord efter Uddannelse paa R. N. Engineering College, Keyham.

Marineingeniører, der antages direkte fra tekniske Højskoler, skal først gennemgaa en »Eksercerskole« (course in naval routine and discipline) paa 2 Maaneder i Land, før de udkommanderes. (Times, 6.-5.-37.)

(Til Antagelse kræves m. H. t. Uddannelse bl. a. 1) at have gennemgaaet et Kursus paa ikke mindre end 3 »academic years as an internal student« (dog kan i visse Tilfælde det første af disse Aar være tilbragt ved et anerkendt »Dominion University«). — 2) Certifikat for praktisk Erfaring m. H. t. Maskineri. — 3) Eksamen (engineering degree — mechanical or electrical). — Som det vil ses af ovenstaaende, synes Fordringerne at ligge en Del over dansk Maskinisteksamen — men under vor polytekniske Afgangseksamen).

I Forbindelse med ovenstaaende kan anføres, at Sommeren 1937 er 8 »engine-room artificers« forfremmet til »acting sub-lieutenants (E)«, hvilket er dobbelt saa mange som hvert af de nærmest foregaaende Aar.

For Tiden findes der blandt »commissioned officers (E)« over

120, der er forfremmet »from Lower Deck«, og af disse er der over 20, som nu er »engineer commanders« i store Skibe.

(Times, 26.-6.-37.)

## Sverige.

### Artilleri.

Marinens »artilleripjäser« inddeles fremtidig i: »kanoner«, »haubitser« og »kulsprutor«.

Kanoner og Haubitser inddeles m. H. t. Kaliber i:

»svåra kanoner (haubitser)« over 20,3 cm,

»medelsvåra kanoner (haubitser)« med Kaliber fra 10,5 cm til og inclusive 20,3 cm,

»lätta kanoner (haubitser)« med Kaliber fra 20 mm til 10,5 cm — begge Kalibre inclusive.

»Kulsprutor« inddeles m. H. t. Kaliber i:

»grovkalibriga k.« med Kaliber over 9 mm og indtil 20 mm,

»finkalibriga k.« med Kaliber 9 mm og derunder.

Kanoner med helautomatisk Mekanisme benævnes »automatkanoner«.

Kanoner (undtagen »automatkanoner«), som hovedsagelig anvendes til Luftmaalsskydning, benævnes »luftvärnskanoner«.

### Materiel.

Stabelafløbning. Ministrygeren »Arholma« søsattes  $\frac{29}{4}$  i Karlskrona. Omtrent samtidig blev Kølen til Søsterbaaden »Landsört« lagt.

U-Baadsnavne. De to Søsterbaade til U-Baaden »Sjölejonet« har faaet Navnene »Sjöbjörnen« og »Sjöhunden«.

### Udrustning.

Under Overskriften »Das weltgewandte Kriegsschiff« skriver »Kölnische Zeitung« (4.-4.-37) om Krydseren »Gotland«s Togt til Vestindien m. v.:

»Den svenske Exportforening har altid blandt Alverdens andre Reklamefagfolk haft Ry for sin Alsidighed og sine elegante Metoder og Midler. Den har saaledes fornylig genoptaget den i og for sig ikke nye Idé lejlighedsvis at anvende Marinen i Exportpropagandaens Tjeneste — og har her formaaet at genskabe denne Idé paa en ny og særdeles heldig Maade. Anledningen var det flere Maaneder lange Togt, som »Luftfartøjskrydseren« »Gotland« foretog til Vestindien Vinteren 1936—37. Svenskerne forenede her Flaade- og Luftpropaganda.



»Gotland« havde om Bord et Antal smukke Reklamefilm for svenske Industriprodukter og for svensk Turisme — og »Gotland«s Artilleriofficer havde nøjagtig Instruktion om den Maade, de skulde vises paa. Han talte ikke alene om »sine Varer«, men kunde ogsaa give Oplysninger om de nationaløkonomiske og verdensøkonomiske Aarsager til den nuværende svenske Højkunjunktur.

Reklamen henvendte sig især til ansete politiske Personligheder og bekendte Handels- og Industrifolk i de paagældende Lande.

Hvis Hovedstaden ikke laa ved Kysten, men i det Indre af Landet, sendtes mindre Detachementer paa Besøg her, og medens disse Detachementer paraderede, nedkastede et Luftfartøj, som imidlertid var startet fra »Gotland«, i Hundredevis af Sedler og Kort med en Hilsen fra Sverige til vedkommende Lands Befolkning.

Men det verdenskloge Krigsskib vilde ikke blot sælge — det erklærede sig samtidig beredt til at knytte gensidige Handelsforbindelser med de paagældende Lande. Saaledes fik »Gotland« med sig hjem hele Waggonladninger af Kaffeprøver fra Venezuela og Haïti, — Tobaksprøver fra Cuba og Bananer fra Jamaica og — hvad der maaske var det vigtigste — et Forslag til Oprettelsen af en svensk Dampskibsroute til Venezuela og Columbia — muligvis til lige til Haïti og San Domingo.

Venezuelas Præsident, der tilbragte mere end en Time med at bese Skibet under en Omvisning, besluttede at oprette et særligt venezuelansk Handelskontor i Stockholm. Ogsaa Byggeordrer paa Skibe siges »Gotland« at have hjembragt til sit Værft, Göta-værftet. —

## Tyskland.

### *Materiel.*

I Lighed med »Zähringen« er det tidligere Slagskib »Hessen« blevet omdannet til Maalskib. I Udseende adskiller »Hessen« sig fra »Zähringen« ved at have en — set tværskibs ind — meget bred Skorsten gaaende op gennem en mindre Overbygning. Over Kommandobroen er bygget et højt cylindrisk Taarn. Herudover findes saa godt som intet Opstaaende.

## Frankrig.

### *Luftvaaben.*

Forsøg med Autogyro. Om Bord i Hangarskibet »Béarn« har man paabegyndt Forsøg med Start og Landing af to Luftfar-

tøjer af Autogyrotypen. Forsøgene fandt Sted, medens Hangarskibet laa til Ankers. Senere skal Forsøgene fortsættes, medens Skibet er under Gang.

(Le Yacht, 29.-5.-37.)

## Sovjet-Unionen.

### Luftvaaben.

Foruden Taarne til Øvelse i Faldskærmudspring er der nu konstrueret et særligt Apparat til at give Faldskærmudspringere den første Træning og vænne dem til at opholde sig svævende i Luften.

Apparatet bestaar af en stor Vifte, som kan sende en meget kraftig Luftstrøm lodret op i Vejret. Eleven anbringes paa en gennemhullet Platform ovenover Viften, og idet denne startes, løfter Luftstrømmen Faldskærmen og dens Bærer til Vejrs. I ca. 80 Meters Højde taber den opgaaende Luftstrøm sin Kraft, hvorefter Faldskærmen viger ud til Siden, og dens Bærer langsomt daler ned til Jorden, som om han var sprunget ud fra et Luftfartøj.

Et saadan Apparat er installeret i Kirov Parken i Leningrad. Naar Tempoet er paa sit højeste, kan denne »Faldskærms-Kata-pult« præstere 70 Starter pr. Time.

(United Services Review, 3.-6.-37.)

## Japan.

### Materiel.

U-Baade. De japanske U-Baade, der hidtil har været delt i to Klasser »J« og »Ro« (de to første Bogstaver i det japanske Alfabet — svarende til »A« og »B«), skal fremtidig deles i 4 Klasser:

1. U-Krydsere (over 1950 Tons, 2 Stk. 14 cm Kanoner og 6 Torpedoapp.).
2. Mine-U-Baade (ca. 1400 Tons, 1 Stk. 14 cm, 4 Torpedoapp. og Miner).
3. Søgaaende U-Baade (fra ca. 1400 til 1640 Tons, 1 Stk. 10 à 12 cm og 6 à 8 Torpedoapp.).
4. Kyst-U-Baade under 1000 Tons, 1 Stk. 7,6 à 12 cm K og 4 à 6 Torpedoapp.).

## Holland.

### Materiel.

Nybygning. 4 nye U-Baade er sat paa Stabelen — 2 i Rotterdam, 2 i Vlissingen. Baadene, der skal være færdige om 2 Aar, er paa 1200 Tons og faar en Fart paa 19,5 Knob i Overfladen.

## Marinens Bibliotek.

Juni 1937.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

83. *Tangye, N.*: Red, White and Spain. Ill. Bungay, Suffolk 1937. 8<sup>o</sup>. Fv.
84. *Smolka, H. P.*: Forty Thousand against the Arctic. Russia's Polar Empire. Ill. & Kort. Index. Plymouth 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*85. *Löbger, G. C.*: Undersøgelse af platfodede Fodfolksrekrutters Tjenestedygtighed. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlægen XXXXIII Aarg. Hft. 2. H.
- \*86. Geodætisk Instituts Kort over Grønland. 1:250 000. 71 V. 1 (Svartenhuk), 71 V. 2 (Uvkusigssat), 67 Ø. 1 (Kruuses Fjord), 67 Ø. 2 (Kronprins Frederiks Bjærg), 70 Ø. 1 (Scoresby-sund), 72 Ø. 1 (Kap Parry), 72 Ø. 2 (Kong Oscars Fjord), 73 Ø. 1 (Hold with Hope), samt et Oversigtskort over Grønland i 1:500 000. Kbh. 1937. fol. H.
87. Works issued by the Hakluy Society. Publ. 2. Series Nr. LXXIX: *Pereira, D. P.*: Esmeraldo de Situ Orbis. [Skrv. ca. 1505—08.] Kort. Index. Transl. & ed. by George H. T. Kimble. Lond. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
88. *Immler, W.*: Grundlagen der Flugzeugnavigation. Ill. Diagr. Index. Litt. fort. Zwickau i. Sa. 1937. 8<sup>o</sup>. Fv.
89. *Peters, H. P.*: Die Hunderassen der Arktis. Kort. Diagr. Litt. fort. Veröffentl. des Archiv für Arktiskunde. Wissenschaftl. Reihe. Zeulenrode (Thür.) 1937. 8<sup>o</sup>. H.
90. *Guest, L. Haden*: If Air War comes. A Guide to Air Raid Precautions and Anti-Gas Treatment. With a Foreword by the Rt. Hon. Viscount Dawson of Penn. Lond. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
91. *De Lamartine, A.*: Christopher Colomb. Nouv. éd. Paris 1874. 8<sup>o</sup>. H.
92. *Horn P.*: Christopher Columbus. Ill. & Kort. Kbh. 1925. 8<sup>o</sup>. H.
93. *Behrend, C.*: Katalog over Det Kongelige Biblioteks Haandskrifter vedr. Personalhistorie. I & II. Udg. af Det Kgl. Bibl. Kbh. 1925 & 27. 8<sup>o</sup>. H.



94. *Sprinchorn C. K. S.*: John Norcross. Svensk kapare, europäisk äventyrare, dansk statsfånge. [M. Portr.] Sthlm. 1920. 8<sup>o</sup>. H.
95. *Daubrée* (de l'Institute): Letters de A. E. Nordenskiöld, racontant la découverte du passage nord-est du pôle nord. [M. Portr.] Kort. Paris 1880. 8<sup>o</sup>. H.
96. *Rasmussen, Knud*: Snehyttens Sange. Kbh. 1930. 8<sup>o</sup>. H.
97. *Flahaut, C.*: Nordenskiöld. Notice sur sa vie et ses voyages. [M. Portr.] Kort. Litt. Paris 1880. 8<sup>o</sup>. H.
98. Samling af Avisartikler, Sange og forskelligt andet om A. E. Nordenskiöld. [I Mp.] Forsk. St. 1880—1901. 8<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> & fol. H. 10 Sange m. m. fra Fester for Nordenskiöld i Kbh. 1880.  
*Erslev, E.*: Om Nordenskiöld og hans videnskabelige Færd. Tale ved det kgl. geogr. Selsk. festl. Møde i April 1880. Kbh. 1880. 4<sup>o</sup>.  
 Spørgsmaalet Nordenskiöld, i »Morgenbl.«, Kbh. d. 15.1.1884.  
 Interviews med Nordenskiöld ang. den Bjørninske Eksp. 1892 til Ellesmere Land. »Pol« & »Dannebrog«, Jan. 1894.  
 Nekrologer:  
*Bather, F. A.*: Baron Nils Erik Adolf Nordenskiöld. Lond. 1901. 8<sup>o</sup>. Særtr. af The Geolog. Mag., Decade 14, Vol. VIII, Nr. 447. p. 429.  
 — — — A Viking Philosopher. A. E. Nordenskiöld. U. St. 1901, 8<sup>o</sup>. Særtr. af Popular Science Monthly, Vol. LIX, pp 596—98.
99. *Southey, R.*: The Life of Nelson. Ill. Lond. 1898. 8<sup>o</sup>. H.
100. Det danske Folks Historie. Skrevet af danske Historikere. Ill. Kbh. 1926—29. 8<sup>o</sup>, 5 Bd. H.

H. Bistrup.

---

## En Dagbog fra Fregatten »Diana« 1807.

Ved pens. Overartillerimester, Løjtnant i Flaaden Vilhelm Nielsen.

*Novemb: d: 1<sup>st</sup>*

Bortrømte ovenmeldte Qvartermester Sören Jacobsen fra Spanierne ombord i en engelsk Coffardi Brik.

*Decemb: d: 7<sup>de</sup>*

Kl: var 7 om Morgenen jeg stod i Jordhydden og kikkede ud igiennem Stakatværket, Himlen var blaa overalt, Solen viste sig over Fieldene og kastede sine Straaler paa Vandets overflade hvis Bølger skiød sig sagte frem, og glensede som Sölv. Hist og Her lod sig tilsyne Fahrtöier hvor Söefolkene takkede Skaberen i en glad Morgensang. Fuglene qvidrede og hele Naturen smilede. En sagte Brænding af Blodet lod sig föle, Mennesket var glemt stift hvilede mit Øye indgydet af en höiere Aand. — Paa Himelens Blaae mekanisk havde Henderne foldet dem, Tankerne var henvendt paa det Evige Væsen og alt iordisk var forsvundet for mit Øie; Da en skingrende Lyd af en Pibe, efterfuldt af Huraraab, dempede i et Øieblik den salige Fölelse. Et Skib laa ud for Arcinalet og det var Corvetten Diana. Den Fölelse som i dette Øjeblik beherskede mig kan ikke beskrives, den var en Blanding af Forbittrelse og Fortvivlelse, som nu blev forøget ved det at den ikke kunde yttre sig ja vor Hele sørgelige Forfatning blev i dette Øieblik fölt des kraftigere, som kun blev lindret ved Tanken om Fremtidens Begivenheder. —

*Decemb: d: 9<sup>de</sup>*

40. Bortrømte Matros Matias Bombei ombord i et Engelsk Comfardi Skib. —

*Decemb: d: 17<sup>de</sup>*

41. Ligeledes Gert Jensen ombord i en Engelsk Brig. —

*Decemb: d: 22<sup>de</sup>*

43. Ligeledes Matros Torgiius Nielsen og Tambour Christian Bender ombord i et Engelsk Coffardig Skib. —

*Decemb: d: 28<sup>de</sup>*

Afseilede Corvetten Diana fra Cartagena under Spansk Commando.

*Januari d: 12<sup>te</sup> 1810*

Blev de franske Consuler sent ombord i en Italiensk Brik hvor de er henbragt blev en Hemmelighed.

*Januari d: 13<sup>de</sup>*

Blev alle de franske Fanger brungen ombord i en Spansk Fregat som var udlagt paa Reden til det samme, de vare ialt 263 Mand.

*Januari d: 17<sup>de</sup>*

Blev vi ligeledes forfløttet fra Canonbaadeskurene ind i Byen paa Söe Huuspitalet. Her var vi under mindre Opsigt og nød en større Frihed hvilket gjorde den ene Glad med den Anden, og Kedsommelighedens Lænke syntes nogenledes at tabe sin Vægt, Vi gjorde os nu hver Dag et par Motioner omkring i Byen og hvilken Lykke var dette ikke for os thi af denne Aarsag var vi saa Heldige at blive bekient med en Tysk Kiöbmand som var bosidende der i Byen han antog sig vores Skiebne og forskaffede os Arbeide i Byen saa vores Daglönd overgik daabelt vores 14 Qvart nu kunde vi ret kalte os lykkelige Mennesker i Alt vores Elendighed, dene for os saa store Lykke hialp os nogenledes til det Nödvendige baade i og uden paa



Kroppen om Søndagene vare vi fri for Arbeide og intet var os da kierere end tiglig om Morgenen at giøre os en Spaseretur ud af Landet til, i Bundebyerne vi betraktede med største Opmærksomhed, det Spanske Landlevnet og den skiønne Natur som her i disse Ægne ret viser sig i sin fulde Glands, De skiønne Marker besatte af alle de Slags Frugtræer der kan tænkes, de Overordenlige Frugtbare Vinplantager, Vindhösten, Vindsyderie, Silke Avl, Marker og Skove af Gröndt ia vi var færdig at misunde disse utaknemmelige skabninger disse skiønne Ting som Naturens fromme Fader saa kierlig haver skienket dem, denne for os saa behagelige Nydelse, forsvandt endelig. En Söndag havde vi foresat os ret at deltage i Alle disse Naturens milde og smagfulde Gaver, hist betragtede vi Silkeormens hele omsvöb dernæst hvorledes Silken blev spundet og farvet, og hvorledes Bonden behandler sine Produfter og vi kunde ikke nogsom beundre Alle disse landlige Egenskaber, endelig fölte vig trang til lit Vile og Vederqvægelse, vi Valte en Bunde Gaar til vor forfriskelsessted hvor de iust selv præsede og behandlede Druerne til Vin, den var meget Velsmagende og Kraftfuld vi nöd et par Glas med megen Velbehag og Morede os med uskyldige Lege, Da i det samme endeel berusede Spanier med Magt veldede sig ind paa os, vi brugte alle Midler for at afsundre os fra dem men forgiæves, en af hine Skurke gav mig et saa Voldsomt stöd bagfra at vi bege tomlede ned i en Gröft og i samme Øyeblik gav mig med en Kniv som han havde skiult i Ermet 2<sup>de</sup> stik et i Hagen og et i Laaret, og efter denne Giernings fuldbyrdelse undlöp han, efter nogen Betænkning klavrede ieg endelig op af Gröften, og saae der en af mine Kamerater at side paa Knæe og Værge sig det bedste han kunde mod 2<sup>de</sup> af hine Skurker som begge gik lös paa ham

med Kniv og en af hine Barbarer Gav ham et saa veldig stød over det ene Øye med en Kniv at han falt baglængs til Iorden, da i det samme en Fornem Person kom Ridende og blev var vorledes disse Afskyelige Tyraner behandlede os han Tiltalte dem i en noget Grov og Hoven Tone, de kiente ham formodentlig thi de Tauv stille og adlød i Øyeblikket efter at han havde laavet at han vist skulde Recomandere dem til Vedkomende, gik de skamfulde deres Vei og vi ilede til Byen det bedste vi kunde; — I en meget Melangkolisk Tilstand naaede vi endelig vores Opholdssted, og efter en temelig lang Qvagsalning<sup>1)</sup> kom vi endelig ved Forsynets Hielp til vores forrige Helbred igien, Vi takkede Gud der saa naadig havde Frelst og befriet os af dise Blodhundes Klör. —

*Februari d: 10<sup>de</sup>*

47. Bortrömte Matroserne Jan Peter Jansen og Jacob Nanne, Constabel Jens Daniel og Dreng John Olsen, ombord i en Engelsk Kaber.

*April d: 15<sup>de</sup>*

Kom Corvetten Diana her paa Reden under Spansk Comando. — og den 17<sup>de</sup> same Maanet Afseilede den.

*April 18<sup>de</sup>*

48. Bortrömte Qvartermester Peter Christophersen fra Spanierne ombord i en Engelsk Orlogsbrik.

*May d: 14<sup>de</sup>*

49. Ligeledes Matros Svend Larsen ombord i et engelsk Orlogsskib. —

*May d: 30<sup>de</sup>*

50. Ligeledes Mat: Knud Sörensen ombord i et engelsk Comfardiskib. —

<sup>1)</sup> Kvaksalveri.

*Julii d: 21<sup>de</sup>*

Nogle Dage i forveien gienlød Røgtet vi skulde Reise Hiem overland. Ordrene dertil var kommet fra den Engelske og spanske Regering i Cadix, kun let trode vi af dette Blindeværk, men Pladsmajoren tilligemed adskillige andre Officerere paastod de selv hos Guvernøren havde læst Ordrene, og at de virkelig lød paa de danskes Hiemreise, De lykønskede Capitainen tillige med os en fornøvelig Reise, og vi Daarer lod os atter bedrage. Glæden spillede i vore Øyne, vi trykkede hinanden i Haanden, og enhver tænkte paa den Glade Fremtid og den Lykke vi i Tankkerne forestilte os der ventede efter os i vores elskede Fødeland kan kun tænkes men ikke beskrives, Ven tilgiv mig Følelserne som kom efter dette Blindeværk, de var en bitter og Qvalfuld Følelse vi taug og beed os i Læberne da det forsvandt. Rigtignog var der kommet en Ordre men den lød kons paa 4<sup>re</sup> af Officerene som uden Capitainens Tilladelse, havde søgt hos den spanske Regiering om at Reise Hiem; og deres Ønske blev opfyldt. Vi fik det først at vide Dagen i forveien, da Capitainen lod os vide han vilde komme ind til os han kom om Aftenen Kl: imellem 6 og 7 hans Gang var langsom, og i hans Ansigt viste sig en lille Forvirring, som han giorte sig umage for at dølge, vi slog en Kreds omkring ham, for et Øyeblik var han taus, endeligen udbrød han. Børn I har vel hørt at vi har faaet Tilladelse at reise Hiem, men det er ikke noget om, det er blodt 4<sup>re</sup> af Officerene som uden min Tilladelse har søgt om det og faaet Frihed dertil. Den Engelske General har ieg været hos, og han tilbød mig ligeledes at kunde Reise; Ieg sagte ja saasart ieg kunde faae ier med, men dette afslog han, har vi holdt saa længe ud saa lad os udholde den øvrige Tid som ieg ikke Haaber kan være saa lang, Denne



General vilde paa en maade give sit Æresord paa at vi skulde kome hiem ieg skulde gaae ombord i et Transportskib og i ombord i Rangskibet Ørnen; hvorpaa ieg svarte ham med et kort nei og at han var en Verver Officeer men ieg en Dansk Officeer, gaar i ombord bliver i Soldater — jeg har ikke Lyst til at blive Slave i Tribolis eller Tunis. — De Herrer som Reiste var Lieutenant Lous og Blom<sup>1)</sup>, Over Dogter Wolgersen Proviant Forvalter Wanding.

*Julli d: 26<sup>de</sup>*

51. Bortrømte Matros Christian Andersen ombord i en Engelsk Comfardi Huggert. —

*August d: 25<sup>de</sup>*

Seirede dog paa en Maade den Engelske General, da Fransmanden nu havde slagen sig saavit igien nem Spanien at han ikke var lengere end 9 Mile fra os i en Stad ved Navn Morcia hvilken han bemægtigede sig med Storm, Første Gang blev det ham dog Afslaaet, da de Spanske Fruentimere havde sammenraattet sig og fra Vinduer Alletaner og oven fra Huusene overskiøllede Fienden med Koghet Vand idet de stormede ind af Portene hvilket foraarsagede stor Skade og de Franske maatte tage Flugten, men Natten derpaa da de Spanske ikke var belavet paa igien at modtage Besøg af de Franske stormede de ind med en flammende Rasenhed, overvandt Staden og til Gieniel for deres Kameraters Lidelser paagreb de Alle de Fruentimere de kunde overkomme, afskar dem Brøsterne og overlod dem til deres Skebne hvorefter de udplyndrede Staden og forlod den, hvorefter de begav dem paa Marsen til os i Cartagena men da de underveis fik at vide der var Pæst i Cartagena opnaaede

<sup>1)</sup> Løjtnanterne S. L. Lous og E. Blom ankommer begge til Norge d. <sup>23</sup>/<sub>10</sub> 1810 og melder sig hjem.

de ikke denne Bestemmelse, vi Glædede os og ønskede at de dog snart maatte komme og befri os af vores fangenskab men dette Haab var ogsaa forgæves thi i det Sted blev vi ført ombord i et spansk Rangskib ved Navn Ilgororo 40<sup>ve</sup> Mand, af Corvettens Besætning der blev iland i Cartagena tilbage 10 Matroser som var i Tieneste i Byen. Cheffen, 2 Officere<sup>1)</sup>, 3 Styrmen, 1 Dogter, 1 Skriver, Canonerer og begge Undercanonerene, 1 Tømermand, 1 Seilmager. — — —

*Septemb: d: 1<sup>ste</sup>*

Varpede de udenfor Kastilspynten.

*og d: 3<sup>die</sup>*

Lættede Ankeret og gik til Søes. — vores Bestemmelse var til Portmahom vi havde 200 og 50<sup>lv</sup> Passagere ombord som af Frygt for Frandsmanden vilde søge Rideraden. Skibet var lastet med Metals og Jern Canoner alt slags Skiøt og Skarp, dette var en svær Last, et svagt og raadnet Skib havde vi under Føder uden at Vant eller Stag vare stivsatte eller Skibet var i Orden var vi nu i Vil Søe en heftig Storm anfalt os nu 4<sup>re</sup> Skibe vare vi i følge 3<sup>de</sup> Transportskibe og et engelsk Rangskib Komvøyerede os, Stormen tog til og blev ved at Rase saa at alt slog sig los i Lasten og Recylede fra den ene Side til den anden i Skibet og hvert Øyeblik troede vi at siden var udslaget af Skibet vi kunde altsaa umuligt holde med de andre men maatte bære af og holde Plat for Været ti Master og stænger stod Fare for at gaa overbord. Skibet var nu blevet meget Læk saa vi ei kunde vige fra Pum-

1) Den ene Officer er Skibets Næstkommanderende Kptlt. H. E. Wulff, som afrejste i Febr. 1811 og bliver Chef for en Kanonbaadsdeling Juli—Decbr. 1811. Den anden Officer er Sklt. H. B. Thomsen, der rejste hjem samtidig med Næstkommanderende og blev Skoleofficer fra Juni 1811 indtil han blev udvekslet.

perne verken Nat eller Dag. Jamerskrig og Klage hørtes stedse blandt Pasagerene ia 2<sup>de</sup> Døde af dem af Angest og Elendighed og enhver troede her at see for Øynene den Grav Aaben han skulde nedsonkes i. men da Gud er allesteds nærværende saae han og vores Tilstan her paa Søen Stormen lagte sig en God Vind søyede os vi satte vore Vandt stive saa godt som mulig og styrede vor Caars igien til Øen Portmahom hvor vi ankom

*Septemb: d: 20<sup>de</sup>*

og d: 22<sup>de</sup> blev vi ført i land paa en Fæstning som Spanierne kalte Lasarettet. — Her saa vi blodt Kume-rens Billeder afmalet for vore Øyne, og ingen Udsigter til Befrielse, de bragte os inden for 3<sup>de</sup> tykke Mure og slog de iærneslagne Porte i Laas efter os, det første vi her Øynede var en fiirkantet Gaar omgivet med høye Mure som betog os alt muligt Udsigt, dernæst et Vagtshuus vor under Soldater og en Under-officeer holde Vagt om os; en Fangefoede som havde sit opholsted i enden af Vagtshuset hvor han havde Udsalg af Levnesmidler som denne Blodsuger lod sig daabel betale for, saa vores 14 Qvart ikke var tilstrækkelig til det tørre Brød, vores Opholdssted var paa Loftet af Vagthuset; det Platte Gulv var vore Senge, i Gaarden kunde vi opholde os om Dagen til om Aftenen Kl: 8<sup>te</sup> da kom Fangefoeden og iagede os op paa Lovlet og efter at han havde talt os lukkede han Døren i Laas, hvis Nødvendigheden krævedes maatte vi bruge Vinduet til vores hielp hvilket førte ned i en dyb Afgrund. — Her vilde vist vore Skieb- nens Lænker været blevne saa Vægtige at vi umulig længe kunde have baaret dem hvis Forsynet ikke ogsaa her havde taget deel i vores Nød og rækket os sin milde og Faderlige Haand til Hielp. En Formiddag ieg sad ved Brønden i Gaarden og Vaskede en Skiorte hørte



ieg Portene at blive Aabnede, og med et længselsfuld Blik higede efter at see des Aarsag, En engelsk Officeer traatte ind han havde et Brev i Haanden Jeg blev mere Nysgerig ilede til han spurte om de Danske Krigsfangers Opholdssted var her, vi svarede ja han sagde han havde Ordre paa at skulde have dem Alle med sig ombord i det Engelske Rangskib navlig Norge som laa her i Havnen, hvilket gjorde et Gyselig indtryk paa os alle, baade Glæde og sorg blandede sig her i vore Hierter, vi Glædede os inderlig over at slippe fra dette Pinagtige Fængsel som dog ikke længe kunde udholdes, og paa den anden Side tænkte vi paa at de vilde tvinge os til at tage Engelsk Tieneste, Nu kom vores Fangefoget han paastod at han ikke vilde løslade os uden skriftli Ordre men da han saae og hørte Brevet blive læst med den Spanske og Engelske Admirals Navn under bad han om Forladelse, nu bleve de tunge Porte aabnede og vi fik Befalning at følge den engelske Officeer, med lettere skrit fulde vi ham ud end da vi kom ind, da vi kom ned ved Stranbredden laa der en Barkase og vendede paa os med Glæde trotte vi ned i Barkassen. De førte os ombord i det Engelske Rangskib ved Navn Norge og det var vores forhenværende Danske Norge. Da vi vare komne ombord blev vi kalt Agter hen til Chefen og tilsport Mand for Mand om nogen af os havde Lyst til at tage Engelsk Tieneste; da skulde vi strax faa Penge, men vi svarte alle nei, nu blev vi anvist en Plads i Skibet under opsigt af 2<sup>de</sup> Skilvagter, men da de Engelske Officere saae at vi vare Ordenlige og føielige fik vi Tilladelse at gaa omkring i Skibet hvor vi løstede, vores Proviant var her meget god, som Presenere maatte vi være 6 Mand om den Ranson de Engelske vare 4<sup>re</sup> Mand om men vi kunde dog ikke Klage thi vi vare ikke vante til nogen stor Ranson.

*Octob: d: 1<sup>ste</sup>*

Lettede vi og seilede fra Portmahom og d: 8<sup>de</sup>  
Ankrede paa Gebralta Red.

*Octob: d: 9<sup>de</sup>*

Blev vi ført ombord i en Engelsk Transport Brik  
ved Navn Hermine under Opsigt af 18<sup>ten</sup> Soldater og  
en Landofficeer. — — — —

*Norvemb: d: 15<sup>de</sup>*

Saa vi for siste gang med Taus Forbittrelse Corvet-  
ten Diana at kome indseilende i Gebralta den lagte  
sig paa den Spanske side ved Byen Algeseer. — og  
d: 18<sup>de</sup> Afseilede den igien.

*Decemb: d: 14<sup>de</sup>*

Lettede vi Ankeret og Seilede fra Gebralter, vi vare  
38 Skibe i følge og en Engelsk orlogs Fregat Convøi-  
erede os vores Bestemmelse var til Porthmoth i Enge-  
land. —

Og d: 16<sup>de</sup> blev vi opmerksom paa at Brikken  
havde Lekasie der blev Peilet og befantes at være 6  
Fod Vand i Lasten hvilket i en Hast kunde giort os Alle  
til et Offer for Bølgerne hvis dette ei havde blevet  
Opdaget. Her var vi atter Stedt i Nød og dog blev  
Hiolpet, Da det var et overmaade Godt og stille Veir  
var Tømmermanden saa heldig at opdage Lekasien  
som befandtes at være i Vandgangen, vi læmpede alt  
hvad muligt var over i den anden Side af Brikken  
saa at Lækasien kom oven for Vandet, og Tømmer-  
manden gik ud med Fahrtoyet og istansatte det og  
nu holdt vi med Flaaden igien. Vinden var os meget  
Gunstig og et behageligt Veirlig indtraf sig indtil Jule  
Aften d: 24<sup>de</sup> Decemb: da der optrak et fryktelig  
Uveir hvorved Floden blev Adskilt og enhver havde  
nok i at tage deel i sine egne Omstendigheder, dette  
Uveier vedvarede til Nytaarsdag d: 1<sup>ste</sup> Januari 1811.

Da Veiret bedagede sig noget, hen imod Aften blev vi en Engelsk Fregat vi Praiede ham og forespurte os paa hvad høider vi befandt os da vi ikke nogen Dag havde kundet see Solen eller faaet Solhøjder, vi troede at være i nærheden af Kanalen under Engeland, men han gav os til svar at vi befandt os under Irland thi Stormen havde drevet os helt Nor efter. Nu gjorde den Engelske Landofficeer en heel Prædiken for os, og han forsikkrede os paa hans Ære at vi blev ført lige Hiem til Dannemark naar han blot havde melt sig i Porthmouth, thi han frygtede for da vi var saa langt Norefter at vi skulde Bemægtige os Brikken og gaae til Norge med den, hvilket Verkelig ogsaa havde sket hvis vi blot havde havt en Styrmand iblandt os som havde været Farvandet bekiendt. — — —

*Januarii d: 11<sup>te</sup> 1811*

Ankrede vi paa Corks Red i Irland, her laa vi i Carantin i 8<sup>te</sup> Dage

d: 19<sup>de</sup> om Morgenen Kl: 9 fik vi Pratica, samme Dag fik vi at vide at en Brik af vor Comvøi i den horde Storm var blevet læk og sunken, men ved Hielp af Fahrtoierne opholdt Folkene sig i den vilde Søe i 4<sup>re</sup> Dage da et Americans Skib kom den til Hielp og bragte dem her ind i Havnen, — — —

*Januarii d: 24<sup>de</sup>*

Seilede vi fra Cork, vi vare 7 Skibe i følge og vores forhen værende Fregaten Rota Comvøierede os, Da vi vare komne ved Englands ende dreiede Fregatten bie for os den Preiede og spurte vor Capitain om han lystede at gaa med ind i Pleimouth Han svarede ia og d: 27<sup>de</sup> Ankrede vi paa Pleimouth Red i Engeland, En straale af Haab viiste sig her for os da vi fik at vide at her var slet ingen Danske Krigsfanger og vores



Land Officeer paastod at Alle de danske Fanger var Hiemsendt til deres Fødeland.

*Januarii d: 30<sup>de</sup>*

Seilede vi fra Pleimouth meget Haabefuld.

*Februari d: 4<sup>de</sup>*

Ankom vi til Porthmouth, som troffen af en Lynstraale stod vi nu Alle da vi blev var den lange Række af Prosangskibe ligende i Roveret hvor i blandt var et ved Navn Neiger hvor der var 300 og 50' Danske og Norske Krigsfanger ombord den Engelske Landofficeer gik der ombord nogen Tid efter saae vi Fartøyerne komme for at afhente os, vi Sukkede og bad Gud vilde unde god Tolmodighed, da vi nu saa med Vidhed det siste Glimt af Haab at være Forsvundet, Vi steg ned i Fartøyerne og blev ført ombord, og efter at vi vare blevne Maalte og indskrevet bleve vi beordrede at søge os en Plads blandt de andre Presenere, nu Vandrede vi fra et til et andet Sted i Haab om blandt saa mange Danske dog at finde en Bekienter men forgiæves, omsider fik vi os dog et Opholdssted i Skibet. Her nød vi daglig  $1\frac{1}{2}$   $\text{Ø}$  Brød, Fersk suppe og 4 Lod Kød undtagen hver Onsdag og Løverdage 3 Spegesild og 4<sup>r</sup> a 5 Kartofler og til Skraaetobak fik vi Daglig 2 Pens som blev os tilsendt fra Dannemark. — Her forøgedes min Skæbne paa det hordeste og mine Lidelser og Qvaler tog Daglig til i saa hoy en Grad at ieg ikke mere ønskede at leve. Gigtsmerte indfandt sig hos mig i en meget hoy grad, de Engelske Leger gjorde sig alt Flid for min Helbred men forgiæves, saa at den uden Tvivl vil følge mig til Graven, Her bortrandt 1 Aar 6 Maaneder og 6 Dage, til Capt Meyer kom Reisende fra Spanien og til England i Hensigt at Reise lige fort til Kiøbenhavn, men da han blev underrettet om at hans Folk ennu

sat her i Fangenskab fik han strags det Indfald tillige med Præsten Rosing hos den Engelske Regiering at søge om vores Frihed, hvilket og strax blev ham bevilket, Han sente os et Brev ombord hvori var 7 Engelske skillin til hver Mand, tillige med den for os saa ubeskribelige Glædelige Tidende om vores Frihed; vi giennemlæste dette Brev utalige gange; og den Glæde vi nu Følede kan kon Tænkes af den der har følt Skiæbnens tonge Vægt i lige saa høi en Grad som vi; nu laavede vi de Ulykkelige af vores Medbrødre der maatte blive tilbage efter os naar vi kom til vores Fødeland at opfylde deres Ønsker saavidt det var os mulig; og især følte ieg meget for en god Vend og Ønskede af Hiertet at vi dog ei maatte blive Adskilde men paa en tid at nyde den Glæde at samles i vores Fødeland, vi speculerede hver Dag paa hvorledes vi skulde gjøre ham Usynlig; den Lyksalige Dag kom endelig som var d: 10<sup>de</sup> Juli at vi skulde Forlade vores langvarige Fangenskab, nu prøvede vi paa at surre ham ind i en Køje men dette kunde ei lade sig gjøre. Nu kiøbte jeg en stor Kiste i den Tanke heri at skiule Negosie til nød kunde han ogsaa lige heri men da han var temmelig stor kunde han ikke holde det længe ud, nu var alt Haab ude da der blev kalt paa Corvetten Dianes Folk og vi skulde afsted, en mindre Person sprang i Kisten i en hast lukkede jeg den i Laas og vi blev Mønstrede ned i Fahrtrøierne. Her flød en Taare baade af Glæde, og Medlidenhed over vore Ulykkelige tilbageblevne Medbrødre da baade Gamle og unge steg op paa Reilingen for at Lykønske os en lykkelig Reise, som entes med 3 gange Hora-raab, og den siste Lyd blev qvalt i en Taarestrom fra Oldingens dunkle Øye, vi giensvarte med ligeledes 3 Gange Hura, medens Lyden af Clarinetten, Valdhorn, og andre Enstromenter bortfiernede os af hinandens Øynsyn. —

De brakte os ombord i et Transportskib som gik seil d: 11<sup>de</sup> Julii 1812 tillige med 13 Transportskibe og en Engelsk Orlogs Brig Comvoierede os, d: 14<sup>de</sup> Julii Ankkrede vi under Singels Kl: 9 Morg: og lettede samme Dag Kl: 12<sup>1/2</sup> Middag; og Kl: 8<sup>1/2</sup> Aft: Ankkrede vi igien i Singels Bugten for Strømmens skyld, og lettede igien om Natten Kl 2, og d: 15<sup>de</sup> om Natten Kl: 11<sup>1/2</sup> Ankkrede vi udenfor Siernis her sente Capitainen et Brev iland, og d: 16<sup>de</sup> om Midagen kom et Seilfartøi paa Siden af os hvori var endeel engelske Soldater Bevæbnede, med Sabler og Skarpladte Geværer, vi fik Befaling at forsøie os ned i Fahrtojet, hvilket indgiød os en fryktelig Tankke, som vi forgæves gjorde os Umage for at bortkaste. De satte af fra Skibet og Seilede igiennem et meget smalt Roveer med os; Det skønne land paa begge Sider besat med Frugtræer, Hauger, Lysthuuse m: m: oplivede os noget; og Haabet som stedse følger og trøster Mennesket her i Livet naar han har Gud for Øye var nu vores eneste Trøst thi vi Haabede at blive ført til et Skib som skulde bringe os til vores Fødeland; men denne Tankke og dette Haab slog os feil, thi Skiæbningen vilde ennu forsølge os længere med at prøve vores Tolmodihed; vi stirrede med den yderste Nysgirighed efter at øye enden af Roveret, endelig saa vi Byen Chathom lige forud, og om Barbor side, blev vi var nogle Fangeskibe hvilket gav os en Frygtelig Mistanke, de Ankkrede et stække derfra, og heisede et Signal strax efter kom nogle Fahrtoier til os fra det ene Prosang Skib, vi blev Befalet at gaae i Fartøierne og blev ført ombord i et Prosangskib ved Navn Bahama, hvor der var 900<sup>de</sup> og 16 Mand, af Danske og Norske Krigsfanger men dog kon faa Bekiendere fandtes her og ingensteds nogen Plads til os, vi kunde sletikke begribe Aarsagen til denne Ulykkelige Hendelse, om-



sider skrev vi et Brev tilbage til Præsten Rosing i Porthmouth, hvori vi lod ham vide vores Tildragelse, nogle Dage derefter bekom vi en Skrivelse fra ham igien, hvori befandtes 3 Engelske Skilling til hver Mand, han beklagede vores Skebne, men tillige lod os vide at det var en Feiltagelse af Capitainen ombord i Transportskibet, og tillige Forsikkrede han at vi med første Leilighed skulde blive Befordrede til vores rette hjem; Glæden afløste nu igien den Sørgmodige Tilstand dene Hendelse havde paadraget os, og d: 31<sup>de</sup> Julii kom en Engelsk Tender paa siden af Skibet for at afhente os; der blev kalt paa os at vi skulde komme op paa Skandsen med vore Kister og Tøi, hidtil havde det gaaet meget Heldig med min Negosie i Kisten som ieg havde medbrunget fra Porthmouth, og det havde virkelig ogsaa gaaet Heldig hvis denne Ulykkelige Hendelse ikke havde indtruffet, nu blev vi Mønstrede Mand for Mand og vores Tøi og Kister blev efterseet, her var intet at gjøre, den Ulykkelige blev fundet i Kisten, han blev tilspurt om han hørte hertil Skibet eller hvor han var komet fra, han bekiende strax alt med den rene Sandhed, og tillige forsikkrede at det ikke var min men hans egen skyld at dette Bedrageri var skeet, den Ulykkelige maatte nu blive tilbage paa Prosangskibet, vi kunde kons Beklage ham, de førte os ombord paa Vagtskibet som ligger paa Nors Reed, et Rangskib ved Navn Namur, Og d: 15<sup>de</sup> August blev vi ført ombord i en engelsk Orlogsbrik som gik Seil same Dag. d: 16<sup>de</sup> Ankom vi til Jermouth og da der her kon var en liden Plads ombord blev vi fordeelte paa Flaaden som Brikken skulde Comvøiere af Østersøen den bestod af 44<sup>re</sup> Skibe en eller 2<sup>de</sup> Mand paa hvert skib, Brikkens Navn var Redoon, d: 18<sup>de</sup> August Seilede vi fra Jermouth. —

*August d: 23<sup>de</sup>*

Blev vi var et Fahrtoi som blev ved at nærme sig os alt mere og mere omsider kom det paa Siden af os vi blev Glade da vi hørte Folkene Tale et Sprog vi i langtid ikke havde hørt. Det var en Svensk Fiskerbaad de tilbød os at de vilde Lose os ind til Gottenborg i Sverrig, Kapitainnen Samtykkede dette Tilbud og d: 24<sup>de</sup> Ankrede vi ved Gottenborg, Aarlogsbrikken heisede Signal hvilket Tilkiendegav at alle de Danske skulde komme ombord i Orlogsbrikken, de vilde nødig meste os thi de trængte alle til Folk, men dog maatte de Lystre Signalet, nu blev vi ført ombord i Orlogsbrikken; der blev givet Signal til Flaaden at den skulde gaa i verk med at Lette Anger, Capitainnen spurte om ingen af os havde Lyst til at gaae med Flaaden af Østersøen vi skulde bekomme en god Maanetsgage men vi svarede Alle som en med et kort Nei, hvilket Foraarsagede at Capitainnen ytrede sin Vrede i høieste Grad, og slengte vore Pas til os med de Ord nu er i frie og kan gaa i Land naar i løster men Fartoi kan jeg ikke undvære da ieg skal gaae Seil i Øyeblikket, hvad var nu her ved at giøre og hvor skulde vi faae et Fahrtoi fra, thi uden dette maatte vi io nødes til at gaae med Flaaden hvilket Verkelig ogsaa havde skeet hvis Forsynet ikke ogsaa her havde været til rede med sin Faderlige Hielp. En Svensk Baad kom Seilende lig imod os ret som det var en Bestemmelse af et høiere Væsen vi holt et hvid Lommetørklæde i Vandet for Signal at de skulde komme til Borde de kom Verkelig ogsaa vi spurgte strax om her var Dansk Consul de svarede ia nu spurte vi om de vilde føre os i Land til Consulen hvad det kostede skulde de bekomme de svarede ia vi steg i Fartøiet og blev ført iland med vores Tøi og Kister, nu bad vi Folkene om de vilde ledsage os op



i Byen til Consulens Bopæl vi traf han iust hiemme, i et kort Begrev fortalte vi ham vores Omstendigheder han hørte os meget Opmærksomt, nu spurte han strax hvad disse Folk skulde have for den Tieneste de havde Beviist os, og de bleve betalte meget Resonabelt, — hvorefter Consulen Anviste os en Plads til vores Tøi og Kister, han gav os adskillige Spørgsmaal om vores Tildragelse i det Spanske og Engelske Fangenskab hvilket vi Forklarede ham paa det Nøiagtigste, og han tog stor deel i vores Skebne da han tillige fortalte at han selv havde været i Fangenskab; nu uddelte han nogle Penge iblandt os, med de Ord nu kan i see ier om i Byen medens ieg sørger for Losig til eder. Kl: 8<sup>te</sup> maae i samles her saa skal i blive Anvist eders Logie hvilket vi nøie efterkom, han viste enhver sit Logie nogle paa et og nogle paa et andet Sted hos meget honette Folk, tillige gav han os den Raadighed at vi kunde Spise og Drikke saa meget som vi løstede naar blodt ingen Uorden skede, det øvrige skal ieg nog Sørge for. Dette Gode nød vi til d: 28<sup>de</sup> August da han forskaffede os en sver Baad med Proviant og det fornødne Brænde m: m: Samme Dag gik vi Seil efter at vi havde Ydet Consulen den Tak vi vare ham skyldige for den Menneskekierlige Omsorg han havde viist imod os, denne Baad skulde føre os til Helsingør men da Vinden faldt os noget Contrarii maatte vi opholde os nogle Nætter i Fiskerleierne hvor vi tog Natte Qvarteer i Høstakkene den 31<sup>te</sup> August Kl: 5 om Morgenen saa vi Helsingørs Taarne, et Fartoy kom os i møde hvori var en Søeofficier han Praiede os og spurte hvor vi kom fra og hvem vi vare, vi svarte at vi vare Levningerne af Corvetten Dianas Folk som kom fra det engelske Fangenskab, han Roede strax fra os for at melde vores Ankomst til Cheffen for Roe-flotillien i Helsingør, da vi Ankom til Helsingør blev



vi imodtaget af Officerene og efter endeel Spørsmåle blev vi anviist Plads oppe i Engelsk Kierke hvor der blev udgivet Smør Brød og Brendeviin til os, der blev strax bestilt 7 Vogne som skulde Transportere os til Kiøbenhavn en Officier fulte os og Kl 7 om Aftenen samme Dag kørte vi igiennem Østerport, og lige til Gamelholm hvor vi blev Mønstrede og Afleverede vore Contrabøger, hvorefter enhver gik til sit.

34 Mand var vi i Alt. —

*d: 31<sup>de</sup> August 1812.* — Her formodelig formedelst en anden Klima forlød min Gigtsyge mig, men af og til indfinder de dem meget Volsomme.

*d: 4<sup>de</sup> Septemb.*

Blev ieg udcommanderet med Canonchalouppen  
Lit: B. 4<sup>r</sup> som Regnskabsfører.

---

## Canning og Østersøen i 1807.

Af W. F. Reddaway.

(Cambridge, England.)

Oversat fra Baltisk Instituts Tidsskrift, Maj 1936

af Orlogskaptajn H. V. Hertz.

Som Kildeskrifter til efterfølgende Artikel er benyttet dels Arkivsager, der opbevares i det engelske Rigsarkiv, dels afdøde Højvelbaarne Hr. Henry Pierreponts efterladte Brevskaber, der hidtil ikke har været tilgængelige for Offentligheden, men fornylig blev skænket til den engelske Nation af hans Barnebarnsbarn Lord Gerard Wellesley.

### 1.

#### Københavns Bombardement.

Det »perfide« Albion er et Tilnavn, som England erhvervede sig, og som blev foreviget først og fremmest ved den engelske Flaades Bombardement af København og Bemægtigelsen af den danske Flaade i September 1807. »Det er kort sagt det største Sørøveri, der er opskrevet i Historiens Annaler«, skrev en Franskmand i 1925. Ti Aar senere karakteriserede Fischer Englands Aktion som et »modbydeligt Overfald paa en svag og uskyldig Nation«. Og der siges, at Georg III udtalte følgende til den Gesandt, i hvis Lod det faldt at opfordre Danmark til at overgive sig: »Hvis Kronprinsen havde haft halvt saa meget Mod som jeg, vilde han sikkert og vist have sparket Dem ned ad Trapperne«.

*Var England berettiget til at handle, som det gjorde?*

Den stolte Canning, som foranledigede, at Overfaldet blev iværksat, maatte lide den Tort, at Rist, den danske Talsmand i London, paa sit Lands Vegne formelig anklagede ham for at være »en hensynsløs Ødelægger af Danmarks Lykke. . . . ved det mest uretfærdige og perfide Overfald,« der gjorde Danmark til en »naturlig og nødvendig Forbundsfælle af Englands Fjender.« Men Rusland, der endnu nominelt var vor Forbundsfælle, fældede en langt alvorligere, om end mindre aabenhjertig Dom. Da Lord Gower, den engelske Ambassadør, notificerede Københavns Overgivelse, udtalte Grev Romanzov, den nye Udenrigsminister, Czarens oprigtige Sympati med sin Slægtning i Danmark og erklærede, at det engelske Kabinet ved at hemmeligholde Østersøekspeditionen for Rusland (11/23 Sept.) havde fældet Dommen over sig selv for at have lagt Raad op om at skade Rusland.

Man kan muligvis hævde, at Canning afholdt Alexander fra at foretage noget fjendtligt Skridt til Udgangen af Aaret, men en Casus belli i det misfornøjede Ruslands Øjne var til mere Skade for England, end at Regeringen var udsat for Oppositionens haanlige Beskyldninger for Sørøveri, og at Portugal laa aabent for Frankrigs hævngherrige Tyranni.

Historien har ganske vist strøet Sand paa den Indignation mod England, som var saa naturlig og ægte følt hos Mænd, der i September 1807 oplevede, at Tusinder af Boliger i en venligsindet Hovedstad blev ødelagt af Bomber, og at en Nation, der kun ønskede at holde sig neutral, blev plyndret for sin Flaade, der praktisk talt var dens eneste Værn. For tresindstyve Aar siden skrev Lanfrey: »Uheldigvis for den frygtløse, lille, danske Nation tillod Situationen ingen Kompromis, og i samme Nu at en af de krigsførende



Magter brød Danmarks Neutralitet, var det umuligt for de andre at have Øje for det.« I Overensstemmelse med denne Opfattelse havde England i 1807 god Grund til at tro, at Napoleon og Alexander var paa Nippet til at optage Danmark i det Forbund, de havde sluttet i Tilsit og om nødvendigt med Magt at tvinge Danmark til at tiltræde Forbundet.

Man formodede, at Kronprinsen, der helt igennem var en Autokrat, havde givet Napoleon Løfte om, at Danmark vilde falde til Føje. »Paa dette Tidspunkt saa Storbritannien sig stillet over for en stor, politisk Sammenslutning, hvis Maal var at tilintetgøre Storbritannien ved at ramme dets Livsnerve, Handelen«. Man kan derfor næppe forundre sig over, at Storbritannien for at redde sig fra Napoleon anslog noget af dennes Tone ved Fremsættelsen af sine Krav til Danmark, og man maa ikke glemme, at Anvendelsen af et Magtsprog, med en overvældende Krigsmagt i Ryggen, skulde gavne Offeret ved over for Verden at tjene som Bevis paa, at der ikke var andet for dette at gøre end at bøje sig.

Ikke uden Grund antog Canning, at Danmark vilde blive terroriseret af den voldsomme Napoleon, hvis Tropper kunde overskride Danmarks Sydgrænse saa talmæssig stærke, at al Modstand vilde være omsomst. Ved den pludselige Fredsslutning imellem Frankrig og Rusland blev det en let Sag for de franske Tropper at oversvømme Holsten, medens det tidligere havde været saa godt som umuligt, thi nu kunde der uden Risiko sendes Forstærkning. Som Jackson sagde til Grev Christian Bernstorff i Kiel: Danmark kunde maaske holde sig neutral, saa længe en halv Million Mand paa Fastlandet beskyttede det, men nu havde disse nedlagt Vaabnene. Det højeste, Danmark kunde gøre efter Freden i Tilsit, var hverken at give Frankrig

eller Britannien nogen god Grund til at angribe. Endskønt Napoleon lagde den groveste Uvidenhed om Danmarks geografiske og klimatiske Forhold for Dagen, kunde han næppe tro, at den danske Flaade og Stridskræfterne paa Sjælland kunde modstaa den mest formidable Ekspedition, der nogen Sinde var udsendt fra England. Den 7de August indberettede Jackson fra Kiel, at Sjælland var »fuldstændig omringet af en Eskadre af Hans Majestæts Krigsskibe, der var stationerede saaledes, at de var i Signalforbindelse med hinanden«. En uimodstaaelig Stridsmagt kunde forebygge Blodsudgydelse, og det var det, at Canning gjorde Regning paa.

Historikere som Lanfrey og Mahan har frikendt England, og deres Frifindelsesdom finder i nogen Grad Støtte hos Jurister. Paavirket af senere fremkomne Afsløringer vedrørende det fransk-russiske anti-engelske Komplot i Tilsit og Frankrigs Planer om et Indfald i Danmark har de mest nøgterne og betydeligste, engelske Skribenter udtalt, at »Stillingen var saa kritisk, at der var god Grund for den engelske Regerings Fremgangsmaade i det store og hele. Regeringens bestemte Krav var ogsaa holdt inden for passende Grænser.«

#### *Var det en Sukses for England?*

Efter Loven falder Mare de Germinys Søroveri ind under Kategorien »tilladelige Handlinger, baseret paa Selvopholdelsesdriften, foretaget mod Stater, der ikke har deres Handlefrihed«. Ud fra et opportunistisk Synspunkt kalder Professor Windelband Englands Aktion for »i lige Grad klog, energisk, ubarmhjerlig og imod Folkeretten«, og udtaler, at Konsekvensen var, at Planen om at lukke Østersøen blev kuldkastet. Paa den anden Side siger Professor Heckscher, at Cannings napoleonistiske Foragt for de Neutrales Ret-



tigheder, hvorved han skaffede sig en Fjende i Lensherren til Holsten, i høj Grad bidrog til, at Napoleon kunde spærre Nordsøkysten for England. Imellem 1803 og 1806 gik Importen af Varer fra England og dets Kolonier over de holstenske Havne i Stedet for som tidligere over Hansestæderne, da Varerne nemt kunde videresendes fra det danske Altona til Hamborg. Efter at have paavist, hvorledes Canning paa denne Maade krydsede de franske Planer for en Invasion i England og Irland og gjorde det muligt for 10000 Mand spanske Tropper at flygte til Spanien, minder han om, at det afgaaede Ministerium »havde gjort kraftige Forestillinger i Anledning af den enorme Smughandel, som Danmark drev til Gunst for Frankrig«. Efter Københavns Fald strømede engelske Eksportvarer under det prøjsiske Flag ind i Frankrig og Holland, Øresundstolden blev ophævet, og Flaaden beskyttede den engelske Smughandel i alle Østersøhavnene.

Paa den anden Side vilde det være overfladisk og vildledende kun at udmaale Virkningen af Cannings Handlemaade ved »slet og ret Begivenheder«, og at negligere dens Indflydelse paa Statsmændene. Dens største Betydning var maaske det Indtryk, som den gjorde paa Napoleon. Butterfield har skildret, hvorledes hans Voldsomhed blev potenseret, efter at den engelske Flaade havde bombarderet København, og kalder ham Havenes Bonaparte. Kastende alle Tanker om Fred over Bord viste han sig »mere voldsom, mere arrogant end før i Tiden. — Hans Udtryk blev vildere, hans Tone mere uligevægtig, hans Bravader højere og overdrevne«. Cannings »spottende Latterudbrud trods den fransk-russiske Sammensværgelse« blev besvaret med Raabet: »Driv de engelske Ministre bort fra hvert Hof i Europa.«



*Det danske Problem i 1807.*

Sandt at sige staar der den Dag i Dag en hidsig Strid om næsten hvert Punkt vedrørende Planerne og de opnaaede Resultater, der relaterer til de Stater, der i 1807 var interesseret i København. En nutids, dansk Talsmand udtaler, at det er hævet over al Tvivl, at hans Land ønskede at bevare sin Neutralitet, og at det vilde have valgt Britannien, hvis det var blevet tvunget til at vælge imellem Kombattanterne. Frankrigs Fjendskab kunde have medført det midlertidige Tab af de danske Besiddelser paa Fastlandet, men et Brud med England var det samme som Tilintetgørelsen af den danske Sømagt, og dermed vilde København, Handelen, Kolonierne og Norge være prisgivet. Hvis man kunde bebrejde Danmark for at have tøvet for længe, saa drev England ved sin brutale Fremgangsmaade Danmark over i den Lejr, som det ellers ikke med sin gode Vilje vilde have gaaet over til. Da Canning d. 18de og 19de Juli bestemte sig til at opfordre Danmark til midlertidig at udlevere sin Flaade, et Skridt, der inden der var gaaet en Uge, satte den engelske Hovedeskadre i Bevægelse, kunde han ikke have været vidende om de virkelige Fredsbetingelser i Tilsit, og han var galt underrettet om, at den danske Flaade var ved at blive udrustet. Danskerne blev i Virkeligheden anklaget for Imødekommenhed mod Frankrig paa et Tidspunkt, da den danske Hær var koncentreret i Slesvig for at imødegaa Franskmændene. Begivenhedernes Rækkefølge, set med danske Øjne, kan i Korthed opstilles som følger:

Fra det Øjeblik, at den europæiske Koalition mod Napoleon blev dannet, var Danmark naturligvis blevet presset, for at det skulde slutte sig til England, Østrig og Rusland. Men Danmark afslog standhaftigt disse Opfordringer. Uden Hjælp fra Prøjsen vilde Danmark

ligge aabent for et Angreb til Lands; det var skinsygt paa Sverige, som havde accepteret Indbydelsen; med Frankrig havde det intet udestaaende; under en Søkrig kunde Neutralitet være meget fordelagtig. Ved Foraarstid 1807 syntes denne Politik at have staaet sin Prøve. Danmark var da en fredelig Oase midt i en Verdensdel, hvor Krigen rasede. Napoleon havde knust Østrig og Prøjsen, men til Trods for Ruslands forlorne Præleri om mange Sejre lod Danskerne sig ikke føre bag Lyset. De erklærede endog, at de vilde betragte enhver Magt, der krænkede deres Neutralitet, som en Fjende. Som de udmærket vidste, vilde England i sidste Instans være farligere end Frankrig, thi dets Sømagt kunde true København, isolere Norge, ødelægge Danmarks Handel og erobre de danske Kolonier. Men Napoleon havde en Hær, der stod tæt ved Grænsen, og han var hurtig og frygtelig, hvor England var sen til at handle og langsom. Medens Fox's Parti stod ved Roret, anslog det danske Diplomati en gnaven Tone, og Danmark ignorerede den Kendsgering, at England kæmpede for sin Eksistens og Europas Frihed. Men selv under Fox's milde Regime havde Danmark vakt Englands Mistanke om pro-Napoleonisme og havde ærgret England ved sine bitre, officielle Klager over den kongelige Resolution.

Sverige sluttede sig til Rusland og Prøjsen for at standse Franskmændene, men Danmark trak blot sine Tropper i Holsten tilbage. Da Franskmændene indtog Danzig (25. Maj 1807) priste de danske Statsmænd sig lykkelige, fordi de havde undgaaet at holde paa den forkerte Hest.

### *Canning og Tilsit.*

Imidlertid syntes Dannelsen af det nye Ministerium, i hvilket Canning var Sjælen, at varsle om et bedre

Forhold til Danmark. Men Danskernes Besværinger og øjensynlige Underdanighed mod Franskændene indbragte skarpe Bebrejdelser fra den myndige Udenrigsminister. Da mere end 8500 Mand af den britiske Legion, der var bestemt til at gøre Tjeneste i Tyskland, blev sendt til Rügen i Slutningen af Juni, gik der i England Rygter om, at Danmark havde nægtet Tilladelse til at lade dem passere. Sandheden var slet og ret den, at Rist havde sagt, at Tilstedeværelsen af en engelsk Flaade i Sundet kunde bringe Danmark i Forlegenhed. Ruslands Sammenbrud bestyrkede kun Danmark i dets Fortsæt om at holde sig neutral. I Tilsit havde Napoleon imidlertid omdannet Landene i Europa. Hans Konferencer med Alexander i Slutningen af Juni efterfulgtes af Fredsslutningen med Rusland i Begyndelsen af Juli og et Tilbud til England om Ruslands Mægling. Det var klart, at Sverige ikke kunde gøre ret meget, og England havde ingen anden aktiv Forbundsfælle. Enten maatte det slutte Fred eller trodse en udvidet Fastlandsspærring. Den danske Repræsentant i St. Petersborg frygtede for, at der vilde blive forlangt af andre Magter, ogsaa af Danmark, at de skulde lukke deres Havne for England, men Christian Bernstorff afviste Tanken med Foragt (15. Juli). Den 31. Juli instruerede Napoleon ikke desto mindre Talleyrand om at rejse Spørgsmaalet om, at Forbindelsen mellem Danmark og England skulde afbrydes som et Middel til at skabe Fred. To Dage senere befalede han Bernadotte til at gøre sig til Herre over Danmark, hvis det ikke vilde erklære England Krig. Paa det Tidspunkt var Admiral Gambier under Sejl ned gennem Sundet, nogle af hans Skibe var undervejs til Store Bælt, Brook Taylor var paa en diplomatisk Mission til København og F. J. Jackson paa en anden til Kronprinsen i Kiel. Den næste Dag (3die



August) blev Cannings Beslutning om at faa Danmark til at lægge Kortene paa Bordet udført til Punkt og Prikke. Først den Dag fik Rist i London at vide, hvor den Armada, der fornylig var afsejlet fra England, skulde hen.

Kronprinsen og hans Raadgivere blev derfor fuldstændig overrumplede d. 3die August. Hvad enten det var af Ærekærlighed, eller det var af Frygt for Frankrig, gav Herskeren Befaling til, at Sjælland skulde forsvares, hvilket var ganske haabløst, og iøvrigt mente han, at Pligten kaldte ham til den modsatte Ende af hans Rige. København faldt i Begyndelsen af September, og de, der var ansvarlige for Byens Overgivelse, blev senere dømt til Døden. Ved Udgangen af Oktober var Danmark blevet Frankrigs svorne Forbundsfælle og slog saaledes ind paa den skæbnsvangre Vej, der syv Aar senere førte til Adskillelsen mellem Danmark og Norge.

Hvorvidt Cannings Aktion var klog eller uklog, afhænger, bedømt ud fra et engelsk Synspunkt, først og fremmest af Sandsynligheden eller Usandsynligheden for, at Frankrig i modsat Fald kunde have sikret sig Danmarks Kyser og Flaade. Canning forudsaa ganske rigtigt, at Frankrig vilde gøre Forsøg derpaa, muligvis støttet af Rusland og Prøjsen. Den 4de August erklærede han over for Lord Gower, at Bonaparte uden Tvivl havde undfanget Planen om at benytte Danmark til at gøre et Indfald i Skotland og Irland nogen Tid før Tilsit. Han troede virkelig, at den danske Regering var mere fjendtlig sindet, end den var, og at den danske Flaades Krigsberedskab var længere fremme. Hans Aktion havde den Fordel at komme overraskende og var derfor desto mere virkningsfuld, thi Hensigten med de engelske Krigsstyrker var fra Begyndelsen ærligt og redeligt at understøtte Samarbejdet mellem Sverige

og Prøjsen, og en Del af dem blev virkelig anvendt til dette Formaal.

*Englands diplomatiske Virksomhed.*

Taylor og Jacksons diplomatiske Kampagne mislykkedes (det lykkedes ikke uden Anvendelse af Magt at faa Danmark til at give efter), men den kaster ikke saa lidt Lys saavel over Canning som over Regeringen i Danmark. I de Instrukser, som Taylor havde faaet, og som var blevet affattede d. 16de Juli, var det paalagt ham saa ubemærket som muligt at afløse Garlike, vor Minister i København, hvis formentlige Undladelse af at fremskaffe Oplysning om Danmarks Planer var Aarsag til, at han blev sendt i en særlig Mission til det prøjsiske Hof. Hvis Taylor blev afæsket en Forklaring i Anledning af den nylig ankomne engelske Flaades Størrelse, skulde han sige, at en stor Ekspedition var nødvendig paa Grund af den danske Flaades Beredskabstilstand i Forbindelse med Bonapartes Planer, som han aabent vedkendte sig. Uden Tilstedeværelsen af en saa stor Ekspedition kunde Danmark blive tvunget til at gaa ind paa Frankrigs Krav. Fem Dage senere taler Canning med en anden Diplomat om »Meddelelser fra forskellige Sider om Bonapartes Planer om at sætte sig i Besiddelse af Holstens Havne«. Samme Dag (21de Juli), hvilket udtrykkelig blev meddelt Taylor, indløb der Efterretning direkte fra Tilsit om Planer om Dannelsen af en maritim Liga imod England, og at Bonaparte havde gjort gældende, »at Danmarks Tiltrædelse til Ligaen var lige saa sikker som paakrævet«.

Over for Jackson, som skulde se at træffe Kronprinsen i Kiel, erklærede Canning (28de Juli), at saaledes som Situationen var i Øjeblikket i Norden, var der ingen anden Udvej tilbage for England end ved



Tvang at leje den danske Flaade og midlertidig tage den i Forvaring. »Det vilde være i højeste Grad beklageligt, hvis der blev trukket saa meget som et Sværd eller affyret et Skud.« »Men,« fortsætter han, »det er uomgængelig nødvendigt for det britiske Riges Sikkerhed, at en Flaade, der allerede er inden for Bonapartes Rækkevidde og af ham bestemt til at overføre hans Invasionshære til Storbritanniens og Irlands Kyster, bliver trukket bort fra en Station, hvor den er udsat for at blive anvendt til ovennævnte Formaal.«

I den Masse Instrukser, som den handlekraftige Udenrigsminister udfærdigede den næste Dag, fastholdt han Kravet om Besiddelsen af den danske Flaade »som Hovedsagen og det uomgængelig nødvendige Maal«.

Hele Verden ved, at dette Maal ikke blev naaet ad diplomatisk Vej. Taylors og Jacksons Mission har i første Række Interesse for det Lys, som der derigennem blev kastet over Danmarks Holdning og Regeringen i Danmark. Taylor, der blev sendt af Sted uden i Forvejen at være blevet notificeret i København, kunde næppe anses for at være persona grata derved efter at have krænket Napoleon ved sin Delagtighed i franske Emigranternes Intriger. Den 2den August tvang han imidlertid Udenrigsministeren, Grev Joachim Bernstorff, til at høre paa, hvad han havde at sige, og afvæbnede alle Indsigelser med Hensyn til Franskmændene ved at henvise til de unævnte, autorative Kilder, som England havde sin Viden fra. Samme Dag underrettede han Admiral Gambier om, at Bernadotte sandsynligvis var alt for svag til at trænge ind i Holsten, og at de danske Styrker paa Sjælland ikke syntes at overstige 5000 Mand, deri indbefattet Københavns Garnison, der bestod af 3000 Mand. Seks Dage senere



forsikrede han Canning om, at der ikke var noget Tegn til, at der blev truffet Forsvarsforanstaltninger hverken til Lands eller til Vands. Den 11te August, da Tusinder blev mønstrede for Øjnene af ham, havde han et frugtesløst Ordskifte med Bernstorff. Og da der ikke var noget Haab om en venskabelig Ordning, gik han om Bord paa den engelske Flaade.

Imidlertid viste Jacksons Mission sig at være lige saa unyttig og latterlig. Den 7de August modtog Grev Christian Bernstorff ham i Kiel »med Vrede og Forbitrelse«, der syntes at skyldes hans Frygt for, at den engelske Flaade vilde opvække Frankrigs Harmes og saaledes sætte Danmarks Neutralitet paa Spil. »Vilde de kæmpe med Frankrig om en strafbar Forrettighed?« spurgte han. Kronprinsen tilbageviste ligeledes de engelske Insinuationer om end i mere forsigtige Vendinger, idet han erklærede, at endskønt han var blevet tvunget til at tage Parti imod England i 1801, saa havde sidstnævnte Land ingen Grund til at beklage sig nu. Jackson kunde ikke afholde sig fra at svare, at han kunde blive tvunget dertil igen, og fastholdt, at det var Flaaden, der fristede Bonaparte, men hvis den var uden for hans Rækkevidde, vilde han snarere være tilbøjelig til Fred. Men Prinsen erklærede, at han paa Ære »ikke plejede at tale om politiske Emner« og henviste Jackson til Joachim Bernstorff i København. Kronprinsen afrejste nu til Hovedstaden og blev ved sin Ankomst modtaget med Begejstring. Han indskrænkede sig imidlertid til at udstede Ordre til at træffe Foranstaltninger til at afslaa det engelske Angreb og bringe den halvgale Konge i Sikkerhed. Saa vendte han tilbage til Kiel, hvortil Jackson fulgte efter ham til ingen Nytte. Under Overfarten undgik Kronprinsen de engelske Skibe og skjulte sig, medens hans Ledsagere erklærede, at Kongen var en syg,

svensk Baron, og udgav sig selv for at være Jøder eller Officerer, der var paa Vej til Hæren. Da Joachim Bernstorff kun kunde love at forebringe Jacksons Forslag for Prinsen, var der ikke andet for den uheldige Diplomat at gøre end at vende tilbage til den engelske Flaade. Næste Dag, den 16de August, proklamerede Kongen af Danmark, at Krigen var brudt ud.

### *Bombardementet.*

Samme Dag gjorde Englænderne Landgang. Gambier og Cathcart, i hvis Følge Wellesley, den senere Wellington, befandt sig, raadede over overvældende Troppemasser. Desuden stod betydelige svenske Reserver i Nærheden. I Begyndelsen af September afslog København Opfordringen til at overgive sig. Saa kom Bombardementet, der varede to Nætter, og den 7de September kapitulerede Danskerne, der maatte gaa ind paa at udlevere Flaaden, som omfattede sytten Linjeskibe og en halv Snes Fregatter. Desuden betingede Englænderne sig Ret til at holde Sjælland besat i seks Uger. Kronprinsen fordømte Kapitulationen som forhastet, medens Canning og Svenskerne beklagede, at Sjælland i Henhold til Kapitulationsbetingelserne skulde evakueres, fordi han forudsaa, at Øen vilde blive besat af Franskmændene. Saavel Danskerne som Englænderne opfyldte deres Del af Kontrakten til Punkt og Prikke, men uanset Følgerne sluttede Danmark sig nu til det anti-engelske Parti og undertegnede den 31te Oktober en Forbundspagt med Napoleon.

## II.

### Pierrepoint og Sverige i 1807.

Fra de svenske Kyster var disse Begivenheder blevet nøje fulgt af en ung Englænder, der af Canning var blevet betroet en særlig Mission til den ekscentriske

Konge, Gustav IV. I en Alder af 24 Aar tiltraadte Henry Manvers Pierrepont i 1804 Posten som Gesandt i Stockholm, som Arbuthnot havde fratraadt det foregaaende Efteraar. I de efterfølgende, kedsommelige  $2\frac{1}{2}$  Aar lærte Pierrepont den mistænksomme og uvidende Gustav at kende som en Person, der, ligegyldig hvad Emnet gik ud paa, eller om han havde Ret eller Uret, var saa stejl, at det nok kunde blive selv den mest erfarne og drevne Diplomat for meget. Skønt Pierrepont i Følge Sagens Natur var uerfaren og maaske for ærlig til at være snu, var han som Repræsentant for sit Land ingenlunde ubetydelig og uduelig. Som tredje Søn af en engelsk Peer, Lord Newark, og Efterkommer af Edward III og uddannet ved Oxford Universitet og i Udenrigsministeriet var han allerede kendt og afholdt i vide Kredse. Hans Breve var indholdsrige og vel skrevne, og selv modtog han talløse Breve saavel fra Udlændinge som fra næsten alle sine Kollegaer ved andre Hoffer, og da disse Breves Indhold ofte overskrider Grænserne for slet og ret officielle Meddelelser, er de uvurderlige »Kilder«. Imellem August 1804 og Februar 1807 var Pierrepont meget sammen med den uvidende og af Naturen mistænksomme Konge og fik uden Tvivl ikke saa lidt Indflydelse over ham, medens de rejste fra Sted til Sted i det sydlige Sverige og i svensk Pommern. Til Gustavs Ros maa det siges, at Pierrepont lærte ham at kende som et i Bunden fuldt ud ærligt Menneske, men den Maade, hvorpaa han ledede saavel civile som militære Sager, var saa iøjnefaldende taabelig og stivsindet, at en vennligsindet Diplomat nok kunde forfærdes. Mod Pierrepont var han altid høflig, og undertiden udspurgte han andre om Englænderens Mening, naar hans Stolt-hed forbød ham at stille direkte Spørgsmaal. Da Canning overtog sin Portefeuille for at gyde nyt Liv i



Koalitionen, fik han Pierrepont overtalt til at vende tilbage til Sverige efter mindre end et Fjerdingaars Fraværelse. I Midten af Juni traf Pierrepont, der nu var blevet Gehejmerraad og udstyret med uindskrænket Magt til at slutte en Forbundstraktat, Gustav i Stralsund, hvor Kongen med Englændernes Hjælp forgæves forsøgte at forsvare Resterne af de svenske Besiddelser i Tyskland mod Franskmændene. Pierrepont ledsagede ham først til Karlskrona og saa til Helsingborg, hvorfra alt, hvad der om Dagen passerede gennem Sundet mellem den svenske By og Kronborg Slot ovre paa den modsatte Side, let kunde ses. Hans Opgave var for det første at vinde Svenskerne for den engelske Ekspedition og eventuelt bringe et Samarbejde i Stand med dem og for det andet bistaa Gambier og Cathcart med at trække deres Styrker bort fra Sundet. Samtidig forberedte han sig paa at rejse hjem, hvilket han gjorde i November.

Pierreponts officielle Skrivelser har længe været tilgængelige i de engelske Arkiver. De bliver snart suppleret med en Mængde halvofficielle, private Breve udvekslede imellem ham og hans engelske og udenlandske Kollegaer. Man behøver næppe at paastaa, at saadanne Korrespondancer ofte rummer Momenter af Værdi, som ikke findes i officielle Skrivelser, der næsten altid maa affattes under Hensyntagen til, at de er bestemt til at læses af flere Personer, og at der er den Mulighed, at Parlamentet kan forlange, at de bliver offentliggjorte, medens en Korrespondance af mere privat Karakter kan indeholde fortrolige, om end aldrig uforsigtige Meddelelser Mand og Mand imellem, og disse Mænd er ofte Slægtninge, Skolekammerater eller trofaste Venner. Selv om saadanne Breve maaske er mindre omhyggeligt udformede end de fleste officielle Rapporter, er de ofte mere aabenhjertige og frie.

De Kladder, som den omhyggelige og korrekte Pierrepont har opbevaret, lyder som Tjenesteskriver, men i mange af de Breve, som han modtog, og som jo var skrevet til en ung, tiltrækkende Mand, er der en Varme og en Farve, som ikke vilde være paa sin Plads i en Skrivelse til Ministeren.

### *Canning og Pierrepont.*

Da Canning samtidig var Pierreponts Chef, Sjælen i Ekspeditionen mod København og i visse Retninger den mest fremtrædende, engelske Personlighed i 1807, har hans Breve større Interesse end alle andre. De er udførlige, der er mange af dem, og de er karakteristiske. Fem, skrevet imellem 25de April og 5te August, karakteriserer Statsmanden og hans Plan vedrørende Danmark, medens fem andre, skrevet imellem 5te September og 10de Oktober, kaster værdifuldt Lys over den videre Udvikling. Canning fandt i Pierrepont et fortræffeligt Redskab, der allerede var persona grata hos Gustav, den vanskeligste af alle Konger. Pierrepont var punktlig, skarpsindig, hæderlig og diskret. Canning sparede ingen Ulejlighed for at opmuntre en saa værdifuld Embedsmand, idet han roste, belønnede, vejledede og smigrede sin unge Kollega med sine lange og tilsyneladende aabenhjertige Breve. Før Pierreponts Afrejse i Begyndelsen af Juni føjede Canning til sine udførlige Instruktioner nogle private Breve, i hvilke han indgaaende behandlede to fortrædelige Tildragelser. Den første var den svenske Minister Rehausens Hjemkaldelse fra London, der var meget uvelkommen, specielt da hans Afløser, Adlerberg, var »den mest hjælpeløse og mest besværlige af alle udenlandske Ministre, den største Interpellant og mest upaalidelige Overbringer af et Svar, som jeg nogen Sinde har haft at gøre med.« Pierrepont maatte se at finde ud af,



om Rehausens Hjemkaldelse skyldtes Grev d'Autraignes Malice eller ondsindede Rygter, der var naaet over til Sverige. Det andet contreteenps var den landflygtige Prins, Hertugen af Berris urokkelige Beslutning om at ville aflægge Gustav et Besøg, og det skulde nødvendigvis være om Bord i et engelsk Skib. Pierrepont maatte lade alle forstaa, at England ikke havde noget at gøre med den Sag. I begge ovennævnte saavel som i andre Tilfælde giver Brevene et uudsletteligt Indtryk af, hvor aarvaagent Canning passede paa Gustav, og hvor nervøs han var for, at Gustav pludselig skulde ændre Kurs. Det var ikke længere nogen Hemmelighed, at Sverige blev regeret af en Monark, der i Pierreponts diplomatiske Vendinger var »umulig i næsten alle Sager, der havde at gøre med Politik«, eller som han skrev til Lord Fitzharris »fuldkommen uberegnelig«. Bevæbnet med Karl XII's Pistoler var det hans Ambition i Ord og i sin Politik at kopiere de Heltebedrifter, som »den gale Mand fra Norden« havde udført. Pierrepont kunde snart sende Indberetning om visse Tildragelser, — f. Eks at Kongen havde brudt Staven over Napoleon i General Brunets Nærværelse og opfordret Generalen til at gaa over til Louis XVIII, eller hans bekendte Svar til Tilsit, nemlig Opsigelsen af Vaabenhvilen med Franskmændene — der nok kunde være Bevis paa, at man kunde stole paa Gustav, men samtidig fremhævede Faren for, at Svenskerne skulde ryste hans Herredømme af sig.

Paa samme Tid lagde Canning i sine private Breve ikke Skjul paa sin Foragt for det svage Ministerium, han havde bragt til Fald. Det kan være, at Ministeriet Fox kunde have lagt det afgørende Lod i Vægtskaalen ved Friedland, om det havde udvist lidt mere Energi. Et prøjsisk-svensk-engelsk Angreb i Ryggen paa Franskmændene kunde have bidraget meget til at tilintetgøre



Napoleons Planer. Den 9de Juli indberettede Pierrepoint, at man i Rusland i flere Maaneder havde planlagt at tvinge Kejseren til Fred ved at berede ham en Række Nederlag. Der blev sagt, at Svenskerne hævdede at være blevet opmuntret til at vente, at Englænderne vilde undsætte dem med en Flaadestyrke. »De vil ikke være i Forlegenhed,« skrev Canning den 31te Maj, »for at finde Grunde, hvorfor dette Land betakker sig for en saa ny og unaturlig Politik som den, at Østersømagternes Herredømme paa Havet skulde forøges ved Englands Hjælp, hvilket sandsynligvis vilde føre til, at den engelske Flaade til syvende og sidst blev lukket ude af Østersøen. . . . . Hvormegen Flid og Anstrengelse M. de Rehausen end havde gjort sig, kunde han ikke have overtalt os til at divertere vor Understøttelse fra Landjorden til Søen.«

#### *Sverige og Ekspeditionen.*

Da Pierrepoint ankom til Stralsund den 19de Juli, behøvede han ikke mere end et Par Timer til at udføre flere af sine Kommissioner. Meddelelsen om, at engelske Tropper snart vilde ankomme, blev hilst med Glæde, og Øen Rügen blev udset til deres Samlingssted. Hertugen af Berris forventede Besøg blev vendt saadan om, at det snarere burde imødeses med Tilfredshed, og Kongen blev overbevist om, at den engelske Regering ikke havde nogen Andel deri. Alt blev lagt til Rette, for at Forbundstraktaten, som var Hovedmaalet med Pierrepoints Sendelse, kunde blive sluttet. Inden den 25de Juni var Sagen saavidt i Orden, at Traktaten kun skulde ratificeres; og Gustav rensede sig derved for den almindelig udbredte Mistanke om, at han plejede Underhandlinger med Frankrig. Samtidig kunde Pierrepoint bekræfte Formodningen om, at Rehausen var blevet kaldt hjem, fordi Grev d'An-

traignes havde ophidset Gustav imod ham, men ved hans Mellemkomst var der allerede en Bevægelse i Gang for at faa Rehausen genansat. Nu nærmer vi os de kritiske Dage i den sidste Halvdel af Juli, da de Stridskræfter, der var bestemt til at operere angrebsvis mod Napoleon, pludselig fik Ordre til at foregribe hans Planer mod Danmark og derved dække England mod en Invasion. »Den 16de Juli,« skriver Dr. Holland Rose, »fik Canning fra Mackenzie (en engelsk politisk Agent), fra den ukendte, russiske Officer og fra vor Ambassadør i København Meddelelse om, at den eneste, stærke Forbundsfølge, der var tilbage, nemlig Czaren, havde sluttet Forlig med Napoleon under Udfoldelse af en overstrømmende Hjertelighed, der varslede om en fransk-russisk Alliance, og at Formaalet med Napoleons Troppebevægelser ved Grænsen af Holsten aabenbart var at drive Danmark ud i aabenlys Krig med England. Danmarks Holdning havde i den senere Tid været saa aabenbar gunstig mod Frankrig, at ved Afslutningen af den russisk-prøjsiske Traktat, der blev underskrevet i Bartenstein (April 1807), og som vi tiltraadte, foreslog Hofferne i St. Petersborg og Berlin at tvinge Danmark med Magt til at slutte sig til Koalitionen mod Frankrig.

Det fremgik af Pierrepoints Skrivelse af 29de Juni, at Svenskerne havde omtrent 14500 Mand staaende ved Stralsund, at Gustav var tilfreds med de af England trufne Arrangementer, og at Garnisonen i Kolberg havde tilføjet Franskmandene et Tab paa 2000 Mand. Pierrepont lagde imidlertid ikke Skjul paa Svenskernes Misfornøjelse med deres Monark, Desertionen blandt Officererne, Friktionen mellem Generalerne og de Forsøg, der blev gjort af Toll, der var Øverstbefalende, paa at løse Gustav fra de Allierede. Men Efterretningen om den fransk-russiske Vaabenstilstand, der blev

meddelt Kongen uofficielt af hans franske Modstandere, bevægede ham til »at afgive slaaende Beviser paa sin Standhaftighed og Holden fast ved et System, som han vilde være den sidste til at forlade.« Derfor op-sagde han sin egen Vaabenstilstand med Frankrig.

I sit private Brev af 2den Juli kunde Pierrepont i mere aabenhjertige Vendinger, end det var ham muligt i sine tjenstlige Skrivelser, udtale sin Mening om de sandsynlige Følger af den svenske Gestus. Gustavs pludselige Skridt, som han end ikke meddelte til sin egen General (Toll), før efter at Pierrepont var blevet underrettet derom, lovede lidet i Retning af militære Bedrifter, men udsatte iøvrigt ikke de engelske og svenske Tropper for nogen større Fare, særlig ikke i Sommertiden. Ellers vilde Pierrepont have modsat sig det med mere Kraft. Alt dette kunde ikke andet end gøre Indtryk paa Canning og opmuntre ham til at stole paa en Udsending, som havde aflagt saadanne Beviser paa Klogskab og paa sin Indflydelse paa vor Forbundsfælle. Medens den frygtelige Fare, der skyldtes Ruslands Sammenbrud, formørkede Horisonten, kan den Tanke, at Pierrepont kunde bidrage meget til at vinde Sverige for Englands Planer, meget vel have haft Indflydelse paa Cannings senere Handlinger.

*(Fortsættes).*

---



## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Kaptajnløjtnant R. Steen Steensen.

### England.

#### *Baser.*

Om de engelske Baser i Østasien kan følgende Oplysninger gives:

Singapore forventes helt færdig 1939. Bekostning: ca. 10 Mill. £. Der findes en stor Flydedok og 1 stor Tørdok — hver i Stand til at dokke Skibe indtil 55 000 Tons. Desuden adskillige mindre Dokker til Krydsere, Jagere, U-Baade o. s. v. Værftsanlæggene ligger ved Seletar, beskyttet af Befæstninger paa de omliggende Øer (35 og 38 cm K. med op til 35 000 m Rækning). Foruden militære Lufthavne for Land- og Sølufftartøjer findes civile Lufthavne, hvor bl. a. Singapore Auxiliary Air Force er underbragt. Med en Bekostning af 1 Mill. £ er den civile Aërodrom anlagt midt i Byen, hvor der før 5 Aar siden laa en malariabefængt og mangrovebevokset Tidevandssump. Denne Aërodrom aabnedes medio Maj 1937.

Tilstedeværelsen af 2 store Dokker synes at tyde paa, at England atter agter at stationere store Skibe i Østen. Naar de 5 Slagskibe, der nu er under Bygning, er færdige i 1940 — muligvis endda før — forventes de 5 Enheder af »Queen Elizabeth«-Klassen overført til Østasien med Singapore som Basis. Af disse 5 hurtige Slagskibe har »Warspite« netop atter hejst Kommando efter endt Ombygning, hvor der forsøgsvis er indført gastæt Kommandobro (se Side 398), medens »Queen Elizabeth« og »Valiant« for Tiden er under »large repair«, hvor de bl. a. faar fuldstændig nyt Hovedmaskineri.

Hongkong, der tidligere kun regnedes for et 2den Rangs Støttepunkt, synes, efter at U. S. A. nu har opgivet Philippinerne, der skal gøres til en selvstændig Stat, at faa større Interesse, idet det er Englands Hensigt at udbygge Hongkong til et Støttepunkt af 1ste Rang. Med Chinass Tilladelse anlægges endvidere Befæstninger og Luftbasis paa de chinesiske Paracel Islands paa Ruten mellem Singapore og Honkong — omtrent paa Højde med Manila.

Port Darwin paa Nordaustraliens Kyst er en forholdsvist ny Flaadebasis med store Olieforraad. Er tillige Luftbasis — kendt fra de forskellige Distanceflyvninger til Australien.

Brunei. For at knytte sine Baser i Østen fastere sammen har England endvidere omtrent i Tyngdepunktet af den Trekant, som dannes af Singapore, Hongkong og Port Darwin, i Sultanatet Brunei paa Nordborneos Kyst paabegyndt Anlæggelsen af et nyt Flaade- og Luftstøttepunkt. Dette Støttepunkt, der flankerer Ruten fra Hongkong til Singapore, vil være af stor strategisk Betydning — ikke mindst ved en videre Udbygning af Luftforsvaret i Osten.

Fæstningstrekanten Singapore—Hongkong—Port Darwin med Brunei liggende i Tyngdepunktet vil saaledes danne et Net mellem det asiatiske Fastland og Australien — et Net, som i givet Fald vil være i Stand til effektivt at kontrollere Trafikvejene mellem Stillehavet og det indiske Ocean.

Ogsaa Penang, hvor der kun findes helt forældede Anlæg, og hvor man i 1914 fik visse Erfaringer under den tyske Krydser »Emden«s Besøg, skal nu befæstes. Her — saavel som ved de øvrige østasiatiske Støttepunkter — er Forsvaret baseret paa Medvirken af frivillige, lokale Styrker — saavel frivillige Luftstyrker og Motorbaadsflotiller som frivillige Korps ved Landforsvaret.

#### *Flaademanøvrer.*

I sine Kommentarer til de store Manøvrer ved Singapore i Februar d. A. (se Side 225) anfører »Militär Wochenblatt«, at følgende fire Punkter i Dispositionerne er bemærkelsesværdige: — 1. At man gik ud fra, at der udbrod Fjendtligheder uden forudgaaende Krigserklæring. — 2. At Angrebet skete om Natten som et Overfald. — 3. At Angriberen ikke satte sine Slagskibe ind under Angrebet. — 4. At Angriberens Luftstyrker var svagere end Forsvarens.

Dertil er at bemærke, at et Krigsudbrud uden Krigserklæring er en Mulighed, hvormed man regner de fleste Steder i Europa. Italien anvendte saaledes denne Fremgangsmaade overfor Abessinien. Og i Østen har man til Dato aldrig benyttet Krigserklæringer. — Søstridskræfternes første Angreb vil antagelig i en lignende Situation ske om Natten som et kraftigt artilleristisk Overfald paa Kystbatterier og Aërodromer, om hvilke man allerede i Fredstid har skaffet sig nøjagtige Oplysninger. Et Natangreb med Slagskibe vil muligvis give disse en Chance for at udligne Kystbatteriernes artilleristiske Overlegenhed, samtidig med at der er Mulighed for at en Landgang i Morgendæmringen kan ske ubemærket. Kystfor-

svaret maa derfor i Særdeleshed være forberedt paa og rustet mod natlige Angreb, idet et Angreb som dette — hvis det overhovedet voves — antagelig vil blive sat ind under Medvirken af Slagskibe — og endda sandsynligvis moderne Slagskibe. — Ogsaa Angriberens Luftstyrker maa under virkelige Forhold antages forholdsvis at være betydeligt større end de, der tildeltes Angriberen under denne Øvelse.

Landsætningen i Morgendæmringen under Jagerbeskyttelse begyndte heldigt for Angriberen — men takket være Forsvarerens Luftrekognoscering kunde Modangreb sættes ind i rette Tid, saaledes at det efter en heftig Kamp lykkedes at kaste Angriberen tilbage. Saafremt Angriberen havde haft overlegne Luftstyrker, vilde Resultatet antagelig være blevet et andet.

Til sidst fastslaaes, at alle Erfaringer saavel fra Krig som Øvelser viser, at et Angreb paa moderne og godt udrustede Søbefæstningsanlæg hører til de vanskeligste Opgaver, der kan stilles en Flaade.

(Militär Wochenblatt, 18.-6.-37.)

## Spanien.

### *Luftvaaben.*

En Korrespondent til det engelske Blad »Daily Telegraph« giver følgende Oplysninger om Luftfartøjsmateriel:

Under en Luftkamp over Madrid nedskødes en Heinkel, en Fiat Jager og en ny Dornier Bombemaskine — alle tilhørende Militærpartiet. Ifølge Oplysninger fra en Tysker, som reddede sig i Faldskærm og toges til Fange af Regeringspartierne, var 10 Dornier Bombemaskiner for Tiden tildelt Militærpartiets Luftvaaben for at blive prøvet under Krigsforhold; han udtalte, at i Tyskland ansaa man Dornier Bombemaskine for at være den bedste tyske Bombemaskine til Dato.

Den 3-Motors Junkers Bombemaskine (Ju. 52) er langsom og saaledes et let Maal for A.L.Skyts. Den erstattes derfor af en ny 2-Motors Model (Ju. 86), der har kraftige Dieselmotorer (Jumo), der dog endnu ikke er helt driftsikre.

En anden Korrespondent meddeler, at en ny tysk Kampmaskine har vist sig over Madrid — antagelig en Henschel. Denne Maskine har en imponerende Stigeevne og er paa Grund af sin Styrke særdeles anvendelig til Dykke-Kast. Det siges, at det ikke er muligt at brække Vingerne af — selv efter den mest voldsomme Dykning.

(Acroplane, 4.-8.-37.)



*Borgerkrigen.*

U-Baadsaktivitet. Regeringens Jagere »Churruca« og »Almirante Antequera« er udfør Cartagena blevet angrebet af U-Baade tilhørende Militærpartiet. »Churruca« ramtes af en Torpedo og maatte tages paa Slæb.

(Le Temps, 14.-8.-37.)

Udfør Tenedos — i det græske Øhav ved Indløbet til Dardanellerne — er en spansk Dampet »Ciudad de Cadiz« paa Vej fra Valencia til Odessa blevet standset og sænket ved Torpedoer og Artilleriild fra en U-Baad, som efter at være uddykket hejste det spanske Militærpartis Flag.

U-Baaden beskrives som værende af moderne Type armeret med 2 hurtigskydende Kanoner og 2 Stk. A.L.Skyts.

(Times, 17.-8.-37.)

*Sverige.**Materiel.*

Skibstyper. Endskønt den endelige Redegørelse for, hvilke Skibstyper Chefen for den svenske Marine fremtidig vil foreslaa bygget, endnu ikke foreligger, er det dog allerede nu muligt at klarlægge Hovedlinierne — saadan som de fremgik af et nylig afholdt Foredrag i det svenske »Sjøofficerssällskapet«. Af Foredraget, der holdtes af Kaptén Stig H:son Ericson, der staar til Raadighed for Admiral de Champs, gives her et kort Uddrag:

Spørgsmaalet om den svenske Flaades fremtidige Skibstyper angaar ikke alene Artilleriskibe, men alle Skibstyper. Inden man tager Stilling til de forskellige Skibstyper, maa først og fremmest de Opgaver, som Flaaden skal løse, klarlægges, og der maa tages Bestemmelse om hvilken Slags Flaade, der skal løse dem — om det skal være en Kystflaade eller en Skærgaardsflaade.

I det samlede Forsvars Interesse maa Opgaverne bl. a. omfatte Flaadens Medvirken ved en Imødegaaelse af Landgangsforetagender, Beskyttelse af Søhandelen og Forsvaret af Øer og Kyststrækninger, der ikke er dækket af Skærgaarde. M. H. t. Beskyttelsen af Søhandelen er dette Spørgsmaal nu kommet ind i en helt ny Fase ved Basing af stærke udenlandske Søstridskræfter paa Ishavskysten (jfr. Eksporten via Narvik). Den svenske Flaade maa derfor, ligesom det har været Tilfældet hidtil, sammensættes saaledes, at den kan optræde paa Søen udenfor vore Kystfarvand. En Skærgaardsflaade vilde ikke i nogen Henseende kunne opfylde Kravene til et moderne Søforsvar.

M. H. t. Skibstyperne maa nøje overvejes, hvorvidt en Erstatning af den nuværende »Sverige«-Type med Skibe af samme Størrelse og Art i økonomisk Henseende er den mest velegnede Maade, hvorpaa Kystflaadens Slagkraft og taktiske Brugbarhed kan bevares. Dette Spørgsmaal, der selvsagt danner Tyngdepunktet i Overvejelserne, paavirkes stærkt af en Ændring i Søkrigens Taktik, som mere og mere vinder Indpas. I Stedet for tidligere Tidens lange og stive Kølvandslinjer af pansrede Artilleriskibe, synes man nu at kunne forudse en vis Opdeling af Flaaderne i Grupper, der kan operere med en betydelig større Bevægelighed og saaledes samarbejde langt bedre saavel i taktisk som i strategisk Henseende.

Det har vist sig umuligt at konstruere et fuldt moderne Skib af »Sverige«-Typen uden at saavel Tonnagen som Bekostningen vil stige betydeligt. Da der jo imidlertid af forskellige Grunde maa tages et vist Hensyn til saavel Tonnage som Pris, har man staaet overfor Valget mellem at skabe enten en Enhedstype, hvor som Følge af ovenstaaende saavel Artilleri som Fart og Beskyttelse maa formindskes i Forhold til »Sverige«-Typen, eller at differentiere Artilleriskibstyperne paa en saadan Maade, at f. Eks. den ene Type faar tilfredsstillende Artilleri og Beskyttelse, medens den anden Type faar tilfredsstillende Beskyttelse og Fart. Det kan ikke undgaaes, at en Enhedstype nu i høj Grad vil blive et Kompromis. Derimod vil en Differentiering betyde en Rationalisering, hvorigennem Udnyttelsen af Søstridskræfterne paa en mere smidig Maade vil kunne tilpasses efter de moderne taktiske Krav.

Den førstnævnte af de to uddifferentierede Typer kan man indtil videre anse for at være repræsenteret af de nuværende »Sverige«-Skibe. Men for — trods disse Skibes synkende Kampværdi — stadig at kunne opretholde Kystflaadens Slagkraft og taktiske Brugbarhed, maa der tildeles Kystflaaden Artilleriskibe af den hurtige Type. Disse Skibe bør armeres med 21 cm Kanoner — d. v. s. sværere end de store Mariners maximale Krydserkaliber (20,3 cm). Endvidere bør disse hurtige Artilleriskibe være stærkt pansrede (Panserkrydsere).

At gaa ned med Størrelsen for Jagerne, som jo i visse Henseender skal erstatte den lette Krydsertype, kan der ikke være Tale om; Udviklingen kræver snarere en Forøgelse af Deplacemtet. Ogsaa Antallet af lette Fartøjer maa forøges af forskellige Aarsager. Saaledes kræver de hurtige Artilleriskibe en Vedetbaadstype, der er hurtigere end de nuværende Vedetbaade, og Forøgelsen af U-Baadsflaaderne hos Nabostormagterne kræver en Forøgelse af

Fartøjer, der kan anvendes til U-Baadjagt. En ny Type Torpedobaade — eller muligvis en mindre Jagertype — er derfor nødvendig til Løsning af disse Opgaver.

I en nær Fremtid vil ogsaa melde sig et Krav om mindre U-Baade til Anvendelse ved Lokalforsvar. Det vil da være nødvendigt at nybygge saadanne mindre U-Baade, da den i Kystflaaden anvendte U-Baadstype er for stor.

Tidspunktet for hele Redegørelsens Afslutning beror paa Udarbejdelsen af et omfattende Materiale af Tegninger og Planer o. s. v., men man haaber at kunne være færdig med hele Arbejdet ved Sommerens Slutning.

(Svenska Dagbladet m. fl.)

#### *Den svenske Kystflaades Orlogsdag*

afholdtes i Sundet den 19/7 begunstiget af det bedst mulige Vejr. Flaadens forskellige Enheder, der havde ligget i Hålsingborg, Landskrona og Malmö, samledes N for Hveen. Tilskuerne var fordelt dels om Bord i de forskellige svenske Orlogsskibe, dels i 6 Ledsageskibe (den svenske Statsfærge »Malmö«, Øresundsselskabets Dampers »Hålsingborg«, Hallandsbolagets Dampers »Hansa« o. s. v.). Ved Højttaleranlæg om Bord i Ledsageskibene holdtes Tilskuerne af en svensk Søofficer underrettet om Øvelserne, der fandt Sted under Gang Nord paa fra Hveen til udfor Kullen, hvor der vendtes og returneredes til Hålsingborg.

Følgende Materiel deltog:

Panserskibene »Drottning Victoria« og »Sverige«, Krydseren »Gotland«, 3 nye Jagere, 2 ældre Torpedokrydsere, 5 Vedetbaade, 6 U-Baade samt Luftfartøjer.

Følgende Øvelser udførtes:

U-Baadsopvisning — Dykning, neddykket Sejlads, Uddykning. Katapultstart af 3 Luftfartøjer fra »Gotland«.

Detachering af Rekognosceringsafdelingen (»Gotland« og 3 Jagere), der passerede Ledsageskibene med 24 Knob.

Udsætning af Paravaner.

Jagerangreb paa Panserskibene udført af Rekognosceringsafdelingen dækket af Taageslør udlagt af Luftfartøj. Jagerne saavel som »Gotland« udskød Torpedoer. Takket være gunstige Vind og Vejrforhold kunde denne Øvelse iagttages fra alle Ledsageskibene paa en særdeles anskuelig Maade, og dette »show« var sikkert den Del af Orlogsdagen, som gav Tilskuerne det mest livagtige Indtryk af den moderne Søkrigs Metoder.



Efter Angrebet sejlede alle Ledsageskibene gennem Udkanten af Taagebanken.

Dybdebombesprængning.

Beskydning af Luftsælbeemaal.

U-Baadsangreb.

Af de to sidste Ovelser kunde den almindelige Tilskuer om Bord i Ledsageskibene næppe faa noget Indtryk, hvorimod Tilskuerne i de svenske Panserskibe havde Skydningen henholdsvis Angrebet med Observation af Periskop, Torpedobane m. v. paa nærmeste Hold.

### Sovjet-Unionen.

#### *Materiel.*

Isbryder. I Leningrad er søsat Verdens største Isbryder, »Stalin«, 11 000 Tons; 106 m  $\times$  23,3 m; 10 000 H.K. Særligt bemærkelsesværdigt er, at Skibet forsynes med 2 Katapulter. »Stalin« skal anvendes i de arktiske Have.

(Le Temps, 16.-8.-37.)

Bygning af Slagskibe i U. S. A. Da Japan ikke ønskede at gaa med til nogen Kaliberbegrænsning for Slagskibe, og U. S. A. som Følge heraf har bestemt sig for at anvende 40,6 cm K. i de nye Slagskibe »North Carolina« og »Washington«, der nylig er sat paa Stabelen, synes der ikke mere at være nogen Hindring for at levere 40,6 cm-Slagskibe til Sovjet-Unionen (se Side 347).

Det meddeles, at det drejer sig om en Bestilling paa 3 Slagskibe à 35 000 Tons, hver armeret med 9 Stk. 40,6 cm K., og at der skal oprettes et særligt Selskab til at forestaa Bygningen.

(New York Times, 9.-8.-37.)

(Det er ikke første Gang Rusland lader Krigsskibe bygge i U. S. A. Som bekendt byggedes før den russisk-japanske Krig Slagskibet »Rättvisan« (13 000 Tons) og Krydseren »Varjag« (6 500 Tons) i Aarene 1898—1901 hos Cramp i Philadelphia).

### Tyrkiet.

#### *Materiel.*

U-Baade. For Tiden er 4 U-Baade under Bygning heraf 2 i Tyskland (Hamburg) og 2 i Konstantinopel. U-Baadene bygges efter Tegninger af Krupp. 2 Stk. 2-Takts Motorer, 4 800 H.K., Fart i Overfladen 20 Knob, neddykket 8 Knob.

## Marinens Bibliotek.

Juli 1937.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
101. The War in the Air . . . VI m. App. Kort. Index. Oxford 1937. 2 Bd. 8<sup>o</sup>. Fv.
  102. Coles, K. Adlar: Sailing and Cruising. Ill. Index. Edinb. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
  103. Zöberlein, H.: Der Glaube and Deutschland. Ein Kriegserleben von Verdun bis zum Umsturz. [Portr. af Forf.] München 1936. 8<sup>o</sup>. H.
  104. Ahlman, A.: Isviddernas hjältar. Polarforskningens historia genom tiderna berättet för ungdom i alla aldre. Kort. Lund. 1929. 8<sup>o</sup>. H.
  105. Bergman, S.: På hundsläde genom Kamtschatka. Ill. & Kort. Sthlm. 1924. 8<sup>o</sup>. H.
  106. Isachsen, G.: En ishavsskippers saga. Ill. & Kort. Oslo 1928. 8<sup>o</sup>. H.
  107. Babcock, W. H.: Early Norse visits to North America. Ill. & Kort. Index. Litt. fort. Smithsonian Miscell. Collect. Vol. 59. Numb. 19. Baltimore 1913. 8<sup>o</sup>. H.
  108. Thornam, C.: Skizzer optagne paa Corvetten »Galathea« Jordomsejling 1845—47. U. St. & A. 8<sup>o</sup>. H.
  109. Hansen, F. C. C.: Outlines of the Geography and History of Greenland for the use of Anthropologists. With a new large Survey chart of Greenland etc. Ill. & Kort. Litt. fort. Cph. 1915. fol. H.
  110. Arnesen O.: Roald Amundsen som han var. Ill. Litt. fort. Oslo 1929. 8<sup>o</sup>. H.
  111. Bryce, G.: The Siege and Conquest of the North Pole. Kort. Lond. 1910. 8<sup>o</sup>. H.
  112. Joerg, W. L. G.: The Work of the Byrd Antarctic Expedition 1928—30. Kort. N. York 1930. 8<sup>o</sup>. H.
  113. Hansen, Godfred: Polarforskningen, dens Formaal og dens Historie. Litt. fort. Grundrids ved forskellige Universitetsundervisn. Nr. 158. Kbh. 1909. 8<sup>o</sup>. H.

114. *Hurley, F.*: Argonauts of the South. Being a Narrative of Voyaging and Polar Seas and Adventures in the Antarctic with Sir Douglas Mawson and Sir Ernest Shackleton. Ill. & Kort. N. York 1925. 8<sup>o</sup>. H.
115. *Joerg, W. L. G.*: Brief History of Polar Exploration since the Introduction of Flying. To accompany a Physical Map of the Arctic and a Bathymetric Map of the Antarctic. Kort. Litt. fort. Am. Geogr. Soc. Spec. Publ. Nr. 11. N. York 1930. 8<sup>o</sup>. H.
116. *Keely, R. N. & Davis, G. G.*: In Arctic Seas. The Voyage of the »Kite« with the Peary Expedition together with a Transcript of the Log of the »Kite«. Ill. Kort. Philadelphia 1893. 8<sup>o</sup>. H.
117. *Kollbach, K.*: Der Südpol. Ill. & Kort. Velhagen & Klasings Volksbücher der Erdkunde Nr. 30. Bielfeld 1911. 4<sup>o</sup>. H.
118. *Niedieck, P.*: Cruises in the Bering Sea. Being Records of further Sport and Travel. Ill. & Kort. Trl. from the original German by R. A. Ploetz. App.: Synopsis of the Animals collected by the Author during his Expedition. Lond 1909. 8<sup>o</sup>. H.
119. *Payer, J.*: Den østerrig-ungarnske Nordpol-Expedition i Aarene 1872—74 tilligemed en Skitse af den anden tyske Nordpol-Expedition 1869—70 og af Polar-Expeditionen i 1871. Ill. & Kort. Aut. Overs. ved F. O. Guldberg. Kbh. 1877. 8<sup>o</sup>. H.
120. *Scott's sidste Rejse*. Ill. & Kort. Forord af Professor Fridtjof Nansen og Efterskrift af Pr. Lieutn. Trygve Gran. Aut. Overs. ved Mag. art. Aslaug Mikkelsen. Kbh. u. A. 8<sup>o</sup>. H.
121. *Stefansson, V.*: Länder der Zukunft. Fünf Jahre Reisen im höchsten Norden. Ill. & Kort. Index. Lpz. 2 Bd. 8<sup>o</sup>. H.
122. *Uhl, G.*: Der Nordpol. Ill. & Kort. Velhagen & Klasings Volksbücher Nr. 59. Bielefeld u. A. 8<sup>o</sup>. H.
123. *Close, A.*: Close's Fishing Grounds and Landmarks of Iceland, Faroe etc. by Aberdeen, Hull, Grimsby, Fleetwood and Milford Skippers. Landtoninger. Lond. u. A. 8<sup>o</sup>. H.
124. *Cole, S. D.*: The Hague Rules 1921 explained. Index. 2. Ed., rev. & enl. Lond. 1922. 8<sup>o</sup>. H.
125. *Jensen, J. Kusk*: Lystsejlad. Haandbog i Sømandskab for Lystfartøjer og Motorbaade. Ill. Udg. ved Otto Benzon. Till.: Farvetavler til Indøvelse af de internationale Regler. Kbh. 1926. 8<sup>o</sup>. H.



- \*126. Skibsfartskanal gennem Amager. Kort. Forslag udarb. af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz A/S, Kampmann, Kierulf & Saxild A/S. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
127. 25 Aars Flyvning ved Hæren. Flyverhistorie og Flyverhistorier. Ill. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. Fv.
128. *Kent, Rockwell*: Salamina. Ill. Oversat af Estrid Bannister. Kbh. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
129. *Mohn, P.*: Sverige i utrikespolitiskt perspektiv. Mar. litt. för. nr: 42. Sthlm. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
130. *Overweg, A.-B.*: Die chemische Waffe und das Völkerrecht. Eine rechtshistorische und rechtskritische Studie. Litt. fort. Berl. 1937. 8<sup>o</sup>. H.

*H. Bistrup.*

---

## Canning og Østersøen i 1807.

Af W. F. Reddaway.

(Cambridge, England.)

Oversat fra Baltisk Instituts Tidsskrift, Maj 1936

af Orlogskaptajn H. V. Hertz.

(Fortsat).

### *Gustavs Holdning.*

En Ting er sikkert, og det er, at Pierrepont aldrig overvurderede Værdien af Samarbejdet med Sverige. Han hørte ikke til den store Klasse Gesandter, hvis Begejstring for deres egen Arbejdsmark afstumpede deres kritiske Sans. Han havde haft rigelig Lejlighed til saavel at studere Sverige og dets Konge som til personlig at informere Canning desangaaende. Som man om lidt vil se af hans efterladte Kladder, var hans private Breve til Ministeren i højeste Grad aabenhjertige og indholdsrige. Det fremgik af alt, hvad han skrev og sendte hjem i Slutningen af Juni, at i Gustav havde England en svag og ubetænksom Forbundsfælle. Ikke desto mindre maa Canning den 23de Juli være blevet ikke saa lidt opmuntret af Pierreponts Breve dateret den 8de og 9de s. M. Af dem fremgik det, at Gustav afholdt sig meget klogt fra den svensk-prøjsiske Offensiv, som den iltre Blücher havde foreslaet. Gustav havde selv henledt Pierreponts Opmærksomhed paa det »Interview, som man formodede havde fundet Sted mellem Kejseren af Rusland og Bonaparte«, om hvem det blev sagt, at han havde foreslaet et Protektorat i Fællesskab mod Nord og mod Syd. Gustav frygtede for, at Alexander vilde blive lokket ind i et Afhængighedsforhold til Frankrig, og for at

imødegaa denne øjensynlige Fare burde Danmark opfordres til at slutte sig til Modpartiet. Kongen mente, at selv en saa egenkærlig Magt næppe vilde give sig ind under en fremmed Stats Protektorat. Den forsigtige Pierrepont havde vovet paa egen Haand at holde det fornødne Antal Transportskibe tilbage, for at den engelske Styrke paa Rügen kunde slippe bort.

Omtrent elleve Dage senere, 20de Juli, var Gustav endnu ivrigere efter at faa Danmark til at tone Flag. Foruroligende Meddelelser var indløbet til Stralsund om det danske Hofs Snobberi over for Frankrig og om Faren for, at Sundet vilde blive lukket for de retirerende, engelske Tropper. Burde man ikke afsende en Flaade? Canning blev henrykt, da han den 3die August modtog denne Efterretning, der jo var en Bekræftelse paa hans egen Opfattelse. I et privat Brev havde Pierrepont hævdet, at det nærmest var et Under, at de svenske Troppers Tilbagetog til Stralsund var lykkedes. Han erklærer, at ihvorvel General Wrede optraadte meget tappert, blev Tolls Korps efterladt ti miles derfra, indtil Franskændene var indenfor tre miles Afstand. »Der var ikke lagt nogen Plan... Forposterne trak sig alle tilbage uden at have set Fjenden... alting var i Forvirring«, og Gustav raadførte sig kun med Personer, der aldrig havde gjort Krigstjeneste. »Svenskerne tillægger allerede de engelske Troppers Ankomst til Rügen Skylden for Angrebet paa Stralsund, endskønt de for et Par Uger siden var lige saa uretfærdige og uforskammede, fordi Tropperne endnu ikke var ankommet.« Men det vigtigste af alt var følgende: »Man siger, at hvis jeg ikke var kommen, vilde Kongen have sluttet Fred.« Han haaber, at alt dette maa tjene som Bevis paa, at han havde handlet rigtigt ved at beholde Transportskibene, for at de britiske Tropper kunde evakuere et Omraade, som



de ikke kunde holde. Fem Dage senere var det lykkedes ham at gøre Kongen fortrolig med Tanken om, at de engelske Tropper vilde blive trukket tilbage.

### *Canning og Sverige.*

Svenskernes Knurren og deres Konges Daarskab blev mere end opvejet af den Kendsgerning, at Gustav var venlig stemt, og at Tropperne paa Rügen var disponible. Den 5te August afsendte Canning en Anerkendelsesskrivelse sammen med et privat Brev, i hvilket han ydede Pierrepont sin varmeste Hyldest. Med Hensyn til »Forsøget paa at faa Danmark til at bekende Kulør,« erklærede han, »at det eneste, der talte imod denne Fremgangsmaade, var Muligheden for, at Kongen af Sverige kunde tage det ilde op og blive forskrækket.« Men Pierrepont »vil faa ham til at tro, at det er noget, som han egentlig selv har fundet paa«.

»Resultatet af det,« fortsætter Canning, »hvis det falder lige saa heldigt ud, som vi haaber og tror, kan ikke andet end være til Fordel for Kongen af Sverige som Østersømagt; og man kunde tænke sig Tilfælde — skønt det er Tilfælde, der er affødte af den pure Nød, og saa langt haaber jeg ikke, vi kommer — i hvilke det kunde blive meget fordelagtigt for ham. En haardnakket Modstand og en langtrukken Strid kunde tale for at overlade Øen Sjælland til ham, for at den ved en Fredsslutning kunde blive udvekslet med Pommern.«

Hvordan, kan vi nok spørge i Dag, vilde det være til Fordel for Sverige som Østersømagt, at den danske Flaade kom i Englands Besiddelse? Canning, Underhusets Ordfører, var ikke den Mand, der, naar han sad og udfærdigede sine Skrivelser, compromiterede sig ved kun at lade et Svar være muligt. Det kunde

det blive ved at krydse den franske Plan om at tvinge saavel Danmark som Sverige til at træde ind i det franske Flaadeforbund eller ved at sætte den lille, svenske Flaade i Stand til at kontrollere Porten til Østersøen og saaledes dominere den gamle Rival, Danmark. »Men jeg vilde foretrække i høj Grad,« fortsætter Brevet, »og jeg haaber, det er det sandsynligste, at Danmark slaar sig til Taals med det, hvilket vilde gøre enhver anden, fjendtlig Handling, end blot denne Forholdsregel vedrørende Flaaden, ganske overflødig og uforsvarlig. I det Tilfælde vilde jeg ikke mistvivle om en Alliance imellem Danmark, Sverige og England, som maaske kunde danne en Modvægt i Norden mod det Vasalforbund, som Frankrig er ved at skabe.«

Maaske Canning, uden at vide af det, sidder og gengiver en Tale, han har holdt i Kabinettet, maaske forudser han, at Pierrepont snart bliver Englands Udsending ogsaa til Danmark, Canning henvender sig nu til et større Publikum end Kongen af Sverige. »Det er kun i en maritim Liga af den Slags,« fortsætter han, »at Danmark og Sverige kan finde varig Sikkerhed og vente at blive holdt skadesløse for de Territorier, som jeg er bange for, at de ikke kan undgaa at miste, i det mindste for en Tid. Holsten vil sikkert og vist blive besat af Frankrig, og jeg er bange for, at Pommeren ikke kan forsvares ret længe. Men hvorfor skulde ikke begge disse Magter — hvorfor skulde ikke Sverige gerne ville have sin Sømagt forøget — hvilket vilde mere end veje op imod dets territoriale Tab, og søge den der, hvor den alene er at finde, nemlig i en Forøgelse af dets Handel — og i Besiddelse af Kolonier?«

Canning instruerer saa Pierrepont om paany at sondere, hvorledes Gustav stiller sig med Hensyn til, at England afstaar en eller anden Koloni, som det har



erobret. »Der gives ingen Omstændighed,« erklærer han, »under hvilken en Overdragelse vil være mere paa sin Plads, end naar han er blevet berøvet en Del af sit Territorium i Europa, fordi han er forblevet tro mod den fælles Sag. Har Kongen af Sverige Midler til at besætte og forsvare en Koloni i Vestindien, hvis den bliver afstaaet til ham? Vilde han indlade sig paa et saadant Foretagende? Var det mon ikke Vejen til forsoning hans Undersaatter med Krigen, dem, som man forstaar, der er mest imod, at den fortsættes? Og kunde det ikke blive Grundstenen til en forøget Kraft og Velstand, som vilde holde det svenske Monarki skadesløs for de Kraftanstrengelser, det havde gjort, og de Ofre, det havde bragt?«

Selve Længden af Cannings Brev, der var paa næsten otte tætbeskrevne Oktavsider, viser, hvor optaget han var af Østersøspørgsmaalet. Hans officielle Skrivelser af samme Dato handler om de »mangfoldige og samstemmende« Efterretninger om, at Bonaparte vil bruge den danske Flaade til at konvojere sin Invasionshær, og at han ogsaa agter at angribe Sverige. Med Hensyn til Rusland kan Britannien kun udforske dets Planer.

### *England, Sverige og Sjælland.*

En Maaned senere, den 4de og 5te September, skriver Canning igen i Bevidstheden om, at det engelske Diplomati og Paraderingen af overvældende Styrker har slaaet fejl med Hensyn til at afværge en engelsk-dansk Krig. Medens København er i den frygteligste Knibe, sender han Kongens Approbation til Taylor, Jackson og Pierrepont. Pierrepont skal se at faa et virkeligt Samarbejde i Stand med Sverige ved Besættelsen af Sjælland, saalænge Krigen varer. Gustav skal stille 2000 Mand, hvilket hans Repræsentant



i London mener vil være en let Sag. England vil ved Fredsslutningen lægge sin Retfærdighed og sit Maadehold for Dagen ved at gøre Tilbageleveringen af Sjælland betinget af Frankrigs Tilbagelevering af alt, hvad det har taget fra Sverige, Hanover og Danmark. Gustav skal overøses med disse og andre Løfter om Afstaaelse af Kolonier og Sold til Rekrutterne, ligesom det skal betones kraftigt over for ham, at Rusland ikke har foretaget yderligere Skridt i Retning af Mægling. I en privat Note, dateret den 5te September, anerkender Canning Pierrepoints Krav paa at blive kaldt hjem, men erklærer, at han føler sig overbevist om, at Pierrepoint vil finde ovenstaaende Instruktioner saa vigtige, at han ikke kan forbavses over, at de ikke bliver betroet til andre end ham.

At Sjælland skulde gives tilbage til Danmark syntes i London at lægge en Dæmper paa Glæden over de engelske Vaabens letvundne Sejr. Lord Malmesbury, der, medens han endnu kun hed Sir James Harris, maaske havde erhvervet sig den mest fremskudte Plads blandt de engelske Diplomater gennem Tiderne, skrev den 27de September: »Jeg anser ikke denne Historie med Danmark for at være afsluttet. Vi maa se at faa noget mere permanent ud af vor Sejr end bare nogle Skibe og Forraad. Vi maa ikke længere praktisere en Overbærenhed, som har været saa skadelig for vore Interesser og saa værdifuld for vore Fjender.« Paa dette Tidspunkt var der faktisk Instruktioner undervejs til Pierrepoint, Instruktioner, der i sammentrængt Form udtrykte, hvad det var, den engelske Regering haabede paa og var bange for. Der staar, at hvis det velkomne Tilbud om svenske Tropper var kommet Regeringen i Hænde før Københavns Fald, vilde man aldrig have afgivet Løfte om at evakuere Sjælland. Gustav maa dog forstaa, at hvis Danmark opfylder sine Forplig-

telser, kan England heller ikke gøre andet. Ikke desto mindre var England stemt for med Sveriges Bistand og som en sidste Udvej at gøre en ny Landgang paa Sjælland for at holde Franskmændene ude.

### *Københavns Fald.*

Imellem den 18de August og 5te September fik Pierrepont Brev fra sin gamle Ven Jackson, som be-  
fandt sig om Bord i H. M. S. Prince of Wales, der laa  
fire Sømil fra København. Den slagne Diplomat var  
lutter Fyr og Flamme for, »at der skulde gøres noget«,  
og talte uafsladelig om Cathcarts Træghed. Gambier  
og han drev stadig paa ham. Jackson fortæller, at  
Aktionen paa Søen begyndte med, at en Fregat, ar-  
meret med 36 Kanoner, blev erobret i Løbet af 45  
Minutter af et engelsk Skib, armeret med 20 Kanoner.  
De Danske havde 34 Faldne mod en saaret paa en-  
gelsk Side. Den 3die September afsender han »en  
mærkelig Rapport« fra Ystad om en russisk Kurer,  
der var paa Vej til Gustav med en Notifikation om  
Alexanders Hensigt at erklære England Krig. Han  
noterer, at Bombardementet af København den fore-  
gaaende Nat varede i ni Timer, men hvad Skade, der  
end maatte være foraarsaget, var den for ringe til at  
faa Byen til at overgive sig, og der var nok ingen  
anden Udvej end at storme den. »Vore Gutter, 20000  
Mand, der brænder af Utaalmodighed og Iver, skal  
nok komme ind coute qui coute [sic]« erklærer denne  
Repræsentant for en Generation, der næsten ikke har  
kendt til Fred siden 1792. »Den danske Arme (som  
den bliver kaldt) uden for Voldene er i Sandhed lat-  
terlig. Forrige Uge slog Sir Wellesley en hel Mængde  
ihjel og tog 1500 Fanger, de værste Bondetampe, man  
kunde se for sine Øjne, med grønne og rødstribede  
Trøjer, langt Haar og Træsko, som pralede af at have

smidt deres Uniform og Musketter efter den første Salve. Gud ved, hvad der skal blive af Sjælland, naar vi har taget den.«

To Dage senere udbryder han, efter at et fornyet Bombardement tilsyneladende havde ødelagt en stor Del af København: »Gud ved, hvor længe disse stivnakkede Tosser vil holde sig; under disse Forhold, uden Skygge af Udsigt til at blive undsat, er det ganske meningsløst.« Cathcart var Flaaden for træg, »men Ministrene var optimistiske og utaalmodige og havde skrevet paa en saadan Maade, at Hovedkvarteret havde faaet sig en rigtig Opstrammer.«

#### *Pierrepoint om Sverige.*

I private Breve, skrevet den 16de August, havde Pierrepoint over for Gambier brændemærket Svenskerne matte Forsvar af Stralsund, medens han til Canning taler om »Tilfælde af personlig Optræden, der var af en for delikat Natur til endog at kunne omtales her,« og som undergraver Gustavs Stilling. Op-muntret af Cannings Ros giver han i et Brev af 25de eller 26de August et meget interessant Overblik over Situationen. Gustav »var især meget imponeret over de overordentlig upartiske og rimelige Forslag (til Danmark) og virkelig fuld af Beundring« over den engelske Ekspedition. »Han vilde være parat til at lytte til hvilke som helst Forslag vedrørende den,« men Pierrepoint beklager at maatte udtale som sin Mening, at enhver Fællesoptræden med Sverige burde undgaas. I det Tilfælde, at Striden trak i Langdrag, kunde de bedste Resultater maaske opnaas ved at overlade Sjælland til Sverige som en Modvægt mod svensk Pommern. Intet vilde vække større Tilfredshed i Landet i Almindelighed. Men Gustav vilde sandsynligvis forlange Norge, »hvis det kom til de yderste



Yderligheder med Hensyn til Danmark«. Dette havde Pierrepont ikke nævnet over for ham, »da han ikke vidste, om England selv ønskede at beholde Norge i Nødstilfælde (og det vilde være en meget værdifuld Erhvervelse.« Iøvrigt vilde Norge være »af uberegnelig Vigtighed for Sverige og sætte nævnte Magt i Stand til at hyde Rusland Spidsen, det vilde dog komme til Krig med Rusland før eller senere. Men det var et Spørgsmaal om, hvor langt det vilde være klogt saaledes at ophjælpe Sveriges maritime Ressourcer, »der nu lidt efter lidt svinder ind til intet, i Betragtning af at Landets politiske Kurs alene afhænger af, hvor længe Suverænen lever.«

Kongens Liv, erklærer Pierrepont, var i Fare. Han havde nogle faa Tjenere, der var ham tro, ikke af private Hensyn, men af Pligtfølelse. Officererne i Stralsund havde diskuteret om at afsætte ham, og Generallægen havde lovet at udstede en Attest paa, at han var sindssyg. Men maaske netop denne Aabenlysthed, med hvilken man talte om Sagen, og som satte mig i Stand til at gøre mig bekendt med den, er den bedste Garanti mod, at en saadan Skændighed bliver iværksat af en Bande utilfredse og lavpandede Mennesker.« Overdragelsen af Kolonier vilde glæde saavel Kongen som Folket.

I et »strengt fortroligt« Brev, dateret den 8de September og skrevet om Bord i H. M. S. Rosamond, der laa ud for København, indberettede han, at Gustav var meget syg, »skønt de Par Ord, han sagde, da vi talte sammen om Forretninger, var sammenhængende nok.« Han har en Mistanke om, at Sygdommen er fremkaldt, ved at der er »doktoreret« paa hans Medicin i den Hensigt at tvinge ham til at vende tilbage til Sverige og slutte Fred. I Løbet af de sidste 14 Dage længtes Pierrepont mere og mere efter at

blive kaldt hjem fra en Mission, som han hævdede, var ganske overflødig nu. I et Brev, dateret den 17de September og afsendt fra Helsingborg, kæmpede Pierrepont i Modstrid med Gambier og Cathcart for den foreslaaede Okkupation af Sjælland med engelske og svenske Tropper. Han erklærede, at det var umuligt ikke med Tilfredshed at have for Øje de fundamentale Grunde til, at Ekspeditionen blev iværksat, og det opnaaede gode Resultat. Men i det Tilfælde, at Sjælland blev overladt til Franskmændene, vilde den sidste af vore Forbundsfæller være udsat for at blive angrebet, og den franske Flotille vilde i det mindste gøre Afbræk paa vor Handel. Skulde det paa den anden Side lykkes Franskmændene og Danskerne at passere Bæltet, kunde vore 10000 Mand altid trække sig ind bag ved Københavns Volde og derfra slippe over til Sverige. Men Gustav havde altid sat sig imod at »udleje« sine Tropper, og det kunde jo være, at han gjorde Indvendinger imod, at Kong George gjorde sig til Herre over Sjælland, medens Rusland og Norge ogsaa lagde Beslag paa hans Opmærksomhed. Sir Arthur Wellesley, der havde været til Stede ved Konferencen den foregaaende Dag, skulde afrejse til England og vilde underrette Regeringen. Efter at have konfereret med Kongen antydede Pierrepont to Dage senere fra Karlskrona, »at der var ikke noget, der kunde tilfredsstille dette Folks Forfængelighed mere, end at Sverige fik overladt to eller tre danske Orlogsskibe,« samt at de danske Kanonbaade kunde efterlades i Malmø for at kunne benyttes til Sjællands Forsvar.

#### *Evakueringen af Sjælland.*

Som det fremgik af Castlereaghs »strengt fortrolige« Skrivelse Nr. 15 af 9de Oktober til Cathcart var Planen om igen at besætte og generobre Sjælland,



efter at den paa Tro og Love var blevet evakueret, blevet opgivet til Gunst for Overførslen af 15000 Mand til den svenske Kyst. En saadan Styrke kunde dække Sverige imod Frankrig, og ved at sætte sig i Besiddelse af Øen Hven kunde Enlænderne ogsaa beherske Sundet.

Pierrepoint fik derfor Ordre til at overbevise Gustav om, at en venskabelig Ordning med Danmark vilde være bedre end Krig, og at Sverige ad diplomatisk Vej skulde støtte Merrys Mission. Pierrepoint skulde sige til Gustav, at hvis Danmark igen erklærede sig neutral, var Ruslands og Sveriges Garanti nødvendig.

Medens der saaledes blev gjort Tilmærmelser til Sverige, udtalte Englænderne Ønsket om, at Danmark skulde give Tilladelse til, at Evakueringen, som Englænderne var gaaet ind paa, blev udsat i 10 Dage. Denne Frist vilde sikre Sjælland imod Franskmændene, og saa behøvede Englænderne ikke at besætte den igen for at værne København. Alexander vilde ogsaa vinde Tid til at bevæge Danmark til at forhandle. Merry, der var en erfaren Diplomat og ikke nogen Fremmed ved de danske Kyster, ankom til Helsingør Red den 9de Oktober. Hans Mission til Danmark viste sig at være dødfødt, thi han fik ikke Tilladelse til at gaa i Land. Den Mulighed havde man forudset, skønt Udsigten til en Invasion af 20000 Mand kunde nok paa det Tidspunkt have begyndt at gøre sin Indflydelse gældende paa Danskerne, hvis de havde faaet Færten af den. Men Joachim Bernstorff afslog at modtage nogen som helst Meddelelse fra de udenlandske Gesandter, der var blevet paa deres Post paa Sjælland. Merrys eneste Haab syntes derfor at bygge paa Ruslands Indflydelse. Men, som han skrev den 12te Oktober om Bord paa Flaaden ud for København, »de Oplysninger, der hver Time modtages fra Skippere



paa Skibe, der kommer fra Østersøen . . . tyder paa, at det Hof indtager en meget uvenlig Holdning.« Da Gambier, Cathcart og Merry kun havde fireogtyve Timer til at tage en Bestemmelse om Evakuering eller Ikke-Evakuering, bad de indtrængende om Pierreponts Assistance og først og fremmest om at faa de sidste Efterretninger. Efter at have faaet Kommandanten over den belejrede Hovedstad overtalt til at befordre deres egne Breve og en Skrivelse fra Hans Danske Majestæts Repræsentant i London til Kiel, begyndte det engelske Triumvirat Evakueringen den næste Dag. Den fremrykkede Aarstid og den dermed forbundne Vanskelighed med at finde et sikkert Tilflugtssted for en saa stor Flaade bevirkede, at Gambier var meget ivrig efter at afgaa til Gøteborg med den første gunstige Vind.

#### *Canning om Danmark og Rusland.*

Imidlertid røbede Canning i sine private Breve til Pierrepont, hvad der rørte sig i hans ivrige og optimistiske Sind.

Den 1ste Oktober forlangte han, at de svenske Tropper skulde være i Beredskab ved Udløbet af Vaabenstilstanden den 19de »for det Tilfælde, at vi faar Brug for deres Assistance. Men jeg haaber paa Fred med Danmark. Sig ikke noget til K. af S. (Gustav) om en Alliance med Danmark.« Den næste Dag gav han i korte, men bestemte Udtryk, Ordre til at opmuntre Kongen af Sverige, hvis han nærede Ønske om at blive Garant i det Tilfælde, at Danmark erklærede sig neutral under Ruslands Garanti.

En Uge senere, den 10de Oktober, beklagede han sig bittert over, at der var truffet Beslutning om at evakuere Sjælland under Hensyn til de militæres urokkelige Mening. »Vi maa passe paa Kongen af Sverige, og vi maa have en Klemme paa Rusland, som

trods al dets Forekommenhed ikke er til at stole paa, naar først Frygten for os, ud fra hvilken nævnte Land nu handler (og som vor Besættelse af Sjælland (sic) er Aarsag til), har fortaget sig.« Efter denne uvurderlige Antydning af sin Mening om Rusland efter Tilsit forklarer Canning, hvorfor det er umuligt at afstaa Surinam til Sverige, saa længe Krigen varer. »Men selve den Kendsgerning, at der foreligger et Tilbud,« fortsætter han, »kan maaske være nok for Kongen til over for sine merkantilt indstillede Undersaatter at fremholde Udsigten til Vinding eller over for Fjenden Udsigten til Repressalier for Pommern. Han vil selv bedst kunne skønne at bruge det paa den fordelagtigste Maade.«

Med Hensyn til Danmark udtaler han, at han ikke har opgivet Haabet om en venskabelig Ordning, skønt han er ene om det. Danmark maatte dog være klog nok til at foretrække Neutralitet fremfor Frankrigs Assistance. Han hævder, at en fredelig Ordning er ogsaa i Sveriges Interesse. »At holde Franskmændene ude af Sjælland er Hovedformaålet. Hvis det ikke kan gøres, maa vi gøre vort bedste for at forhindre dem i at rykke længere frem. Jeg nærer ingen Tvivl om, at et Forbund mellem Rusland, Sverige og Danmark med Englands Bistand endnu kan redde Europa. Og hvis Rusland ikke er sikret mod Nord, og det kan det kun være ved et saadant System, vil det blive Bonapartes hjælpeløse og haabløse Slave. Den sydlige og østlige Del har det allerede overladt til hans For-godtbefindende.«

Samtidig blev Pierrepoint, som indberettet af Sveriges Repræsentant i London, instrueret om, efter Aftale med Cathcart og Gambier, enten at besætte Sjælland igen, hvis der ikke var nogen anden Udvej til at holde Franskmændene ude, eller til at gribe til hvilken

som helst Forholdsregel for paa den ene Side at sikre Sverige og paa den anden Side at fremme den engelske Ekspeditions Maal.

*Pierrepoint om det svenske Spørgsmaal.*

I et Brev fra Helsingborg, dateret 11te Oktober, stiller Pierrepoint sig stadig velvillig over for Tanken om atter at besætte Sjælland. Han beundrer de Ofrer, som England er beredt til at bringe for Danmarks Neutralitets Skyld, og han har bestræbt sig for at vække den samme Følelse hos Gustav, »som sikkert og vist ikke vilde være ked af at se sine Naboer komme endnu alvorligere i Klemme.« Men med kun 45 til 50 Tusinde Mand til sin Raadighed og Rusland og Norge at holde under Observation maatte Sverige have 15000 Mand staaende i Finland, i det mindste 10000 Mand ved den norske Grænse og lige saa mange hjemme for at dæmpe Uroen.

Den 20de Oktober bifalder han Kongens Afslag paa Tilbudet om Assistance af engelske Tropper. Den blotte Tanke derom havde vakt almindelig Misfornøjelse og Gæring. »Man sagde, at det vilde ruinere Landet og give Stødet til, at Sverige blev angrebet, hvilket muligvis ellers kunde undgaas.« Gustav vilde næppe synes om at se Englænderne sætte sig fast ved Indgangen til Østersøen, heller ikke kunde man vente et behageligt Samarbejde. Og med Hensyn til en russisk Aktion til Foraaret — en Ekspedition kan altid sejle ind i Østersøen, længe før den russiske Flaade kan komme ud af den finske Bugt. Skønt Danskerne sandsynligvis vil forkaste vore Forslag, kan de ikke angribe Sverige ved Vintertid, og hvis de gjorde Indfald paa et senere Tidspunkt, kunde det give Anledning til, at hele Landet rejste sig imod dem. Pierrepoint er tilbøjelig til at tro, »at man foreløbig igen vil



gøre Forsøg paa (og Tanken derom vinder en skæbnesvanger Tilslutning) at skille Monarkens Interesser fra Folkets.« En Kladde, dateret samme Dag og paategnet »aldrig afsendt«, oplyser os om den almindelige Glæde, Tabet af Pommern vakte, da man mente, det vilde føre til en hurtig Afslutning af Krigen. »Uden at bryde sig om Franskændene kom eller ikke kom,« skrev Pierrepont, »vilde Befolkningen i dette Land betragte Landsætningen af en engelsk Styrke med Mistro.« Der havde heller ikke været sparet paa Anstrengelser for at ophidse Gustav til at modsætte sig, at Englænderne fik Fodfæste ved Østersøen.

Eftersom Efteraaret skred fremad blev Cannings diplomatiske Sejr begrænset til at holde Rusland i Uvirksomhed og Sverige til at forblive tro. Vore Tropper evakuerede Sjælland, og, da Sverige ikke kunde føde dem, var der ingen anden Udvej end at bemægtige sig den lille Ø Hven, der behersker Sundet. Gustav instruerede, netop som Canning ønskede det, Baron Stedingk i St. Petersborg om sammen med Lord Gower at arbejde paa at faa Rusland til at garantere Danmarks Neutralitet. Men Gustav havde kun ringe Forhaabninger til Danmark og Rusland, og efter Pierreponts Skøn var han allerede optaget af at sætte Grænserne i Finland og den norske Grænse i Forsvarsstand.

Danskerne hilste Englændernes Bortdragen med et Udbrud af Trods, og da de havde hørt fra London, at Sverige maaske vilde sende Tropper til Sjælland, rettede de tre Gange en Forespørgsel desangaaende til Sverige, men fik kun undvigende og trodsige Svar.

Den 27de Oktober, fire Dage før Danmark sluttede Forbund med Frankrig, indberettede Pierrepont, at paa Sjælland var Danskerne ved at ruste sig og bygge Kanonbaade. Fire Dage senere gav Canning ham Tilladelse til at vende hjem efter først at have forestillet

Bathurst som Chargé d'affaires. Søndag den 1ste November skrev Bathurst i Hast, at han netop havde faaet Ordre til at ile til Yarmouth for at tage imod Louis XVIII. »Tak Gud,« fortsatte han, »jeg sender Dem et behageligt Brev, nemlig: Deres Hjemkaldelse.« Pierreponts Mission var til Ende den 14de November, og ved Afskedsaudiensen bedyrede Gustav højlydt sin Troskab mod Alliancen.

### *Europa ved Slutningen af 1807.*

Da Vinterens Anmarsch gjorde al Krigslørelse i Østersøen umulig, var Englænderne naael hjem i god Behold med den erobrede Flaade. Danmarks Krigserklæring og Beslaglæggelse af al engelsk Ejendom efterfulgt af en Appel til Europa havde allerede kostet Danmark mere end tre Hundrede Handelsskibe, og den stærkeste Sømagt i Verden var ved at udstede Kaperbreve og øve Repræssalier mod det. Helgoland med dens Garnison paa 26 Pensionister var blevet erobret, og England viste, at det var Hensigten at beholde Øen ved Fredsslutningen. De dansk-vestlindiske Øer og Tranquebar var ligeledes viet til Undergang. Men Cannings Aktion og Napoleons Tilskyndelse virkede i Forening til, at Rusland tog sig af Danmarks Sag. I Begyndelsen af Oktober lovede Czaren at opretholde den væbnede Neutralitets Principper og at gøre Østersøen til et lukket Hav. Den 7de November brød han kort og godt med England og forpligtede sig til ikke at have nogen Forbindelse med nævnte Land, før der var ydet Danmark Retfærdighed. Tvunget af Napoleon havde Østrig allerede instrueret Prins Starhemberg i London om at stille samme Krav og nøde England til at vælge imellem Fred med Frankrig eller Krig med Frankrig og Østrig. Udsigterne for Foraaret 1808 syntes at være Krig mellem England og næsten hele det europæiske Fastland.



*Var det en Sukces eller Fiasko for England?*

Da de af Pierrepont efterladte Papirer hovedsagelig er Meddelelser, udtrykt i mindre forsigtige Vendinger, fra Mænd, hvis velovervejede Meninger allerede er bekendt, beriger og uddyber de naturligvis de velkendte, historiske Omrids fremfor at forandre noget ved Helhedsbilledet. De gør det af med eller kaster Lys over saadanne Legender, som f. Eks. at England handlede, som det gjorde, fordi en Spion belurede Napoleons Samtale med Alexander, eller fordi det blev galt underrettet om, at Danskerne var ved at udruste deres Flaade. Den danske Flaade blev holdt i en fremrykket Beredskabstilstand, og nye Skibe var under Bygning, som man jo fik at se. Ganske vist var der ikke tænkt paa at mobilisere, men det grundløse Rygte i modsat Retning spillede kun en underordnet Rolle, da England traf sin Beslutning. Canning slog til, fordi han forudsaa, at Napoleon vilde opfordre Danmark til at staa ham bi, og at Danmark vilde parere Ordre. Det første viste sig at være rigtigt, det andet var højst sandsynligt. Danmarks Svaghed og Mangel paa Ledelse var iøjnefaldende, og Pierreponts Brevskaber antyder, at Ulysten til at gøre Modstand mod Frankrig meget godt kan være blevet større af Had til Sverige, der var Frankrigs uforsonlige Fjende. Englands eneste Chance for at kunne redde sig syntes at være den at benytte samme Fremgangsmaade som Napoleon.

Canning beviste i det mindste, at England lejlighedsvis kunde slaa lige saa hurtigt og godt til som Napoleon. Samtidig viste hans Diagnose af den Maade, som Danmark sandsynligvis vilde reagere paa, sig at være overordentlig daarlig stillet. At et Monarki med en Historie som Danmarks, som engang havde hersket over England, skulde overgive sin Flaade, var en lige



saa urimelig Tanke som den at tro, at en svag Hær, der stod over for Franskmændene, skulde opgive to Trediedele af Landet for at holde Resten ved Englands og Sveriges Velvilje. Selv om Slaget var nødvendigt i Selvforsvar, skulde det ikke desto mindre have været leveret uden Illusioner. Det er vanskeligt at afbalancere, hvad der blev vundet, og hvad der blev tabt ved det, da saavel materielle som moralske Værdier stod paa Spil. Det saarede Napoleon, lammede det upaalidelige Danmark og glædede Gustav. Sverige faldt snart efter, medens Rusland og Danmark gjorde fælles Sag med Napoleon, og England maatte høre ilde om sin Handlemaade i længere Tid, end det nød godt af de Fordele, det havde vundet. Men Erindringer om dets Vaabendaad i Østersøen udslettede Erindringer om mange Nederlag, og det kunde ikke andet end gøre Indtryk paa Rusland. Maaske Cannings største Triumf laa i den Frontforandring, som Alexander foretog imellem 1809 og 1812.

---

## Militær Straffesag for Domsmandsret.

Af Auditor E. Schäffer.

Den første militære Straffesag har været behandlet i Domsmandsret. Tilfældet frembyder forskellige Momenter af Interesse. Det kan straks siges, at Underrettens Dom for en Del var utilfredsstillende, og at den militære Anklagemyndighed har Grund til at være rigtig fornøjet med Landsrettens Afgørelse.

Det var en Marinesoldat, der havde Landlov fra »Niels Juel«, der laa ved Holmen og skulde sejle paa Togt et Par Dage senere. Han blev fuld og meldte sig ikke tilbage og var heller ikke kommen, da »Niels Juel« sejlede. Nu vilde han være i Fred for Politiet, har han senere forklaret, og skiftede derfor Uniformen med et Sæt Arbejdstøj, som han laante hos en Mand i Borgergade. En Dag var hans Penge sluppet op, og paa en Beværtning i Nyhavn solgte han sin Uniform til en Sømand for 15 Kr. Det har ogsaa nok været ham for risikabelt at gaa omkring i København med »Niels Juel« paa Huen, naar Skibet var sejlet paa Togt. Da han havde haft fri i 3 Uger, blev han set af et Par Betjente i Borgergade. Han luskede omkring ved Ejendommen, staar der i Politirapporten, og Betjentene vilde spørge ham ud. Han stak af fra dem, men blev taget oppe paa Loftet. Fra Politistationen blev der ringet til Centralregistraturen paa Politigaarden, og da Manden var efterlyst som Desertør, blev han bragt ud til Søværnets Kaserne.

Han blev sat under Tiltale for Rømning, Militær Straffelov 1937 § 43, og Underslæb, Borgerlig Straffelov § 278. Domsforhandlingen foretoges i Byretten

den 19. Juli 1937, den første Dag der var Domsmandsret i København. Foruden Byretsdommeren deltog en Murermester og en Tobakshandler i Sagens Behandling og Paadømmelse. Den tiltalte hævdede, at han vilde have meldt sig tilbage engang, men han havde ikke bestemt, hvornaar det skulde være. Han havde i og for sig ikke haft noget imod at komme paa Togt, sagde han. Forsvareren procederede paa, at den tiltalte skulde straffes for Absentation efter Militær Straffelov § 44, da det ikke var bevist, at han havde Rømningshensigt.

Efter hidtil gældende Praxis, saavel ved Overkrisretten som ved de borgerlige Domstole, skulde det foreliggende være tilstrækkeligt til at dømme ham for Rømning. Nu var Forholdet det, at han var deserteret i Juni Maaned og anholdt den 30. Juni, Dagen før den nye Militær Straffelov traadte i Kraft, men Forholdet skal efter gældende Regler bedømmes og paadømmes efter den nye Lov, da Domsforhandlingen foretoges efter den 1. Juli. Nu havde jo Straffelov for Krigsmagten af 1881 i § 83 opstillet den skematiske Regel, at Rømning maatte formodes at foreligge, naar nogen efter meddelt Orlov udeblev over 8 Dage efter Orlovens (Landlovens) Ophør. Denne Regel er ikke gentaget i den nye Lov. Rømning beskrives saaledes i § 43: »Den, der i den Hensigt at unddrage sig sin militære Tjeneste helt eller for længere ubestemt Tid fjerner sig fra eller udebliver fra den militære Afdeling . . . straffes for Rømning«. Ganske vist har Lovsformodningerne i Lov af 1881 ikke været gjort gældende af den militære Anklagemyndighed i en lang Aarrække. De har været for rigoristiske, og de ældre Lovsformodninger maa nok siges at være afsvækkede ved Indførelsen af den frie Bevisbedømmelse med Retsplejeloven af 1916. Alligevel maatte Forsva-



rereren sætte ind paa dette Punkt og henvise til den Forklaring, den Tiltalte hele Tiden havde afgivet, at han blot vilde tage sig en lille Ferie, mens det ikke et Øjeblik var faldet ham ind at unddrage sig sin Militærtjeneste. Forsvareren henstillede ogsaa til Retten at idømme en betinget Straf, hvad enten Resultatet blev, at han dømtes for Absentation eller for Rømning.

Nu er det ikke ligegyldigt for Militæretaten, om der for Fremtiden maa stilles strengere Krav til Beviset for Rømning end under den gamle Lov. Der er fastsat en Mindstestraf for Rømning af 15 Dages skærpet Arrest. Hermed er fastslaaet, at Loven anser denne Forseelse for alvorligere end den simple Absentation, hvor Straffen kan gaa ned til en Irettesættelse. Ved Statuering af et Eksempel skulde en Straf for Rømning advare Mandskabet om, at det er dyrt at udeblive i længere Tid og gaa civilklædt.

Det vilde saaledes være interessant at se, hvorledes Domstolen med det overvejende læge Element vilde fortolke den nye Lov, om Domstolen vilde finde, at den tiltalte maatte siges at have haft til Hensigt at unddrage sig Tjenesten, ialtfald for længere ubestemt Tid.

Byretten dømte for Rømning og gjorde ikke Straffen betinget, men fastsatte den til Mindstestrafpen, 15 Dages skærpet Arrest.

For Salget af Uniformen (Tarifpris 44 Kr.) var Manden tiltalt for Underslæb.

Loven af 1881 havde en selvstændig Straffebestemmelse for denne Forseelse, men Loven af 1937 har valgt det Standpunkt overhovedet ikke at give nogen Særbestemmelse om Berigelsesforbrydelser. Tiltalen lød derfor paa Overtrædelse af Borgerlig Straffelov.

Det var nu Forsvaret magtpaaliggende ialtfald at

faa Tiltalte idømt en betinget Straf for Underslæbet. Forsvaret har været klar over, at der næppe vilde falde en betinget Straf for Desertionen, der i mildeste Fald tangerede Rømning. Forsvaret paastod derfor Militær Straffelov § 25 bragt i Anvendelse. Denne Paragraf lyder saaledes: »Har nogen begaaet baade en Overtrædelse af denne Lov og anden strafbar Handling, kan Straffen fastsættes særskilt for hver af Lovovertrædelserne. . .«. Forsvaret paastod betinget Arreststraf for Absentation og betinget Fængselsstraf for Underslæb.

I Udvalgsbetænkningen siges om § 25: »Hensigten med Bestemmelsen er at give Mulighed for, dels at udskyde Afsoningen af den for den borgerlige Lovovertrædelse forskyldte Straf til efter Militærtjenestens Ophør, dels at kunne afgøre Spørgsmaalet om Anvendelse af betinget Straf for hver af de to Forseelser uafhængig af hinanden.« Det kunde jo se ganske bestikkende ud at dele Straffen og i Henhold til Udvalgets Mening med Paragrafen at tage under Overvejelse at give en betinget Straf for Overtrædelsen af Borgerlig Straffelov.

Auditøren hævdede herimod, at Meningen med § 25 vel har været den, at det ikke bør udelukke en Soldat fra at faa en betinget Straf for en Berigelsesforbrydelse, at han samtidig skal dømmes for en ren militær Forseelse, men at Paragrafen særlig har tænkt paa det Tilfælde, at Straffen for adskillige militære Forseelser, navnlig Respektforseelser og Rømning, bør være ubetinget og helst skal afsones hurtigst muligt af Hensyn til Disciplinen, mens andre Hensyn gælder for Bedømmelsen af et rent civilt Tyveri, som kommer til Paadømmelse samtidigt. Hvis Straffen for dette sidste bliver en betinget Fængselsstraf, er det godt, og bliver det en ubetinget Fængselsstraf, er det ogsaa



godt, idet da Afsoning af Fængselsstraffen kan udskydes til Hjemsendelsen. Dette er der Hjemmel til i Militær Straffelov § 26. Men at bringe § 25 til Anvendelse paa det foreliggende Tilfælde vilde være imod Lovens Mening. Dels var jo det begaaede Underslæb, selvom det formelt maatte paadømmes efter Borgerlig Straffelov, en ren militær Forseelse, idet det aldrig kunde blive en borgerlig Forseelse at sælge Kongens Klæder, om det nok saa meget skulde straffes efter en borgerlig Lov, og dels var de to Tilfælde saa nær forbundne, at den ene Forseelse, Uniformssalget, tjente til at karakterisere den anden, Rømningen, ja endog i sig selv var det væsentligste Indicium i Sagen for, at Rømning forelaa.

Efter 5 Kvarters Votering faldt Byrettens Dom. Den Tiltalte blev for Rømning idømt 15 Dages skærpet Arrest efter Militær Straffelov § 43 og for Underslæb 30 Dages Fængsel, betinget, efter Borgerlig Straffelov § 278. Retten anvendte altsaa den Myndighed, som Militær Straffelov § 25 giver den til at idømme to særskilte Straffe.

Tiltalte ankede, fordi han ikke vilde dømmes for Rømning, og den militære Anklagemyndighed ankede til Dommens Forandring og Skærpelse.

Af Aarsager, som er denne Sag uvedkommende, kom Ankesagen ikke til Domsforhandling før den 10. September.

Paa Dommersæderne i Landsrettens 1. Afdeling sad foruden de tre ordinære Dommere tre Doms mænd, nemlig en Fabrikant, en Prokurist og en Smedemester. Argumenterne fra 1. Instans blev gentaget. Auditøren maatte dog ogsaa gøre gældende, at naar en nykraftraadt Lov havde fastsat en Mindstestraf for Rømning og i det hele nedsat Straffen for denne For-



seelse betydeligt i Forhold til den tidligere Lovgivning, burde Mindstestrafen ikke bringes til Anvendelse.

Landsrettens Dom faldt efter en ganske kortvarig Votering og lød paa en fælles Straf af 25 Dages skærpet Arrest for Rømning og Underslæb, Militær Straffelov § 43 og Borgerlig Straffelov § 278. Ligesom ved Underrettens Dom blev den Tiltalte dømt til at betale Erstatning til Flaadestationen for Uniformen.

Denne Dom maa siges at være tilfredsstillende. Det er nu ogsaa ved Landsretsdom fastslaaet, at Rømning foreligger, naar en Soldat udebliver fra Tjeneste i ikke alt for kort Tid, klæder sig i civilt Tøj og lader staa til, indtil han en skønne Dag bliver taget af Politiet. Det kan herefter siges, at Rømningsparagrafen i Militær Straffelov har faaet en heldig Formulering, skønt alle i Udvalget var enige om, at den ikke maatte indeholde en Antydning af en Lovsformodning.

Mindst lige saa vigtigt er det, at det med denne Landsretsdom som Udgangspunkt kan ventes, at Domsstolene fremtidig vil være forsigtige med at anvende Delereglen i Militær Straffelov § 25, naar Forseelsen har nær Tilknytning til Tjenesten, og det maa føles rimeligt, at en fælles militær Strafart idømmes og afsones straks.

I det foreliggende Tilfælde kan det ogsaa med Rette gøres gældende, at det vilde være noget urimeligt, om den tiltalte, hvis han senere forbryder sig, skulde afsone en betinget udsat Fængselsstraf for Salg af Uniform. Nu solgte han Uniformen for et Par Skillinger, og hvis han ikke frivilligt havde fortalt det, var det næppe blevet opklaret. Han kunde lige saa godt have efterladt Uniformen i en Port, men i saa Fald havde Forseelsen været strafbar efter Militær Straffelov § 70, ikke efter Borgerlig Straffelov, og der

havde ikke været nogen Hjemmel for Deling af Straffen efter Militær Straffelov § 25.

Landsrettens Dom var meget mild, men Principerne blev reddet.

Dommen vil blive trykt i Ugeskrift for Retsvæsen.

Fra forskellig Side indenfor Militæretaten har man været noget ængstelig ved Udsigten til, at de betydelige militære Straffesager for Fremtiden skal paadømmes af Domsmandsretten, ikke mindst fordi den nye Militær Straffelov endnu er uprøvet. Man har fundet en svag Trøst i Reglen i Militær Retsplejelov § 16 a, hvorefter Doms mændene skal være Mandspersoner. Undertegnede har ikke hørt til de paa Forhaand ængstelige. Den her refererede Dom styrker mit Lyssyn.

---

## Nekrolog.

Kommandør Rolf Bauditz var født den 22. Januar 1860 i København, Søn af Kaptajn Waldemar Gustav Otto Bauditz og Hustru Elisabeth Johanne Harriet, f. Owen.

Bauditz blev Kadet 1877 og Sekondløjtnant den 22. August 1881 med Gerners Medaille. Hans første Togt i Vinteren 1881—82 var med Skonnerten »St. Thomas« til Middelhavet og næste Vinter var han med Fregatten »Sjælland« i Vestindien. Den 29. December 1882 udnævntes han til Premierløjtnant, og det følgende Aar sejlede han med Korvetten »Dagmar« og i 1884 med Kanonbaaden »Falster«. Om Efteraaret kom han til Tjeneste ved Søminekorpset, hvor han — naar han ikke var udkommanderet — derefter gjorde Tjeneste i en lang Aarrække. 1886—87 var Bauditz atter i Vestindien med Fregatten »Jylland«, i de følgende Aar sejlede han med Mineskibe og Torpedobaade. I 1892 var han Chef for Torpedobaadsdelingen i Defensionseskadren og blev i 1893 udnævnt til Chef for Søminekorpsets 1. Afdeling, Mineafdelingen, en Stilling han beklædte til 1907, og i hvilken han nedlagde et stort og fortjenstfuldt Arbejde. Han var Chef for Mineskibet »Hjælperen« i 1894, 96 og 99. I 1897 var Bauditz næstkommanderende i Krydseren »Heimdal« paa Fiskeriekspedition ved Island. Den 20. Marts blev han udnævnt til Kaptajn. I 1901 var han Stabschef i Defensionseskadren, 1902 Chef for Skonnerten »Esbern Snare« paa Torpedoskole, 1903 til 1908 var Bauditz Lærer paa Officersskolen paa Orlogsværftet. I 1904 var han næstkommanderende i Panserskibet »Helgoland«, 1906—07 Chef



for »Beskytteren« paa Fiskeriinspektion ved Færøerne. I 1907—08 var han Stabschef ved den flydende Defension, i 1908 Chef for Krydseren »Heimdal« som Kadetskib. Den 21. December 1908 udnævntes han til Kommandør.

I 1908—10 var Bauditz Stabschef hos Viceadmiralen, i 1910 Chef for Panserskibet »Herluf Trolle«. I Aarene 1910—15 var han Chef for Officersskolen, i 1911 Stabschef i Eskadren i 1912—13 Chef for Panserskibet »Peder Skram«. Ved Sikringsstyrkens Formering 1. August 1914 stod Kommandør Bauditz som Chef for »Olfert Fischer«, han var paa det Tidspunkt paa Rejse med Orlov i Syden, men naaede efter en bevæget Rejse gennem Tyskland hjem tidnok til at føre Skibet til Storebælt, hvor det var Stander-skib i 2. Eskadre, og den 1. August 1915 blev han selv Chef for 2. Eskadre i Storebælt, en Stilling han indehavde til 1. September 1917. Fra 2. September 1917 til 28. September 1918 var han Chef for 1. Eskadre i Sundet. Kommandør Bauditz kom efter saaledes at have været Chef og Eskadrechef i over 4 Aar til Tjeneste i Land, idet han blev Chef for Konstabelskolen og Formand for Undervisningsraadet for Søværnets Skoler. Den 1. April 1919 blev han tillige Chef for Underofficersskolen. Den 30. September 1920 blev Kommandør Bauditz afskediget af Søværnets Tjeneste.

Fra 1. Januar 1927 til 21. Januar 1930 var han Chef for Kystudkigsvæsenet.

Kommandør Bauditz var en meget nidkær Officer, der nærrede den største Interesse for sin Gerning. Han forlangte meget af sine undergivne, men mindst lige saa meget af sig selv, og naar Arbejdet var fuldført, og godt fuldført, var der faa, der kunde være i festligere Stemning end han.

Kommandør Bauditz blev udnævnt til Ridder af Dannebrog den 11. Oktober 1901. Den 21. Januar 1910 blev han Dannebrogsmænd, den 20. Januar 1915 Kommandør af Dannebrog af 2. Grad og den 9. Maj 1919 udnævntes han til Kommandør af 1. Grad.

Kommandør Bauditz blev Gift den 9. November 1883 med Olga Baller, f. 12. Marts 1857, Datter af Kammerherre, Oberst Ferdinand Friderich Heinrich Baller og Hustru, f. Hyllested.

Kommandør Bauditz afgik ved Døden den 11. September 1937 paa Militærhospitalet efter et længere Sygeleje, forårsaget ved Ulykkestilfælde.

Kommandør Bauditz blev begravet den 17. September fra Krematoriet paa Bispebjerg.

*E. M. G.*

---

## Bogannmeldelse.

### *Running a Big Ship*

on

»Ten Commandments«.

(With Modern Executive Ideas, and A complete Organisation.)

Foreword by Admiral The Earl of Cork and Orrery

Commander-in-Chief, Home Fleet, 1933—35

by Captain Rory O'Conor, R. N.

Commander of »Hood«, 1933—36.

Ill. Portsmouth 1937. 8°.

Det er en sjælden udmærket og interessant Bog, der her er anskaffet til *Marinens Bibliotek*, og skulde nogen finde, at efterfølgende Anmeldelse er for lang, skal dertil kun svares: Bogen er det værd.

Forfatteren har skrevet en Indledning, og Admiral *Cork and Orrery* et Forord. Begge er saa værdifulde til Forstaaelse af Bogens Hensigt og Værd, at de her vil blive givet i Oversættelse.

### *Indledning.*

»Det er med nogen Bæven, at en Mand bestemmer sig til at sætte sin egen Erfaring paa Prent. Personlig Erfaring er nødt til at have en stræng Begrænsning og at fordriste sig til at sætte sin egen op som Ledefyr for andre, er at mislede de faa, som formentlig kan antages at ville følge Lyset. Men, hvis det kun betragtes som endnu et Trin mod det bedre, saa føler man sig opmuntret til at fortsætte og forsøge at løse den Opgave at lægge en beskeden Sten paa dens Plads.

»Erfaring til Søs er lige saa forskelligartet som i andre Forhold, og mange vil hævde Meninger, der er vidt forskellige fra dem, der fremsættes her. Jeg fremsætter kun Meninger, der støtter sig paa mine egne Iagttagelser,



og hvis, hvad jeg skriver, ikke hver Gang begynder med »jeg mener« eller »efter min Mening«, saa er det for at undgaa trættende Gentagelser, men det betyder ikke, at jeg fordrister mig til at sætte Loven tilside. . .

»Jeg har forsøgt at undgaa at gøre Bogen til en Bog af »don'ts«, af Lydighed til den moderne Tro paa den positive Paavirknings (suggestion) Magt; paa lignende Maade er vore »Ti Bud« holdt fri for Negationen »Du maa ikke«.

R. O'C.«

### Forord.

»Det var med stor Glæde, at jeg modtog en gammel Vens, denne Bogs Forfatters, Opfordring om at skrive et Forord til hans Arbejde. Denne Glæde blev større, da jeg fik Lejlighed til at læse Manuskriptet, fordi jeg her fandt Forklaringen paa det gode Resultat, der skyldtes Anvendelsen af disse Ordre. Dette gode Resultat kan jeg bevidne, for »Hood« blev udkommanderet igen (recommissioned) nogle faa Dage før den Dato, paa hvilken jeg hejste mit Kommando-flag i Flaaden, til denne specielle Tjeneste. Skibet »started with a swing and never looked back«. Ved Slutningen af mine to Aar var »Hood« et Eksempel for Flaaden i alt det Arbejde og andre Virksomheder, som denne Bog behandler.

»Selv om Bogen især har til Hensigt at hjælpe Næstkommanderende (the Commander) til at lede og organisere (to comission) et stort Skib, kan det anbefales læst af alle Officerer, som ønsker at have Held med sig som en dygtig Befalingsmand (»executive capacity«) — hvilket betyder at have Befaling over og Ledelse af Folk; thi Dygtigheden har til Grundlag de Principer, der maa anvendes, hvis man skal have Held med sig i denne vanskelige Opgave. De Regler,

Direktiver og Raad, der anvises, er alle simple og klare. Det er øjensynligt, at de er bygget op med en omhyggelig Hensyntagen til de Menneskers Bekvemmelighed og Velvære, hvem det angaar, og i den Hensigt ikke at lægge mere Tvang paa den enkelte end nødvendigt for at sikre Skibets Effektivitet og Fordelene for alle dem, der tjener i Skibet.

»Baade unge og gamle opmuntres til at betragte sig selv som delvis ansvarlige i Skabelsen og Haandhævelsen af Skibets Anseelse. Det er med saadanne Midler, de bedste Resultater naas. Hver enkelt Person ansføres til at yde sit bedste, hvis man kan faa ham til at føle, at han tæller med, at han er af virkelig Værdi og til Hjælp, og ikke blot een af en Hob. Kan hvert Medlem af et Samfund inspireres paa denne Maade, saa kan man komme langt med at skabe en sund Fællesfølelse og *esprit de corps*, der er den bedste Afleder for personlige Misgreb.

»Ved at give Ordre med Støtte af den militære Straffelov (the Naval Discipline Act), kan man i stor Udstrækning kontrollere en Mands Handlinger, men ikke hans Tanker. Disse styres af hans Forestillinger. Det er kun ved at bibringe ham de Opfattelser, som man ønsker at indprente, at man faar ham til at tænke, som man ønsker, at han skal og derved naa hans fulde Bistand.

»Og med de Folk, som vi har den Forret at arbejde med, er det ikke vanskeligt, for Størstedelen begynder med de rette Forestillinger og er ivrige efter at følge en Ledelse, der stemmer overens med deres egne Opfattelser. Nu tildags er der kun faa, der har Tvang behov.

»Værdien af den ovenfor nævnte Fællesfølelse viste sig paa en smuk Maade under Flaadebesøget paa Themsen i Foraaret 1935. I den Uge, som »Hood« tilbragte

der, var der kun een, der kom for sent — og han blev sinket ved et Trafiksammenstød — til Trods for *Southend's* uindskrænkede Gæstfrihed og *London's* nærliggende Tilløkkelser: en Triumf, selv i vore Dage, naar Skibsbesætningens Størrelse og de utallige Omskiftninger, der altid finder Sted, tages med i Betragtning.

»Efter at have opnaaet dette, er det ikke til at undres over, at »Hood« gjorde rent Bord (swept the board) ved den aarlige Kaproning nogle faa Uger senere — et Resultat, som med tilgivelig Stolthed er anført i det Kapitel, der er helliget Forberedelsen af denne Begivenhed. Den Skibsbesætning, som i een Retning kan gøre en samlet Anstrængelse, vil som Regel ogsaa kunne gøre det i andre.

»Der er, naturligvis, nogle, som holder af at snævre af den Slags lykkelige Udfald, idet de siger, at Flaaden ikke er til udelukkende for Kaproning eller andre lignende Øvelser og Morskaber. Det er tildels sandt. Men Flaaden er til for at gøre store, samlede Anstrængelser under de vanskeligste Betingelser.

»Det Skib, hvor Befalingsmænd og Mandskab af alle Kategorier er vant til, alle, at sætte alt ind for deres Skibs Ære, vil rimeligvis holde ud netop den Brøkdelen af et Minut længere end Modstanderen, som i en Kamp udgør hele Forskellen mellem Sejr og Nederlag. De, som »trækker haardere end de andre«, vil rimeligvis ogsaa »kæmpe haardere«. I at opbygge denne Aand ligger den virkelige Betydning af Befalingsmændenes (the Executive Officers') Pligter. Det er stadig sandt, med afdøde Admiral Sir *Reginald Custance's* Ord, at

»Kampe vindes eller tabes af Mænd, ikke af Skibe.«

»Men ingen Læser af denne Bog maa tro, at den bogstavelige Anvendelse af dens Ordre og Ideer er



alt, hvad der er nødvendigt for at opnaa de ønskede Resultater. Det er ogsaa nødvendigt for dem, der administrerer dem, at vise Eksempel paa Begejstring, Iver og Selvopofrelse. Kun paa denne Maade kan det skrevne Ord overføres til en heldig Handling.

»Med Apostlen Paulus' Ord:

»Bogstaven *ihjelslaar*, men Aanden *levendegør*.«

*Cork & Orrery,*

Admiral.

Læserne vil give mig Ret i, at baade Indledning og Forord er værdifulde, moderne, pædagogiske Tanker, og hele Bogen er *Militær Pædagogik* af stor Værdi.

Hvad der er anført i det foranstaaende og i selve Bogen er vel ikke Tanker og Meninger, der er fremmed for den danske Søofficer, selv om det menneskelige Materiale, der skal oplæres, paa mange Maader er forskelligt indstillet i kulturel Udvikling og for vort værnepligtige Mandskabs Vedkommende især den Forestillingskreds, hvormed de begynder deres militære Løbebane, men ikke desto mindre vil der være meget, som vore Befalingsmænd vil kunne lære af den Mand, der i tre Aar var Næstkommanderende i Verdens største Slagskib og, skal vi tro Admiral *Cork & Orrery*, med saa smukt et Resultat.

Bogen selv er inddelt i 2 Dele:

Part I omfatter følgende Hovedkapitler:

I. The »Ten Commandments«.	XXI-XXIV. Discipline.
II-VI. Executive Officers.	XXV-XXVII. Cleanliness.
VII-XVIII. Big Ship Executive Organisation.	XXVIII-XXIX. Training.
	XXX-XXXIV. Miscellaneous Ideas.
XIX-XX. The Ship's Air Arm.	XXXV-XLII. Recreation.

Part II: Executive Organisation.

Skønt Anmeldelsen allerede har en betydelig Længde, kan jeg ikke modstaa Fristelsen til at anføre Skibets »Staaende Ordre«, dets 10 Bud. De citeres uden Oversættelse for ikke at miste noget af deres Særpræg:

*Ship's Standing Orders.*

1. *The Service.*—The Customs of the Service are to be observed at all times.
2. *The Ship.*—The Good Appearance of the Ship is the concern of everyone in »Hood«, and all share the responsibility for this.
3. *The Individual.*—Every man is constantly required to bring credit to the Ship by his individual bearing, dress and general conduct, on board and ashore.
4. *Courtesy to Officers.*—The courtesy of making a gangway, and standing to one side to attention when an Officer passes, is to be shown by every man.  
If an Officer passing through men during stand-easy, meal hours etc., carries his cap under his arm, it will indicate that no attention, other than clearing a gangway, is required.
5. *Executions of Orders.*—All orders, including those passed by Bugle and Pipe, are to be obeyed at the Run.
6. *Punctual Attendance at Place of Duty.*—Every man is personally responsible, on all occasions, for his own punctual attendance at his place of duty.
7. *Permission to Leave Work.*—A man is always to ask permission before leaving his work.
8. *Reporting on Completion of Work.*—Any man on finishing the work for which he has been told off, is to report to his immediate superior. Parties of men are to be fallen in and reported.

9. *Card-playing and Gambling.*—While card-playing is allowed at mess tables and on the upper deck, any form of gambling is strictly prohibited. Gambling includes all gambles of chance played for money stakes.
10. *Requests.*—Any man wishing to see the Commander is to put in a request to his Officer of Division. In urgent cases his request is to pass through M. A. A. [Master-at-Arms?] and O. O. W. [Officer of Watch.]«

De er gamle bekendte, disse staaende Ordre; Kommentarer til disse »10 Bud« findes Pag. 3—12.

Under Hovedpunktet *Executive Officers* finder man:

- II. *The executive Team.* — Om Næstkommanderende og nogle af hans Pligter.
- III. *Sharing the executive Work.* — Om den vagthavende Officer og andre Officerers Tjeneste.
- IV. *The Commander's accessibility.* — Et kort Kapitel om Næstkommanderendes Tilgængelighed.
- V. *The Commander and the Specialists,* og endelig
- VI. *Midshipman.*

Medens det ellers bliver for langt at gennemgaa Bogen paa denne Maade, kan jeg atter ikke modstaa Fristelsen til at citere noget af dette Kapitel:

»Midshipmen are seen differently by different people:

*By the thoughtless* as messengers.

*By the Training and Educational experts* } as school boys and their natural  
(whose name is legio, } prey.  
for they are many)

*And lastly by those who regard them* } as officers and beings like our-  
selves, and who, as they are  
younger, have not yet had time  
to make all our mistakes.



»A Midshipman is an officer, and must be treated as such and given a task, which he feels he can make his own, whether in charge of a boat or as Midshipman of the Watch, and only his Action Station must take precedens. Once he realises that he will be treated with the full consideration due to his status as an officer, no one gives a readier response than a Midshipman, in keenness on his job and on the ship, both in her work and in her play.

»If an officer is constantly called away in the middle of doing his proper executive work to attend instruction, one day when he goes back he will find he is no longer wanted — the Coxswain will have usurped charge of the boat, and the Quartermaster charge of the watch — and the Midshipman will feel that he is of no use to anyone«.

Dette er kun lidt af, hvad han har at sige om Kadetten og han Uddannelse, og noget passer maaske ikke helt paa vore Forhold, men den *militære Pædagogiks* Grundsætninger, der overalt er fulgt i denne Bog, er grundlæggende og efterfølgelsesværdige, og Bogen maa derfor være et Fund for Lærerne i dette Fag, blot at de med sund Sans forstaar at overføre det paa vore Forhold. Forøvrigt bør Bogen ikke blot læses, men studeres af enhver Søofficer.

II. Bistrup.

### Sveriges Sjökrig 1611—1632.

Dette Værk (291 Sider), der er udarbejdet af den svenske Marinestabs Sjöhistoriska Avdeling som Særtryk til Generalstabsværket »Sveriges Krig 1611—1632«, hviler paa Undersøgelser, der har strakt sig over et langt Aaremaal og behandler det interessante Afsnit i Nordens Historie, hvor Gustav Adolf maaltbevidst grundede den svenske Magtstilling i Østersøen, der skulde

blive Anledning til fortsat Rivalisering og bitre Krige mellem de skandinaviske Nabolande.

I Oversigten over de maritime Styrkeforhold i Østersøen er der gjort udførlig Rede for den svenske Flaades Administration og Organisation, og indgaaende Undersøgelser er foretaget for at komme til Klarhed over Flaadens Opbygning og de enkelte Typers Størrelse og Armering, men her er man stødt paa de samme Vanskeligheder, som gør sig gældende overalt i de ældre Marinearkiver, at Datiden kun har efterladt spredte og utilstrækkelige Oplysninger. For de mindre Typers Vedkommende er Betegnelserne i den Grad brugt i Flæng, at det ikke er muligt nærmere at definere deres karakteristiske Egenskaber, og selv for de større Skibes Vedkommende mangler som oftest de vigtigste Data, der kan give tilforladelige Oplysninger om det interessante Udviklingstrin, da Orlogsskibet blev et udpræget Artilleriskib.

Fra 1616 og 1620 foreligger Opdeling i Skibsklasser, men endnu synes man at lægge større Vægt paa Drægtighed og dermed Evnen til at føre Soldater end paa en normeret Bestykning, idet denne stadig svinger i Kanontal og Kaliber. Da man saaledes savner Oplysning om Kanonportenes Antal, særlig fordi der ikke er bevaret autentisk Billedmateriale, er der i Værket opstillet Tabeller over Skibenes Max. og Min. Armering og den beregnede Effekt, der giver et godt Grundlag for Sammenligning med samtidige danske Orlogsskibe, men selvfølgelig ikke giver direkte Udtryk for Bredsidearmeringen, fordi Datidens Skibe foruden Hovedarmering og et Antal lettere Piecer, hvis Opstilling ikke er tilstrækkelig kendt, havde en betydelig defensiv Armering til Bestrygning af egne Dæk under Entring, hvilket ogsaa fremgaar deraf, at Besætningerne langt fra var tilstrækkelige til at betjene samtlige Kanoner.

Af de mindre Fartøjer har Galejen sikkert spillet en større Rolle end almindelig bekendt; en ny Type indførtes i 1619, muligvis et lettere Fartøj til Erstatning for den saakaldte Lodja, en russisk Flodbaadstype, der i Tiden forinden ofte optræder i stort Antal, men nu mister sin militære Betydning.

I Afsnittet om Skibenes Bestykning gives nye, vægtige Bidrag til Belysning af dette vigtige Spørgsmaal, som hidtil ikke har været tilstrækkelig klarlagt, det fremgaar heraf, at Sverige meget hurtigt frigjorde sig for den uensartede Armering og allerede i 1632 havde indført Enhedsarmering af 24, 12 og 6 pundige Kanoner, medens Christian IV stadig eksperimenterede for at finde de Kanontyper, der var bedst egnede for de danske Skibe, hvorfor disse fremdeles var belemrede med Kanoner af forskellig Vægt og Kaliber. Tabellen over den danske Flaades Bestykning, der henføres til samme Aar, giver værdifulde Oplysninger, som forgæves har været eftersøgt i danske Arkiver, og viser dels, at de danske Skibe gennemgaaende var af større Drægtighed end de svenske, dels at Mellemskytset var af større Kaliber, samt at de største Skibe førte enkelte Kanoner af saa svært Kaliber som 96 pdg. Af Ordren for Artilleriets Anvendelse ses det, at Datidens Kanon med den større Krudtladning havde samme Rækning som Kanonen i Sejlskibsperiodens sidste Dage.

Størst Interesse for danske Læsere frembyder Fremstillingen af Kalmarkrigen 1611-12. Bearbejdelsen afviger vel ikke væsentlig fra tidligere Arbejder, fordi der i lige Maal er øst af danske som svenske Kilder, men Situationen er klarlagt fra Dag til Dag, saaledes at der her er et rigt Fond af Kendsgerninger for strategiske Studier.

Trods stigende Modsætningsforhold og de seneste danske Rustninger kom Krigen overraskende for Sverige,



der havde Blikket rettet mod Rusland og Polen og under de herskende religions-politiske Forhold ikke ventede Angreb fra det protestantiske Naborige, men paa den anden Side synes Elfsborg Eskadrens tidlige Udrustning og Anstrengelserne for at forstærke den ved Skibskøb at tyde paa, at man befrygtede Angreb fra denne Kant. Flaadens Ekvipering var præget af utilstrækkeligt Krigsberedskab, idet det ikke alene skortede paa Søfolk og Penge til deres Underhold, men tillige paa de vigtigste Fornødenheder til Udrustningen, et Forhold, der forværredes, fordi danske Orlogsskibe straks paa Foraaret krydsede i Østersøen og forhindrede al Tilførsel til Sverige.

I Lejren ved Kalmar satte den svenske Hovedflaades Udebliven Karl IX's Taalmodighed paa en haard Prøve og gav Anledning til en Række harmdirrende Breve. Først  $8/7$  indtraf Bielkenstierna med 11 Skibe og tiltvang sig  $10/7$  Adgang til Inderreden, hvorefter det slet forsynede Kalmar Slot blev undsat. Ved de danske Forstærkninger Ankomst  $10/7$  under Mogens Ulfeld blev han indesluttet, men reddede sig begunstiget af Vejret og det vanskelige Farvand ud af den faretruende Situation ved et natligt Udfald.

Situationen ved Elfsborg kendetegnes ved den svenske Flaades Passivitet, de her stationerede Skibe var svage og vovede ikke at staa til Søs trods gentagne Ordre om at bryde Blokaden og sejle til Holland for at købe Skibe og hente hvervede Soldater. Da Vinteren nærmede sig, uden at det var lykkedes at fremtvinge en Afgørelse, forsøgte Jørgen Daa  $27/11$  et natligt Baadsangreb, hvorved to Skibe blev entrede, men da Bomspærringer hindrede deres Bortførsel, blev de stukket i Brand. Herved alarmeredes Fæstningen og aabnede Ilden, hvorefter de danske Baade trak sig tilbage, medens Ilden blev slukket af de svenske Besætninger.

Da det det følgende Foraar 1612 ikke lykkedes

at faa Skibene til Søs med Holland som Maal, inden Daa genoptog Blokaden, beordrede Gustav Adolf Skibene sænkede, hvor de faldt i de danske Hænder ved Fæstningens Fald. Den svenske Hovedflaades Udrustning i Stockholm sinkedes atter paa Grund af Mangler og var ikke klar, da Øland erobredes  $12/6$ . En svensk Eskadre under Admiral Clerck foretog uvidende om Anfaldet paa Øland et Kryds omkring Gotland  $7/6$ — $13/6$  uden at møde danske Skibe. Denne Styrke er formentlig rapporteret til Ulfeld, som efter at Angrebstropperne fra Øland var overført til Fastlandet  $20/6$  satte Kursen mod Danzig, hvor man formodede, at hvervede Tropper skulde indskibes. Da den svenske Flaade ikke fandtes her, stod Ulfeld nord paa, men sinkedes af Storm og naaede først  $8/7$  op under Gotska sandön og krydsede den følgende Tid udfør Västervik, hvor der gjordes Strandhugst. Skibssygen, der længe havde grasseret, tog nu Overhaand og nødede ham til at søge København, hvor han indtraf i Slutningen af Maanedens.  $18/7$  var Gyllenstierna staaet til Søs fra Älvsnabben med Hovedflaaden, men blev tvunget tilbage af Storm.  $24/7$  stod han atter til Søs for at søge den danske Flaade, passerede Øland  $26/7$ , hvorfra Kursen sattes mod Danzig, hvor han holdt Søen en Uges Tid, da han tvunget af Proviantmangel og Skibssygen vendte hjem  $10/8$ .

I København bragtes Flaaden op paa 36 Skibe og stod under Chr. IV's Overkommando til Søs for at fremtvinge en Afgørelse paa Søen, anløb Kalmar  $15/8$ , fortsatte  $18/8$  norden om Øland og derfra til Danzig. Her fik man Efterretning om, at den svenske Flaade forlængst var afsejlet, hvorefter Kongen foretog sig bekendte men frugtesløse Togt mod Stockholms Skærgaard.

Sommermaanederne kan saaledes opvise en betydelig Magtudfoldelse i Østersøen, men de stort anlagte Operationer løb ud i forgæves Kryds, der er af-



lagt i 2 meget instruktive Kortskitser. Kom det end ikke til Kamp i aaben Sø, hvor Skibene fik Lejlighed til at vise deres taktiske Egenskaber, udviser den præsterede Sejlads med fuld Krigsbesætning og Evnen til at holde Søen, at begge Magter raadede over velsejlende og sødygtige Skibe, der maa formodes at have haft tilsvarende Kampegenskaber.

Kalmarkrigens Afslutning følte som en Befrielse for Sverige, der laa i Strid med Rusland og saa sig nødsaget til Sommeren 1613 at overføre betydelige Troppstyrker til Viborg, da det befrygtedes, at den nyvalgte Czar Mikael vilde angribe de erobrede Besiddelser. Det egentlige Felttog tog dog først sin Begyndelse i 1614 og krævede, skønt Rusland ikke raadede over nogen virkelig Flaade, ret store Skibsrustninger til Troppettransporter for at udnytte den korte Sommerperiode. Den særegne Krigsskueplads med de store Søer og sejlbare Vandløb stillede Krav til et betydeligt Fartøjsmateriel, der tilvejebragtes ved Bygning af Lodjaer og Pramme. Den heldigt gennemførte Krig afsluttedes med Freden i Stolbova <sup>27</sup>/<sub>2</sub> 1617, hvor Sverige ved Erhvervelsen af Karelen og Ingermanland lukkede Rusland ude fra Havet og sikrede den strategisk vigtige Landforbindelse mellem Finland og Østpreussen.

Allerede i 1615 voksede Spændingen mellem Sverige og Polen, hvis katolske Konge Sigismund stadig stræbte efter at genvinde den svenske Krone, men Sverige havde ikke finansielle Kræfter til at paabegynde en regulær Krig og indskrænkede sig til 1617—18 at iværksætte et Togt mod polsk Livland for at afværge et muligt polsk Indfald. Da Polen ikke besad væsentlige Søstridskræfter, lykkedes det ved Flaadens Hjælp at besætte Dünamünde og Pernau, det første maatte dog atter opgives, medens Pernau forblev i svensk Besiddelse ved Vaabenstilstanden. Stridighederne genoptoges i 1621,



da den svenske Flaade <sup>24</sup>/<sub>7</sub> under Gustav Adolfs Overkommando med en større Transport satte Kursen mod Dünamünde. Overfarten sinkedes af Storm, nogle Skibe strandede og først <sup>5</sup>/<sub>8</sub> paabegyndtes Landsætningen, hvorefter Riga erobredes. Krigens Fortsættelse krævede imidlertid Troppeforstærkninger, der overførtes 1622, hvorefter Flaadens Hovedopgave blev at vedligeholde Forsyningstjenesten. Efteraaret 1625 overraskedes en Styrke paa 14 Skibe af Storm i Rigabugten, hvor de 10 forliste. Efter at hele den livlandske Kyst var erobret, rettedes i 1626 Operationerne mod polsk Vestpreussen; og Danzig, der stod under polsk Indflydelse, blokeredes. Her mødte der Blokadestyrken et Uheld, idet en polsk Eskadre paa 10 Skibe under Danskeren Arndt Dickmann <sup>18</sup>/<sub>11</sub> 1627 overfaldt Stiernskølds 6 Skibe og erobrede Flagskibet, medens et andet blev sprængt i Luften af egen Besætning, hvorefter Resten flygtede. I den haarde Kamp faldt begge Admiralerne.

Efter Danmarks mislykkede Deltagelse i Trediveaarskrigen tilsagde den tyske Kejser Polen Støtte, men da denne Hjælp var utilstrækkelig, afsluttedes Krigen med en 6aarig Vaabenstilstand <sup>16</sup>/<sub>9</sub> 1629, hvor Sverige fik overladt Livland og 4 preussiske Stæder, hvoraf særlig Pillau gav en betydelig Toldindtægt, ligesom Danzig ved senere Underhandlinger afstod en Del af Havnetolden. Herved fik Gustav Adolf Midler til i Protestantismens Navn at bekrige Kejser Ferdinand, som efter Besættelsen af Mecklenburg og Nyskabelsen af en Flaade med Wallenstein som »det baltiske Havs General« nu direkte truede Sveriges Interesser. Alleerede under Stralsunds Belejring havde Sverige ydet Staden Hjælp, og i 1629 etableredes Blokade af den forenede polske og kejserlige Flaade i Wismar, hvorefter der blev truffet omfattende Forberedelser til Hærens Overførsel. Vanskelighederne var betydelige, thi

ikke alene skulde Kontingenter sammendrages, hvortil krævedes et stort Skibsmateriel, men Danmarks tvetydige Holdning nødvendiggjorde en effektiv Sikring af Sveriges Handlefrihed.

<sup>26</sup>/<sub>6</sub> 1630 landsattes Hovedhæren paa Usedom, hvorefter Flaaden blokerede de preussiske og pommerske Havne. Efter Rostocks Fald i Oktb. 1631 sluttedes Ringen omkring Wismar, der kapitulerede <sup>12</sup>/<sub>1</sub> 1632, hvorved den kejserlige Flaadestyrke paa 13 Enheder faldt i Svenskernes Hænder.

Værket slutter med en Række Bilag, hvor særlig Direktiverne for de store Transporter er af Interesse, samt en meget udførlig Kildefortegnelse, derimod savnes et Person og Navne Register.

Skønt det ligger udenfor en Boganmeldelses Rammer, er det nærliggende ved Fremkomsten af dette lødige Værk at pege paa, at den danske Marinestab endnu ikke raader over en marinehistorisk Afdeling, der kan tage lignende Opgaver op. Skal der drages virkelig Nytte af tidligere Krigstildragelsers Lære, kræves saa indgaaende Kilstudier, at det overstiger Enkeltmands Kræfter, og en saglig Fremstilling af Flaadens Indsats og en nøgtern Klarlæggelse af de Fejl og Mangler, der har modvirket dens rette Anvendelse, naar Landets Skæbne stod paa Spil, vil sikkert befordre den almindelige Forstaaelse af Flaadens fremtidige Opgaver.

*P. Holck.*

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

### *Politik og Krig.*

Den bekendte engelske Militærforfatter, General Fuller, der fulgte den abessinske Krig paa nærmeste Hold, har i en nylig udkommet Bog om den totalitære Krig omformet Clausewitz' bekendte Ord om Krigen, der er Politikens Fortsættelse med andre Midler. General Fuller skriver: »Krigen er ikke længere Politikens Fortsættelse; Fredspolitik nuomstunder er tværtimod Krigenes Fortsættelse med andre Midler«.

### Sverige.

#### *Forsvarsbetragtninger.*

Det socialdemokratiske Göteborgsblad »Ny Tid« bragte  $\frac{7}{9}$  d. A. som Leder en Artikel om »Järnmalm och neutralitet«. I denne Leder, der hovedsagelig er en Gengivelse af Indholdet af en Artikel i det hollandske, socialdemokratiske Blad »Het Volk«, anføres, at dersom en europæisk Krig skulde udbryde, vil de skandinaviske Lande blive stillet overfor en vanskelig Opgave i deres Bestræbelser for at opretholde Neutraliteten. Og her vil Malmleverancerne frembyde et af de største Problemer. Tyskland vil kræve, at Sverige skal levere den Malm, som det tredje Rige til den Tid mere end nogensinde behøver til sin Krigsindustri, og der vil blive fremsat Krav om stærkt forøgede Leverancer. England vil antagelig stille tilsvarende Krav. Stockholm vil da næppe udsende en Neutralitetserklæring, hvori det kundgøres, at Jernmalm er Krigsmateriel, samtidig med at det forbydes at udføre denne Vare i Krigstid. Trykket vil være for stort, og antagelig vil Sverige da tage det Standpunkt, at Malm skal sælges til alle Lande i Forhold til Købekraft og i Forhold til Produktionens Størrelse. Men dermed er Sverige ikke kommet over Vanskelighederne.

I en Krig vil begge Parter være ivrige efter at umuliggøre eller i hvert Fald vanskeliggøre Modpartens Malmtransporter, bl. a. ved Sænkning eller Opbringelse. Vejen fra Narvik via Atlanten til en tysk Havn vil selv paa neutralt Soterritorium ikke være sikker



for Tyskerne, ligesom Vejen fra Luleå over Østersøen vil blive truet af Rusland. I hvert Fald vil det komme til at gaa hedt til ud for de skandinaviske Kyster.

Det vilde være en betydelig Fordel for de krigsførende Magter at have et eller flere faste Punkter paa den norske Kyst; fremfor alt vil Narvik i saa Tilfælde være et eftertragtet Bytte. De mange »Spøgelsesflyvere« og Spioneriaffærer kunde tyde paa, at der allerede »arbejdes« i Nordskandinavien.

»Het Volk« omtaler, at de skandinaviske Lande søger at styrke deres Sikkerhed ved et nærmere Samarbejde (!) — og peger bl. a. paa, hvad Spørgsmaalet om den danske Sydgrænse betyder for hele Norden.

»Ny Tid« slutter med at bemærke, at Artiklen i »Het Volk« er et Vidnesbyrd om, hvorledes man ude i Verden ser paa Skandinaviens Stilling under de nuværende udenrigspolitiske Forhold, og at der i Sverige bør lægges Mærke hertil.

## Finland.

### *Budget.*

Finansministeren beklagede i den Tale, hvormed han i Begyndelsen af September forelagde det nye Budget, at Forholdene har gjort, at man har set sig nødsaget til at forøge Udgifterne til direkte uproductive Førmål. Dette er bl. a. Tilfældet med Forsvarsudgifterne, som foreslaaes forhøjet med ca. 75 Mill. Finmark. — »Naar Spændingen ude i Verden tiltager, bør ogsaa de smaa Lande se til, at de i givet Tilfælde vil kunne forsvare deres Selvstændighed. Dette er saa meget desto mere nødvendigt, som Diktaturstaterne i Øjeblikket fører en særdeles aggressiv Politik og udgør en stærk Trudsel for Verdensfreden. De demokratiske Stater bør under disse Forhold sørge for, at de kan være i Stand til at beskytte saavel deres Selvstændighed som den demokratiske Statsform«.

## Italien.

### *Materiel.*

Nye Slagskibe. Efter at have staaet paa Stabelen i næsten 3 Aar søsattes de italienske Slagskibe »Vittorio Veneto« og »Littorio« henholdsvis <sup>25</sup>/<sub>7</sub> og <sup>22</sup>/<sub>8</sub> 1937 under stor Højtidelighed og Udfoldelse af et storstilet Ceremoniel. Begge Stabelafløbningerne overværedes af det italienske Kongepar og ca. 30 000 Tilskuere, og efter speciel Ordre fra il Duce foretog i begge Tilfælde en Arbejderhustru Daaben, medens de paa Reden opankrede Eskadrer afgav Salut.

35 000 Tons, 230 × 31,6 × 8,5 m, 9 Stk. 38,1 cm, 12 Stk. 15 cm, 12 Stk. 10 cm A.L.K., 20 Stk. mindre A.L.K., 4 Luftfartøjer, 1 Katapult, 150 000 H.K., 30 à 32 Knob. Vandliniepanseret opgives til 230 à 250 mm.

Bygningen af disse to Slagskibe betyder i General Douhet's Fædreland mere end den direkte Forøgelse af den italienske Flaade med 2 Slagskibe . . . . . det betyder, at en af de Stormagter, der hidtil har sat sin største Lid til Luftvaabnet, nu atter betragter Slagskibene som et nødvendigt og uundværligt Led i en Flaade, der for Alvor vil gøre sig gældende i Kampen om Herredømmet paa Havet.

Franske Tidsskrifter sammenligner de italienske Slagskibe med de to nye franske, »Richelieu« og »Jean Bart«, og fremhæver de italienske Skibes artilleristiske Overlegenhed, idet disse har 9 Stk. 38,1 cm i 3 Tripeltaarne mod 8 Stk. i 2 Quadrupel, Ligeledes 12 Stk. 15,2 cm mod 16 Stk. 13 cm. Ogsaa m. H. t. A.L.-Skytset er de italienske Skibe overlegne, idet de franske foruden de ovennævnte 16 Stk. 13 cm kun har 8 Stk. 37 mm. Antal Luftfartøjer og Katapult er ens. Derimod er Pansringen betydeligt sværere i de franske Skibe. Den opgives at veje 15 000 Tons, d. v. s. 43<sup>0</sup>/<sub>100</sub> af Tonnagen, idet Tykkelsen af det lodrette Panser i »Richelieu« skal være 400 mm som Maximum.

## Japan.

### Materiel.

Modernisering af Slagskibe. Japans 2 nyeste Slagskibe »Mu-tsu« og »Na-ga-to« (1919—20) har atter hejst Kommando efter afsluttet Ombygning, der helt har ændret deres Udseende. Den forreste Skorsten, der bøjede agterover — og antagelig har dannet Forbillede for et lignende Arrangement om Bord i det svenske Panserskib »Sverige« — er nu fjærnet, hvilket muliggjordes ved at overgaa fra blandet Fyring til udelukkende at anvende Olie. Farten, der tidligere var 23 Knob, er nu sat op til 26. Foranfor Skorstenen er anbragt en Platform med Projektører og agtenfor en Katapult. Torpedoarmeringen er reduceret fra 8 Stk. 53,3 cm til 6, og den derved indvundne Vægtbesparelse er anvendt til Forøgelse af A.L.-Skytset. Den pagodeagtige Opbygning, der paa samme Tid er Mast, Kommandobro, Ildlederstation og Standplads for adskillige Afstandsmaalere og efterhaanden er blevet et nationalt Særkende for de større japanske Skibe, er her yderligere blevet udviklet ved Moderniseringen.

## Brasilien.

### *Materiel.*

Jagere til Leje. Den brasilianske Regering har forhandlet med den amerikanske Regering om Muligheden for midlertidigt at kunne »leje« 6 amerikanske Jagere. Da Sagen imidlertid kom offentligt frem, blev der straks protesteret kraftigt fra argentinsk Side, idet en saadan »Udlejning« vilde forrykke de maritime Styrkeforhold i Sydamerika. Den amerikanske Statssekretær Hull søgte at berolige Argentina med, at Jagerne dels kun skulde anvendes til »Uddannelsesbrug«, dels at det absolut ikke var et Træk rettet mod Argentina eller nogen anden sydamerikansk Stat, men »at den brasilianske Regering havde gjort U. S. A. opmærksom paa den voksende Tendens hos en Række Nationer til at skabe sig Adgang til Raastoffer. At se disse kraftige Anstrengelser hos de omhandlede Stater havde fyldt Brasilien med Bekymring«.

Dette foraarsagede en meget kraftig Reaktion i hele den tyske Presse, hvor en saadan »Udlejning« af Krigsskibe stempledtes som uhørt og folkeretsstridig.

Medens Salg af Krigsskibe mellem Staterne indbyrdes har været en Kendsgerning, synes »Udlejning« derimod ikke at have fundet Sted i de sidste 75 Aar (jfr. dog England og Dominions).

Den Leje, der skulde betales af Jagerne, androg kun Assurancepræmien. Da U. S. A. har Overskud af ældre Jagere, som staar for Tur til Udrangering, havde det næppe vakt saa megen Opsigt, saafremt Jagerne var blevet solgt, hvorimod en »Udlejning« synes at kunne skabe et vist, ikke helt ufarligt Præcedens.

Den virkelige Grund til Udlejningen angiver »Berliner Børsen-Zeitung« (12.-8.-37) at være et Forsøg paa at skabe en Filial af den amerikanske Rustningsindustri i Brasilien for derved at udelukke Europa som Leverandør af Krigsmateriel til Sydamerika. Den brasilianske Marine har for Tiden ingen helt moderne Skibe, og inden saadanne kan leveres af det Værft, som den amerikanske Rustningsindustri paatænker at anlægge i Brasilien, skulde de 6 Jagere afhjælpe denne Mangel paa en billig Maade.

## Tyskland.

### *Materiel.*

Oversigt over Nybygninger. Saafremt ikke et større Antal Nybygninger sættes paa Stabelen i Løbet af Efteraaret — hvad der næppe er sandsynligt — vil den tyske Flaadeliste, som udsen-



des ved Aarets Slutning, udvise, at kun forholdsvis faa Nybygninger er paabegyndt siden den forrige Flaadeliste udsendtes i Slutningen af 1936. Muligvis favoriseres Hæren og Luftvaabnet i Kapløbet om at faa tildelt Penge og de nødvendige Materialer, men hvad Grunden nu end er, viser de Oplysninger, som er tilgængelige, at Tysklands Flaadebygning kun foregaar med moderat Hastighed, og at der er sat mindre Tonnage paa Stabelen, end Tyskland vilde være berettiget til efter den tysk-engelske Flaadeoverenskomst.

Kølen er blevet lagt til 2 Krydsere, som synes at være af en Mellemtpe, idet de er paa 10 000 Tons med 15 cm som sværeste Kanonkaliber.

Et 35 000 Tons Slagskib (Nr. 2) er ligeledes sat paa Stabelen. Det første, paa hvilket Bygningen paabegyndtes i 1936, staar endnu paa Stabelen. Af de to 26 000 Tons Slagskibe »Scharnhorst« og »Gneisenau«, som søsattes i Okt. og Dec. 1936, vil »Scharnhorst« antagelig kunne begynde sine Prøver inden Nytaar. I det tyske Nybygningsprogram, efter hvilket den tyske Flaade skal bygges op til 35% af den engelske, er der yderligere medregnet et femte Slagskib — men Kølen til dette Skib er endnu ikke lagt.

Af de 2 Hangarskibe paa 19 500 Tons blev kun det ene sat paa Stabelen i 1936. Det andet — der allerede blev bevilliget i 1936 — paabegyndes antagelig inden Udgangen af 1937.

M. H. t. »svære Krydsere« (10 000 Tons — 8 Stk. 20 cm) er »Admiral Hipper« og »Blücher« søsat 1937, medens Nr. 3 (»J«) endnu staar paa Stabelen. Der bygges ikke flere Krydsere af denne Type foreløbig — af Hensyn til Flaadeoverenskomsterne. Dog har Tyskland forbeholdt sig Ret til — saafremt Omstændighederne skulde nødvendiggøre det — at ændre Armeringen i de ovenomtalte 2 Krydsere af Mellemtypen fra 15 cm til 20 cm.

Jagerprogrammet er uændret. 16 à 1 625 Tons (»Leberecht Maas« o. s. v.) af hvilke Halvdelen er færdige samt 6 à 1 850 Tons (Z 17—22). Endvidere bemærkes 12 store Torpedobaade (T 1—12) à 600 Tons.

Af U-Baade findes 36 færdige:

U 1—24 .....	250 Tons
U 25—26 .....	710 —
U 27—36 .....	500 —

I 1937 er yderligere 15 U-Baade sat paa Stabelen, 7 à 520

og 8 à 740 Tons — de sidste er af den hidtil største tyske U-Baadstype siden Krigen.

(Times 20.-9.-37 m. fl.)

## England.

### *Luftvaaben.*

Fleet Air Arm. De stadige Uoverensstemmelser mellem Royal Navy og Royal Air Force er nu resulteret i, at F. A. A. fremtidig udskilles fra R. A. F. og underlægges Flaaden.

Ændringerne, ifølge hvilke F. A. A. stilles under Admiralitetet administrativt — som det allerede var underlagt operativt — vil være af den største Betydning. Der vil dog ikke ske nogen pludselig og drastisk Forandring, idet det er Hensigten at indføre de nye Bestemmelser gradvis.

Bestemmelserne betyder, at F. A. A. efterhaanden vil blive helt maritimt m. H. t. Personel — og at de 30<sup>0</sup>/<sub>0</sub> af Personellet, som efter de tidligere Bestemmelser tilhører R. A. F., efterhaanden vil blive trukket tilbage. I Slagskibe og Krydsere, hvor der findes Luftfartøjer, er alt F. A. A. Personel allerede Marinens, men da Antallet af Luftfartøjer i disse Skibe nylig er blevet stærkt forøget, har man maattet anvende et forholdsvis større R. A. F. Personel i Hangarskibene.

»Air Ministry« vil imidlertid efterhaanden ogsaa blive fritaget for at levere Personel til disse Skibe — en Fritagelse som sikkert vil være velkommen i denne Tid, hvor de øvrige Krav til Luftvaabenet er stærkt stigende.

Men hvorledes vil Admiralitetet skaffe tilstrækkeligt Flyverpersonel ikke alene til det allerede eksisterende F. A. A. — men ogsaa til den store Udvidelse som vil blive nødvendig, naar de 5 store Hangarskibe, som for Tiden er under Bygning, bliver færdige?

Hvis det kun gælder om at skabe en Reserve, kan en Ordning med kort Uddannelse — saadan som R. A. F. har haft i adskillige Aar — synes ønskelig. Men for Øjeblikket er der saa godt som ingen Reserve, da de forholdsvis faa af Marinens Personel, der uddannedes i F. A. A., siden denne Institution oprettedes i 1923, er vendt tilbage til anden Tjeneste i Marinen og ikke kan undværes her i Tilfælde af Krig.

Men en Mulighed, som ikke har været forsøgt, er Uddannelsen af Menige og Underofficerer som Flyvere. Den Mærkværdighed,

at en Underofficer i Marinen (petty officer) ikke kan blive Fører af et Luftfartøj, skønt en Sergent i R. A. F. kan det, maa afskaffes.

Menige Observatorer (rating observers, observer's mates) har med Held været anvendt siden 1935; en saadan Ordning giver energiske og interesserede »men of the lower deck« en Chance, samtidig med at det store Antal Officerer, der fordres til Observator-tjenesten, kan nedsættes.

Observatorerne i F. A. A. er altid blevet udtaget blandt Marinens Personel, og det har ikke været nødvendigt at overføre dem til R. A. F.

(U. S. R. 26.-8.-37.)

<sup>30/7</sup> bekendtgjordes i Parlamentet følgende om den fremtidige Administration af F. A. A.

»Forslagene, som Regeringen har haft til Overvejelse, angaar to Slags Luftfartøjer.

Den ene omfatter Luftfartøjer baseret paa Flaadens Skibe. Disse er betegnet som Fleet Air Arm og er operativt underlagt Admiralitetet, men er som en Del af Royal Air Force underlagt Air Ministry i administrativ Henseende.

Den anden Slags omfatter landbaserede Luftfartøjer, som anvendes i Samarbejde med Flaadestyrker. Disse Luftfartøjer er saavel operativt som administrativt underlagt Air Ministry.

Det første Forslag, som blev forelagt Regeringen, gik ud paa, at begge de omtalte Slags Luftfartøjer skulde underlægges Admiralitetet saavel operativt som administrativt, og at alt Personel skulde tilhøre Flaaden.

Regeringen har dog bestemt, at med Hensyn til den anden Slags — d. v. s. landbaserede Luftfartøjer hvoriblandt Flyvebaade — skal der ikke ske nogen Ændring i den bestaaende Ordning.

Med Hensyn til F. A. A. bestemmer Regeringen, at skibsbaserede Luftfartøjer skal underlægges Admiralitetet administrativt.«

## Frankrig.

### Materiel.

Flotilleledere og Krydsere. I Tilslutning til en Artikel i Anledning af en nylig afholdt fransk Flaaderevy skriver Capit. de Vaiss. Rondeleux i »Moniteur de la Flotte«:

»Enhver kender vore Krydseres Svagheder. De var en Efterkrigstidens Fejltagelse, en Fejltagelse som ogsaa de andre Mariner



har gjort sig skyldig i. Overfor Torpedoer og Artilleriild er de alt for saarbare og derfor ikke engang egnede til at beskytte Handelskibe mod U-Baade. Derimod er vore Flotilleledere (contretorpilleurs), der er Verdens hurtigste, et virkeligt Mesterværk, og som Følge af deres store Fart og ringe Saarbarhed\*) er de snarere egnede til at sikre vore Slagskibe, end Krydserne er det. Dog maa man her stille det Spørgsmaal, om det ikke vilde være heldigere at formindske Antallet af Torpedorør i Flotillelederne for paa Bekostning heraf at forøge Artilleriet, der er disse Fartøjers Hovedvaaben. Desto mindre et Skib er, desto mere maa man koncentrere sig om et enkelt Hovedvaaben, og det er sikkert en Fejl at bygge disse ikke særlig store Skibe til flere Formaal. Thi Flotillelederne er virkelige smaa Krydsere, idet deres Synlighed er for stor til at give dem Chance for overraskende Angreb. Dertil har vi vore Jagere (Torpilleurs) paa 1800 Tons, der er egnede saavel til Angreb paa store Skibe som til Bekæmpelse af U-Baade. Udviklingen gaar under de nuværende Forhold, hvor Rekognosceringen i første Række udføres af Luftvaabenet, i den Retning, at Overfladefartøjerne maa indskrænkes til 4 Hovedtyper — bortset fra Specialskibe — nemlig: 1) Slagskibet, 2) Flotillelederen eller rigtigere betegnet den lille Krydser, 3) Jageren og 4) U-Baadsjageren.«

---

\*) At Flotillelederne skulde være mindre saarbare end Krydserne, synes dog at trænge til et Bevis, medmindre der hentydes til Størrelse som Maal.

## Marinens Bibliotek.

August 1937.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
- \*132. *Masters, D.*: Salvage Work at Scapa Flow. Ill. Lond. 1931. 8<sup>o</sup>. Særtr. af My Magazine. Oct. H.
133. *O'Connor, R.*: Running a Big Ship on "Ten Commandments". (With modern Executive Ideas and A Complete Organisation.) Foreword by Admiral The Earl of Cook and Orrery. Ill. Portsmouth (The Ballantyre Press, Spottiswood). 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*134—136. Publikationer fra det danske meteorologiske Institut, Nr. 16, 17 & 18. Kbh. 1936 & 37. 8<sup>o</sup>. H.
134. Nr. 16: *La Cour, D. & Sucksdorff, E.*: Exemple d'emploi du QHM pour le contrôle des variomètres pour la déclinaison et pour la force horizontale. Diagr. 1936.
135. Nr. 17: *La Cour, D. & Olsen, J.*: Contribution à la connaissance du comportement des variomètres modernes. Experiments obtenus à l'observatoire magnétique de Godhavn. Diagr. 1936.
136. Nr. 18: *Hoge, E.*: Contribution à la connaissance de l'effet magnétique de l'électrification des chemins de fer. Kort. 1937.
- \*137. *Pürschel, V.*: Militær Straffelov Nr. 114 af 7.5.1937 og Militær Retsplejelov. Lov Nr. 542 af 4.10.1919 om Retsplejen ved Hæren og Søværnet som den er ændret ved Lov Nr. 329 af 23.12.1932 og Lov Nr. 115 af 7.5.1937. Med Noter, Henvisninger og Sagregister. Kbh. 1937 8<sup>o</sup>. H.

H. Bistrup.

---

## En Kollisionssag for Retten i London.

Ved Orlogskaptajn E. J. C. Qvistgaard.

Som mange vil erindre, kolliderede Slagskibet Malaya sidste Vinter udfør Portugals Kyst med en hollandsk Damper.

Vejret var taaget, og der tilføjedes begge Skibe stor Skade.

Den deraf følgende Retssag fik sin Afslutning for »High Court Of Justice« i London den 9. Juli d. A.

Da Sagen rummer mange Momenter af Interesse, ikke mindst med Hensyn til Spørgsmaalet om at ændre Kurs i Taage, gengives den i det følgende i Oversættelse efter »Times«; for Forstaaelsens Skyld er foruden Dommen samtlige Vidneudsagn medtaget.

---

Retten begyndte Afhøringen i den Sag, der var foranlediget ved Kollisionen mellem S/S Kertosono og H.M.S. Malaya udfør Portugals Kyst den 6. Februar d. A.

Sagsøgerne var Kertosonos Redere, Indstævnte: Captain Frederic Arthur Buckley, R.N.

### A. Sagsøgernes Fremstilling:

Kertosono, Dampskib paa 7373 ts. fra Rotterdam, befandt sig den 6. Februar Kl. ca. 1840 i Atlanterhavet paa gisset Plads  $\left\{ \begin{array}{l} 41^{\circ} 08' N \\ 9^{\circ} 41' W \end{array} \right\}$  paa Vej fra Genua til London med almindelig Last. Vejret var diset og Vinden SSW, jævn Vindstyrke. Kertosono laa retvisende Nord og holdt paa Maskinerne, som gik med »redu-



ceret fuld Fart«, ca. 10 Knob; med ca.  $1\frac{1}{2}$  Minuts Mellemrum blev der givet en lang Tone i Fløjten.

Medens Skibet sejlede saaledes, hørte den forreste Udkig svagt en lang Tone, fik Øje paa og varskoede Malaya dukke ud af Taagen ca.  $\frac{3}{4}$  Sømil borte i en Pejling af 3—4 Streger om Styrbord. Maskinernes Gang blev derpaa mindsket til »langsomt frem«, og ganske kort Tid derefter blev der stoppet. Kort efter fik man fra Kertosonos Bro Øje paa Malaya, som viste sine Toplanterner og røde Sidelys, og man saa den nærme sig med betydelig Fart og skærende Kertosonos Kurs under en stor Vinkel. Kertosono gav herefter aller en lang Tone, Roret blev lagt haardt Styrbord, og Maskinerne kastet fuld Kraft bak, hvorpaa den gav tre korte Stød i Fløjten. Malaya svarede med et Signal, som man tog for en lang Tone efterfulgt af tre korte, men fortsatte sin Fart fremover, tilsyneladende i Drej Styrbord over, saaledes at den med sin Bagbords Side omtrent midtskibs ramte Kertosonos Slævn, hvorved Kertosono fik saa megen Skade, at den hurtigt begyndte at fylde, saa den maatte rekvirere Bjergningsassistance for at komme sikkert i Havn.

Sagsøgerne paastod, at Indstævnte har Skylden, idet han a) ikke har holdt ordentligt Udkig, b) har ladet Malaya sejle med for høj Fart, c) har undladt at stoppe Malayas Maskiner, da Kertosonos Signaler hørtes foranfor tværs, d) har fejlagtigt og paa et uheldigt Tidspunkt ændret Malayas Kurs Styrbord over, e) har undladt at give Taagevejrssignaler, f) har undladt rettidigt at mindske, stoppe eller bakke, g) har undladt, efter at Kertosono var kommet i Sigte, at holde Kurs og Fart, foranlediget at Malaya drejede Styrbord over, og paa et uheldigt Tidspunkt slaaet fuld Kraft bak.

B. *Indstævntes Fremstilling:*

Slagskibet *Malaya*, Displacement 31 000 ts., 640 ft. lang, 4 Skruer, Damp-turbiner med 75 000 H.K., Besætning 1000 Mand, var undervejs fra Portsmouth til Gibraltar og Malta, dens gissede Plads i Kollisionsøjeblikket var  $\left\{ \begin{array}{l} 41^{\circ} 07' \text{ N} \\ 9^{\circ} 45' \text{ W} \end{array} \right\}$ . Vejret var taaget og *Malaya*, som laa retvisende  $180^{\circ}$ , holdt en Fart af ca. 7 Knob — ca. 102 o/m — og afgav lange Taagevejs-signaler med Sirenen.

Indstævnte forklarer, at han fik Melding om, at der ude paa Bagbords Bov var hørt en svag lang Tone. Der blev givet en lang Tone med Sirenen, men herudover blev der intet foretaget, da man ikke var sikker paa overhovedet at have hørt noget Taagesignal. Ganske kort Tid herefter hørtes imidlertid meget svagt en lang Tone fra et Skib (*Kertosono*) forude om Bagbord og tilsyneladende meget langt borte. Begge Maskiner stoppedes, og der blev givet en lang Svartone. Endnu to Gange hørtes lange Toner fra *Kertosono*, og ved hver Lejlighed svarede *Malaya* med en lang Tone.

Da det var øjensynligt, efter Retningen af Signalerne at dømme, at *Kertosono* nærmede sig paa omtrent modgaaende Kurs, og saaledes at Skibene vilde gaa klar paa hinandens Bagbords Side, blev Maskinerne sat i Gang — langsomt frem — 44 o/m — for at holde Styrefart paa Skibet. I Mellemtiden var *Malaya*, som havde mistet det meste af sin Fart fremover, faldet  $5^{\circ}$  Stb. over, og før den kunde støtte og skyde over Stævn, faldt den yderligere  $5^{\circ}$  Stb. over. Af den Grund blev der slaet »halv Kraft frem« — 66 o/m — for hurtigere at faa Styrefart og holde den paa Kurs, men paa Grund af en Misforstaaelse ved Ordreoverføringen, gik Maskinerne i Virkeligheden 114 o/m. Efter endnu et Tidsforløb, hvor Skibene vedblev at

udveksle lange Taagesignaler, ændrede Malaya Kurs  $20^\circ$  Stb. over, da det fremgik af Kertosonos sidste Signal, skønt endnu godt forude om Bagbord, at den trak nærmere. Omtrent samtidig hørtes endnu en lang Tone fra Kertosono — stadigt forude om Bagbord, men meget nærmere, hvorpaa Malayas Kurs ændredes endnu  $20^\circ$  til Stb., og der støttedes paa  $230^\circ$  (retv.).

Kort derefter saas Kertosonos to Toplys og det grønne Lys i to à tre Kabellængders Afstand ca.  $45^\circ$  om Bagbord af Malaya. Kertosonos Kurs skar tilsyneladende Malayas under en stor Vinkel — i Drej Bb. over, og den nærmede sig med betydelig Fart. Herpaa blev Maskinerne kastet fuld Kraft bak (med Fare-signal), og der blev givet tre korte Toner. Omtrent samtidig gav Kertosono tre korte Toner, men den vedblev at nærme sig med Fart, og den var nu i hurtigt Drej Stb. over. Derfor blev Rattet kort før Kollisionen lagt Bb. helt over, og Maskinen beordret fuld Kraft frem; men ved at bakke saa voldsomt var Damptrykket faldet saa meget, at der ikke kunde faas ordentlig Kraft paa for frem, og da Skibet praktisk talt havde mistet al sin Fart fremover, var Rørskiftningen uden Virkning, og Kertosono ramte med sin Stævn og Bb.s Bov Malayas Bb.s Side lige agtenfor Broen.

Indstævnte paastod, at man paa Kertosono havde a) forsømt at holde ordentligt Udkig, b) forsømt at stoppe sine Maskiner, da man hørte Taagesignal fra et Skib foranfor tværs, c) gaaet med for høj Fart, d) forsømt rettidigt eller i det hele taget at tage Farten af Skibet, e) forsømt at tilkendegive sine Manøvrer med Signaler med Fløjten, f) fejlagtigt og paa et uheldigt Tidspunkt ændret Kurs Bb. over, g) fejlagtigt og paa et uheldigt Tidspunkt ændret Kurs Stb. over.



## C. Afhøring af Vidner:

1. 1) Kaptajn *Dirk de Boer*, Kertosonos Fører, sagde, at Sigbarheden Kl. 1745 var over tre Sømil, ca. 10 Minutter senere var det noget diset, og han stillede Maskintelegraferne paa »Klar«. Kl. 1757 beordrede han Taagesignal afgivet hvert  $1\frac{1}{2}$  Minut. Han blev paa Broen til Kl. 1830, hvorefter 1. Styrmand var paa Broen. Da Telegraferne blev sat paa »Klar«, blev Damptrykket reduceret, hvorved Kertosonos Fart blev 10— $10\frac{1}{2}$  Knob. Han syntes, at han hørte tre korte Toner fra sit eget Skib, og da han var ved Foden af Trappen til Kommandobroen, hørte han en lang Tone fra et meget stort Skib. Saa hørte han tre korte Toner, og da han var kommet op paa Broen, saa han Malaya tre Streger forude om Stb. ca.  $\frac{1}{2}$  Sømil borte. Først saa han en Masse Lys, derpaa de to Toplys og endelig det røde Sidelys. Telegrafan var paa fuld Kraft bak, Roret Stb. helt over, og de laa i Drej Stb. over.

Hvis Malaya havde holdt sin Fart, mente han ikke, at der vilde være blevet nogen Kollision, idet Kertosono vilde være passeret agtenom den. Da Malaya kom i Sigte, løb den 11, 12 eller 13 Knob. Den styrede ca. WSW, men laa i Drej Stb. over og laa omkring West i Kollisionøjeblikket; paa det Tidspunkt havde Kertosono omkring to—tre Knobs Fart fremover, medens Malayas var omkring det dobbelte. Malaya ledsagede Kertosono, indtil man havde faaet nogle Bjergningsdampere til at tage den ind til Lissabon, hvortil den maatte slæbes med Agterstævnen først.

Paa Forespørgsel udtalte Vidnet, at det tidligere havde været Taage. De havde ikke holdt fuld Fart. Dagbøgerne var rigtige; hvis Dagbøgerne viste, at Kertosono havde holdt en Gennemsnitsfart af 12 Knob, var det rigtigt, men han vilde ikke indrømme, at Dagbøgerne viste det. I Kertosono havde man kun hørt Malayas Fløjte i to eller tre Minutter før Kollisionen. Han mente, at det var fordi den ikke var blevet benyttet, for da de først hørte den, lød den meget kraftigt, og hvis den havde været i Gang tidligere, maatte de have hørt den. 1. Styrmand havde fortalt Vidnet, at han havde bakket fuld Kraft og havde lagt Roret haardt Styrbord, saasnt han havde faaet Malaya i Sigte. Det var blevet fortalt ham, at Kertosono ved en Prøve, der var blevet holdt, var blevet stoppet paa 2 min. 10 sek. fra en Fart af 11—12 Knob og paa en Distance af 525 m.

Kertosono blev meget voldsomt beskadiget; Stævnen var trykket ca. 20 ft. tilbage. Kertosonos Fart var slet ikke noget i Retning af 5—6 Knob i Kollisionøjeblikket; han vilde ikke gaa med

til, at Malaya kun gjorde een Knobs Fart, da de kolliderede; den var snarere syv Knob. Han havde hørt, at det »lille Stød« havde foraarsaget for  $\frac{1}{4}$  Million £ Skade paa Malaya, men det var ogsaa det kostbareste Skib i Verden. Han var sikker paa, at Krigsskibet laa i Drej Stb. over og ikke stot. De vilde være kollideret, selvom Malaya ikke var drejet til Stb.

2) Jungmand *Gerardus van Bree*, som havde betjent Fløjten, forklarede, at han saa en Mængde Dækslys og samtidig Malayas Topplanterner. De saas ca. tre Streger om Stb. og langt borte. Han havde ikke hørt noget Fløjtesignal fra Malaya. Der forløb ca. 3 Minutter, fra man saa Malaya, og til Kollisionen fandt Sted. Det var ikke meget taaget.

3) *Nicolaas van der Vlies*. 1. Styrmand paa Kertosono, som havde Vagt paa Broen, svarede paa Sagsøgerens Forespørgsel, at han, da han Kl. 1824 overtog Vagten, kunde se ca. 2 Sømil.

Kl. 1837 blev der fra Udkiggen forude varskoet et Lys forude om Stb. Vidnet havde spurgt 4. Styrmand og Jungmanden, om de havde hørt noget. De sagde nej. Han beordrede Maskinerne paa »Langsomt« og paa »Stop« efter 10 til 15 Sekunder. Pludseligt, efter at der var stoppet, var en Mængde Lys kommet til Syne 3—4 Streger om Stb. Han saa Topplanterne og det røde Lys, slog »Fuld Kraft bak« og gav Styrbord haardt over. Lanterneerne var ca. 1 Sømil — maaske  $\frac{3}{4}$  Sømil — borte. Krydsforhørt benægtede Vidnet, at de havde hørt Malayas Taagesignaler, og at det havde været Aarsagen til, at de havde mindsket og stoppet Maskinerne. Det var ikke sandt, at Sigbarheden var under en halv Sømil, og at det havde været Grunden til, at han havde mindsket og stoppet.

Da han yderligere blev forhørt, udtalte han, at han saa Malaya ca.  $\frac{3}{4}$  Sømil borte ca. tre Streger forude om Styrbord. Kertosonos Fart var da 7—8 Knob. *Forsvarets Sagfører*: »Hvorfor foretog De kraftig Maskin- og Rormanøvre — fuld Kraft bak og Styrbord helt over, naar Malaya var  $\frac{3}{4}$  Sømil borte?« »For at give dem den bedste Mulighed for at passere foran om Kertosono.« »Hvis Malaya havde anvendt den samme kraftige Fløjte, som den anvendte efter den kom i Sigte, maatte man paa Kertosono have hørt det fem à seks Minutter tidligere.« »Vi hørte det ikke.«

Paa fornyet Forespørgsel udtalte Vidnet, at han mente, Sigbarheden var ca. 2 Sømil; Malaya kom pludseligt i Sigte ca.  $\frac{3}{4}$  Sømil borte, som om den kom ud af en Taagebanke, men der var intet som i Forvejen kunde have tydet paa, at der var en saadan Taagebanke.

4) Mr. *Brantigan*. 4. Styrmand paa Kertosono, sagde, at han



Kl. 1745 ikke havde været helt tilfreds med Sigtbarheden og havde derfor varskoet Kaptajnen. Kaptajnen kom straks og havde Kl. 1755 beordret »Klar« til Maskinen og kort derefter beordret Taagevejrssignaler afgivet. Kl. 1837 havde Udkiggen paa Bakken blæst et kort Stød i sin Fløjte, hvilket betød, at han saa noget om Stb. Vidnet kunde ikke se noget. 1. Styrmand, som nu havde Vagt, beordrede Maskinerne paa »langsomt« og stoppede dem umiddelbart derefter. Fra Broen havde de stadig ikke set noget.

Et godt halvt Minut senere saa de en Mængde Lys — ikke Navigationslys — ca.  $\frac{3}{4}$  Sømil eller maaske længere borte og ca. tre Streger om Stb. Lidt senere kom Topplanterne og det røde Lys i Sigte, og Maskinerne blev saa kastet fuld Kraft bak, og Roret lagt Stb. helt over. Man havde ikke hørt noget Taagesignal fra Malaya, før den kom i Sigte.

Krydsforhørt udtalte Vidnet, at han kunde ikke se nogen Forandring i Vejret. Han lagde ikke Mærke til, at Taagen var ved at blive tættere. Han var forbavset over, at han ikke saa Malayas Lanterner hurtigere efter, at Udkiggen havde varskoet, at han havde set noget, men han var endnu mere forbavset over, at han ikke havde hørt den. Det var ikke fordi Malaya var meget tæt paa, da den kom i Sigte, at det var nødvendigt at bakke fuld Kraft. I Kollisionøjeblikket laa Kertosono NE og ikke NNW eller noget i den Retning.

5) *Issbrand Metz*, Matrosen paa Bakken, sagde, at han hørte en svag Tone fra Malayas Fløjte, og samtidig saa han dens Dækslys. Han mente, at Lysene var ca.  $\frac{1}{2}$  Sømil borte. Kertosono gav tre korte Toner, før Malaya gjorde det. Krigsskibets Toner var meget kraftige.

Krydsforhørt udtalte Vidnet, at han mente, at Sigtbarheden var ringere, da Malaya kom i Sigte, end den havde været Kl. 1800. Han var forbavset over at se den saa tæt ved. Han hørte dens Signal, saa ud og saa en uklar Glød. Malaya var mindre end en halv men mere end en kvart Sømil borte, da Kertosono gav tre korte Stød. Malayas tre korte Stød kom ikke umiddelbart herefter og var ikke Svar paa Kertosonos Signal.

6) *Abraham Snoek*, Rorgængereren, sagde, at han havde set Malaya, men ikke hørt den, før han fik Ordre til at lægge Roret Styrbord. Der var ikke blevet given nogen Ordre til at lægge Roret Bagbord nogle faa Øjeblikke, før Malaya kom i Sigte.

7) *Mr. H. Fortescue Flannery*, som afgav Vidneudsagn for Sagsøgerne, sagde, at han havde undersøgt begge Skibe. Efter Skaden at dømme mente han, at Malaya havde haft mest Fart paa.



Han anslog dens Fart i Kollisionøjeblikket til at være 7—8 Knob og Kertosonos til 4—5 Knob.

II. 1) Captain *Frederic Arthur Buckley*, R.N., Chef for Malaya, aflagde Vidneudsagn; han sagde, at Malayas Konstruktionsfart var 25 Knob, men den var nu som Følge af forskellige Forandringer 23—24 Knob. Den 6. Februar 1937 Kl. 1655 blev Vejret, som hidtil havde været Taageklatter, tilsyneladende noget mere usigtbart. Han var paa Broen hele Tiden. Skibet gjorde 11,9 Knob — 138 o/m. Der var Udkig paa Udkigsstationerne, een paa hver Side af Kanontaarn A, een paa Taget af Kanontaarn B, een paa hver Side af Broen og en paa hver Side af Iddlederstandpladsen ovenover Kommandobroen. Kl. 1655 gav han Ordre til at sætte Stb.s Sirene i Gang, hvilket blev gjort. Ca. Kl. 1710 kom de ind i Taagen, og han beordrede Omdrejningerne sat ned til 102 — 7,1 Knob. Kursen var retv. 180°.

Da de kom ind i Taagen, var Synsvidden 400—600 yards. Navigationslysene blev tændt Kl. ca. 1715. Det var paa det Tidspunkt endnu lyst. Kl. 1818 varskoede Signalgast West, at han mente svagt at have hørt en Sirene forude om Bb. Hverken Vidnet eller Navigationsofficeren hørte den, men Vagtehefen mente at have hørt den. Vidnet gav dem Ordre til at lytte. Efter ca. to Minutters Forløb hørte han en Sirene, som han ikke var i Tvivl om stammede fra et andet Skib. Det var 10—15° om Bb. og langt borte. Han stoppede straks begge Maskiner. Malaya gav Taagesignal med 1 Min. 50 Sek. Mellemlum. I Løbet af de næste 4 Minutter hørte de endnu to eller tre Signaler 10—20° om Bagbord. Efter henved 4 Minutters Forløb mistede Skibet Styrefart; det gjorde da 3—4 Knob. Han gav Ordren: »Langsomt frem begge Maskiner«, hvilket svarede til 4 Knob. De fortsatte langsomt frem i 2 Min. 3 Sek., men Skibet var meget trægt i det. Han beordrede da: »Halv Kraft frem — 6 Knob«, og Navigationsofficeren gav Ordren: »66 o/m«, men paa Grund af en Misforstaaelse ved Ordreoverføringen gik Maskinerne i Virkeligheden med 114 o/m, hvilket vilde give 8,5 Knob, naar Skibet var kommet op paa Farten. Kl. 1828, da han var forvisset om, at Skibene vilde passere klar paa hinandens Bb.s Side, tænkte han, at det vilde være sømandsmæssigt rigtigt at dreje nogle faa Grader til Stb. bort fra det andet Skib, og han gav derfor Ordre til at ændre Kursen 20° til Stb. For Malaya havde fuldført Kursændringen, hørtes Kertosonos Fløjte igen, og han beordrede yderligere 20° Kursændring til Stb., og stottede Kl. 1832 paa 230°.

For de Kl. 1828 ændrede Kursen, var der Vanskeligheder med

Stb.s Sirene. Den vedblev at lyde i ca. et Minut, men det lykkedes dem at standse den, hvorpaa de straks startede Bb.s Sirene. Den havde en dybere, mindre skarp Tone, men var lige saa kraftig som den Stb.s. Medens Stb.s Sirene vedblev at hyle, kunde de sandsynligvis ikke høre det andet Skibs Taagesignal.

Captain Buckley sagde, at Malaya Kl. 1832 med 114 o/m gjorde 5—6 Knob paa Kurs 230°, og han gav saa Ordre til 102 o/m. Kl. 1833<sup>1/2</sup> hørte han Raab fra Bakken og fra sine Officerer paa Broen, og samtidig saa han Kertosono sejle omtrent vinkelret paa Malayas Kurs ca. 45° om Bb. Han saa dens to Topplanterner og et Sekund senere den Stb.s Lanterne. Han anslog dens Fart til 12 Knob og Afstanden til ca. 500 yards.

Saasnart han saa den, gav han Ordren: »Fuld Kraft bak, Nød« og saa Nødalarmkontakten blive betjent. Herved tændtes røde Lamper i Maskinrummet, hvilket betød, at der skulde gives fuldt Damptryk for bak uden Hensyntagen til Maskinens Sikkerhed — Skibet var i Fare. Da Kertosono kom i Sigte, var Malayas Fart rundt regnet 7 Knob. Der blev givet tre korte Stød, og omtrent samtidig varskoede Navigationsofficeren, at Kertosono gav tre korte Stød. De kunde se, at Kertosono laa med Stb.s Ror. Han antog, at Malaya var stoppet paa sin egen Længde. Hele Skibet rystede under Bakmanøvren. Han saa Kertosono komme lige imod Malaya, og da den var ca. 50 yards borte, gav han Ordren: »Fuld Kraft frem, Bagbord helt over« i Haab om at mindske Stødet, gøre det mere strejfende. Ordren var uden Virkning. Den kraftige Bakmanøvre havde taget næsten al disponibel Damp.

Krydsforhørt udtalte Captain Buckley, at da han første Gang hørte Kertosonos Fløjte, ansaa han Synsviddens til at være ikke over 600 yards og ikke under 400 yards. Han betragtede egen Fart, 7 Knob, som værende moderat under disse Omstændigheder; med helt op til 9—10 Knob kunde han stoppe indenfor Synsviddens Afstand. Han indrømmede, at Maskinerne først blev stoppet ca. to Minutter efter, at Udkiggen mente at have hørt en Fløjte. *Dommeren*: »Synes De ikke, at De burde have stoppet straks; to paa Broen mente at have hørt Taagesignal?« »Jeg stillede mig meget tvivlende overfor den første Melding; ved to tidligere Lejligheder samme Eftermiddag havde Udkiggene ment at have hørt Fløjter, men det havde vist sig at være Ordonnansklokken agter.«

Captain Buckley sagde, at han gav sin Sagfører Ret i, den Bemærkning han var kommet med til Kertosonos Vidner, at Kertosono ikke burde have ændret Kurs i Taagen. M. H. t. Malaya indrømmede han, at han havde ladet Kursen ændre 50° Stb. over

efter at have hørt Kertosonos Fløjte, men han havde overbevist sig om Pejlingen til Kertosono. Hvis Kertosono ikke havde drejet Bb. over, indrømmede han, at Malaya — før at der kunde blive Tale om Kollision — maatte have været paa Kertosonos Stb.s Bø, før Malaya ændrede Kurs, men han var sikker paa, at Kertosono paa eet eller andet Tidspunkt havde drejet væsentligt Bb. over.

Captain Buckley sagde, at Malayas Stb.s Sirene havde været beknebet i aaben Stilling fra Kl. 1827 til 1828. Det skete i Løbet af Malayas sidste Kursændring, muligvis i Løbet af de sidste 10°. Det var før Skibet var støttet paa 230°. Ca. 1½ Minut senere var det, at Kertosono kom i Sigte. Ca. ½ Minut efter Kollisionen varskoede Navigationsofficeren: »Skibet ligger 230°«. Malaya laa praktisk talt stoppet i Kollisionøjeblikket; den gjorde maaske een Knobs Fart fremover, men det kunde han ikke bedømme nøjagtigt fra Broen.

Paa fornyet Forespørgsel udtalte Captain Buckley, at han anslog Kertosonos Fart i Kollisionøjeblikket til at være seks Knob.

2) Lt-comm. *Gerald Cobb*, Malayas Navigationsofficer, udtalte, at efter at Kertosonos Taagesignal var blevet hørt, og Chefen havde stoppet Maskinerne, havde han overtaget Vagten. Det var Skik og Brug. Naar der var Udsigt til Manøvre, ledede Navigationsofficeren Skibets Styling.

Sirenen, der bekneb sig, var den med den høje Tone. Den forblev aaben i ca. et Minut, hvorpaa Bb.s Sirene blev sat i Funktion. Medens Stb.s Sirene var beknebet, kunde de naturligtvis ikke høre Kertosonos Taagesignaler. Dens Taagesignaler trak hele Tiden agterover om Bb. Da Kertosono kom i Sigte, laa den omtrent vinkelret paa Malayas Kurs. Først mente han, at den var ca. 300 yards borte, men senere mente han, at Afstanden var ca. 500 yards. Den trak meget hurtigt. I Kollisionøjeblikket havde Malaya 1 højst 2 Knobs Fart, og Kertosono, mente han, ca. 5 Knob.

Krydsforhørt udtalte Lt-comm. Cobb, at Taagen var tyk i nogle Minutter efter Kollisionen. Han indrømmede, at Taage var vildledende med Hensyn til Lydsignaler, men de havde fire eenstemmige Udtalelser om Pejlingen af Kertosonos Signaler.

Han indrømmede, at da Chefen gav Ordren: »Halv Kraft«, og Vidnet beordrede 66 o/m til Maskinerne, som paa Grund af en Fejl ved Viderebefordringen blev sat paa 114 o/m, saa var Maskinerne vedblevet at gaa 114 o/m i syv Minutter. Han mente ikke, at det var saa meget som 8 Minutter. Han tvivlede nu paa, om 66 o/m vilde have givet Skibet Styrefart, men paa det Tidspunkt maatte han have ment det. De vidste den Gang ikke, hvilken



Minimumsfart, der vilde være Styrefart. Han indrømmede, at Kl. 1832, da Ordren 102 o/m blev givet, kom Lyden af Kertosonos Taagesignaler nærmere, og de trak ikke saa hurtigt, som de burde have gjort. Disse to Omstændigheder gjorde Situationen farligere, og det var af den Grund, at man havde foretaget den yderligere Kursændring til Stb. og beordret 102 o/m.

3) Lieutenant *N. G. Hallett*, Vagtchefen, udtalte, at han Kl. 1818 mente at have hørt et andet Skibs Sirene, men han var ikke sikker derpaa. Han sagde det til Chefen, ligesom Signalgast West sagde, at han ogsaa mente at have hørt det. De lyttede, og ca. to Minutter senere hørte alle Fløjten, og Maskinerne blev straks stoppet.

Krydsforhørt udtalte Vidnet, at Kertosono var 60—70° Bb. ude, da den kom i Sigte. Kort derefter drejede den til Stb.

4) Commander *J. F. Stevens* udtalte, at Kertosonos Signaler utvivlsomt var for om Bb. Han hørte Fløjten een à to Gange før Sirenen bekneb sig, og tre Gange derefter. Først var Lyden klart forude om Bb. Senere trak Retningen til Lyden agterover — tilsyneladende næsten 45° — fra ret for. Efter det tredje Taagesignal kom Kertosonos Toplanterne i Sigte; den bevægede sig fra Bb. mod Stb. foran om Malayas Stævn i en Vinkel paa ca. 140° fra Retningen til den. I de første Sekunder havde han Indtryk af, at Kertosono drejede til Bb., men ca. et Minut senere, da han var kommet ned paa Broen nedenunder, drejede den til Stb. henimod Malaya. I Kollisionsøjeblikket var han ganske sikker paa, at Malaya var praktisk talt stoppet.

Krydsforhørt udtalte Commander Stevens, at han intet havde at gøre med Navigeringen. Det var tilfældigt, at han var kommet op for at tale med Chefen. Han vilde imidlertid ikke betegne sig selv som blot »en interesseret Tilskuer«; han var Næstkommanderende i Skibet og havde Pligter at udføre, naar Skibet var i en Nødssituation.

Han var ikke i Tvivl om, at Taagesignalerne hele Tiden havde været ude om Bb. Hvis Skibene var paa modgaaende Kurs, vilde han vente, at Pejlingen efterhaanden trak agterover. I den Stilling og under den Vinkel han saa Skibene, var det utrolig dumt af Kertosono at dreje Stb. over. Men saasnart han saa Kertosono, var han klar over, at Kollisionsfaren var meget stor, og han mente ogsaa, at hvis intet af Skibene havde foretaget sig noget, vilde der ogsaa være blevet Kollision.

Paa Forespørgsel udtalte han, at det var ganske umuligt, at Kertosono havde været paa Kurs 360°, naar Malaya havde ligget 230°.

Paa Dømmerens Forespørgsel udtalte Vidnet, at han anslog Kertosonos Fart, da den kom i Sigte, til 10 Knob og i Kollisionsøjeblikket til 4—6 Knob.

5) Mr. G. G. Scott udtalte, at han havde besigtiget begge Skibe. Han mente, at den første Anslagsvinkel havde været 65°. Han mente, at Kertosonos Fart i Kollisionsøjeblikket havde været ca. 7 Knob, og at Malaya havde været praktisk talt stoppet.

#### D. Proceduren:

*Sagsøgerens Sagfører* paastod, at hele Skylden maatte lægges paa Malaya. Den havde gaaet med for stor Fart. Da den bestræbte sig paa at faa Farten mindsket, kunde den kun gøre det ved at give »Fuld Kraft bak, Nød«, hvorved den brugte al sin disponible Damp, saaledes at den mistede Manøvrevenen. Da det andet Skib ogsaa bevægede sig fremover, var det til lige logisk, at et Skib skulde være i Stand til at stoppe indenfor den halve Synsviddes Afstand.

Malaya undlod at stoppe straks, da den hørte Kertosonos Fløjte foran for tværs: »1818 hørte Fløjten, 1820 Stoppet«. Naar de i Malaya mente at have hørt den, skulde de have stoppet.

Efter at have hørt den, undlod Malaya at navigere med Forsigtighed; Kertosonos »position« var kun »anslaaet«, ikke »bestemt med Sikkerhed«. Hvis Malaya ikke havde ændret Kurs, vilde der ikke være blevet nogen Kollision. Det var den store fremspringende Fejl, som lagde Malaya paa tværs af den nordgaaende Trafik. Da Kertosono kom i Sigte drejende Stb. over, var det det værste Malaya kunde gøre at gaa fuld Kraft bak.

Der havde ogsaa paa et tidligere Tidspunkt været udvist Forsømmelighed, idet Ordren havde været 66 o/m, men den blev viderebefordret som 114 o/m, og Fejltagelsen blev ikke opdaget.

Der var ingen Forsømmelighed fra Kertosonos Side.



Malayas Klagemaal mod Kertosono var baseret paa gisset Pejling til Kertosonos Fløjte og vilde medføre den Slutning, at Kertosono havde ændret Kurs til Bb., hvilket blev benægtet. Hvis Malaya, styrende Syd, hørte Fløjten fra den nordgaaende Kertosono en Streg forude om Bb. paa  $4\frac{1}{2}$  Sømil Afstand, og Malaya drejede Stb. over, maatte Kertosono bevæge sig  $1\frac{1}{4}$  Sømil sideværts, for at der skulde blive Kollision.

Kertosonos Fart 10 Knob var ikke for stor. Synsvidden var omkring  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Sømil.

*Dommeren:* »Den kunde da ikke faa taget al Farten af, og det er netop det, De bebrejder Malaya.«

*Sagføreren* sagde, at Farten var moderat i Betragtning af, at de om Bord ikke var i Stand til at vide, at der var en Taagebanke forude om Stb. Malaya var i væsentlig tættere Taage end Kertosono.

2) Mr. *Pilcher*, Indstævntes Sagfører, paastod, at kun Kertosono havde Skylden, 1) for altfor høj Fart, 2) fordi den drejede Bb. over, og 3) enten for daarlig Udkig, da den ikke havde hørt Malayas Signaler, eller — hvis den havde hørt dem — for ikke at have stoppet.

Hvad angik Farten, saa løb Kertosono ca. 11 Knob, og Synsvidden var ikke  $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$  Sømil, men meget mindre. Den var ikke over tre Kabellængder. Med Hensyn til at ændre Kurs i Taage, da gik han ind for det Princip, at det var ikke godt Sømandsskab at ændre Kurs i Taage, medmindre Omstændighederne retfærdiggjorde det. Efter Kendsgemningerne at dømme, maatte Kertosono have drejet Bb. over og ændret Kurs mod Malaya, hvis kraftige Sirene burde være hørt, da Skibene var mindst  $\frac{3}{4}$  til 1 Sømil fra hinanden. Malaya hørte Kertosonos meget svagere Fløjte 17 Minutter før Kollisionen.

Berettigelsen for Malayas Kursændring var at give



Kertosono bedre Plads. Hvad Farten angik, da kunde Malaya stoppe paa meget mindre end Synsviddens Afstand. Dens Fart var, da Kertosonos Fløjte hørtes første Gang, 7,1 Knob, og i Kollisionøjeblikket var Malayas Fart forsvindende lille.

Undladelsen af at stoppe Maskinerne, da man mente at høre Kertosonos første lange Tone, kunde umuligt have haft nogen Indflydelse paa Kollisionen, selvom det var et teknisk Brud paa Søvejsreglerne. Malaya stoppede 15 Minutter før Kollisionen og mistede derved saa meget Fart, at dens Stævn faldt af til Stb., og den maatte forøge sin Fart for at bibeholde Styrefart, og  $7\frac{1}{2}$  Knob var ikke nogen upassende Fart.

Det var et Spørgsmaal om Sømandsskab, om Malaya var berettiget til at ændre Kurs til Stb. Han mente, at det ikke havde været forkert at dreje Stb. over bort fra Taagesignalerne, om hvilke alle, der havde hørt dem, eenstemmigt havde udtalt, at det var tydeligt, at de var forude om Bb. Han mente, at Skibene i Virkeligheden laa paa modgaaende Kurser og paa hinandens Bb.s Side paa det Tidspunkt, og at Kertosono senere var drejet Bb. over.

Mr. *Wilmer*, Sagsøgenes Sagfører, svarede, at Paastanden om, at Kertosono var drejet Bb. over, rejste den meget alvorlige Sigtelse mod Sagsøgerne, at de var kommet med en helt opdigtet Historie for at føre Retten paa Vildspor.

*Dommeren fandt, at begge Skibe havde lige stor Skyld.*

#### E. DOMMEN:

Mr. *Justice Bucknill* sagde ved Domsafsigtelsen, at Kollisionen skete 50 Sømil West for Oporto ca.  $\frac{1}{2}$  Time efter Solnedgang. Det blæste kraftigt af SSW, og Søen var oprørt. Vejret var taaget. Indtil efter Ma-

laya hørte Kertosonos Taagesignal, var Skibene paa modgaaende Kurser, Kertosono retv. Nord og Malaya retv. Syd. Kertosono løb 11 Knob, og efter Dommerens Mening var Sigtheden meget mindre, end man paa Kertosono havde antaget. Han mente ikke, at Sigtheden havde været mere end  $\frac{1}{4}$  Sømil, da de to Skibe kom i Sigte af hinanden. Under disse Omstændigheder var 11 Knob for stor Fart, og han mente, at Udkigstjenesten paa Kertosono havde været mindre effektiv, siden man ikke havde bemærket Føringelsen i Synsvidden. Herfor havde Kertosono Skyld.

De fra Kertosono sagde, at de ikke havde hørt Malayas Sirene før umiddelbart før, den kom i Sigte. Der var heroverfor gjort opmærksom paa, at Sirenen maatte være blevet hørt mindst seks Minutter tidligere, og at Kertosono var drejet Bb. over, fordi man mente, at Lyden var forude om Stb. Vinden var Styrke 6 og førte Lyden af Malayas Sirene bort fra Kertosono, og atmosfæriske Lydsignalers Lunefuldhed var velkendt. Skibene nærmede sig hinanden med en Hastighed af ca. 17 Knob eller 1700 ft. i Minuttet.

Med Hensyn til Malayas Sag udtalte Dommeren, at Kl. 1828 kom Chefen for Malaya til den Slutning, efter at han flere Gange havde hørt Kertosonos Fløjte i en Pejling, der var anslaaet til at være forude om Bb., at det sig nærmende Skib var paa en nordlig Kurs og vilde passere paa Malayas Bb.s Side. Følgelig ændrede han Kurs Stb. over, og før Kollisionen støttede Malaya — efter ialt at være drejet  $50^\circ$  Stb. over — paa Kurs  $230^\circ$  med halv Kraft. Da Kertosonos Toplanterner og grønne Sidelanterne kom ud af Taagen ca. 500 yards borte og  $40^\circ$  Bb. ude, gjorde Malaya 7—8 Knob, og Kertosono syntes at ligge en Kurs vinkelret paa Malaya. Begge slog straks fuld Kraft bak, men kolliderede og tilføjede hinanden stor Skade.

Hoveduoverensstemmelsen mellem de to Fremstillinger var — bortset fra Synsvidden —, hvorvidt Kertosono var paa Bb.s eller Stb.s Side af Malaya, da Malaya første Gang hørte dens Fløjte, og hvorvidt den senere havde ændret Kurs. Hvis Kertosono havde været ude om Bb., og Skibene paa modgaaende Kurser, maatte den være drejet meget Bb. over. Det vilde medføre, at man maatte forkaste Kertosonos Vidneudsagn, idet man kom til det Resultat, at der var blevet opdigtet en Række Løgne med Hensyn til, at de havde holdt deres Kurs. Dommeren tillagde deres beedigede Vidneudsagn større Betydning, — han troede paa dem — end Gisningen af Retningen til Kertosonos Taagesignaler fra Malaya, som kunde bero paa en regulær Fejltagelse. Det var meget vanskeligt nøjagtigt at fastslaa Pejlingen til Lydsignaler i Taage, og han fandt, at indtil Malaya drejede Stb. over, var Kertosono i Virkeligheden forude om Stb. af Malaya, og at Malaya ikke med Sikkerhed havde bestemt Kertosonos virkelige »position«, før Malaya ændrede Kurs. Var der Omstændigheder, som berettigede Chefen for Malaya til at ændre Kurs for, som han sagde, at give Kertosono bedre Plads? Efter Dommerens Mening var Pejlingen gisset og ikke »bestemt med Sikkerhed«, og i Malaya var man ikke berettiget til at ændre Kursen  $50^\circ$ , saaledes at Malaya sluttelig støttede paa  $230^\circ$ , og Indstævnte havde forbrudt sig mod godt Sømandsskab og mod »King's Regulations«, som var sammenfaldende med Søvejsreglernes Artikel 16.

Det, at Malaya havde foretaget en saa væsentlig Kursændring som  $50^\circ$ , da Kertosono nærmede sig, tydede paa, at Chefen var usikker paa de to Skibes »positions«, og paa at han ønskede at komme bort fra Kertosono. Ulykkeligvis drejede han til den forkerte Side, og i Stedet for at begrænse Kollisionsfaren,



havde han fremkaldt den. Indstævnte vilde have undgaaet en Kollision, hvis han havde holdt sin Kurs ved at give Maskinerne et lille Slag frem nu og da og »følt sig frem«, indtil han havde bestemt Kertosonos »position« med Sikkerhed.

Det var ofte blevet forklaret, at Faren og Uforsigtigheden ved at ændre Kurs under saadanne Forhold som disse bestod i, at man derved tilintetgjorde Hovedformalet med omhyggelig Navigering for Skibe, der i Taage nærmede sig hinanden, nemlig at begge skulde tage Farten af Skibet, indtil det andet Skibs »position« var bestemt med tilstrækkelig Sikkerhed til at muliggøre en sikker Forbipassage klar af hinanden.

Han mente ikke, at Undladelsen af at stoppe, naar to Personer paa Malayas Bro hørte Kertosonos Taagesignal, var en Forsømmelighed, som havde bidraget til Kollisionen, skønt det muligvis var et teknisk Brud paa Søvejsreglernes Art. 16. Han fandt heller ikke, at den oprindelige Fart paa 7 Knob var for stor. Og selvom den var, saa havde det ikke bidraget til Kollisionen.

Derfor havde begge Skibe Skylden, og Spørgsmaalet var, om der var saadanne Omstændigheder, at det var muligt at fastsætte forskellige Grader af Skyld.

Kertosonos Fejl var alvorlig, fordi den gik med altfor høj Fart under de herskende Taageforhold, og det var dens Fart, som i høj Grad var ansvarlig for den store Skade, som Kollisionen havde forvoldt. Der var dog den formildende Omstændighed, at Taagen blev meget tættere kort før Kollisionen, og han havde ladet sig fortælle, at man i Tasmørke let kunde undgaa at bemærke det, hvis Udkigstjenesten ikke var skærpet, som den burde være i taaget Vejr. Kertosonos Fejl maatte derfor siges at være »svigtet at be-

dømme Situationen som den virkelig var« og ikke nogen grov Forsømmelse fra dens Side,

Malayas Fejl var ogsaa alvorlig. Hvis den havde holdt sin Kurs, var der ikke blevet nogen Kollision. Malayas Kursændring til Stb. og dens uberettigede Fartforøgelse medvirkede ogsaa til Kollisionen. Der var ogsaa den formildende Omstændighed ved Malayas Fejl, at Drejet Stb. over skyldtes, at den havde »svigtet i at bedømme den virkelige »position«, og Ønsket om at give Kertosono, som nærmede sig, bedre Plads, idet Fartforøgelsen blev foretaget for at fremme dette Formaal. Navigeringen af Malaya var ikke præget af grov Forsømmelighed.

Under disse Omstændigheder skønnedes Skylden at være lige stor paa begge Sider.

---

## Skandinavien-Amerika Linjen.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

Den 12te November 1936 afsejlede den danske Amerikabaad »Frederik VIII« fra Københavns Frihavn. Det var sidste Gang Skibet stod Havnen ud, og Bestemmelsesstedet var ikke New York som saa mange Gange tidligere — men et engelsk Ophugningsværft.

I de sidste fire-fem Aar havde »Skandinavien-Amerika Linjen« saa smaat været under Afvikling. Nogle Aar opretholdtes Trafiken over Atlanterhavet med kun 2 Skibe — i 1935 med »Frederik VIII« alene, idet man endnu stadig nærrede et svagt Haab om Rekonstruktion og fortsat Drift — eventuelt med Statsstøtte. I 1936 laa Linjen helt stille, men der forhandlede dog endnu. Da »Frederik VIII« imidlertid hin 12te November 1936 stod Nord paa i Sundet, forstod man for Alvor, at nu var det forbi, og at der — i hvert Fald foreløbig — var sat et Punktum for dansk Amerikafart.

Ved denne Linjes Nedlæggelse — den første og i mange Aar den eneste skandinaviske Amerikalinje — kan det maaske interessere at kaste et Blik tilbage og i korte Træk berette om dens Udvikling og Historie fra dens første Begyndelse som »Thingvalla Linjen« i 1880 til denne Linje i 1898 som »Skandinavien-Amerika Linjen« overtoges af »Det forenede Dampskibs-Selskab« — og indtil Nedlæggelsen i 1936.

### *Thingvalla Linjen.*

Efter at den voksende danske Udvandring til Amerika i en Del Aar mere eller mindre tilfældigt var



gaaet over England og Tyskland uden nogensomhelst Kontrol fra de danske Myndigheders Side, blev der i 1868 vedtaget en Emigrantlov, hvorved der indførtes Politikontrol og Lægetilsyn, som for den senere direkte Trafiks Vedkommende i mange Aar foregik i »Prinsens Palæ« paa St. Annæ Plads. I Aarene 1868—70 satte et engelsk Selskab de to større Hjuldamperne »Japan« og »San Fransisco« ind i direkte Fart mellem København og Amerika. Disse Hjuldamperne var bygget af Træ, og hver kunde de befordre ca. 2000 Emigranter; men da de paa Grund af deres Størrelse ikke kunde gaa ind i den daværende Havn, maatte de ankre op paa Rheden og her tage Passagererne om Bord.

I 70erne holdt det tyske Rederi »Stettiner Lloyd«, blandt andet med en Damper »Copenhagen«, en direkte Amerikarute i Gang paa København, men det økonomiske Resultat var ikke særlig godt.

Som en af de første Forløbere for en dansk Amerikalinje kan nævnes det Carl'ske Dampskibsselskab, som sammen med et amerikansk Selskab drev »Merchants' Express Line«, men denne Linje gik fra Le Havre til New York — og var saaledes ikke en direkte dansk Amerikalinje. Af denne Linjes 4 Skibe tilhørte de to Carl (»Olaf« og »Harald«, hvilken sidste senere en Tid blev udlejet til »Thingvalla Linjen«), medens de 2 andre (»Heimdal« og »Hermod«) ejedes af en Kaptajn Johansen. Skønt »Merchants' Express Line« ikke var nogen egentlig Emigrantlinje, blev den dog benyttet af adskillige danske Udvandrere. Linjen, der havde nær Forbindelse med forskellige amerikanske Jernbanselskaber, havde — ligesom de senere danske Amerikalinjer — Dok i Hoboken.

Efter en Del forberedende Forhandlinger i Slut-

ningen af 1879 blev det første danske Emigrantrederi, »Thingvalla Linjen« oprettet Marts 1880, og hermed indledtes en ny Æra for dansk Skibsfart. Selskabet tog Navn efter sit første Dampskib, en tidligere Kinafarer »Thingvalla« paa 2525 Br. Reg. T. købt af »Sejl- & Dampskibsselskabet af 1873«. Foruden dette Skib lejedes et andet Dampskib, »Asia«, ligesom Linjen i Begyndelsen tillige havde Agentur for det rekonstruerede »Stettiner Lloyd« og samarbejdede med dette Selskab. »Thingvalla Linjen«s Direktør og Reder var Grosserer F. W. Kjørboe, der gennem H. P. Prior havde Forbindelse med Tietgen.

Samarbejdet med »Stettiner Lloyd« udviklede sig imidlertid meget hurtigt til en Konkurrence mellem de to Rederier, og for at have mere Materiel til denne Konkurrence maatte »Thingvalla Linjen« allerede i 1881 leje endnu et Dampskib, det tidligere omtalte Dampskib »Harald« tilhørende det Carl'ske Selskab, inden 3 nye Dampskibe, som Linjen havde under Bygning, kunde blive færdige.

Disse 3 Dampskibe, »Gejser« og »Island« (begge Burmeister & Wain) samt »Hekla« (bygget hos Kockum i Malmø), blev sat ind i Farten i Løbet af 1881-82 med Afgang hver Uge. Men snart herefter begyndte den lange Række Forlis og Søulykker, som sidenhen skulde forfølge »Thingvalla Linjen«s Skibe, — og uden at berette om disse Søulykker er det desværre ikke muligt at skrive »Thingvalla Linjen«s Historie.

I 1883 forliste »Hekla« ved Grundstødning i Christianiafjord — og indtil et nyt Skib, der ogsaa fik Navnet »Hekla«, kunde faaes fra Skotland, blev atter et lejet Dampskib, »Heimdal«, midlertidig indsat i Farten. Dampskibet »Heimdal« gjorde dog kun 7 Rejser under »Thingvalla Linjen«s Flag. I 1884 overtog Linjen det nye Dampskib »Hekla« fra Scott & Co. i Greenock.

I 1888 indtraf den langt større Søulykke, Kollisionen mellem Linjens to Dampskibe »Thingvalla« og »Gejser«, hvor »Gejser« sank. Ulykken fandt Sted omtrent 30 Sømil Syd for Sable Island\*) den 14. August Kl. 04,00 om Morgen. »Thingvalla« var for udgaaende med 455 Passagerer — »Gejser« for hjemgaaende — heldigvis kun med 93 Passagerer om Bord. Naar man fra Sejladsen over Atlanten veed, hvor relativt sjældent man ser eller møder et andet Skib, forstaar man, hvilket Skæbnetræf der skulde til, for at disse to Skibe fra samme Selskab ikke alene skulde møde hinanden — men støde sammen.

Ved de efterfølgende Søforklaringer er det oplyst, at det ikke var Taage, men diset med Regnbyger. Søen var nogenlunde rolig. Det var endnu helt mørkt, men det menes, at begge Skibe en kort Tid har observeret det modgaaende Skibs Lanterner. Muligvis har da Afstanden været bedømt forkert. »Gejser« havde »Thingvalla« paa sin Styrbords Bov, og »Gejser«, der tillige førte Sejl, havde Vinden Bagbord ind. Da Sammenstødet syntes uundgaaeligt, gav »Thingvalla« Ror til Bagbord og bakkede — om Bord i »Gejser« slog den vagthavende Styrmand Fuld Kraft Bak og forlod derpaa Kommandobroen for at tilkalde Kaptajnen, som paaklædt sov paa en Sofa i Bestiklukafet.

Saa skete Ulykken. »Thingvalla« borede sin Stevn ind i »Gejser«s Styrbords Side udfor Stormasten\*\*) og gennemskar Halvdelen af »Gejser«s Bredde, saa Skibet næsten brækkede i to Stykker. Man forsøgte straks at sætte Redningsbaadene ud, men de kæntrede alle. De Passagerer, som ikke var blevet dræbt eller indespærret ved Sammenstødet, var i den Grad slaæet

\*) Sable Island ligger ca. 190 Sømil ESE for Halifax.

\*\*) Disse Skibe havde 3 Master; Raasejl paa Fortoppen, Gaffelsejl paa Stortop og Mesan; Skorsten mellem Stortop og Mesanen.



med Panik, at de ikke forsynede sig med Redningsbælter, trods det at disse fandtes i rigelig Mængde. Paa mindre end 5 Minutter sank »Gejser«, og 79 Passagerer og 26 af Besætningen druknede — medens 14 Passagerer og 17 af Besætningen reddedes af »Thingvalla«, som straks satte sine Baade ud.

Men »Thingvalla« selv var ikke sluppet uskadt fra Sammenstødet, Forskibet var eet stort, gabende Hul fra Stævnen og ca. 4 m agterefter langs Vandlinien lige netop til Kollisionsskoddet. Dette, som nu direkte beskylledes af det aabne Hav, lækkede en Del og truede med at ville give efter for Vandets Tryk. Man gik derfor straks i Gang med at forstøtte Skoddet, samtidig med at en Del af Forlasten blev kastet over Bord. Situationen var kritisk, men til alt Held passerede Postdampskibet »Wieland« nu, da det var blevet Dag, indenfor Signalafstand. »Wieland« tog saavel de reddede fra »Gejser« som alle »Thingvalla«s Passagerer om Bord, medens Kaptajn Laub med Skibets egen Besætning søgte at bjærge »Thingvalla« ind til Halifax. Det blev et besværligt — men et særdeles mønsterværdigt Stykke Sømandsskab. Hele Tiden lækkede Forskoddet og truede med at give efter, saa Forstøtningerne stadig maatte forstærkes. Om Aftenen forsøgte det at dreje Stævnen op mod Søen og holde Kurs mod Halifax, men det maatte opgives igen, da Søen var for svær. Natten over laa Skibet da og drev, indtil man atter den næste Morgen gjorde et Forsøg med mindst mulig Fart. Men Lækken blev stadig større. Der blev sat Nødsignal, da nogle Fiskere observeredes — men Signalet blev ikke bemærket. Om Eftermiddagen observeredes i Læ en Fisker, der laa ankret op. »Thingvalla« holdt ned paa ham, og da Vejret nu havde bedret sig noget, fik man ham til at følge med paa Vej til Halifax. Da Vind og Sø imid-

lertid atter var for meget imod ud paa Natten, forsøgte det at bakke »Thingvalla« op mod Søen, idet Fiskerfartøjet blev fortøjet i Stævnen for her at virke som Ror ved at skære passende ud til Siderne. Forsøget gik over Forventning. Trykket paa Forskoddet blev kendeligt mindre, og »Thingvalla« kunde gøre en nogenlunde Fart over Grunden agterover. Endnu en Dag og en Nat gik paa denne Maade, inden »Thingvalla« den følgende Morgen omsider reddede sig ind til Halifax.

Resultatet af den efterfølgende Søretssag blev, at hverken Kaptajner eller Selskab kunde gøres ansvarlige for Ulykken. Der synes at være en Mulighed for, at »Gejser« lidt inden Kollisionen er drejet til Styrbord for at forsøge at gaa agten om »Thingvalla«, der da samtidig er drejet Bagbord over, fordi man der om Bord ikke længere turde afvente »Gejser«s Vige-manøvre. Herved er Skibene utvivlsomt kommet noget nærmere ind paa hinanden. Helt opklaret kan Ulykken dog næppe siges at være — da den vagthavende Styrmand paa »Gejser« gik ned med Skibet.

Til Erstatning for »Gejser« købtes af »Red Star Line« i Antwerpen i 1888 en Damper, »Peter der König«, bygget 1867, der nu fik Navnet »Danmark«. Men allerede næste Aar, 1889, maatte dette Skib paa Grund af Maskinskade og Lækage forlades i synkefærdig Tilstand midt i Atlanterhavet. Det var ikke langt fra, at en stor Katastrofe atter kunde være indtruffet. »Danmark« var paa Vej til Amerika med ca. 700 Passagerer om Bord foruden Besætningen, da Skibet den 4de April, ca. 800 Sømil fra New Foundland, knækkede Skrueakslen og fik Lækage paa Stævn-røret. Det lykkedes saa nogenlunde at holde Skibet paa Pumperne, saaledes at man, da man den næste Dag fik Forbindelse med den engelske Damper »Mis-



souri«, gjorde et Forsøg paa at slæbe »Danmark«. Første Maskinmester, som var omkommet ved et Ulykkestilfælde under Arbejdet i Maskinen kort efter, at Havariet var indtruffet, blev nu begravet — hvilket selvsagt yderligere trykkede Stemningen om Bord. Hen paa Natten blæste det op, og da der nu tillige indtraf forskellige Havarier paa Pumperne, besluttede man efter et Skibsraad at forlade Skibet den næste Morgen. »Missouri« var ikke nogen større Dampers, hvorfor den for at tage de ca. 800 Mand fra »Danmark« om Bord maatte ofre en stor Del af sin Last, ligesom det var nødvendigt at medtage Proviant fra »Danmark«. Vejret bedredes den næste Dag, og i god Orden og uden Uheld overførtes derpaa alle Passagerer og hele Besætningen. »Missouri«, der nu ikke havde hverken Kul eller Proviant nok til at turde vove Rejsen til Amerika, satte Kursen mod Azorerne, hvortil den naaede i god Behold nogle Dage senere, medens »Danmark« overlodes til sin Skæbne — drivende for Vind og Vove.

Man havde sikkert ventet, at »Danmark« straks vilde synke efter at være blevet forladt den 6te April. I Virkeligheden holdt Skibet sig imidlertid flydende — i hvert Fald i nogle Dage — idet det blev observeret af en engelsk Dampers den 8de April — »med sønderrevne Sejl og bortskyllet Agterdæk«. Rent bortset fra hvorvidt det var forsvarligt at lade et dødt Skib drive paa denne Maade som en Fare for Sejladsen, gav det i dette Tilfælde Anledning til megen Ængstelse og Uvished, idet den engelske Dampers, der havde observeret »Danmark«, allerede den 12te April naaede Queenstown, hvorfra Telegrafens bragte Bud om, at »Danmark« drev i Atlanterhavet som et hjælpeløst Vrag. Det er forstaaeligt, at en saadan Meddelelse — ikke mindst paa Baggrund af Kollisionen mellem



»Gejser« og »Thingvalla« — har opskræmt Sindene rundt omkring. Linjen og dens Ledelse, der allerede Aaret i Forvejen havde været ude for alvorlige Angreb i Pressen, blev nu atter angrebet og kritiseret meget skarpt. Dengang stod Azorerne ikke i telegrafisk Forbindelse med Omverdenen — og først den 21de April, da »Danmark«s Trediestyrmand med en Postdamper naaede Lissabon, erfarede man efter 9 Dages ængstelig Spænding, at alle var blevet reddet.

Et i de følgende Aar meget bekendt Billede, »All were saved«, stammer fra denne Begivenhed. Dette Billede kunde man længe efter se hænge rundt i mange danske Hjem, — og endnu benytttes meget ofte i Marinen Udtrykket »Alle blev reddet« i spøgefuldt Betydning. — Sikkert kun de færreste veed eller tænker over, at dette Udtryk gennem det nævnte Billede stammer fra »Danmark«s Forlis i 1889.

Efter dette Skibstab købtes samme Aar — ligeledes af »Red Star Line« — et andet Dampskib, der fik Navnet »Norge« — et Navn, der 15 Aar senere skulde blive langt sørgeligere bekendt.

»Thingvalla Linjen« kæmpede trods en Del ret gode Aar i Begyndelsen efterhaanden i 1890'erne en haard Kamp for Tilværelsen. Ifølge en mærkelig international »Aftale« mellem Atlanterhavsrederierne havde man tvunget det danske Selskab til at holde *dyrere* Billetpriiser end de engelske og tyske Linjer. Naar hertil kom dels det forældede og langsomme Skibsmateriel, dels de forskellige Søulykker, er det forstaaligt, at en betydelig Del af den skandinaviske Emigranttrafik gik udenom »Thingvalla Linjen«. Et Forsøg paa at forøge Flaaden med et større Skib faldt ikke heldigt ud — antagelig fordi Skibet var for gammelt. Det var en 4060 Br. Reg. T. stor Damper.

bygget 1872, der i 1893 blev købt af »White Star Line« (Liverpool). Damperen, der fik Navnet »Amerika«, var Danmarks — og vistnok Nordens — største Koffardiskib i sin Tid. Men som nævnt blev Købet ikke nogen Succes, Publikum nærede Mistillid til Skibet, og i Aarene 1893—1896 gjorde »Amerika« ialt kun 8 Rejser. I 1897 blev den solgt.

»Thingvalla Linjen«s Kontorflag var et hvidt Stutflag med en blaa, syvtakket Stjerne; gul Skorsten med sort Top og med et hvidt Baand i hvilket ligeledes en blaa Stjerne. Ruten gik fra København via Christiania og Christianssand til New York. Nu og da blev dog tillige Frederikshavn anløbet paa Udrejsen for at tage Emigranter fra Jylland med. I Linjens første Aar blev ogsaa Newcastle anløbet dels af Hensyn til Kulfyldning, dels for at faa yderligere Last.

Langsomt men sikkert gik Linjen da i Slutningen af 1890'erne sin Undergang i Møde. Udvandringen øgedes ganske vist — og paa Overfarten til Amerika var Passagerantallet endda saa nogenlunde, og noget Gods var der ogsaa at transportere — men alligevel gik Selskabet paa Pumperne. Der manglede ikke alene Penge, men nok saa meget Initiativ, Fremsyn og Dristighed. Den gamle Handelsfyrste Tietgen, der havde været en af de virksomme Kræfter indenfor Selskabet, var efterhaanden blevet en ældre Mand.

Omkring 1895 var der Planer om at sammenlutte Linjen med et tysk Selskab i Hamburg, men disse Planer strandede.

I 1898 blev Linjen rekonstrueret under Navnet »Det nye Thingvalla Selskab« og blev overtaget af det kendte Skibsrederi C. K. Hansen, der drev Linjen i trekvart Aar. Det lykkedes her i dette korte Tids-

rum baade at faa en hensigtsmæssig Drift i Stand — og at skabe Overskud. Det var derfor for Offentligheden noget af en Overraskelse, da »Det nye Thingvalla Selskab« i Oktober 1898 af C. K. Hansen blev overdraget til »Det forenede Dampskibs-Selskab«, der optog Amerikalinjen som en ny, særskilt Afdeling, »Skandinavien-Amerika Linjen«. De nærmere Omstændigheder ved denne Overdragelse er ikke kommet for Dagen, men det maa antages, at det var den Bank (»Privatbanken«, d. v. s. Tietgen), der baade stod bag C. K. Hansen og D. F. D. S., der hellere saa, at det blev det sidstnævnte Rederi, der overtog Emigrantfarten paa Amerika.

#### *Skandinavien-Amerika Linjen.*

Fra »Det nye Thingvalla Selskab« overtog »Skandinavien-Amerika Linjen« de fire gamle Dampskibe »Thingvalla«, »Island«, »Hekla« og »Norge«, der nu førte samme Kontorflag og Storstensmærker som D. F. D. S.'s Skibe.

Men man var straks klar over, at dersom den nye Linje skulde kunne tage den alvorlige Konkurrence med de udenlandske Emigrantlinjer op med Udsigt til et heldigt Udfald, maatte der fremfor alt nyt Skibsmateriel til. Man skred derfor omgaaende til en betydelig Udvidelse af Aktiekapitalen i D. F. D. S. og bestilte i 1900 i Skotland en moderne Amerikabaad paa 10 000 Br. Reg. T., et efter Datidens skandinaviske Forhold meget imponerende Skib, — der vilde blive langt det største i hele Skandinavien. Selskabet, der fandt det hensigtsmæssigt af faa Sverige repræsenteret blandt sine Skibsnavne, anmodede derfor Hs. Maj. Kong Oscar II om Tilladelse til at give Skibet Navnet »Oscar II«, hvilket kungl. Maj. allernaadigst bifaldt.



## Oversigt over »Thingvalla Linjen«s Skibe 1880—1898.

Navn [Byggeaar]	Ind- gaaet i Linjen	Br. Reg. T.	Fart	Anmærkninger
ngvalla [1874].....	1880	2 525	ca.9	Bygget hos B. & W. 1874-75. 1898 overført til »Sk.-Am. Lin- jen« (s. d.).
ia) [1873].....	1880	1 370	} 7 à 8	
rald) [1876].....	1880	1 530		
ser [1881].....	1881	2 850	}	14/8 1888 sunket efter Kollision.
nd [1882] .....	1882	2 850		
kla [1882].....	1882	2 850	}	1898 overført til »Sk.-Am. Lin- jen (s. d.). 1883 strandet i Christianiafjord.
imdal) [1882].....	1883	2 025		
kla [1884].....	1884	3 260	} 8 à 10	Lejet Dampskib. Gjorde 7 Rejser 1883—1884. 1898 overført til »Sk.-Am. Lin- jen (s. d.).
nmark [1867].....	1888	3 510		
ge [1881].....	1889	3 320	}	1889 Maskinhavari, forladt i Atlanten 6/4. 1898 overført til »Sk.-Am. Lin- jen (s. d.).
erika [1872].....	1893	4 060		
				Gjorde kun 8 Rejser. Solgt 1897.

## Oversigt over »Skandinavien-Amerika Linjen«s Skibe 1898—1936.

ngvalla [1875]	} Overtaget fra »Thingvalla Linjen«	2 525	ca.9	1901 solgt til Norge.	
ge [1881] ...		} 1898	3 320	} ca. 10	23/8 1904 forlist ved Rockall.
nd [1882] ...			2 850		
kla [1874] ...		3 260		1905 solgt til Italien.	
ar II [1901] .....	1902	10 000	16	} Solgt til Ophugning 1933— 1934.	
lig Olav [1902]....	1903	10 000	16		
ted States [1902] ..	1903	10 000	16	1935 solgt til Ophugning (Ita- lien).	
F. Tietgen [1897]...	1906	8 000	ca. 12	1913 solgt til Rusland.	
derik VIII [1913]..	1914	12 000	18	1936 solgt til Ophugning (Eng- land).	

Med fuld Last deplacerede »Oscar II« 16 000 Tons, hvortil svarede en Hastighed paa 16 Knob. Naturligvis var alle Datidens mest moderne Opfindelser og Indretninger til Skibets Sikkerhed og Passagerernes Behagelighed taget i Brug. Som Maximum kunde befordres ca. 1600 Passagerer. Normalt var der dog kun beregnet Plads til 150 Kahytpassagerer (I og II Klasse) og 700 Passagerer paa III Klasse (Emigrantklassen). Forholdene paa denne Emigrantklasse var fuldt ud »menneskelige« og taalte ingensomhelst Sammenligning med Forholdene paa de store tyske og engelske Udvandrerdamperes Emigrantklasser.

I 1901 blev den gamle »Thingvalla« solgt til et norsk Rederi, og i 1902 gik da »Oscar II« ind i Farten. Trods et Uheld paa en af de første Rejser, hvor Skibet paa Grund af Maskinhavari maatte søge Nødhavn paa Azorerne, fik man, takket være det bekvemme og gode Skib, trukket en Del Passagerer til »Skandinavien-Amerika Linjen« — ikke alene fra Danmark men ogsaa i stor Udstrækning fra baade Sverige og Norge.

Allerede i 1901 havde man yderligere bestilt to Skibe til af samme Type som »Oscar II«, som man for at pointere Linjens skandinavisk-amerikanske Virksomhed gav Navnene »Hellig Olav« og »United States«, idet det var Meningen senere eventuelt at anskaffe endnu et fjerde Søsterskib med dansk Navn.

I 1903 blev »Hellig Olav« og »United States« sat ind paa Ruten. Men paa dette Tidspunkt var Udsigterne for Atlanterhavsfarten dog ikke særlig gunstige.

De amerikanske Finansmænd, som længe havde ærgret sig over, at saa godt som al Emigrantrafik blev udført af europæiske Dampskibsselskaber, dannede nu ved Opkøb af forskellige europæiske Linjer en amerikansk financieret Atlanterhavstrust. Pierpont

Morgan erhvervede flere af de større engelske Selskaber — dog ikke »Cunard« — og sluttede Aftaler med franske og tyske Linjer. Det trak op til en Takstkrig af gigantiske Dimensioner mellem den Pierpont Morganske Trust og »Cunard«, som fik direkte Støtte af den engelske Stat. Og i denne Krig saa det en Overgang meget alvorligt ud for »Skandinavien-Amerika Linjen«.

»Cunard« etablerede et Samarbejde med italienske og østrigske Rederier, hvorved et stort Kontingent af sydeuropæiske Emigranter, som ellers gik over franske og tyske Havne, nu kom denne nye Sammenslutning til Gode. Men som et Modtræk mod »Cunard«, der havde et ikke ubetydeligt Antal skandinaviske — især svenske — Emigranter, oprettede Trusten en direkte Rute mellem Hålsingborg og de forenede Stater, idet Taksten for Emigranter samtidig blev sat saa lavt som 60 Kr. for Rejsen over Atlanten.

Denne Takstkrig i de skandinaviske Farvande i 1905 ramte vel nok i nogen Grad »Cunard«, men selvfølgelig langt mere »Skandinavien-Amerika Linjen«, der ogsaa blev nødt til at sætte sine Biletpriser tilsvarende ned. Heldigvis varede denne Tilstand kun knapt et Aar, men den kostede »Skandinavien-Amerika Linjen« over 1 Million Kr. i direkte Tab foruden mistet Fortjeneste. Saafremt Kampen var trukket i Langdrag, havde den sikkert betydet »Skandinavien-Amerika Linjen«s Undergang.

I 1904 rantes Selskabet af den alvorligste Ulykke i dansk Amerikafarts, — ja i dansk Skibsfarts Historie overhovedet, idet det fra »Thingvalla Linjen« overtagne Dampskib »Norge« den 28. Juni i Taage løb paa et undersøisk Skær ved Klippen Rockall ca. 200 Sømil Vesten



for Skotland. »Norge var for udgaaende og havde omtrent alle Emigrantpladser besat.

Rockall er en enlig, ca. 25 m høj, utilgængelig Klippe, som rejser sig lodret op fra et Par Hundrede Meters Havdybde. Rundt om Rockall strækker sig undersøiske Skær med dybt Vand imellem ud i flere Retninger i en Afstand af indtil 5 Sømil.

Det var et af disse undersøiske Skær, der skulde blive »Norge«s Skæbne hin 28. Juni 1904. Ulykken skete ca. et Kvarter før 8 om Mørgegenen. »Norge« stødte to Gange. Der blev straks stoppet og — som det senere viste sig desværre — bakket. Det lykkedes nemlig virkelig at bakke Skibet af Skæret, men Lækagen var for stor.

Skibet fyldtes meget hurtigt og begyndte at synke med Forskibet, indtil det pludselig rejste sig med Agterskibet næsten lodret i Vejret, saa de ombordværende bogstaveligt rullede ned ad Dækket og ud i Vandet. Det var, forinden dette skete, lykkedes at faa sal de fleste Redningsbaade i Vandet, men nogle af dem kæntrade.

Ialt blev fire Redningsbaade med tilsammen 146 Mennesker senere optaget af andre Skibe . . . . . een af Redningsbaadene med 17 Mand havde da drevet om paa Havet i 12 Dage. 629 Mennesker omkom ved denne den mørkeste og sørgeligste Begivenhed i dansk Skibsfarts Historie.

Det siges, at der omkring Rockall nu og da kan forekomme magnetiske Forstyrrelser, og det formenes, at det var saadanne Forstyrrelser, der havde bragt »Norge« ud af sin Rute, der ellers normalt netop af Sikkerhedshensyn gik ca. 70 Sømil klar af Rockall.

»Norge«s Forlis bragte en kortvarig Nedgang i Passagerantallet. I den efterfølgende Søræts sag, der blev

rejst saavel mod Selskabet som mod Kaptajnen, der var gaaet ned med sit Skib, men som efter en halv Times Svømning var blevet taget op i en Redningsbaad, blev det fastslaaet, at Ulykken maatte betragtes som hændelig. Og samtidig med at Selskabet hævdede, at en lignende Ulykke ikke kunde ske med Linjens tre nye, store Skibe, blev de to endnu tilbageværende gamle Dampskibe fra »Thingvalla Linjen«, »Island« og »Hekla«, solgt i 1905 — henholdsvis til Italien og Rusland.

Et fjerde Søsterskib til »Oscar II« blev aldrig bygget, men i Stedet for købtes i 1906 fra Holland en Damper, »Rotterdam«, der var lidt mindre, og som fik det Navn — »C. F. Tietgen« — der skulde markere den danske Andel i »Skandinavien-Amerika Linjen«.

I disse Aar begyndte man i U. S. A. at interessere sig for Indvandringsspørgsmaalet. Regeringen nedsatte et Udvalg til Undersøgelse af Forholdene, og i Pressen taltes der om Indvandringsskvota for de forskellige europæiske Lande.

Dette vilde utvivlsomt komme til at berøre »Skandinavien-Amerika Linjen« paa en mindre behagelig Maade, og da der nu samtidig fra saavel svensk som norsk Side blev udtalt Misfornøjelse med, at Danmark alene besørgede Skandinaviens Amerikatrafik, skønt Danmark var det af de skandinaviske Lande, der havde det færreste Antal Emigranter, indsaa man i »Skandinavien-Amerika Linjen« og D. F. D. S., at der maatte gøres et eller andet.

Saavel i Sverige som i Norge blev der talt om at oprette særlige svenske og norske Amerikalinjer. Da man i Danmark — hvor man af Erfaring kendte Forholdene — var ganske klar over, at det sandsynligvis

vilde blive til økonomisk Ruin for alle, dersom der kom tre forskellige skandinaviske Amerikalinjer, og da man fra dansk Side hellere saa et frugtbart Samarbejde fremfor en ødelæggende Konkurrence, henvendte man sig til Norge og fik ogsaa her en Slags Overenskomst i Stand med visse ledende Kredse indenfor Skibsfarten. Denne Overenskomst skulde dog kun have Gyldighed, saafremt den ogsaa blev tiltraadt fra svensk Side.

Overenskomstens Plan gik ud paa, at der skulde oprettes tre *selvstændige* Aktieselskaber, et dansk, et svensk og et norsk, der skulde samles i et Syndikat »The Scandinavian-American Line«, der skulde drive Skandinaviens Emigranttrafik paa Amerika. Syndikatet, der under Forhandlingerne ogsaa benævntes »Skandinavisk Lloyd«, skulde ialt raade over 5 Dampskibe — nemlig det Antal som da var tildelt D. F. D. S. af »The North Atlantic Conference« — og Danmark tilbød i Starten at indgaa med kun eet Skib, saaledes at baade Sverige og Norge hver straks fik to. Der var saavidt gørligt sørget for, at alle Goder blev ligeligt fordelt, og at intet af de tre nationale Selskaber skulde kunne faa større Indflydelse end noget af de to andre.

Planen stødte imidlertid paa ret stærk Modstand i Sverige. Man var ikke tilfreds med at Rutens Endestation blev København, Rutens Tyngdepunkt vilde let komme til at ligge her, mente man — især da det nye Syndikat jo paa en Maade udgik fra det danske Selskab. Man var heller ikke tilfreds med, at Skibene ifølge Planen sidst skulde anløbe Bergen paa Udrej- sen — derved blev Norge jo det eneste af de tre skandinaviske Lande, der fik en *direkte* Forbindelse med U. S. A. Mange Rejsende vilde da utvivlsomt for at forkorte Sørejsen tage over Land til Bergen, hvor-



ved de norske Statsbaner vilde tjene uforholdsmæssig meget paa Ruten o. s. v. o. s. v.

Man var saaledes fra svensk Side — ogsaa nationalt set — absolut ikke tilfreds med Planerne, som derfor efter en Del Forhandlinger blev opgivet i 1909.

Fra dansk Side rustede man sig nu til at møde en eventuel skandinavisk Konkurrence og bestemte sig til at erstatte den ikke længere helt moderne »C. F. Tietgen« med et nyt og større og fuldtud moderne Skib »Frederik VIII«, der byggedes af Vulcanværftet i Stettin 1913.

»Frederik VIII« var paa ca. 12 000 Br. Reg. T. og havde med fuld Last om Bord et Displacement paa ca. 18 000 Tons, hvortil svarede en Maximumshastighed paa 18 Knob. Ogsaa her var der lagt særlig Vægt paa III Klasse, der fuldtud stod Maal med II Klasse i mange af Datidens udenlandske Udvandrerkskibe.

I 1913 blev »C. F. Tietgen« solgt til Rusland, og i Februar 1914 indgik »Frederik VIII« i Amerikafarten. Paa samme Tid udbrød imidlertid atter en voldsom Takstkrig mellem de store Atlanterhavsrederier. Denne Kamp, som blev paabegyndt af »Hamburg-Amerika Linjen«, vilde sikkert ogsaa have berørt »Skandinavien-Amerika Linjen« meget føleligt — ikke mindst fordi man allerede nu tillige maatte konkurrere med den i 1913 aabnede norske Amerikalinje. — Om Langvarigheden og Udfaldet af »Hamburg-Amerika Linjen«s Krig var det umuligt at forudsige noget — der stod stærke finansielle Kræfter bag begge Parter. Men en langt alvorligere Krig, Verdenskrigen, skulde snart stille denne økonomiske Krig i Skygge.

Under Verdenskrigen blev der fra de Allieredes Side lagt Amerikafarten en Del Hindringer i Vejen — især med Hensyn til Undersøgelse af og Kontrol med

Passagerer og Ladning, og Kirkwall paa Orkneyøerne blev næsten en permanent Anløbshavn, idet de engelske Krydsere indbragte de forskellige Skibe hertil.

Ogsaa Undervandsbaadskrigen indvirkede paa Farten og foraarsagede til Tider en delvis Oplægning af Skibene. Til Gengæld blev da ogsaa »Skandinavien-Amerika Linjen«s Skibe forskaanet for nogen Ulykke — saavel fra Ubaadenes som Minernes Side.

Medens Passagerantallet i de nærmeste forud for Krigen gaaende Aar og i 1914 var ca. 33 000, sank det til 27 000 i 1915 — det Aar den svenske Amerika-linje begyndte — for i 1916 atter at stige til ca. 34 000. I 1917 faldt det til 13 000 og i 1918 — det mørkeste Aar — var det helt nede paa ca. 2500.

I 1919 voksede Tallet til 19 000, i 1920: 32 000 og i 1922 endog 38 500. Men i 1924 sank det til ca. 17 000 og holdt sig derpaa i de følgende Aar omkring 20 000. Foruden Konkurrencen fra den svenske og norske Linje var det de skærpede amerikanske Indvandringskvota, der var Skyld i Tilbagegangen, og da nu tilmed Verdensdepressionen satte ind, sank Passagerantallet i 1931 til kun 12 000. Og som et daarligt Tegn for Fremtiden var den vestgaaende Trafik, som ellers altid normalt — bortset fra Krigsaarene — var større end den østgaaende, nu blevet den mindste med ca. 4300 mod ca. 7600 østgaaende. I de følgende sidste Aar af Linjens Tilværelse var den østgaaende Trafik stadig tilsvarende større end den vestgaaende.

Med Hensyn til Indvandringskvota var Danmark det af de tre skandinaviske Lande, der havde haft den mindste — totale saavel som procentvise — Udvandring til U. S. A. — og dette Forhold gjorde sig nu gældende. Man søgte at hjælpe paa Emigrantrafikken ved at tage en Del af den polske og baltiske Udvandring —



men ogsaa denne ramtes af de skærpede Kvotaregler, og Forsøg med Anløb af canadisk Havn (Halifax) for at tage Udvandrere til Canada i Stedet for U. S. A. bragte vel nogen Stimulans, men formaaede dog ikke at tilsløre den Kendsgerning, at Linjen nu var i rivende Tilbagegang. Der blev ogsaa foretaget nogle specielle Turistrejser med Linjens Skibe — som f. Eks. Nordkapsture, en Middelhavsrejse og Ture til Finland og Island, men disse Ture gav dog ikke det økonomiske Udbytte, man havde haabet paa. I 1933 og 1934, hvor kun 2 Skibe besørgede Trafiken paa Amerika, befordredes kun ca. 5000 Passagerer aarligt — og i 1935, hvor »Frederik VIII« alene holdtes i Gang, sank Antallet til 4630.

Der blev gjort Forsøg paa at faa gjort den danske Stat interesseret, saaledes at Linjen kunde opretholdes med Statsstøtte, og med dette for Øje blev der udarbejdet Tegninger til to nye, moderne og hurtiggaaende Motorskibe, »Christian IX« og »Christian X«.

Især Dansk-Amerikanerne ivrede kraftigt for den danske Linjes Bevarelse — men forgæves. Planen om Statsstøtte mødte Modstand — ikke alene fra flere af de politiske Partier, men ogsaa fra dansk Skibsfart, der hidtil altid selv har klaret sig uden nogensomhelst direkte Statsstøtte, og som ogsaa ønskede at gøre dette i Fremtiden.

Stillet overfor dette bestemte »Skandinavien-Amerika Linjen« sig da i 1936 til at indstille Driften og afvikle Amerikalinjen — i hvert Fald indtil videre. Selv om Spørgsmaalet for Tiden er stillet i Bero, er Sagen dog næppe helt opgivet alle Steder — især arbejdes der som omtalt endnu stærkt for en Løsning fra dansk-amerikansk Side, og D. F. D. S har da ogsaa indtil videre forbeholdt sig Ret til eventuelt se-



nere at benytte det gamle Navn —: »Skandinavien-Amerika Linjen«.

»Skandinavien-Amerika Linjen«s nationale Betydning maa ikke undervurderes. Naturligvis har denne Betydning været størst for Danskhedens Bevarelse blandt de danske Udvandrere i Amerika. Saafremt disse ønskede at gense deres gamle Fædreland, — ja, da *var* de allerede paa dansk Grund, naar de i New York i Dokken ved Hoboken paa New Jersey-Siden gik om Bord i det danske Skib. De hørte dansk Tale og blev — selv om de ikke rejste paa I Kahyt — behandlet paa dansk Vis, der jo som bekendt især paa III Klasse afviger noget fra Behandlingen hos forskellige andre Nationer. Mange Dansk-Amerikanere i New York gik gerne en Omvej blot for at se det danske Skib og det danske Flag, — og naar de danske Foreninger derovre skulde afholde en eller anden Festlighed, skete det meget ofte om Bord paa den danske Amerikabaad. Dansk-Amerikanerne imellem talte man om »vor egen Linje« og følte national Stolthed, hver Gang Linjens Skibe blev omtalt.

Atlantens blaa Baand søgte »Skandinavien-Amerika Linjen« aldrig at erobre — det var ikke paa den Maade, man søgte at gøre sig gældende. Men i Konkurrencen om hvilken Linje, der bød bekvem Rejsemaade uden forceret Tempo, Hyggelighed, elskværdig Behandling og god og veltillavel Kost — paa *alle* Skibets Klasser — ja, der var »Skandinavien-Amerika Linjen« i første Række.

Nu og da gjorde Linjen sig ogsaa gældende paa Grund af berømte Passagerer og blev i den Anledning omtalt i Verdenspressen, saaledes som da f. Eks. den herostratisk berømte Dr. Cook, der paastod at have

opdaget Nordpolen, i 1909 sejlede til New York om Bord i »Oscar II« — eller da samme Skib i 1915 lejedes af Ford for som et »Fredsskib« at sejle amerikanske Fredsvenner til Europa for dér at faa de neutrale Stater til at paavirke de krigsførende til Fredsslutning. Som bekendt endte denne Rejse, takket være hele sin amerikanske Iscenesættelse, som en fuldstændig Farce og blev for selve Fredssagen en Fiasko, som senere skadede denne Sag mere, end den gavnede. Ogsaa den tyske Gesandt Grev Bernstorffs Afrejse til Europa med hele sit Følge paa 165 Personer foruden Børn og Tjenerskab om Bord i »Frederik VIII«, da de forenede Stater traadte ind i Krigen, var en Begivenhed af Verdensformat, som henledte Opmærksomheden paa »Skandinavien-Amerika Linjen«.

— — — —

Mellem »Skandinavien-Amerika Linjen« og den danske Marine har der altid bestaaet et godt Forhold.

I Krigsaarene eskorterede vore smaa Torpedobaade ofte de store Amerikabaade gennem vore Farvande — der kunde jo om galt skulde være i de Tider ske et og andet med Miner og den Slags — og da var det altid rart at have lidt handig Hjælp i Nærheden.

I Fredens Dage var det i mange Aar Skik, at en eller flere yngre Søofficerer fik Orlov til at gaa i Kofardifart — for om Bord i »Skandinavien-Amerika Linjen«s Skibe at genopfriske Kadetskolens Lærdomme og faa lidt Rutine i Navigationen paa de store Have, — kort sagt for at bøde lidt paa de sparsomme Udenlandstogter.

Mange danske Søofficerer tænker med Glæde tilbage paa den Tid, de har tilbragt om Bord i »Skan-

dinavien-Amerika Linjen«s Skibe — og hvad de der har set og lært.

---

Af trykte Kilder kan nævnes:

1. D. F. D. S.'s forskellige Jubilæumsskrifter.
  2. Aage Heinberg: Over Atlanten.  
(J. D. Qvist & Komp.'s Forlag, Kbhvn. 1936)
-



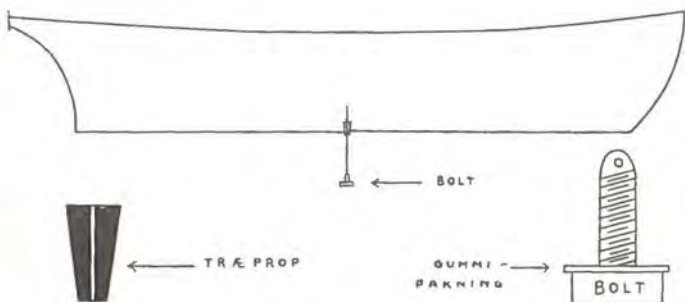
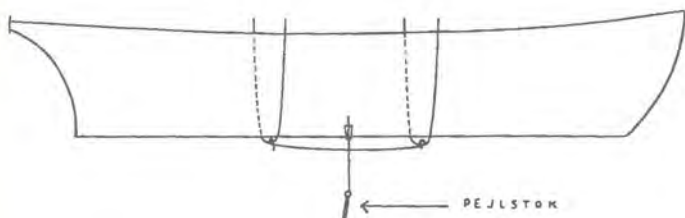
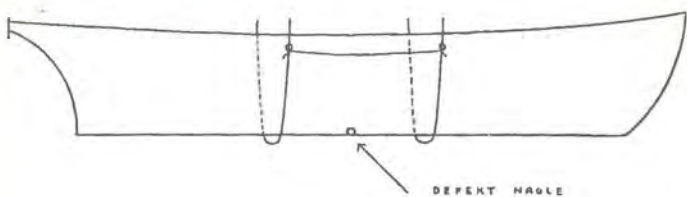
## Skiftning af Nagler under Vandet.

Af Skibsfører i A/S Det Østasiatiske Kompagni, Aage Larsen.

Inden jeg i det Efterfølgende giver en Skildring af, hvorledes det er muligt at udskifte Nagler i Skibsskroget, naar dette ligger i sit Element, skylder jeg dog Sandheden at sige, at Ideen ikke er min egen. Jeg har for flere Aar siden læst derom i et eller andet Tidsskrift, men da jeg nu selv har udført det i Praxis, kan denne Artikel maaske have Interesse.

Under haardt Vejr sprang Stb. No. 4 Bdtank læk. Lækagen viste sig at stamme fra 2 startede Nagler i Skibsbunden. Efter gentagne Forsøg paa at tætte Lækagen ved Hjælp af Cementstøbning, maatte dette opgives, da Maskinernes Vibrationer forplantede sig saa stærkt til Tanken, at Cementen ikke vilde binde. Maskinerne blev stoppet og to Liner fra Stævnen mandet agterover, een foran og een agten for de defekte Nagler. Disse Liner, der var ret lange, blev indbyrdes forbundet ved en Mellemløber. Een af de defekte Nagler blev drevet ud og en Pejlstok firet ud gennem Naglehullet. For at formindske den indtrængende Vandmængde blev den Line, hvori Pejlstokken var fastgjort, stukket igennem en Træprop, der udfyldte Naglehullet under Arbejdet. Ved at hale rundt paa de vertikale Liner lykkedes det at faa Mellemløberen til at fiske Pejlstokken og bringe denne op paa Dækket. Pejlstokken blev fjernet, og en til Formålet specielt drejet Bolt paasat Linen. Boltet blev kastet overbord, og der blev givet Tegn til at hale ind paa Linen i Tanken. Paa denne Maade udskiftedes begge de defekte Nagler, og

Tanken blev tæt. Det maa tilraades at hale Pejlstokken op til Luvart, da Skibet ellers vil drive ned over Linen, hvori Pejlstokken er fastgjort, og derved vanskeliggøre Arbejdet.



## Bogannmeldelser.

### *Cruise of the »Conrad«.*

A Journal of a Voyage round the World, undertaken and carried out in the Ship »Joseph Conrad«, 212 Tons, in the Years 1934, 1935, and 1936 by way of Good Hope, the South Seas, the East Indies, and Cape Horn.

By Alan Villiers.

Ill. Lond. 1937. 8°. 368 S.

Ovenanførte Bog, der er anskaffet til Marinens Bibliotek, er en meget detailleret, men interessant Fortælling om Fuldriggeren »Joseph Conrad«, ex »Georg Stage«s Rejse rundt om Jorden, beskrevet af dens Ejer og Fører.

Den har særlig Interesse for os danske, fordi Skibet er det gamle Skoleskib »Georg Stage«, der netop stod paa Nippet til at blive solgt til Ophugning, da en ægte Sejlskibssømand med al en Sømands Kærlighed til smukke og handige Skibe, forelskede sig i den smukke lille Fuldrigger, som han fik for et godt Køb.

At »Georg Stage«, tegnet i 1881 og bygget i Løbet af 1881-82, efter at have sejlet som Skoleskib i over 50 Aar, var i Stand til at foretage en Verdensomsejling, tjener ligesaameget til Ære for den, der har tegnet det, for den, der byggede det, *Burmeister & Wain*, og dem, der i Aarenes Løb, har sejlet med det og vedligeholdt det.

Naar man erindrer sig, at det i 1905 blev løbet ned og sank, kan man kun beundre det glimrende Skibsbyggerarbejde og det udmærkede Materiale, der har været anvendt.

Skibets Fører og Ejer, og Forfatter til Beskrivelsen tager Fejl, naar han kalder det Verdens sidste Fuld-



rigger, men det tilgiver man ham gerne paa Baggrund af den Kærlighed og Stolthed, hvormed han beskriver Skibet i Stille og Storm, under de vanskelige Navigationsforhold mellem Ostindiens mange Øgrupper eller under den haarde Sejlads rundt om Cap Horn.

Kort efter sin Ankomst til New York, hvorfra han starter sin Verdensomsejling, driver Skibet for sine Ankre og kastes mod en Stenmole. Situationen er fortlivlende, men det lykkes at faa Skibet af og efter Reparationen er den lige god for det.

Paa Sejladsen fra Singapore til Australien gaar Skibet paa Grund paa et Koralrev. Med Spænding følger man hans Kamp med at faa Skibet af Grunden:

Forfatteren skriver herom (Pag. 253): »This was not the end; she was off the reef, but she might have taken fatal damage. Sound all compartments! The carpenter quickly reported that she was not making water anywhere. I thanked the Lord for her splendid Danish construction, the strong Swedish iron in her, and her big keel . . .«

Bogen er smukt illustreret med gode Billeder af Skibet under alle Situationer. Den er maaske noget langtrukken og Forfatteren gentager sig selv, men ikke destomindre er det en rigtig Sømandsbog med Sejlskibsmændens Lyst og Evne til at fortabe sig i Enkeltheder.

*H. Bistrup.*

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

### Tyskland.

#### *Luftvaaben.*

Under de nylig afholdte »Wehrmachtmanöver« vakte et nyt Luftfartøj, »Storch«, berettiget Opmærksomhed.

Dette Luftfartøj kan variere sin Fart fra ca. 55 til ca. 240 km/T. (d. v. s. fra 30 til 130 Knob) og det kan (op mod Vinden) landes med godt 40 km Fart. Til Start (op mod Vinden) kræves kun ca. 80 m — i Stille ca. 125 m; ved Landing kræves ca. 60 m i Stille og op mod Vinden ca. 40 m.

Skønt Autogiroen kan foretage lodret Landing, er denne Maskine dog mindre anvendelig dels paa Grund af dens komplicerede Konstruktion, dels paa Grund af dens ringe Maximumsfart. I »Storken« har Hensynet til Fart kun i nogen Grad maattet vige for en stærk og robust Konstruktion, men samtidig med at Luftfartøjet dog har en Max.hastighed paa 240 km, behøver det kun en meget beskeden Landingsplads, saaledes at det uden Vanskelighed kan landes og startes i Terrain, hvor dette vilde have været umuligt for andre Luftfartøjer — Autogiroen undtagen.

Et saadant Luftfartøj vil i Særdeleshed være velegnet til militært Brug. Det vil saaledes med Fordel kunne anvendes til Rekonoscering, hvor det ikke gælder om at geunemflyve store Distancer, men hvor en omhyggelig Afsøgning af Terrainet er af Vigtighed. Ogsaa til Anvendelse om Bord i Skibe vil dette Luftfartøj være særdeles velegnet. Det behøver ikke et Hangarskib med Start- og Landingsdæk, ej heller Katapult, Landingssejl og Indbjærgningskran, men kan uden større Arrangementer starte fra og lande paa Slagskibe og Krydsere, der kan løbe 25 Knob og derover.

»Storken«, der er et 3-sædet Luftfartøj, har 1 Motor (mellem 200 og 300 H.K.).

(Times, 16.-10.-37).

#### *Personel.*

I Anledning af det tyske Torpedovaabens 50 Aars Jubilæum har den tyske Presse bragt talrige Artikler.

Ikke uden Interesse er følgende Uddrag af en af Konteradmiral a. D. Philipp i »Deutsche Allgemeine Zeitung« (15/10) skrevet Artikel:

»..... Som Chef for Torpedovæsenet havde vi den senere Admiral Barandon.\*) Han modtog de nye Torpedobaadschefer med en Tiltale, der omtrent havde denne Mening: »Jeg forlanger, at der til enhver Tid bliver sejlet dristigt (schneidig) med Baadene. Den, der ved for stor Dristighed forårsager Havari, vil jeg altid forsvare og gaa i Forbøn for, men den, der skaaner sig selv og sin Baad og sejler forsigtigt, vil blive frakommanderet.« — Der blev ogsaa handlet herefter, thi kort Tid senere frakommanderedes en Officer, som ellers blev anset for at være en stor Dygtighed.«

#### Organisation.

4/10 formeredes i Kiel den 3. U-Baadsflotille, der fik Navnet U-Boot-Flotille »Lohs«. Flotillens Baade er afgivet af 1. Flotille (Flotille »Weddigen«), og den bestaar af: U-Baadstenderne »Weichsel« (Moderskib — tidligere Handelsdamper) og »Mosel« (tidligere Slæbebaad), Torpedobaaden »T 156« og U-Baadene »U 10«, »U 12«, »U 14«, »U 16«, »U 18«, »U 20« og »U 22« med »U 8« og »U 24« som Reservebaade. (Alle U-Baade paa 250 T.).

Flotillen er opkaldt efter den som Chef for »U 57« i Krigen faldne Oberleutnant z. S. Lohs.

Flotillens Basis er indtil videre Kiel.

#### England.

##### Baser.

I Tilslutning til Oplysningerne om de engelske Baser i Østasien (S. 487—488) kan meddeles, at Port Darwin i Nordaustralien yderligere skal udbygges som Flaade- og Luftbasis til en Bekostning af £ 400 000. Der skal saaledes bl. a. bygges Dokker, der kan tage lette Krydsere. Den faste Garnison skal forøges, og Kystbefæstningsanlæggene forstærkes.

(Times, 14.-10.-37.)

\*) Uddraget refererer til Slutningen af 80'erne.



## Marinens Bibliotek.

September 1937.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

138. Ordbog over det danske Sprog, XVII: Præst-Ruæg. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
139. *Weems, P. V. H.*: Air Navigation. Ill. Diagr. Gen.Index & Index to outline of Meteorology. British Empire Ed. Lond. 1937. 8<sup>o</sup>. Fv.
140. *Fuller, J. F. C.*: Towards Armageddon. The Defence Problem and its Solution. Index. Lond. (Plymouth, the Bowering Press). 8<sup>o</sup>. H.
- \*141. Beretning om m/s »Thor«s Havundersøgelsestogt 1935. Ill. & Kort. Publ. o. Østgrl. Nr. 5. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
- A. *Gjessing, P.*: Rejseberetning.
- B. *Steemann Nielsen, E.*: Undersøgelser over stofproduktionen i havet ved Island.
- C. *Bertelsen, E.*: Marinebiologiske Undersøgelser.
- D. *Thomsen, H.*: De hydrografiske undersøgelser fra m/s »Thor« i 1935.
- E. *Gjessing, P.*: Meteorologisk Journal ført ombord paa m/s »Thor« 1935.
- F. *Gjessing, P.*: Landtoninger af Grønlands Ostkyst.
- \*142. Beskrivelse og Vejledning i Brug, Behandling og Eftersyn m. m. af Iltredningsapparatet »Gegenlunge« til Brug i Undervandsbaade. Ill. Udarb. ved Undervandsbaadsdiv. Appr. af Mar.min. Kbh. 8<sup>o</sup>. H.
143. *Sindballe, K.*: Dansk Søret. Hft. II. Kbh. u. A (1937). 8<sup>o</sup>. M<sup>s</sup>.
- \*144. Kampen om Ostersøen. Kort. Sett fra norsk, dansk, svensk og finsk synspunkt, af *Schreiner, J. F.*, *Jungersen, K.*, *Petri, G.* og *Juva, E. W.* Utg. av Oslo militære Samfund. Till. til Norsk Milt. Tidsskr. nr. 12 Oslo 1935. 8<sup>o</sup>. H.
145. *Manthey, E. v.*: Seeschlachten-Atlas. Eine Einführung in die Lehre vom Seekriege. Ill. Diagr. Berl. 1937. 4<sup>o</sup>. H.

- \*146. *Fordsmand, C.*: Lærebog i Varekendskab, udarb. til Brug ved Undervisningen af Intendanturpersonalet ved Søværnet. Appr. af Mar.min. Maskinskrevet. Kbh. 1937. fol. H.
147. *Schleicher, R. & Reymann, F.*: Recht der Luftfahrt. Kommentar zur deutschen Luftfahrtgesetzgebung. Stichwortverzeichnis. 2. erw. Aufl. Berl. 1937. 8<sup>o</sup>. M<sup>s</sup>.
148. *Prentis, A. M.*: Chemicals in War. A treatise on chemical warfare. *Fisher, G. J. B.*: Protection of Civil Populations and International Situation (Chapt. XXII & XXV). Ill. Index. Litt. fort. N. York & Lond. 1937. 8<sup>o</sup>. S<sup>a</sup>.

*H. Bistrup.*

---

## Der kræves nøjagtig Afstandsmaaling.

Af Søløjtnant K. Hertz.

Opgaven at bestemme en Afstand med en Afstandsmaaler bliver ofte betragtet ud fra det Synspunkt, at naar en Mand blot er bevæbnet med et saadant Instrument, er det en Selvfølge, at han under alle Forhold og i Løbet af et Øjeblik kan aflevere en Afstand til et hvilket som helst Maal — og naturligvis maa Afstanden være nøjagtig.

Da god Afstandsmaaling spiller en væsentlig Rolle for Ildledelsen og ofte tillige er et værdifuldt Hjælpe-middel for Navigationen, kan det vist være af Betydning ganske kort at omtale og derved henlede Opmærksomheden paa de Faktorer, der har Indflydelse paa Maalingernes Nøjagtighed, samt søge at besvare Spørgsmaalene: hvad kan der gøres for at opnaa saa nøjagtige Afstande som muligt med de Instrumenter og det Personel, man har om Bord, og dernæst: med hvor stor Nøjagtighed kan man overhovedet paaregne at faa opgivet en Afstand.

En Maalings Godhed afhænger dels af Instrumentet, dels af Situationen og endelig og ikke mindst af Observatoren.

### 1. Instrumentet.

Under normale Forhold kan man regne med at opnaa den nøjagtigste Maaling med det Instrument blandt de Skibet medgivne Instrumenter, der har den længste Basis og den største Forstørrelse. Hvor udmærket et Instrument man end har med, er dog den gode Veri-



licering en Betingelse for at opnaa den rigtige Afstand.

En af Observatorens første Opgaver før en Maaleserie er at verificere sin Maaler. Ved de store fast installerede Maalere ændrer Verificeringen sig i Reglen ikke i Løbet af Maaleperioden og ej heller fra Gang til Gang. Den *kan* imidlertid paavirkes af Skibets Rystelser og undertiden af Temperaturpaavirkninger. Men da disse Maalere som oftest har indvendig Verificering, er de hurtigt kontrollerede, naar Observatoren faar Lejlighed dertil.

Heldigvis hører det til Sjældenhederne, at de store Maalere udsættes for Overlast, men det kan dog ske, at f. Eks. en Mand kravler ud paa dem for at tage Overtrækket af, eller at en træt Mand hviler sig paa den ene Ende af dem. Nok er Maalerne af en kraftig Konstruktion, men der er dog Grænser for, hvad de kan modstaa uden at Verificeringen ændres.

Derimod er i langt højere Grad de transportable Maalere udsat for haardhændet Behandling. De bliver ofte benyttet i Fartøjer og langes op og ned uden at være i Transportkasse. Nu skal det indrømmes, at hvor anbefalelsesværdigt det end er at transportere Maalerne i Kasse, saa er Kasserne upraktiske at have i et Fartøj. Men Langningen og Behandlingen iøvrigt kan godt foregaa med Forsigtighed. Maalerne er da ogsaa konstruerede, saa de kan taale en Del. Man maa blot være forberedt paa, at Verificeringen kan være ændret efter en for kraftig Behandling.

En af Fordelene ved de transportable Maalere er, at de saa hurtigt er klar til Brug, og de opbevares derfor paa lettilgængelige Steder. Det rummer imidlertid den Ulempe, at de saa ogsaa er lettilgængelige for andre end Afstandsobservatoren.

Naar man erindrer sig, hvor omhyggeligt andre

optiske Instrumenter som f. Eks. Sekstanter behandles og vogtes, saa er det kun rimeligt, om noget af denne Bevaagenhed ogsaa kom til at gælde de lige saa fint konstruerede Afstandsmaalere, saa de værnes mod Pillingre og uforstandig Behandling.

Afstandsmaalerne bør ikke betjenes af andre end af de uddannede Observatorer — i det mindste bør en saadan altid være til Stede, naar Maalerne er i Brug. Maalernes Verificering bør kontrolleres saa hyppigt som muligt. De transportable Maalere med udvendig Verificering kan ganske vist kontrolleres, naar Skibet ligger til Ankers, og Observatoren kan forskaffe sig en nøjagtig Afstand. Bedre er det dog, naar der i Havn gives Lejlighed til at verificere ved Hjælp af Hjelpebasis.

## 2. *Situationen.*

Med Situationen tænkes paa Vejrliget, Sigtbareheden, eget Skibs Bevægelser, Maalets Art, Belysningsforholdene o. s. v. altsaa Omstændigheder, man for en væsentlig Del ikke selv kan ændre, og hvis Indflydelse paa Maalenøjagtigheden det er vanskeligt at hindre eller at afbøde. Man maa her forlade sig paa Observatorens Rutine og Træningstilstand, og kun naar Observatoren i saa Henseende staar godt rustet, er der en Mulighed for med gunstigt Resultat at bekæmpe de Vanskeligheder, der beredes en nøjagtig Afstandsmaaling.

Med Hensyn til Vejrliget skal det bemærkes, at man i diset og taaget Vejr samt i Tasmørke maa være forberedt paa, at Stereomaalinger ofte vil være noget for lange. Ved tiltagende Tykning eller voksende Afstand vil Koincidensmaalernes give op før Stereomaalernes, idet Maalets uldne Konturer i højere Grad hindrer Koincidensmaalingen.

Er der stærk Søgang, eller ryster Skibet som Følge af Farten, kan det ofte være saa godt som umuligt at faa en blot nogenlunde god Afstand med en Koincidensmaaler. Som bekendt benyttes ved denne kun eet Øje under Maalingen, og Synsfeltet er sammensat af to Halvhilleder, hvis Skillelinie skal bringes til at skære Maalet.

Stereomaaleren har under saadanne Forhold et af sine Fortrin. Her er Synsfeltet i det store og hele som i en Prismekikkert, og i al Almindelighed vil man derfor kunne paaregne, at hvad man under daarlige Observationsforhold kan skelne og fastholde i en Prismekikkert, vil man ogsaa kunne maale en Afstand til med en Stereomaaler — dog at denne har noget ringere Klarhed og Synsfelt.

Det kan altsaa have sin Betydning at vælge det rette Instrument — haade hvad angaar Art og Størrelse. I Særdeleshed er den 1 m Stereomaaler med fast Maalemærke overordentlig nem at haandtere og hurtig at betjene. Indenfor ca. 4000 m giver den særdeles nøjagtige Afstande, naar den betjenes af en veltrænet Observator. Af de i Øjeblikket uddannede Observatorer kan selvfølgelig alle Stereoobservatorerne betjene Instrumentet, men tillige er Størsteparten af Koincidensobservatorerne i Stand til indenfor 2—3000 m — altsaa hovedsagelig til Brug for Navigationen — at tage brugelige Maalinger.

### 3. *Observatoren.*

Selvom det, naar alt kommer til alt, er Sammenspillet mellem de forskellige Faktorer, der bestemmer en Maalings Nøjagtighed, maa det dog siges, at det er Observatoren, der har den største Indflydelse. En daarlig Observator vil ikke fuldtud kunne udnytte det fineste Instrument og de bedste Maaleforhold. Til



Gengæld kan man være sikker paa, at giver en god Observator op, er der vægtige Grunde derfor.

Det er ikke nogen Nyhed, eller noget der er specielt gældende for Afstandsmaalingen, at hvor det drejer sig om en personlig Indsats, afhænger Ydelsens Godhed af de menneskelige Karakteregenskaber.

Som de vigtigste af de Egenskaber, en god Afstandsobservator maa være i Besiddelse af kan nævnes: Stadighed og Selvbeherskelse, saaledes at han støt og roligt vedbliver med sine Maalinger uden at lade sig paavirke af f. Eks. Beskydning fra fjendtlige Skibe, af Luftangreb, af eget Skibs Skydning eller af de mange andre indenbords Forstyrrelser af forskellig Art. Observatoren maa have Koncentrationsevne, saa Opmærksomheden stadig er rettet mod det opgivne Maal, uden at han lader sig distrahere af, hvad der iøvrigt viser sig i Synsfeltet.

Observatoren maa være beslutsom og have en vis Portion Sikkerhed og Tro paa egne Evner, saa han virkelig afgiver sin Afstand, naar den er maalt, at han ikke kvier sig saa længe derved, at hans Maaling bliver en bestandig Række af Forsøg paa at indhente Maalet for at gøre sin Maaling bedre og bedre.

Tillige maa Observatoren have Ansvarsfølelse, saa han er klar over Opgavens Betydning og gaar fuldt ind for at løse den og blandt andet med Ærlighed opgiver, hvorvidt en Maaling er tvivlsom, eller om der kan lægges Vægt paa den.

Det er store Krav til en Mands Karakteregenskaber, og da næppe nogen Observator er ideel i den Henseende, gælder det om at kende sine Folk. Gør man det, kan man ogsaa blive saa nogenlunde klar over, hvorledes Observatoren vil reagere i forskellige Situationer, og derigennem hvornaar man kan forvente at faa mindre gode Maalinger. Men selvom der er en

Brist, kan man gøre meget for at lempe dens Virkninger. Thi lige saa givet som man faar mere ud af en Observator, naar han føler, at der hersker Forstaaelse af de Vanskeligheder, han er udsat for under Udøvelsen af sin Gerning, lige saa givet vil hans Ydeevne og Præstationer blive paavirket, om han idelig forceres, og der vises — maaske uberettiget — Mistillid til eller Underkendelse af, at han har Viljen til at ville yde sit Bedste.

Næst efter Karakteregenskaberne spiller Træningstilstanden og det øjeblikkelige Velbefindende en stor Rolle, og dette er Forhold, som man i Modsætning til det forannævnte kan faa mere under Kontrol. I Særdeleshed bør disse Forhold tages i Betragtning i Skibe, hvor Afstandsmaalere benyttes i længere Perioder ad Gangen, f. Eks. under Artilleriskydninger eller under Eskadrer.

Med Hensyn til Træningen bør der gives Observatorerne Lejlighed til dagligt at foretage Øvelsesmaalinger for at vedligeholde Standarden, og for at de derigennem kan faa Sikkerheden og Troen paa, at de virkelig *kan* maale. Det vil være hensigtsmæssigt, om Observatorerne f. Eks. i Rengøringstiden om Morgen har en fast Tid paa  $\frac{3}{4}$ —1 Time, i hvilken de kan beskæftige sig med deres Instrumenter — dels med Maalinger, dels med Verificering og Renholdelse.

Det kan maaske lyde mærkeligt at ville tage Observatorernes Velbefindende med i disse Betragtninger; men ikke desmindre spiller det en endda ret stor Rolle, om Observatoren er en træt Mand med sløvet Agtpaagivenhed, eller om det er en frisk Mand med udhvilede Øjne og rolige Nerver.

Er der paa et Togt Perioder, hvor det kan forudses, at der bliver megen Brug for Afstandsmaaling,



vil det givet lønne sig, om Observatoren gaar delvis ud af Vagt — i hvert Fald ud af Vagt om Natten.

Der skal ikke her argumenteres yderligere for Betimeligheden af, at Observatorerne gøres delvis vagtsfri, men kun paapeges, at Kravet om en til enhver Tid upaaklagelig Afstandsmaaling, d. v. s. en Afstandsmaaling hvor Observatoren præsterer det bedste, der overhovedet er muligt i den foreliggende Situation — dette Krav kan ikke forliges med et samtidigt Krav om Toppunktsydelse i den øvrige Skibstjeneste. Paa et af Kravene maa der renonceres, paa hvilket maa afgøres i hvert enkelt Tilfælde, afhængigt af hvilket Formaal Skibet tjener.

---

Som Resumé af det foregaaende kan det da siges, at hvor der lægges Vægt paa at faa en saa nøjagtig Afstandsmaaling som muligt, maa følgende Forhold tages i Betragtning:

For det første at der gives Observatorerne Lejlighed til at holde Instrumenterne i Orden, og at det overvaages, at disse bliver behandlet med Omhu.

Dernæst at der gives Situationer, hvor det kan være nødvendigt for overhovedet at opnaa en Afstand at mildne Skibets Bevægelser ved at afpasse Kurs og Fart efter Søen og saaledes hjælpe Observatoren.

Og endelig at Observatorernes Tjeneste er afpasset saaledes, at de dels er i Stand til at vedligeholde deres Træning og dels er i en saadan legemlig Kondition, at denne ikke skal være en Hindring for, at man med Rette kan kræve Maksimumsydelse af dem ved Afstandsmaalerne — uden at det dog tabs af Syne, at denne Præstation er en personlig Ydelse, der ikke fremkommer som Resultatet af Pasningen af en selvstændigt arbejdende Maskine, men som har sine rimelige Grænser, som kun Observatoren kan angive. Kun den



der selv har forsøgt f. Eks. i en slingrende Torpedobaad at fange og fastholde et Maal i en Koincidensmaaler — for slet ikke at tale om hvis det er Nat, og Maalet er et Blinkfyrr — veed, efter hvor lang Tids Forløb man kan begynde at berømme Observatorens Hurtighed eller omtale hans Forsøg paa at faa en Afstand i rosende Vendinger.

Spørgsmaalet om Størrelsen af den Fejl, hvormed man kan paaregne, at en opgiven Afstand er behæftet, lader sig ikke besvare med almenlydige koncise Tal; men der kan dog gives visse Oplysninger, der kan tjene som Rettesnor ved Bedømmelsen.

Uden at blive for videnskabelig skal jeg søge at klarlægge Grundlaget for Beregningen af Fejlen.

Teoretisk set maa der altid være en Fejl paa en Maaling, som er bestemt af det menneskelige Øjes Evne til at skelne Vinkelforskellen mellem to Lysstraaler. Den mindste Vinkelforskel, Øjet er i Stand til at skelne, er ca 10" (1 teoretisk Fejl). Benyttes dette som Maaleenhed, kan der udregnes Tabeller for, hvad denne Vinkel betyder i Meter paa forskellige Afstande. Fejlen er jo nemlig ikke en konstant Størrelse maalt i Længdemaal, men vokser med Kvadratet paa Afstanden. Sættes en Afstandsmaaler for Øjnene, er Fejlen tillige omvendt proportional med Basislængden og Instrumentets Forstørrelse.

Den vedføjede Tabel er beregnet for en Basislængde af 1 m. Benyttes f. Eks. en 6 m Maaler med 14 × Forstørrelse paa en Afstand af 110 hm er 1 teoretisk Fejl  $\frac{419,7}{6} = \text{ca. } 70 \text{ m.}$

Det har vist sig, at under gode Observationsforhold — fast Standplads, fast Maal, klart Vejr — ligger Gennemsnitsmaalefejlen omkring 1 teoretisk Fejl uan-

set Afstanden. Under Sejlads med gode Vejrforhold — rolig Sø, god Sigbarhed — maa der imidlertid regnes med en Gennemsnitsfejl paa ca. 3 teoretiske Fejl. Under daarlige Observationsforhold og spredt tagne Maa-linger maa man være forberedt paa en noget større Fejl.

Dette er, hvad man kan vente af en veltrænet Observator og vil forhaabentlig kunne benyttes til at være en Vejledning for, med hvilken Kritik en op-given Afstand kan benyttes.

Afstand. hm.	1 teoretisk Fejl i m for:		
	1 m Basis.		
	Forstørrelse.		
	8 ×	11 ×	14 ×
10	6.1	4.4	3.5
15	13.7	9.9	7.8
20	24.3	17.7	13.9
25	37.9	27.6	21.7
30	54.6	39.7	31.2
35	74.3	54.1	42.6
40	97.0	70.6	55.5
45	122.9	89.4	70.2
50	151.6	110.3	86.7
55	183.6	133.5	105.0
60	218.4	158.5	124.8
65	256.4	186.5	146.4
70	297.3	216.3	169.8
75	341.3	248.2	195.0
80	388.3	282.4	222.0
90	491.5	357.5	280.8
100	606.8	441.3	346.8
110	734.2	534.0	419.7
120	873.8	635.5	499.2
150	1365	993	780
200	2427	1765	1387
240	3495	2542	1997
265	4261	3099	2435

## Holmens Chef.

Af Løjtnant C. B. Thostrup.

I Lov om Søværnets Ordning af 7. Maj 1937 § 10 hedder det:

»*Flaadestationen omfatter Holmen . . . . En Kommandør er Stationschef*«.

Her skal i det følgende forsøges givet en Oversigt over Indehaverne af dette ældgamle Embede, enten de har tjent med virkelig Bestalling eller kun »af Gavn«. (Efter trykte og utrykte Kilder).

*Eske Bilde* (1480—1552) til Syanholm, Lensmand paa Københavns Slot, fik 1548 Befaling til at udruste Skibe, der skulde føre Kongen til Norge, og da der i Befalingen gives ham frit Valg mellem to Skibe efter den Stand, de er i, fremgaar heraf, at han har haft Indseende med Flaadens Tilstand paa Holmen.

*Peder Godske* var Slotsherre og Lensmand til sin Død i Februar 1556. Fra 1550 modtog han mange Ordre angaaende Kongens Skibes Bygning, Reparation, Vedligeholdelse og Udrustning, hvilket viser, at han uden Tvivl var den, der havde Befaling over Holmen.

*Pool Hvitfeldt* (1520—92) var hans Efterfølger som Lensmand; han modtog og udførte maritime Ordre 1556. Han opgav Lenet d. 8. Maj 1559.

*Mogens Gyldenstjerne* (ca. 1485—1569). Statholderen, overtog da selv Lenet; han ledede Udrustningen 1559.

*Christopher Trondson Rustung* var fra 1555 Sagkyndig og Raadgiver i Holmens Sager; han havde fra 1542 været i Tjenesten. I Marts 1556 fik han Befaling til at bo i Danmark, skønt han havde Len i Norge.



Fra 1557 er han at betragte som Kongens Admiral over Flaaden og Bremerholm, og ved Kong *Chr. III's* Død Nytaarsdag 1559 var det ham, der sendtes til den nye Konge, »da *Christopher* vidste at berette om Skibene og al anden Leilighed«. Den 29. Juni 1560 fik han Tryggevælde Len mod daglig at lade sig bruge til Søs og »i Havnen«; Udtrykkene »daglig« og »i Havnen« viser sandsynligvis hen til hans Tjeneste paa Bremerholm. Han døde ca. 1565, men hans Virksomhed paa Holmen er muligvis afsluttet sidst paa Aaret 1560, da han d. 23. September modtog Befaling til at gøre Rede for hvad Hamp, Tjære, Tømmer etc. han havde modtaget til Orlogsskibene.

*Herluf Trolle* fik d. 11. November 1559 kongeligt Brev om, at han var »forordineret til vor Admiral«, og han iværksatte fra denne Tid forskellige Ordre vedrørende Flaadens Klargøring uden nogen Mellemkomst af en Holmens Admiral; han var Søadmiral, men synes knyttet til Holmen. Om Skibet »Hinden«, der afløb d. 14. Marts 1562, skriver han, at det »er skudt i Vandet, og kom det ret vel ud; det bliver med Guds Hjælp et godt Skib, og ligger det vel paa Vandet«. Efter Udgangen af April 1562 fratræder han som Lensmand paa Københavns Slot og faar ingen Ordre om maritime Sager.

*Franz Brokkenhus* (1518—69) afløste 1562 *Herluf Trolle* som Slotsherre og overtog dermed Bestillingen paa Bremerholm.

*Jacob Brokkenhus* (1521—77), ovennævntes Broder, var i Slutningen af 1562 og Begyndelsen af 1563 den, der havde dagligt Opsyn med Skibe, Skibsredskab og Skibsfolk paa Bremerholm; herfor fik han Lensbrev paa Stege Len; da Lensbrevet udstedtes var han i Sverige.

*Otte Stigsøn Hvide* er *Jacob Brokkenhus's* Samti-

dige og Efterfølger, der kvitterer for Hamp, Kabelgarn, Boldavit (Sejldug) o. s. v., betaler private Mestres Haandværksarbejde o. lign. Forretninger. Den 9. Januar 1563 fik han Livsbrev paa Nordfjord Len, men ogsaa han skulde bo i København og »lade sig bruge paa Bremerholm hos Kongens Baadsmænd der samme-steds«. Han blev dette Aar, under Udkommando, d. 30. Maj fanget af Svenskerne under et Slag ved Bornholm, forøvrigt sammen med *Jacob Brokkenhus* og foraarsaget ved dennes Uføruft. † ca. 1567.

*Franz Brokkenhus* forestod atter Udrustningerne.

*Peder Skram*, født 1503 (?), maatte d. 5. Juli 1563 overtage Stillingen som øverste Admiral og dermed Bestyrelsen af Bremerholm, men hans høje Alder og »Skrøbelighed« gjorde det nødvendigt, at han fik en Stedfortræde. Den 5. August 1563 afsejlede *Peder Skram* med sin Eskadre, og ved Hjemkomsten i November frattraadte han som Admiral. Han døde d. 11. Juli 1581.

*Peder Hvítfeldt* virkede som Leder af Holmens Arbejde saavel under som efter *Peder Skram*, han udtager Tømmer, betaler Lønninger etc., samt kvitterer. † 1584.

*Jens Trudsøn Ulffstand* blev d. 26. Marts 1564 Lensmand paa Københavns Slot; han kontrollerer Udskrivningen af Søfolk, registrerer Inventar m. v. † 1566.

*Herluf Trolle*, der atter blev Admiral over Flaaden 1564, har fra dette Tidspunkt endnu en Gang haft med Holmens Anliggender at gøre. Den 7. Juli 1564 omtaler han, at der staar to Skibe paa Stabelen mere end Aaret forud. Den 27. August, da han som Chef for Østersøflaaden laa til Ankers under Bornholm, skrev han efter en Skibbygger, »der skulde have stor Forstand paa at bygge gode og velsejlende Skibe, og som skulde være en ung Mand«. Det vides desuden, at *Herluf Trolle* var meget utilfreds med Regnskabs-



ordningen paa Holmen, hvor han ogsaa 1565 indtil d. 8. Juni havde Tilsyn med og Ansvar for Skibbygning og Ekvipering. *Herluf Trolle* fødtes d. 14. Januar 1516 og døde d. 25. Juni 1565.

*Christopher Mogensen Handingmand*, som havde været *Herluf Trolles* Underadmiral paa Østersøen i Sommeren og Efteraaret 1564, fik d. 13. December s. A. »Bestilling paa Bremerholm« og blev altsaa Holmens Admiral, men *Herluf Trolle* tilsaa dog stadig Skibbygningen. *Christopher Mogensen Handingmand* dræbtes under Øland d. 26. Juli 1566. Han var *Herluf Trolles* Ven.

*Kristiern Juel* fungerede baade 1566 og 1567 som Holmens Admiral; han rekvirerer Hamp, Kabelgarn, Spiger og andre Materialier. † 1585.

*Evert Bild* blev d. 11. Marts 1567 optaget i Rigsraadet; d. 2. og 18. April udfærdiges Brev, som forlener ham med Stege Len uden Afgift, og Kongen nævner ham her udtrykkelig »øverste Admiral«. Hans Bopæl skulde være i København, han skulde have dagligt Opsyn med de kongelige Skibe, deres Tilbehør og Mandskab, og følgelig var han Holmens Øverste; han beordredes til at holde en dygtig Skriver ved Holmen. *Evert Bild* døde ombord paa Flaaden under Dragør d. 1. August 1567, kun faa Dage efter Udlægningen.

*Peder Oxe* (1520—75) modtog herefter de kongelige Befalinger, der udstedtes vedrørende Holmen, saaledes baade 1569 og 1570; sidstnævnte Aar foreslog *Peder Oxe*, at et nybygget Skib skulde føre Navnet »Maria«, men Kongen fastholdt, at det skulde hedde »Wohl, Herr, in Gottes Namen«. Dette Skib møder vi ofte senere under Navnet »Wohl, Herr«. Embedet som Holmens Øverste er nu ikke mere direkte knyttet til Embedet som øverste Admiral.

*Arild Olsson* er egentlig den første »Befalingsmand



paa Holmen« (Admiral paa Holmen); han tiltraadte i Juni 1570, og d. 19. Oktober s. A. forlenedes han med Frølands Skibrede uder Afgift. Han modtog Embedsordrer af baade Rigshofmester *Peder Oxe* og Kongens Admiral *Peder Munk*. *Arild Olsson* døde i Embedet d. 26. Februar 1578.

*Lauridz Pedersen Kruuse* (1533—97) til Balle blev »Tilsynsmand paa Bremerholm« d. 10. Juni 1578; hans Løn var 350 Daler, 3 Hofklædninger, rigelig Genant, 100 Læs Brænde, Foder og Maal til 3 Heste og frit Hus i København; en ekstra Indtægt havde han ved at besørge det faste Mandskabs Bispisning i Boden paa Bremerholm. Vi ser, at der nu er ved at fremkomme ordnede Forhold, og for *Lauridz Pedersen* finder vi da ogsaa udfærdiget den første af os kendte Bestalling og Instruks for Embedet, men paa den anden Side undgaar man ikke at bemærke en vis Vaklen i Bestemmelsen om denne Embedsmands Kompetence, thi d. 9. April 1579 udstedes en ny Instruks for *Lauridz Pedersen*, hvorved en Del af hans Rettigheder gaar over til Rentemester *Christopher Valkendorf*, som allerede ved *Peder Oxes* Død d. 24. Oktober 1575 havde overltaget alle dennes Funktioner. Den 1. December 1579 fik Holmens Admiral Befaling til at rette sig efter Rentemesterens Ordre angaaende »Skik og Ordning« paa Holmen. *Lauridz Pedersen* afgik fra Embedet i Slutningen af 1584.

*Erich Vognsøn* til Søndervang fik d. 28. Februar 1585 Bestalling som »Befalingsmand paa Holmen ved Kiöpnehaufn Slot«. Under ham stadfæstedes de første »Holmens Artikler« d. 20. November 1587, men disse havde dog i flere Aar, maaske helt fra 1580, været praktiserede til Prøve. *Erich Vognsøn* var ved Holmen til ca. 1591.

*Christen Pedersen* var Skipper. Han antoges d. 19.

Juli 1593 som »Tilsynsmand paa Holmen eftersom *Erich Vognssøn* tilforne efter sin Bestillings Lydelse var befalet og paalagt«. Allerede 1580 var *Christen Pedersen* Holmens mest fremragende Skipper og maatte da sammen med Holmens Admiral assistere Rente-mesteren ved nogle Officerers og noget Mandskabs Afskedigelse, »eftersom han kendte disse Skibsfolks Vilkaar bedst«. Han døde 1596.

*Børge Trolle* til Troldholm omtales, ved Siden af sin Tjeneste tilsøs, som »Befalingsmand paa Holmen«, og han lod fra d. 25. September 1596 Skibe bygge. Den sidste Befaling til ham angaaende Holmen er dateret d. 5. April 1599. † 1610.

*Niels Svendsen Malmø* besad allerede fra 1597 en betydningsfuld Stilling som første Skipper paa Holmen og maa betragtes som *Christen Pedersens* Efterfølger, som en Slags Overskipper. *Niels Svendsen* nævnes 1602 officielt som »Bremerholms Befalingsmand«, og 1621 kaldes han »Tilsynsmand paa Bremerholm«, men denne sidste Stilling har han vist kun beklædt midlertidigt; *Steen Villumsen* var i Tiden deromkring suspenderet. *Niels Svendsen* døde i Maj 1622. Hans Gerning i Marinen var sikkert Overskipperens, men han fungerede formentlig ofte som Chef for Holmen, i hvert Fald indtil *Godske Lindenov* tiltraadte, naar Embedets virkelige Indehaver var udkommanderet eller paa anden Maade fraværende.

*Godske Lindenov* fik d. 23. Februar 1610 Bestilling at være »Tilsynsmand paa Holmen«. Han døde 1612 og har kun haft ringe Lejlighed til at varetage Embedet, thi han var udkommanderet baade 1610, 1611 og 1612.

*Steen Villumsen Rosenvinge* blev »Tilsyns- og Befalingsmand paa Holmen« d. 3. September 1613; han tjente som saadan til Mikkelsdag, d. 29. September

1630, da han blev Tilsynsførende ved Jernværkerne i Norge. Han var fra d. 3. December 1618 en kort Tid suspenderet. † 1647.

*Henrich Vind* (1594—1633), Skibskaptajn, var konstitueret i Embedet 1618 under *Steen Villumsens* Suspension.

*Niels Hammer*, Skibskaptajn, var ligeledes i 1618 konstitueret i *Steen Villumsens* Sted. † ca. 1643.

*Erich Ottesen Orning* fik »Bestilling som Tilsyns- og Befalingsmand paa Holmen« d. 28. Oktober 1630; han var suspenderet 1641 og tilsyneladende ogsaa 1643, Han faldt i Unaade 1644 og døde d. 2. Februar 1645.

*Jørgen Vind* (1593—1644), Rentememester, tilsaa Holmens Arbejde fra d. 18. Juni 1641, medens der anstilledes Undersøgelser om *Erich Ottesens* Forhold.

*Steen Beck* (1604—48), Rentemester, varetog Embedet fra d. 13. Juli 1641 under *Erich Ottesens* Suspension.

*Hans Ulrich Gyldenløve* (1615—45) varetog Embedet sammen med *Steen Beck*.

*Køn Joachim Grabow* synes at have fungeret som Chef for Holmen 1643; i hvert Fald modtog han dette Aar Befalinger, som ellers tilflød denne, saaledes d. 17. August om en Fange, der skulde lægges i Jern. † omkr. 1661.

*Christopher Lindenov* (ca. 1612—79) til Lindesvold blev efter Forhandlinger med Kongen antaget til at have »Tilsyn og Befaling paa Holmen« d. 25. Januar 1645, da »det gjordes høiligen fornøden at der snart kom en Styrrer over Værftet«. Han faldt i Unaade, »fik Stokken at smage«, forvistes fra Hoffet i Februar 1657 og var samtidig afskediget. I den af ham aflagte Ed omtaler han sig selv som »Kongelig Mayestæts Admiral her paa Bremerholm«.

*Niels Inel* blev d. 14. Juni 1657 »anlagt og be-



stillet for en Tilsynsmand paa Bremerholm«, og han tiltraadte Embedet d. 7. December; samme Dag fik *Ove Gjedde* følgende Ordre af Kongen: »Vor synderlige Gunst tilforn. Vi bede Eder oc naadigst ville, at j rette Eders Leilighed effter med forderligste at forestille Os Elschelige *Niels Iuel* . . . . . til at være tilsyns Mand paa Holmen efter dend hannem gifne bestalling, saa at hand kand tage sit sæde i Admiralitetet«. Den 23. Maj 1658 fik *Niels Iuel* sin Løn forbedret og benævnedes da »vor mand og tiener og Admiral paa Bremmerholm«. *Niels Iuel* afløstes 1690 af *Henricq Span*. *Niels Iuel* var født d. 8. Maj 1629 og døde d. 8. April 1697.

Admiral *Henricq Span*, født d. 17. April 1634, »Voris Holmis Admiral« fra d. 11. Marts 1690 til sin Død d. 27. December 1694; fra d. 9. Marts 1694 var han fritaget for dagligt Møde ved Mønstringen paa Holmen.

Vice-Admiral *Christoph Ernst von Stöcken*, f. d. 4. August 1664, Holmens Chef fra d. 29. December 1694 til d. 23. December 1710; fra d. 15. December 1694 var han beordret til at passe Admiral *Spans* Forretninger paa Holmen. Han døde som Admiral d. 8. Februar 1711.

Schoutbynacht *Olaus Judichær*. Han fik Overbestyrelsen paa Holmen d. 23. December 1710, blev Holmens Chef d. 16. April 1718 og afskedigedes d. 4. November 1727. Han døde som Admiral d. 29. September 1729. *Olaus Judichær* var en Præstesøn fra Gulland, f. d. 20. Marts 1661, oprindelig Teolog og Skolemester for Admiral *Spans* Børn, men blev som dygtig Matematiker senere ansat ved Holmen, blev Leder af Skibbygningen, Ekvipage- og Fabrikmester, og, som nævnt, til Slut Holmens Chef. Som en udeira kommende Mand var han næppe velset, han var maaske noget stridbar, og han havde i hvert Fald mange Gnidninger med de

søfarende Officerer. En Retssag forvoldte hans Afsked, hvorefter han som Pensionist bosatte sig i Næstved. Foruden sit Arbejde for Marinen udførte han forskellige Ingeniørarbejder, som viste et for den Tid ellers ukendt teknisk Snille; han afvandede saaledes Engene hinsides Frederiksberg Slot ved Hjælp af en Mølle med en særlig Mekanisme, som drev Vandet op til Slottet, Parken og Haven.

Vice-Admiral *Johan Anthon von Paulsen*, f. 1687, Holmens Chef fra d. 10. November 1727 til d. 14. September 1729; han døde d. 4. September 1736.

Admiral *Michel Bille*, f. d. 14. Maj 1680, Holmens Chef fra d. 14. September 1729 til d. 26. Marts 1735, da han afskedigedes som Følge af hans Forbindelse med Sagen mod Overfabrikmester *Knud Nielsen Benstrup* angaaende Skibbygning. *Michel Bille* døde i Holbæk d. 2. Maj 1756.

Commandeur Capitain *Ulrich Friderich von Suhm* (4. Juli 1686—26. November 1758), Holmens Chef fra d. 26. Marts 1735 til d. 4. Februar 1743. Han var egentlig *Danneskjold-Samsø* en god Hjælper, men det skar ud imellem dem, da han 1743 anklagede denne for at have udvist Forsømmelighed ved et Dokanlæg. Da Klagen viste sig ugrundet, maatte *Suhm* vige Embedet.

Capitain *Hans Reimert Schumacher* (1707—21. December 1750), fungerende Overekvipagemester fra d. 4. Februar 1743 til d. 3. December 1746; han afgang, da *Danneskjold* faldt (d. 18. November 1746).

Admiral *Ulrich Friderich von Suhm*, Holmens Chef fra d. 3. December 1746 til d. 24. Juni 1756. Han blev genindsat, da *Danneskjold* faldt i Unaade.

Commandeur Capitain *Michael Johan Herbst*, f. d. 3. Juni 1699, Holmens Chef fra d. 24. Juni 1756 til d. 22. Oktober 1762, da han døde som Schouthynacht.

Schouthynacht *Olfert Fasvier Fischer*, f. d. 4. Marts



1700, forestod Holmen fra d. 24. Juni 1756 indtil *Herbst* d. 24. September 1756 ankom til København fra Frederiksværn i Norge, hvor han havde været Overkommandant og Chef for Værftet. *O. F. Fischer* døde som Vice-Admiral d. 7. December 1761. [Schoutbynachterne blev Contre-Admiraler 1771.]

Capitain *Wolfgang Kaas*, født d. 10. April 1724, fungerende Holmens Chef fra d. 22. Oktober 1762 til d. 28. Oktober 1762.

Commandeur Capitain *Conrad von Schindel*, f. d. 24. Februar 1715, Holmens Chef fra d. 28. Oktober 1762 til d. 10. September 1766. Han døde d. 30. November 1794 som Admiral og Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet.

Commandeur Capitain *Friderich Reiersen*, Holmens Chef fra d. 10. September 1766 til d. 23. Marts 1768.

Commandeur Capitain *Wolfgang Kaas*, født d. 10. April 1724, Holmens Chef fra d. 23. Marts 1768 til d. 6. Oktober 1770; hans Afsked skyldtes en daarlig Skibsudrustning til en Algier ekspedition.

Commandeur *Friderich Reiersen*, Holmens Chef fra d. 6. Oktober 1770 til d. 4. November 1771; han var suspenderet fra d. 20. Juni til d. 4. November 1771.

Commandeur *Antoine Nicolas le Sage de Fontenay*, f. d. 3. Januar 1725, Interims Overekvipagemester fra d. 6. Juli 1771 til d. 27. Maj 1772; han døde d. 19. Januar 1787 som Contre-Admiral og Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet.

Commandeur *Friderich Reiersen*, Holmens Chef fra d. 27. Maj 1772 til d. 25. Marts 1776. Han var født d. 24. Marts 1714 og døde i Helsingør d. 7. September 1784 som Contre-Admiral.

Commandeur *Wolfgang Kaas*, født d. 10. April 1724, Holmens Chef fra d. 25. Marts 1776 til sin Død som Contre-Admiral d. 15. April 1778.



Commandeur *Gerhardt Christopher Walterstorff*, f. d. 4. Februar 1722, Interims Chef paa Holmen fra d. 15. April 1778 til d. 4. Maj 1778; Holmens Chef fra d. 4. Maj 1778 til d. 30. April 1781; død som Contre-Admiral d. 6. September 1795.

Commandeur *Friderich Christian Kaas*, født d. 1. December 1727, Holmens Chef fra d. 30. April 1781 til d. 9. Marts 1792. Død d. 28. Marts 1804 som Admiral og 1. Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet.

Commandeur Capitain *Ole Andreas Kierulff*, f. d. 20. Marts 1743, Overekvipagemester fra d. 9. Marts 1792 til d. 6. Maj 1814. Død som Vice-Admiral d. 6. Marts 1822.

Contre-Admiral *Johan Cornelius Krieger*, født d. 7. Juli 1756, Overekvipagemester fra d. 6. Maj 1814 til sin Død den 9. Juli 1824.

Commandeur *Carl Adolph Rothe*, f. d. 8. December 1767, Overekvipagemester fra d. 19. Juli 1824 til d. 16. April 1833. Død d. 12. Juli 1834 som Contre-Admiral og Deputeret i Admiralitets- og Commissariats-Collegiet.

Commandeur *Hans Stephansen*, f. d. 10. Januar 1773, Overekvipagemester fra d. 20. April 1833 til d. 29. Marts 1848. Død som Viceadmiral d. 4. Maj 1851.

Contreadmiral *Andreas Schifter*, f. d. 25. August 1779, Overekvipagemester fra d. 29. Marts 1848 til d. 31. Oktober 1852, da han døde som Viceadmiral.

Viceadmiral *Christian Christopher Zahrtmann*, f. d. 21. December 1793, Overekvipagemester fra d. 9. November 1852 til sin Død d. 15. April 1853.

Commandeur *Johan Peter Gandil*, f. d. 17. November 1788, fungerende Overekvipagemester fra d. 29. April 1853 til d. 4. Juni 1856. Død d. 1. Februar 1861 som Orlogscapitain; Lov af 21. Juni 1856 forandrede Chargebetegnelsen: Commandeurer, Commandeurcapitainer og

Capitainer blev Orlogscapitainer, Capitainlieutenanter beholdt deres Benævnelse, Premierlieutenanter og Secondlieutenanter kaldtes Lieutenanter; de gamle Betegnelser anvendtes dog, ogsaa i officielle Meddelelser, indtil d. 31. Marts 1858.

Viceadmiral *Conrad Emil Mourier*, f. d. 11. April 1795, Overekvipagemester fra d. 4. Juni 1856 til d. 30. Juni 1856, Chef for Orlogsværftet fra d. 1. Juli 1856 til d. 12. Januar 1864. Død d. 26. April 1865.

Contreadmiral *Mathæus Bartholomæus Bøcher*, f. d. 3. Januar 1811, Chef for Orlogsværftet fra d. 18. Januar 1864 til d. 27. September 1870. Død d. 8. November 1886; var karakteriseret Contreadmiral.

Commandeur *Emil François Krieger*, f. d. 5. Juli 1819, Chef for Orlogsværftet fra d. 1. Oktober 1870 til d. 5. Juli 1884. Død d. 24. December 1892 som Contre-Admiral. Med Lov af 24. April 1868 indførtes igen Commandeur-Klassen (i Loven: »Kommandør«, men i Haandbogen og Kundgjørelserne (1870): »Commandeur«).

Commandeur *Hans Georg Friboe Garde*, f. d. 30. November 1825, Chef for Orlogsværftet fra d. 5. Juli 1884 til d. 25. Oktober 1885. Død paa Malta som Contre-Admiral og Chef for Fregatten »Fyen« d. 13. December 1885.

Commandeur *Adam Wilhelm Schiwe*, f. d. 25. November 1827, fungerende Chef for Orlogsværftet fra d. 26. Oktober 1885 til d. 28. Februar 1886. Død d. 25. Februar 1901 som Contre-Admiral.

Contre-Admiral *Laurentius Christian Braag*, f. d. 30. April 1827, Chef for Orlogsværftet fra d. 1. Marts 1886 til d. 30. April 1892. Død d. 2. April 1904.

Kommandør *Carl Adolph Bruun*, f. d. 24. September 1834, Chef for Orlogsværftet fra d. 30. April 1892 til d. 24. September 1899; død som Kontreadmiral d. 22. Januar 1911.

Kontreadmiral *Ferdinand Henrik Jøhnke*, f. d. 11. Maj 1837, Chef for Orlogsværftet fra d. 24. September 1899 til d. 24. Juli 1901; Marineminister fra samme Dag til d. 14. Januar 1905. Død som karakteriseret Viceadmiral d. 6. Januar 1908.

Kontreadmiral *Georg Hugh Robert Zachariae*, f. d. 6. September 1850, Chef for Orlogsværftet fra d. 1. August 1901 til d. 16. September 1915; karakteriseret Viceadmiral. Død d. 21. November 1937.

Kontreadmiral *Johannes Nyholm*, f. d. 27. April 1858, Chef for Orlogsværftet fra d. 16. September 1915 til d. 15. Oktober 1920.

Kontreadmiral *Henri Konow*, f. d. 7. Februar 1862, Chef for Orlogsværftet fra d. 15. Oktober 1920 til d. 31. Marts 1923; d. 1. April samme Aar Viceadmiral og Flaadeinspektør.

Kontreadmiral *Axel Vilhelm Scheel*, f. d. 15. Januar 1864, Chef for Orlogsværftet fra d. 1. April 1923 til d. 31. Marts 1925; Chef for Flaadestationen fra d. 1. April samme Aar til d. 15. Januar 1926.

Kontreadmiral *Georg Carl Amdrup*, f. d. 19. November 1866, Chef for Flaadestationen fra d. 15. Januar 1926 til d. 7. Februar 1927; samme Dag Viceadmiral og Flaadeinspektør.

Kontreadmiral *Theodor Andreas Topsøe-Jensen*, f. d. 24. December 1867, Chef for Flaadestationen fra d. 7. Februar 1927 til d. 24. December 1929. Marinens Personahistoriker.

Kontreadmiral *Frederik Cold*, f. d. 25. Marts 1868, Chef for Flaadestationen fra d. 24. December 1929 til d. 25. Marts 1930.

Kontreadmiral *Christian Gjørtz Bastrup*, f. d. 25. Januar 1872, Chef for Flaadestationen fra d. 25. Marts 1930 til d. 31. Marts 1932; Chef for Kystflaaden fra d. 1. April samme Aar til d. 31. Januar 1937.



Kommandør *Fritz Hellmers Trap*, f. d. 4. Marts 1878, fungerende Chef for Kystflaaden fra d. 1. Februar 1937 til d. 7. Maj 1937. Kontreadmiral d. 10. Juni 1937.

Kommandørkaptajn *Paul Ipsen*, f. d. 15. April 1884, Stationschef paa Flaadestationen fra d. 7. Maj 1937; d. 13. Maj samme Aar Kommandør.

Chargebetegnelsernes Stave- og Skrivemaade skifter gennem Tiderne, og det er bemærkelsesværdigt, at samtidige »Kundgjørelser for Søværnet« og »Haandbog for Søværnet«, begge paabegyndt i 1870, i saa Henseende ikke følges ad.

Eksempelvis skal anføres:

Fra - til	Kundgjørelserne	Fra - til	Haandbogen
1870-1872	Admiral, Contreadmiral, Commandeur, Capitain, Premierlieutenant, Lieutenant, Secondlieutenant.	1870-1889	Admiral (indtil 1880). Contreadmiral (ikke nævnt i Haandbogen fra 1870 til 1880), Vice-Admiral, Contre-Admiral (disse to fra 1881), Commandeur, Capitain, Premierlieutenant, Secondlieutenant.
1873-1880	Admiral, Kontreadmiral.		
1881-1894	Vice-Admiral, Kontre-Admiral.		
1873-1894	Kommandør, Kapitain, Premierlieutenant, Lieutenant, Sekondlieutenant.	1890-1895	Vice-Admiral, Kontre-Admiral, Kommandør, Kapitain, Premierlieutenant, Sekondlieutenant.
fra 1895	Viceadmiral, Kontreadmiral, Kommandør, Kaptajn, Premierløjtnant, Løjtnant, Sekondløjtnant.	fra 1895	Viceadmiral, Kontreadmiral, Kommandør, Kaptajn, Premierløjtnant, Løjtnant, Sekondløjtnant.

(Kommandørkaptajn, Orlogskaptajn, Kaptajnløjtnant, Søløjtnant).

Vi har i det foranstaaende fulgt Haandbogen, som baade har Aldershævd, (fordi den har de ældste Forgængere), og er det egentlige Register over Søofficerer; før

1870 er benyttet »Liste paa . . . de i Hans Kongl. Majestæts Søe-Krigstjeneste staaende Flagmænd, Officerer m. m.«, som udkom indtil 1833, og hvis ældste Eksemplar, »Liste paa de i Hans Kongelig Majestæts Søe Tjeneste staaende Flagmænd og Officerer«, (udgivet af Admiralitetsbud P. Torp), er fra 1742 (Marinens Bibliotek), derefter »Calender over den kongelige danske Søetat«, der udkom fra 1834 til 1868 og endelig »Marine Calender«, der udkom i 1869.

Det her omhandlede gamle Embede er, som vi har set, kendt fra 1548 og først bestridt af Lensmanden paa Københavns Slot, eller det forbandtes med andre Forleninger eller med Stillingen som øverste Admiral, men, som Bevis paa Embedets Betydningsfuldhed, melder Begrebet »Holmens Admiral« sig ret hurtigt.

Fra 1570 har vi den talende Benævnelse »Befalingsmand paa Holmen« eller »Tilsynsmand paa Holmen«, en Titel, der holder sig til *Niels Iuels* Dage. 1690, »Holmens Admiral«, saaledes kaldtes *Niels Iuel* ogsaa til Tider; den 29. December 1694, »Holmens Chef«, et Navn, der holdt i et Aarhundrede, dog finder vi fra 4. Februar 1743 til 3. December 1746 en »fungerende« og fra 6. Juli 1771 til 27. Maj 1772 en »Interims Overekvipagemester«; d. 9. Marts 1792, »Overekvipagemester«; d. 1. Juli 1856, »Chef for Orlogsværftet«; d. 1. April 1925, »Chef for Flaadestationen«; d. 1. April 1932, »Chef for Kystflaaden«, et Navn, som kun daarligt dækkede hele Embedsgerningen, og fra d. 7. Maj 1937 »Stationschef paa Holmen«, en Betegnelse, der igen har Kontakt med *Niels Iuels* gamle Embedsomraade, og som bringer »Holmens Chef« i Erindring.

## Nekrolog.

*Orlogskaptajn Aage Jens Victor* var født den 7. Januar 1895 i Svendborg, Søn af Fuldmægtig Henry Joachim Andreas Hansen og Hustru Mariane Kirstine f. Berthelsen. Victor blev Kadet i 1912 og Sekondløjtnant den 15. September 1916. Hans første Togt som Officer var med Torpedobaaden »Makrelen«. I 1917—18 sejlede han med Inspektionsskibet »Islands Falk«. Den 1. Oktober 1917 blev han Premierløjtnant, og i 1919 var han med Kongeskibet »Dannebrog«. Fra Efteraaret 1919 gjorde Victor Tjeneste ved Marinens Flyvevæsen. Han fik sin Uddannelse til Flyver i 1919—20 ved »Royal Air Force« i England, hvor han den 1. September 1920 fik Certifikat som Flyvebaadsfører. I de følgende Aar gjorde han Tjeneste ved Marinens Flyvevæsen. Den 1. August 1923 blev han udnævnt til Kaptajnløjtnant, samme Aar blev han Forstander for Flyveskolen. Fra Oktober 1924 til April 1925 var Victor Næstkommanderende i Inspektionsskibet »Beskytteren«, og kom derefter atter til Flyvevæsenet. I 1925 var han Chef for en Flyvereskadrille, der besøgte Polen. I Begyndelsen af 1926 søgte Victor Orlov fra Marinen og vendte tilbage til sin Fødeby Svendborg, idet han den 1. Marts blev valgt til Direktør for »Sydfyenske Dampskibsselskab«. Den 15. Juli 1926 gik han udenfor Nummer i Søetaten. Sin Afsked tog han den 31. December 1929.

Den 16. August 1935 udnævntes Victor til Ridder af Dannebrog og den 6. August 1936 fik han Udnævnelse til Orlogskaptajn i Reserven.



»Sydfyenske Dampskibsselskab« fik i Victor en dygtig og initiativrig Leder, hvilket bl. a. gav sig Udslag i en Modernisering af Selskabets Materiel. Paa flere andre Maader lagdes der i Svendborg Beslag paa Orlogskaptajn Victor's Evner. Han var saaledes bl. a. Medlem af Havneudvalget, Bestyrelsesmedlem af Svendborg Skibsværft og Formand for Sejlklubben Svendborgsund.

Orlogskaptajn Victor blev gift den 19. August 1922 i St. Jørgens Kirke i Svendborg med Ebba Melson Nielsen, f. d. 19. Februar 1901, Datter af Konsul Axel Hermansen Nielsen og Hustru f. Melson.

Orlogskaptajn Victor afgik ved Døden paa Svendborg Amts Sygehus efter flere Ugers Sygdom den 19. Oktober 1937. Han blev begravet den 23. Oktober fra Krematoriet i Svendborg.

E. M. G.

*Viceadmiral Georg Hugh Robert Zachariae* var født den 16. September 1850 i København, Søn af Karantænelæge Georg James Zachariae og Hustru f. Lang.

Han blev Kadet 1864 og var i 1869—70 med Fregatten »Sjælland« paa Togt til Middelhavet i Anledning af Suez-Kanalens Indvielse. Den 31. Marts 1870 blev Zachariae Sekondløjtnant og derefter udkommanderet med Panserfregatten »Peder Skram« I 1871—72 var han med Fregatten »Jylland« i Vestindien. Den 26. Juni 1872 blev han Premierløjtnant, og i 1872—74 gennemgik Zachariae Hærens Officersskoles ældste Klasses Artilleriafdeling. I 1874 var Zachariae først paa Togt med Fregatten »Sjælland« og derefter med Fregatten »Jylland«, der førte Kong Christian den IX til Island i Anledning af Tusind-Aarsfesten for Landnamet i Island. I 1875 var han paa Togt med Dampskibene

»Hekla« og »Slesvig«, i 1876 med »Willemoes« og »Rolf Krake« og kom dette Aar til Tjeneste ved Søartilleriet, hvor han forblev til 1886. I 1877 var han udkommanderet med Panserbatteriet »Odin«. I 1878 blev han sendt paa ca. 10 Maaneders Uddannelsesrejse til Sverige, England, Frankrig, Italien og Tyskland for at studere Marineartilleri. Efter Hjemkomsten blev Zachariae Undertøjmester. Han var jævnligt for Søartilleriet i Udlandet for at kontrollere og modtage Artillerimateriel til Flaaden, hvor man i Slutningen af 70erne gjorde det store Skridt at forlade Forladeskytset og overgaa til Bagladeskyts, fremstillet hos Krupp i Essen, hvor daværende Premierløjtnant Zachariae ofte var og var meget velset paa Grund af sine gode artilleristiske Kundskaber og sin store Dygtighed. I 1879 var han udkommanderet med Panserskibet »Helgoland« paa dettes første Togt. I 1880 var han med Fregatten »Jylland« og Panserbatteriet »Gorm«, i 1882 og atter i 1884 med Skonnerten »Fylla«, første Aar paa Fiskeriinspektion og Opmaaling i Nordsøen, sidste Aar til Grønland. I 1883 var han Chef for Kanonbaaden »Lille Bælt«. Fra 1881 til 1886 var Zachariae Lærer i Artilleri ved Søofficersskolen og en Tid tillige ved Underofficersskolen. Den 14. Marts 1885 blev han udnævnt til Kaptajn. Fra 1885 til 1891 var Zachariae Lærer i Søartilleriet ved Hærens Officersskoles ældste Klasse. Han skrev flere udmærkede Lærebøger i Artilleri til Brug ved de forskellige Skoler, hvor han var Lærer. Den 1. Maj 1886 kaldtes han til Tjeneste i Marineministeriet som Chef for Sekretariats- og Kommandokontoret, en Stilling han beholdt til 1. August 1891. I denne Periode var han jævnlig til Søs, i 1887 som 3. Kommanderende i det nye Panserskib »Iver Hvitfeldt«, i 1890 og 91 som Chef for »Falster«. Den 1. August 1891 blev Zachariae udnævnt til Departementsdirektør i Marine-

ministeriet, i hvilken Stilling han forblev til 1. August 1901. I 1893 var han udkommanderet som næstkommanderende i »Iver Hvitfeldt«, i 1894 som Chef for Krydseren »Hekla« i Eskadre og atter i 1895 Chef for samme Skib ved Indvielsen af Kejser Wilhelm Kanalen (Kieler Kanalen). I 1897 og i 1898 var han Chef for Panserbatteriet »Skjold«. Den 8. December 1897 blev Kaptajn Zachariae udnævnt til Kommandør, og den 1. August 1901 udnævntes han til Kontreadmiral og ansattes som Chef for Orlogsværftet.

Admiral Zachariae var en overordentlig dygtig Organisator og Administrator. Han var Formand for forskellige Kommissioner angaaende Ændringer i Orlogsværftets Organisation og til Udarbejdelse af Forslag til Søværnsloven af 1909. Han organiserede Orlogsværftets Krigsberedskab, som paa fortrinlig Maade stod sin Prøve i 1914, hvorfor han da ogsaa den 28. August 1914 modtog Marineministeriets Anerkendelse og den 1. Januar 1915 Kongelig Anerkendelse af den Omsigt og Akkuratesse, hvormed hele Arbejdet ved Formeringen af Sikringsstyrken var planlagt og den Hurtighed, hvormed den blev gennemført. Ved opnaaet Aldersgrænse den 16. September 1915 modtog Admiral Zachariae sin Afsked.

Den 1. Januar 1917 blev han antaget til midlertidig Tjeneste ved Søværnet, og stillet til Raadighed for Udenrigsministeriet som Formand i den danske Regerings Komité til Forplejning af syge Krigsfanger. Den 5. Oktober 1918 blev han karakteriseret Viceadmiral og den 7. s. M. afgik han fra Tjeneste ved Søværnet.

Fra 1915 til 1931 var Admiral Zachariae Formand i Bestyrelsen for Admiral J. B. Winterfeldts Stiftelse »Trøstens Bolig«.

Admiral Zachariae blev udnævnt til Ridder af



Dannebrog den 31. August 1886. Den 26. Maj 1892 blev han Dannebrogsmænd, den 8. April 1898 Kommandør af Dannebrog af 2. Grad, den 28. Januar 1903 Kommandør af 1. Grad. Den 31. August 1911 modtog han Fortjenstmedaillen i Guld, den 1. August 1915 udnævntes han til Storkors af Dannebrog.

Admiral Zachariae blev gift den 4. November 1877 med Sophie Agnete Albeck, f. 25. August 1852, Datter af Kontreadmiral Jacob Sophus Christian Albeck og Hustru f. Hyllested.

Viceadmiral Zachariae afgik ved Døden den 21. November 1937. Han blev begravet fra Holmens Kirke den 26. November.

*E. M. G.*

## Bog anmeldelser.

*Med Trears ekspeditionen til Chr. X's Land.*

Af Deltagere i Ekspeditionen.

Red. af Gunnar Thorson.

III. og Kort. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. 281 S.

Det er en glimrende Ide, Deltagerne i Trears ekspeditionen har haft, hver for sig at skrive et Kapitel om deres eget Felt og skrevet i en populær og letfattelig Form.

I sit Forord skriver Redaktøren, at man rettede en Henvendelse til Ekspeditionens Leder om at skrive et Forord, »men Dr. Lauge Koch udtalte som sit bestemte Ønske, at Bogen helt og holdent skulde være vor. I Loyalitet overfor dette Ønske og i Haabet om, at Bogen selv vil vidne om en klarsynet og dygtig Ekspeditionsledelse, udsender vi hermed vor Skildring.«

Der kan naturligvis i en Anmeldelse som denne ikke være Tale om at give en indgaaende Skildring af de XVI Kapitler, hver omfattende sin Gren af de mangfoldige og forskelligartede Arbejder, praktiske og videnskabelige, der udføres paa en saadan Ekspedition og navnlig paa en Ekspedition, der har varet i 3 Vintre og 4 Somre — til Sammenligning varede Danmark- Ekspeditionen, den før denne største Ekspedition udsendt herhjemme fra, 2 Vintre og 3 Somre.

En hastig Gennemlæsning giver et udmærket Indtryk af den hele Bog, der kan anbefales til enhver, der paa en nem og berigende Maade ønsker at faa et Overblik over, hvad Trears ekspeditionen har udført.

Det er meget tiltalende, at man i et Tillæg: »Data vedrørende Trears ekspeditionen«, omfattende: »Ekspe-

ditionens Komité og Liste over Trearssekspektionens Deltagere«, faar nøjagtig Oplysning om, hvem de mange Personer er, der efterhaanden i Løbet af Aarene har været med, baade Skibsbesætninger, Videnskabsmænd og Grønlændere. Det findes mig bekendt intet andet Sted for denne Ekspeditions Vedkommende. Videnskabsmændene kan ganske vist identificeres gennem deres Afhandlinger i Meddelelser om Grønland, men alle de mange, der ikke kan føre en Pen eller, som har præsteret et Arbejde, der forløber mere i det Stille, men hvis Indsats dog har haft saa stor Betydning for Ekspeditionens hele Forløb, hører man intet om.

At Ekspeditionen har haft ikke blot et videnskabeligt Formaal er uden for al Tvivl. At Videnskaben har gjort en stor Høst, faar man et levende Indtryk af, men det synes som om Videnskaben, naar det rent praktiske, d. v. s. Udnyttelsen af Fundene, skal omtales, at Videnskabsmændene da, og med Rette, endnu er forbeholdne i deres Udtalelser. Saaledes skriver Dr. *Gelling*, Pag. 118: »Problemerne berørt i disse Linier, sammen med andre uomtalte, peger fremad. Klimaets og Jordbundens Betydning for Plantevæksten og dennes Betydning for Dyrene er omtalt. Plantevæksten og Dyrene som Grundlag for menneskelig Erhverv hører det Fremtiden til at ventilere . . . Mulighederne er baade videnskabelig og praktiske, disse to kan i Virkeligheden ikke skilles . . . Dansk er Grønland. Lad os ogsaa i Fremtiden drage Konsekvenserne af vor Besiddelse af Landet.«

Om Spørgsmaalet om Grønlands Rigdom paa Malm o. l., har jeg ikke kunnet finde anden Opgørelse end Professor *Backlund's* Udtalelse Pag. 85: »Større Mængder af Malm i *Overfladen* kan man altsaa ikke vente at finde selv i de Krystallinske Bjergomraader . . .« og Pag. 95: »Malmsøgningsarbejdet var afsluttet for dette



Aar, Resultaterne var positive, som de mere intensive Vinterarbejder viste; paa Clavingingøen findes mægtige Kis-Malmaarer«.

I Slutningskapitlet skriver stud. polit. *Gunnar Seidenfaden*, Pag. 273-74: »... Ikke blot kender vi nu Landet i dets fulde Udstrækning fra Havisen i Øst til Indlandsisen i Vest, har maaske de bedste Kort, der i det hele findes over arktiske Egne, men vi kender ogsaa Enkelthederne i dets geologiske Opbygning, kender dets Planter og dets Dyreliv fra den dybeste Fjord til de inderste Dale. Det medfører da, at vi nøjagtig ved, hvor den fortsatte Aktivitet skal sætte ind. Vi kan med stor Sikkerhed udtale os om Mulighederne for en Kolonisering... Enten af Grønlændere eller Europæer, vi ved hvilke Fisk, der findes i Havet og hvormange Rævejægere, der kan ernære sig deroppe... hvilke Steder man skal søge efter værdifulde Malme... Vi kender Forholdene i Luften, kan sige, hvor og naar Flyvning er mulig, kan paapege nøjagtigt det Sted, som egner sig bedst for Flyvebasis, hvor Knudepunktet for den fremtidige transatlantiske Rute via Grønland skal ligge.«

»Dette er de Spørgsmaal af praktisk-økonomisk Art, der som Regel først vil rejse sig hos den forretningsmæssigt indstillede Statsborger i Danmark. Men for vort Lands Stilling udadtil kunde man med lige saa stor Ret fremhæve det rent videnskabelige Arbejde, der er udført...« i Nordøstgrønland.

*H. Bistrup.*

*Beretning om M/S »Thor«s Havundersøgelsestogt 1935.*

Af Poul Gjessing, E. Steemann Nielsen,  
Erik Bertelsen og Helge Thomsen.

(Publikationer om Østgrønland Nr. 5 København 1937).

En smuk April Formiddag gik Overstyrmanden paa »Georg Stage« op og ned ad Dækket, mens Skibet laa til Ankers i Sundet. Hans Blik fæstnede sig ved et lille, nordgaaende Fartøj, der øjensynligt holdt hen imod dem. Det var dog først, da det var ret nær, at han genkendte det som Kaptajn Alf Trolles »Thor«, og nu saa han ogsaa Føreren, Poul Gjessing, der ivrigt vinkede til ham. De saa ud til atter at være for udgaaende. »Hvorhen?« prajede han ned. »Østgrønland« svarede der i Forbifarten. »Aa, lad være med at prøve paa at bilde os det ind«, og saa føjede han en Masse mere til, men Baaden var allerede godt forbi. Motorstøjen gjorde det umuligt at faa yderligere og klar Besked, og han kunde kun vinke misbilligende til dem. — Østgrønland! det var ogsaa noget at fortælle en Sømand, nærmest en uforskammet Spøg. — Vel havde Trolle sidste Sommer ført Fartøjet baade dristigt og udmærket til Svalbard og hjem igen — en Rejse, der maatte aftvinge Beundring — og Baaden havde vist sig at være god, men der var dog Grænser for, hvad et saa lille Fartøj kunde præstere, og at ville udsætte det for Isen ved Østgrønland kunde da ingen tænke paa — og ovenikøbet paa denne Tid af Aaret. —

Overstyrmanden var langt fra ene om denne Opfattelse, den deltes af mange andre, der havde Forudsætninger for at kunne bedømme Forholdene, og dog naaede »Thor« Grønlands Østkyst paa denne Rejse og opholdt sig her fra 24. Juni til 1. August. Det var første Gang, denne Kyst besejledes ude fra Omverdenen af et saa lille Fartøj; til Trods for Motor og moderne

Togtets Forløb; under Læsningen heraf lever man sig ind i det daglige Liv i Skibet, hvor hver om Bord paa beundringsværdig Maade tager sin store Del i Arbejdet med at tvinge sig frem og paa den bedst sømandsmæssige Maade klare Baaden og dokke og reparere den under de primitiveste Forhold. Med Stolthed over den raske, danske Sømandsdaad læser man om de norske Fangstfolks Forbavselse over, at »Thor« var kommet »helt over Havet«.

Poul Gjessing har Ære af at have ført »Thor« gennem alle Vanskeligheder, og det skyldes hans personlige Indsats, at Baaden kom velbeholdent hjem igen til Tuborg Havn den 12. September. Men Hovedæren for Togtet tilfalder naturligvis dog Kaptajn Alf Trolle. Hans store Interesse for Havforskningen og for Grønland og den Offervillighed, han udviste ved at stille det fuldt udrustede Fartøj med Mandskab til Raadighed for Undersøgelsesarbejdet, har atter givet dansk Videnskab og dansk Sømandsskab Lejlighed til at fremvise smukke Resultater.

*E. Riis-Carstensen.*

---



## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte)

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch og R. Steen Steensen.

### *Flaadetraktater.*

Ratifikationsdokumenterne vedrørende den engelsk-tyske og den engelsk-sovjetrussiske Flaadetraktat af 17. Juli d. A. er nu udvekslede med den Virkning, at Overenskomsten er traadt i Kraft fra den 4. Nov. d. A. at regne.

### **Argentina.**

#### *Materiel.*

Nye Jagere. Den <sup>22</sup>/<sub>9</sub> søsattes i Løbet af 20 Minutter hos Vickers-Armstrong i Barrow de tre argentinske Jagere »Corrientes«, »Buenos Aires« og »Entre Rios«. Foruden disse 3 og »San Luis« samt »Misiones« er endnu 2 Jagere under Bygning i England for argentinsk Regning, alle nærlig af samme Type som de engelske Jagere af G-Klassen.

Naar disse 7 er færdige vil Argentina have 12 moderne Jagere (ca. 1500 ts., 36—39 Knob, 5 Stk. 12 cm), hvoraf de to er bygget i Spanien 1925 (»Churruca« og »Galiano«) og købt af Argentina i 1927.

Samtidig udrangeres de ældre Jagere »Cordoba«, »La Plata«, »Catamarca« og »Jujuy« (1911, ca. 1000 ts., 32 Knob, 3 Stk. 10 cm) bygget i Tyskland. I Aarene inden Verdenskrigen havde Argentina givet 12 Jagere i Bygge — i Tyskland, England og Frankrig, 4 i hvert Land. Kun de ovennævnte 4 i Tyskland byggede blev modtaget, idet hverken de engelske eller franske Jagere kunde komme op paa den i Kontrakten fordrede Fart.

Nye Ministrygere. 7 Ministrygere er under Bygning paa argentinske Værfter, 4 paa Orlogsværftet i Rio Santiago, 2 hos »Hansen & Puccini« og 1 hos Sanchez. Ca. 500 ts., 16 Knob, 2 Stk. 10 cm. Disse Fartøjer er de første Krigsskibe, der bygges i Argentina.

## Chile.

*Materiel.*

Udrangering. Jagerne »Almirante Riveros«, »Almirante Uribe« og »Almirante Williams« udrangeres. Under Bygning i England for Chile og søsatte 1913 blev Jagerne ved Krigens Udbrud beslaglagt og indrangeret i den engelske Flaade henholdsvis som »Faulknor«, »Broke« og »Botha«, Navne, som vil være velkendte fra Søkrigsbegivenhederne. En fjerde Søsterbaad, »Tipperary«, blev sænket i Nordsøslaget. De forskellige Data var: 1700 ts., 32 Knob, 2 Stk. 12 cm, 2 Stk. 10 cm samt 4 Stk. 53 cm Torpedorør. Efter Krigens Afslutning blev de tre tilbageværende Jagere i April 1920 overdraget til Chile sammen med Slagskibet »Almirante Latorre«, der ligeledes var blevet beslaglagt ved Krigsudbruddet, og som efter sin Færdigbygning Sept. 1915 var indgaaet i Grand Fleet som H. M. S. »Canada«.

Bjærgning af Vraget af tysk Krydser »Dresden«. Den tyske Krydser »Dresden«, som blev sænket paa chilensk Territorium ved Oen Juan Fernandez, skal hæves. »Dresden« var, som bekendt, det eneste Skib af Admiral von Spee's Eskadre, som undslap Odelæggelse i Slaget ved Falklandsøerne. I mere end 20 Aar har »Dresden« ligget paa Bunden af Cumberland-Bugten (Juan Fernandez), hvor den tydeligt kan ses fra Overfladen. Der er nu — paa Grund af de høje Jernpriser — dannet et Selskab med det Formaal at hæve Krydseren for at realisere den.

(Le Temps, 19.-10.-37.)

## U. S. A.

*Taktisk Inddeling.*

Erfaringen fra de senere Aars Manøvrer har vist, at Slagskibsdivisionen bør bestaa af 3 i Stedet for 4 Enheder. Idet de ældre Slagskibe »Texas« og »New York« overføres til en særlig Skoleskibsdivision, er de nyeste 12 amerikanske Slagskibe nu fordelt i følgende 4 Divisioner:

- |         |                |   |                                    |
|---------|----------------|---|------------------------------------|
| 1. Div. | »Pennsylvania« | } | [1915], 32000 ts., 12 Stk. 35,6 cm |
|         | »Arizona«      |   |                                    |
|         | »Nevada«       |   |                                    |
| 2. Div. | »California«   | } | [1919], 32500 ts., 12 Stk. 35,6 cm |
|         | »Tennessee«    |   |                                    |
|         | »Oklahoma«     |   |                                    |

3. Div. »Idaho«  
 »Mississippi«  
 »New Mexico« } [1917], 33 200 ts., 12 Stk. 35,6 cm
4. Div. »Maryland«  
 »Colorado«  
 »West Virginia« } [1920-21], 32 000 ts., 8 Stk. 40,6 cm
- »Pennsylvania« er Flaadeflagskib.

#### *Sabotagehandlinger.*

En maritim Undersøgelseskommission er blevet nedsat i Anledning af, at forskellige Havarier under Krydseren »Vincennes« Værftsprøver i Boston antagelig skyldes Sabotage. I en Gearkasse fandtes et stort Metalstykke, som hverken hidrørte fra Gearkassen eller andre Dele af Maskineriet, og andetsteds i Turbinerne fandtes en Fil af en Model, som ikke anvendes i Marinen. »Vincennes« blev bygget af »Bethlehem Shipbuilding Corporation, Quincy, Mass.«. Under Bygningen var der adskillige Gange Strejke blandt Værftsarbejderne.

(Times, 15.-10.-37.)

#### *Uddannelse.*

Efter en af det amerikanske Marineministerium fremsat Plan skal »The American Merchant Marine Naval Reserve« udvides til at omfatte nærlig 5000 Officerer og 35 000 Matroser. Som et Led i denne Plan er 30 Styrmande og Maskinmestre og 120 Matroser i Oktober blevet udkommanderet med det tidligere Slagskib, Skoleskibet »Wyoming«, paa et 14 Dages Togt fra New York til Cuba. Paa lignende Maade skal 70 Styrmande og Maskinmestre fra Havnene paa Stillehavskysten udkommanderes med Stillehavsflaadens Slagskibe og Krydsere. Udgifterne til saadan Uddannelse af Personal fra Handelsflaaden er optaget paa Budgettet for indeværende Finansaar.

(U. S. N. I. P., Oct. 1937.)

#### **Frankrig.**

##### *Nybygning.*

- 1 Løbet af 1937 er flg. Skibe indgaaet i Flaadestyrken:  
 2 Krydsere (»Marseillaise« og »Jean-de-Nérine« — 7700 ts.),  
 5 Torpedobaade (600 ts.) og 7 U-Baade.  
 Det beklages, at Nybygningsarbejdet skrider for langsomt



frem. U-Baadene tilhører saaledes Nybygningsprogrammer 1929—30  
 2: Byggearbejdet for disse har strakt sig over 8 Aar.

Byggeprogram 1938 omfatter:

- 2 Hangarskibe
- 1 Krydser
- 3 Jagere
- 2 Torpedobaade
- 5 U-Baade
- 2 M.-T. Baade.

Af den samlede Tonnage paa ca. 56000 ts. bygges ca. 90 0/0  
 paa private Værfter.

## England.

### Baser.

Udvidelse af Dokanlæg i Gibraltar. Trods den megen  
 Diskussion om Gibaltars Værdi som Flaadebasis (jfr. bl. a. for-  
 skellige »private« Forslag om evt. Bytte med Ceuta) synes Admi-  
 ralitetet at være fast besluttet paa stadig at beholde Gibraltar. Et  
 Tegn herpaa er bl. a. en nylig afsluttet Kontrakt om Udvidelse af  
 den største Tørdok i Gibraltar. Omkostningerne andrager £ 600 000.  
 Da denne Dok (Nr. 1 Dock) i 1906 fik Navnet »Prince of Wales  
 Dock«, kunde den dokke de største den Gang eksisterende Krigs-  
 skibe — men Udviklingen af Slagskibene og Slagkrydserne siden  
 da har gjort, at man nu maa udvide denne Dok for i det mindste  
 at have een Dok i Gibraltar, som kan tage selv de største nuvæ-  
 rende engelske »Capital Ships«. Før Udvidelsen var Tørdokken  
 851 engelske Fod lang, 120 Fod bred og 38 $\frac{1}{4}$  Fod dyb. Ved Ud-  
 videlsen skal Længden og Dybden forøges og Bredden ved Sluse-  
 porten gøres større. Arbejdet, der allerede er begyndt, paaregnes  
 at ville vare næsten i 3 Aar.

(Times, 20.-10.-37.)

### Materiel.

Krydsere. »Gloucester« søsattes  $\frac{10}{10}$  i Overværelse af 18000  
 Tilskuere. Krydseren er den ottende og sidste Enhed af »South-  
 ampton«-Klassen, idet de 2 Krydsere »Belfast« og »Edinburgh«  
 er af den saakaldte »Improved Southampton class«:

9000 ts., 32,5 Knob, 12 Stk. 15 cm i 4 Tripletaarne, 8 Stk.  
 10 cm A.L.K. plus 22 Stk. mindre A.L.K., 8 Stk. 53 cm Torpedorør,  
 4 Luftfartøjer.

Prisen for »Gloucester« fuldt udrustet er budgetteret til

£ 1,750 000, hvoraf £ 300 000 (ca. 6 Mill. Kr.) gaar til Arbejdsløn paa Devonport Dockyard.

(Times, 20.-10.-37 m. fl.)

Efter Kommandohejsning i Krydseren »Birmingham« (af samme Klasse som ovennævnte), samt i Krydseren »Aurora«, der er fjerde og sidste Enhed af »Arethusa«-Klassen (5200 ts., 6 Stk. 15 cm K., 4—8 Stk. 10,2 cm A.L.K., 14 Stk. mindre A.L.K. og A.L.G. (3: ialt ca. 20 Stk. Antiluftskyts), 6 Stk. 53,3 cm T.rør, 2 Luftfartøjer) omfatter Flaadens Krydserstyrke 60 Enheder.

Heraf er 41 under 16 Aars Levealder. Efter Opbygningsprogrammet af  $\frac{3}{8}$  1936 skal Styrken udvides til 70 Krydsere (naas i 1941), hvoraf 60 »under-age«.

Jagere. »Ashanti«, der tilhører 2. Serie af de saakaldte »Tribal«-Jagere, er søsat  $\frac{5}{11}$ .

Klassen, der skal omfatte 16 Enheder, der alle vil være tjenesteklar 1938, rummer de kraftigste og hurtigste Baade af den engelske Jager-Flaade (1850 ts. (2400 ts.), 6 Stk. 12,7 cm K. samt Torpedoarmering) og repræsenterer utvivlsomt en Tendens i Retning af at forstærke Jagertypen til Forbedring af dens Anvendelsesmuligheder til »general service« (jfr. dog flg. Oplysninger).

Jageres Modstandskraft mod Mineeksplosioner. I et Foredrag, som blev holdt  $\frac{19}{10}$  i Glasgow i »The Institution of Engineers and Shipbuilders in Scotland« offentliggjorde Mr. H. Stanley, Royal Corps of Naval Constructors, flere interessante Enkeltheder vedrørende den Skade, som tilføjedes den engelske Jager »Hunter«, der løb paa en Mine  $\frac{13}{5}$  udfør den spanske Kyst.

Jagere, der bygges med den største Hensyntagen til høj Fart, antages i Almindelighed for at være usolide Fartøjer. I Særdeleshed er de Jagere, der i den senere Tid er blevet bygget til den engelske Marine, og af hvilke »Hunter« er en af de nyeste, blevet kritiseret for at være bygget for lette i Sammenligning med tidligere Torpedofartøjer, og den almindelige Mening har — omend den oftest er blevet fremsat fra uansvarlig Side — været, at disse Jagere ikke vilde være i Stand til at taale de stærke Paavirkninger, som de kunde blive udsat for i slet Vejr eller i Krig.

Disse sørgelige Forestillinger om Jagernes manglende Styrke er fuldstændig blevet gendrevet ved Erfaringerne fra »Hunter«. Denne Jagers Konstruktion er muligvis nok noget lettere end tidligere Jageres, men Letheden opnaedes ved udstrakt Anvendelse af Specialstaal, dels til Plader, dels til Nagler, og ved elektrisk Svejsning i Stedet for Nagler, hvor saadan Svejsning var mulig, og ikke ved at slaa af paa Fordringerne til den bygningsmæssige

Styrke. Skønt man ikke havde nogen Erfaring for, hvorledes disse nye Materialer og den elektriske Svejsning vilde kunne modstaa Skader, som foraarsagedes af en Eksplosion, er nu Rigtigheden af de Synspunkter, der havde ført til disse Metoders Anvendelse, blevet godtgjort.

Eksplosionen ramte det mest saarbare Punkt, nemlig ved det Skod, som adskilte Fartøjets to største Rum, hvorved begge disse straks fyldtes af en Vandmængde af samme Størrelse som to Trediedele af Fartøjets Standarddeplacement. Skroget var i Virkeligheden skaaret i to Stykker under Dækket. Den Kedel, der var i Funktion, da Ulykken fandt Sted, blev løftet op fra sit Fundament og kastet over mod Skibssiden. Dog skete der ingen Kedelekspllosion, og efter en kort Dykkerundersøgelse udfør Almeria, blev Fartøjet uden Uheld slæbt de 150 Sømil til Gibraltar for her at komme i Dok. Til Trods for at der ved Eksplosionen blev slynget en Del Olie ud forskellige Steder paa Dækket o. lign. Steder, kunde de Brande, som udbrød rundt omkring, hurtigt slukkes, takket være den Omstændighed, at alt Træ, der var anvendt om Bord, var brandsikkert.

Under Verdenskrigen var Miner, der ikke var større end den, der rammes af »Hunter«, tilstrækkelige til at sænke Slagskibene »Audacious« og »King Edward VII« og Panserkrydseren »Hampshire«. Den Kendsgerning, at en Jager i Dag kan overleve den Skade, der var tilstrækkelig til at ødelægge »Capital Ships« for 20 Aar siden, er Vidnesbyrd om, at de Principper og Materialer, som nu anvendes ved Opbygningen af den engelske Flaade er rigtige.\*)

(Times, 20.-10.-37.)

#### Personel.

Indtil Udgangen af September er ialt 123 Officerer af R. N. R. overført til R. N. som Lieutenants eller Sub-Lieutenants paa »Supplementary List« (jfr. S. 296). Det første Hold overførtes den 1. April. Medens der straks især søgtes Officerer, som vilde specialisere sig i U-Baadstjeneste, ønskes nu tillige Personel til Anti-U-Baadstjeneste og til Uddannelse i F.A.A.

(Times, 4.-10.-37.)

Ved »Promotion from Lower Deck« er i 1937 indtil

\*) Det maa dog her bemærkes, at allerede under Verdenskrigen blev talrige Jagere — ja selv Torpedobaade (jfr. »Sværdfisken«) — bjærget i Havn efter Mineeksplosioner. »Hunter«s Tilfælde kan saaledes ikke bevise, at den moderne Jager er mere modstandsdygtig overfor Undervandsbeskadigelser end Datidens »Capital Ships« — men kun at den er lige saa modstandsdygtig som Datidens Torpedofartøjer — hvilket sidste egentlig ikke burde forundre!



September udnævnt 13 Sub-Lieutenants, det højeste Antal siden Krigen. De tilsvarende Antal for Aarene 1935 og 1936 var kun henholdsvis 3 og 4.

(Times, 12.-10.-37.)

## Sovjet-Unionen.

### *Flaademanøvrer.*

<sup>8</sup>/<sub>10</sub> afsluttedes Østersøflaadens taktiske Efteraarsmanøvrer, som overværedes af Folkekommissæren for Forsvarsvæsenet, Marschall Vorosjilov. Flaaden og Luftfartøjerne har fuldstændig løst de talrige Opgaver, som de under komplicerede Forhold blev stillet overfor. Det er første Gang, at Sovjetflaaden har foretaget taktiske Øvelser med saa mange Enheder og paa et saa stort Øvelsesfelt. Røgskjul anvendtes med stor Dygtighed og udnyttedes med stor Fordel i taktisk Ojemed. U-Baadene udførte et glimrende Angreb og havde en stor Træfferprocent. Ogsaa Luftvaabenets natlige Virksomhed var af stor Betydning. Efter Kritik af Vorosjilov samledes Enhederne i Kronstadt, hvor Vorosjilov holdt en stor Tale.

(Sovjetrussiske Telegrambureau, 9.-10.-37.)

## Rumænien.

### *Materiel.*

Den tidligere engelske Dampyacht »Nahlin« er solgt til Rumænien. Skibet, der byggedes 1930 i Glasgow, vil være kendt fra sit Togt i Adriaterhavet med den nuværende Hertug af Windsor. Displacementet er ca. 1600 ts., Fart 17,4 Knob.

»Nahlin«, der har faaet Navnet »Luceafarul« (Morgenstjernen), skal anvendes som Kongeskib og Admiralitetsyacht.

(Le Y., 25.-9.-37.)

## Spanien.

### *Borgerkrigen.*

Den engelske Jager »Fearless« blev, da den befandt sig paa Patrouille ved Spaniens Nordkyst, <sup>17</sup>/<sub>9</sub> midt om Dagen angrebet af et Luftfartøj, som det ikke var muligt at identificere. Luftfartøjet kastede 6 Bomber, hvorefter det forsvandt i Retning af Gijon. Ingen af Bomberne ramte.

(Aeroplane, 22.-9.-37.)

## Estland.

### *Materiel.*

Nybygninger. Efter at Hæren er blevet reorganiseret og forøget, paabegyndes nu Opsygningen af en estnisk Kystforsvars-

flaade til Erstatning af de mindre Fartøjer, som Estland i sin Tid overtog fra Rusland og Tyskland. Allerede i 1933 solgtes de to ældre, ex-russiske Jagere »Lennuk« og »Wambola« til Peru, idet disse Skibe var for store og dyre at vedligeholde (1915—16, ca. 1 500 ts., 27 Knob, 4 à 5 Stk. 10 cm og 9 Stk. Torp.app.). I Stedet paabegyndtes i England Bygningen af de 2 U-Baade »Kalev« og »Lembit« (620 ts., 1 Stk. 40 mm og 1 Stk. 20 mm A.L.K., 4 Stk. 53,3 cm. Torp.app. samt 20 Miner). Disse U-Baade er afleverede Sommeren 1937.

Endvidere er 3 mindre U-Baade (250 Tons, 5 Stk. Torp.app.) sat paa Stabelen i Åbo i Finland (antagelig af lignende Type som den finske U-Baad »Vesikko«), medens 4 mindre Torpedofartøjer er paabegyndt i Reval.

(M. W. Nr. 12 m. fl.)

---

## Marinens Bibliotek.

Oktober 1937.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

149. *Prochasson, R.*: Le risque de l'air. Préface de Mr. L. Lecornu. Litt. fort. Paris 1931. 8<sup>o</sup>. Fv.
150. Den norske sjøfarts historie . . . II. Bd. 12. Hft. Oslo. u. A. 4<sup>o</sup>. H.
151. *Villiers, A.*: Cruise of the »Conrad« [ex »Georg Stage«] A Journal of a Voyage round the World, undertaken and carried out in the Ship »Joseph Conrad«, 212 Tons, in the Years 1934, 35 & 36 by Way of Good Hope, the South Sea, the East Indies and Cape Horn. Ill. & Kort. Glossary. Lond. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*152. *Pedersen, P. O.*: Dentale Forhold blandt Vest-Grønlandere før og nu. [Referat fra »Arpa« intern. VI. Kongr. København.] Ugeskr. for Læger, 99. Aarg., Nr. 35. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
153. *Hart, L.*: Europe in Arms. 2. Impr. Plymouth 1937. 8<sup>o</sup>. M<sup>s</sup>.
- \*154. Elektricitetens Premiere i Marinens Annaler. Saml. af Udsn. af Artikler i »Elektroteknikeren«, skriv. af Løjtn. *H. F. Jacobsen*, samt en Biografi af Løjtnant *H. F. Jacobsen* af *J. Chr. Nielsen*. Kbh. u. A. 4<sup>o</sup>. H.
155. Med Trearsekspeditionen til Chr. X's Land af Deltagere i Ekspeditionen. Red. af *Gunnar Thorson*. Till.: Data vedrørende Trearseksp.: Ekspeditionens Komité & Liste over Trearsekspeditionens Deltagere. Ill. & Kort. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H.
156. *Schoen, W. v.*: Die Hölle von Gallipoli. Ill. Berl. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
157. *Forstner, G-G. Frhr. v.*: Das Kampfschicksal der deutschen Flotte im Weltkrieg. Was wir vom Seekrieg nicht wissen. Ill. Lpz. 1937. 8. H.
- \*158. Marine Sangbogen. Samlede ved Ingeniør *H. Høfding* og flere. Kbh. 1924. 8<sup>o</sup>. H.
- \*159. Sangbog for Danmarks ældste Marineforening Dannebrog stiftet af Gutter fra Fregatten »Jylland« 1881. Tilegnet Foreningens første Formand, Tegneren *Axel Thiess*. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*160. *Schultz, P. W.*: De unge Sømands Haandbog. Kbh. 1795. 8<sup>o</sup>. H.



November 1937.

- \*161. *Johannsen, E. W. & Hagens, E.*: Undersøgelser over Ernæringen i det danske Søværn. Litt. fort. Göteborg 1937. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Nordisk hygieinisk Tidsskr. Bd. XVIII, Hft. 10. H.
162. *Lewis, C. L.*: Famous Sea-Fighters. Lond. & Edinb. 1. publ. 1930. 8<sup>o</sup>. H.  
Phormio — Agrippa Vipsanius (Portr.) — Olaf Trygvesson — Barabrossa — Drake, Francis (Portr.) — Blake, Robert, (Portr.) — De Ruyter, Michel (Portr.) — De Tourville, The Comte — Hawke, Edward (Portr.) — De Grasse, The Comte (Portr.) — De Suffren, The Bailli (Portr.) — Nelson, Horatio (Portr.) — Tegthoff, Wilhelm von (Portr.) — Togo, Heihachiro (Portr.).
- \*163. Med Trearsekspeditionen til Chr. X's Land . . . Fv. Se Nr. 155, Okt. 1937.
164. *Beauvais (Capit.)*: Attachés militaires, attachés navales et attachés de l'air. Litt. fort. Paris 1937. 8<sup>o</sup>. M<sup>s</sup>.
165. Dansk biografisk Leksikon . . . XII: Jochimsson-Knudsen. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.
- \*166. Nordisk Militærmedicinsk Forenings Møde. 8.—10.—6. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. Udsn. af Militærlægen XXXXIII. Aarg., III. Hft. H. Underbringelse saavel under Kamp som under Hvile af de mobile Sanitetsinstitutioner ved Hæren. Samarbejdet mellem de nordiske Landes Militærlæger. Blodtransfusion under Krig.
- \*167. *Gottlieb, J. L.*: Skibs-Dampmaskinen. Populært beskrevet. Kbh. 1853. 8<sup>o</sup>. H.
- \*168. *Johannsen, E. W.*: Kulilteforgiftning. En kortfattet Oversigt. Kbh. 1935. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Militærlægen, XXXXI. Aarg., I. Hft. H.
- \*169. Two Centuries of Shipbuilding by the Scotts at Greenock. Ill. Lond. 1906. 4<sup>o</sup>. H.
- \*170. *Blache, H. H.*: The Latest Development of the Marine Diesel Engine. Ill. Cph. 1929. 4<sup>o</sup>. H.  
A paper read at the General Meeting of Civil and Marine Engineers and Naval Architects from the Northern Countries 28th—31st Aug. 1929, in Commem. of the Centenary of the Roy. Techn. University of Copenhagen.
- \*171. *Blache, H. H.*: The Present Position of the Diesel Engine for Marine Purposes. With Discussion. Ill. Diagr. Cph. 1931. 4<sup>o</sup>. H.  
Read at the Spring Meetings of the Seventy-Second Sess. of the Inst. of Naval Architects, Lond., March 27th, 1931.
- \*172. [Belgica] Expédition antarctique belge . . . . . Zoology: *Dilwyn, J. D.*: Crinoïda. Ill. Litt. fort. Anvers 1937. fol. H.

173. *Kingston-Mc Cloughry, E. J.*: Winged Warfare. Air Problems of Peace and War. Ill. & Kort. With a Foreword by The Rt. Hon. Lord Lloyd. Oxford 1937. 8<sup>o</sup>. Fv.
- \*174—185. Medd. o. Grl. 102, 3—121, 1. Kbh. 1937. 4<sup>o</sup>. H. Ska.
174. 102,3. *Aldinger, H.*: Permische Ganoidfische aus Ostgrönland. Ill. Litt. fort. Tekst & Atlas 2 Bd.
175. 104,19. *Degerbol, M.*: A Contribution to the Investigation of the Fauna of the Blosseville Coast, East Greenland, with special reference to Zoogeography. Ill. Litt. fort.
176. 108,3. *Bertelsen, E.*: Contributions to the Animal Ecology of the Fjords of Angmagssalik and Kangerdlugssuaq in East Greenland. Ill. Litt. fort.
177. 108,4. *Brændegaard, J.*: Spiders (Araneina) from South-east Greenland. Ill. Litt. fort.
178. 112,2. *Harris, T. M.*: The Fossil Flora of Scoresby Sound, East Greenland. Part 5: Stratigraphic relations of the Plant Beds. Ill. Summary. Litt. fort.
179. 113,1. *Crommelin, R. D.*: A Sedimentary Petrological Investigation of a Number of Sand Samples from the South Coast of Greenland between Ivigtut and Frederiksdal. Ill. & Kort. Litt. fort.
180. 116,1. *Andersen, F. Sogaard*: Ueber die Metamorphose der Ceratopogoniden und Chironomiden Nordost-Grönlands. Ill. & Kort. Résumé der Ergebnisse. Index der Varitäts- und Artsnamen und Namen der Metamorphosengruppen.
181. 116,3. *Gelting, P.*: Studies on the Food of the East Greenland Ptarmigan especially in its relation to Vegetation and Snow-Cover. Ill. Summary. Litt. fort.
182. 118,8. *Lynge, B.*: Lichens from West Greenland, collected chiefly by Th. M. Fries. Ill. & Kort.
183. 118,9 *Jensen, Ad. S.*: Remarks on the Greenland Eel, its Occurrence and Reference to *Anguila rostrata*. Kort.
184. 119,3 *Poulsen, Chr.*: On the Lower Ordovician Faunas of East Greenland. Ill. Litt. fort. [Under Teksten].
185. 121. *The Zoology of East Greenland*.  
121,1. *Wesenberg-Lund, Elise*: Gephyreans. Ill. Litt. fort.

186. Jahrbuch der deutschen Luftwaffe. 1938. III. Mit Geleitwort des Reichsministers der Luftfahrt und Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Generaloberst Göring. Hrsg. von Dr. Eichelbaum, Hauptmann (E) im Reichsluftfahrtsmin. Lpz. 1937. 8<sup>o</sup>. Ms.
187. Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine. III. Mit Geleitwort des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine, Generaladmiral, Dr. h. c. Raeder. Hrsg. von Konteradmiral a. D. R. Gadow. Lpz. 8<sup>o</sup>. Ms.
188. Marine Archiv. Der Krieg zur See 1914—18. Hrsg. von d. kriegswissenschaftl. Abt. der Marine. Verantw. Leiter der Bearb. Viceadm. Kurt Aszmann. Der Krieg in der Nordsee, 6. Bd.: Von Juni 1916 bis Frühjahr 1917. Kort. Index. Bearb. v. Adm. a. D. Walter Gladisch. Berl. 1937. 8<sup>o</sup>. H.

*H. Bistrup.*

---