

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1939

110. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN



KJØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1939

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

Ålandssøerne.

Pag.

Problemet Åland, Af Frantz v. Jessen	1
--	---

Bog anmeldelser.

Bratt, K.: Luftkrig over Hjemlandet	545—608
Hart, L.: Through the fog of war	161
Holck, P.: Katalog over den historiske Modelsamling paa Holmen	248
Krook, B.: Torpedflyget	44
Kruse, E.-W.: Neuzeitliche Seekriegführung	156
Marineministeriet m. fl.: Skibsfartens Betryggelse under Krigsforhold	469
Nordisk Tidsskrift »Le Nord«	262
Pettersen, S. & Spinnangr, F.: Meteorologi for Søfolk	209
Riis-Carstensen, E.: Fremsettelse af dynamisk-topografisk Kort over Østgrønlandsstrømmen	105
Smith, R.: »En för alla — —«	290
Svensk Marinelitteraturforening: Gotland	285
Tysk Aarvog: »Nauticus« 1939	86—269

Ekspeditioner:

Riis-Carstensen, E.: Fremsettelse af dynamisk-topografisk Kort over Østgrønlandsstrømmen	105
--	-----

Fra Udlandet: Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

England	50—164—268—378—426
Frankrig	109—425
Holland	375
Italien	51—163—267—315
Jugoslavien	53
Norge	53—267—316—425
Polen	315
Rusland (Sovjet)	109—315

	Pag.
Sverige	110—377
Tyrkiet	216
Tyskland	163—216
Tidsskriftsforkortelser 1939	55
Oversigt over Motortorpedobaade	375
— — Havnenes Vareomsætning	49
— — Krigsskibsbygning	313
— — Handelsskibsbygning	314
— — visse Luftfartøjspræstationer	350

Fyrvæsen.

Rosnæs Puller Fyr. Af Fyrdirektør P. Sinding.....	623
---	-----

Historie — Dansk.

De ældste Søbatterier Tre Kroner og Prøvestenen, Af Orlogskaptajn P. Holck	329—381
Et Minde fra Højtideligheden i Reykjavik den 1. December 1918, Ved Kaptajnløjtnant M. Lorck ...	42
Fra Kaperstyrmand til Maanedes-Lieutenant, Ved Styrmand, Søløjtnant (R) Honnens de Lichtenberg	429
Kampen ved Helgoland 9. Maj 1864, Af Kommandør P. Ipsen	217
Katalog over den historiske Modelsamling paa Holmen, Af Orlogskaptajn P. Holck, ved Kommandør P. Ipsen	248
Missionær D. Rosen's Koloniforsøg paa »Nicobarerne«, Af Bent Rosenkilde Nielsen.....	317
Panserskibet Stærkodder, Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen	171
Søartilleriet 200 Aar, Af Orlogskaptajn H. J. Rasmussen.....	38
Vort Søværns Hæders- og Mindedage, Kommandørkaptajn F. Kjølser	255
Maj Maaned	259
Juni —	298
Juli —	366
August —	420
September —	463
Oktober —	527
November —	580
December —	627

Historie — Islandske.

Et Minde om Højtideligheden i Reykjavik den 1. December 1918, Ved Kaptajnløjtnant M. Lorck	42
--	----

<i>Krig. Den spanske Borgerkrig 1937-39:</i>	Pag.
Nogle Erindringer og Erfaringer om Luftbombardementer fra den spanske Borgerkrig 1937-39, Af Kaptajnløjtnant (R) E. Hensé.....	531

Luftfartsvæsen.

Jagerluftfartøjer mod moderne Bombere, Ved Søjtnant K. von Wylich-Muxoll.....	403
Luftbombekastets Træffemulighed? Af Orlogskaptajn (R) F. Bangsbøll.....	219
Luftvirksomhed i Inspektionstjenesten, Island 1937-38, Af Kommandørkaptajn H. Foss.....	117

Marinens Bibliotek.

Anskaffelser:

November 1938.....	112
December —.....	112
Januar 1939.....	167
Februar —.....	311
Marts —.....	311
April —.....	311
Maj —.....	383
Juni —.....	427
Juli —.....	473
Aug.—Sept. —.....	586
Okt.—Nov. —.....	631

Militær Uddannelse.

Eksercerskoler for Værnepligtige og deres Betydning for det øvrige Personel, Af Orlogskaptajn H. Kaalund.....	63
---	----

Nekrologer.

Ved A. E. V. G.	
Kommandørkust Andreas Thiele.....	206
Ved Gad, H.	
Viceadmiral Henri Konow.....	107
Ved Ipsen, P.	
Kommandør Frederik Ludvig Franz Gotschalk.....	305
Kommandør Peter Albert Grove.....	583

	Pag.
Kaptajn Oluf Philip Frederik Ferdinand v. Holck.....	47
Kommandør Hector Frederik Kiær	372
Premierløjtnant, Skibsfører Hans Christian Schmith.....	46
Kommandør Johan Wolfhagen	304
Ved L. B.	
Kaptajn Svend Winge	266
Ved Topsøe-Jensen, Th.	
Hans Kongelige Højhed Prins Valdemar.....	57
<i>Politik.</i>	
Dansk Udenrigspolitik, Af Landstingsmand Holger Andersen..	585
<i>Prisspørgsmaal.</i>	
Prisspørgsmaal for 1939	56
<i>Søkrigsvidenskab.</i>	
Lidt om det søkrigsvidenskabelige Studium, Af Kaptajnløjtnant	
M. Lorck	82
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet.</i>	
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1938-39	307
Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet, Valg af Bestyrelse —	
Aarsberetning	585
<i>Undervandsbaadsvæsen.</i>	
Undersøgelsen af »Thetis«-Katastrofen, Ved Søløjtnant E. Wern	475

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Andersen, H.</i> , Dansk Udenrigspolitik.....	585
<i>Bangsboell, F.</i> , Luftbombekastets Træffemulighed?	217
<i>Benzon, L.</i> ,	
— Nekrolog: Kaptajn S. Vinge.....	266
<i>Bistrup, H.</i> ,	
— Marinens Biblioteks Anskaffelser.....	112—167—311—383 427—473—586—631
<i>Ernst, E.</i> ,	
— Boganmeldelse: Meteorologi for Søfolk, Petterssen S. & Spinnangr, F.	209
<i>Foss, H.</i> ,	
— Luftvirksomhed i Inspektionstjenesten, Island 1937-38 ...	117
<i>Gad, H.</i> ,	
— Nekrolog: Viceadmiral H. Konow.....	107
<i>Grandjean, A.</i> ,	
— Kommandørkaptajn J. A. Thiele	206
<i>Grønbech, S.</i> ,	
— Boganmeldelse: Torpedflyget, Krook, B.	44
<i>Hensé, E.</i> ,	
— Nogle Erindringer og Erfaringer om Luftbombardementer fra den spanske Borgerkrig 1937-39	531
<i>Holck, P.</i> ,	
— De ældste Søbatterier Tre Kroner og Prøvestenen ..	329—381
<i>Ipsen, P.</i> :	
— Boganmeldelse:	
Gotland, Svensk Marinelitteraturforening	285
Katalog over den historiske Modelsamling paa Holmen, Holck. P.	248
Luftkrig over Hjemlandet, Bratt, K.	545—608
»Nauticus« 1939	86—269

<i>Ipsen, P.,</i>	Pag.
— Nekrologer:	
Kommandør F. L. F. Gotschalk	305
Kommandør P. A. Grove	583
Kaptajn O. P. F. F. v. Holck	47
Kommandør H. F. Kiær	372
Kaptajn H. C. Schmith	46
Kommandør J. Wolfhagen	304
— Kampen ved Helgoland 9. Maj 1864	217
<i>Jensen, P.,</i>	
— Boganmeldelse: Fremsættelse af dynamisk-topografisk Kort over Østgrønlandsstrømmen	105
<i>Jessen, F. von, Problemet Aaland</i>	1
<i>Kaalund, H., Eksercerskoler for værnepligtige og deres Betyd- ning for det øvrige Personel</i>	63
<i>Kjolsen, F.,</i>	
— Boganmeldelse: »En för alla — «, Smith, R.	290
Vort Søværns Hæders- og Mindedage ... 255—298—366—420	
	463—527—580—627
<i>Legind, A.,</i>	
— Boganmeldelse:	
Neuzeitliche Seekriegführung, Kruse, E.-W.	156
Through the fog of war, Hart, L.	161
<i>Lichtenberg, H. de, Fra Kaperstyrmand til Maanedes-Lieutenant</i>	429
<i>Lorck, M.,</i>	
— Boganmeldelse: »Le Nord«, Nordisk Tidsskrift	262
— Et Minde fra Højtideligheden i Reykjavik den 1. Dec. 1918	42
— Lidt om det søkrigsvidenskabelige Studium	82
<i>Morch, P., Fra Udlandet 49—109—163—216—267—313—375—425</i>	
<i>Rasmussen, H., Søartilleriet 200 Aar</i>	38
<i>Rosenkilde Nielsen, B.,</i>	
— Missionær D. Rosen's Koloniforsøg paa »Nicobarerne« ...	317
<i>Sinding, P., Røsnæs Puller Fyr</i>	623
<i>Steensen, R., Panserskibet Stærkodder</i>	171
<i>Topsøe Jensen, Th.,</i>	
— Nekrolog: Hans kongelige Højhed Prins Valdemar	57
<i>Vedel, A.,</i>	
Boganmeldelse: Skibsfartens Betyggelse under Krigsfor- hold, Marineministeriet m. fl.	469
<i>Wern, E., Undersøgelsen af »Thetis«-Katastrofen</i>	475
<i>Wylich-Muxoll, K. von, Jagerluftfartøjer mod moderne Bombere</i>	403

Problemet Åland

Af Franz v. Jessen

Geopolitiske Momenter

Åland kaldes den Øgruppe i Østersøen, som ligger mellem $60^{\circ} 40'$ og $59^{\circ} 30'$ n. B. Øgruppen bestaar af o. 6.500 Smaaøer, Holme og Skær, af hvilke o. 80 er beboede. Den største Ø kaldes *Fasta Åland*. Øgruppens samlede Areal er rundt 1400 km², Indbyggerantallet er mellem 28 og 30.000. Dens Udstrækning fra Nord til Syd er o. 65, fra Øst til Vest o. 110 km. Paa Fasta Åland ligger Øgruppens eneste egenlige Bydannelse, *Mariehamn* (med ca. 1500 Indbyggere).

Befolkningens Hovederhverv er Landbrug, ofte i Forbindelse med Fiskeri, Søfart og Jagt. Denne Befolkning er rent svensk af Oprindelse, Sprog, Sæder og Kultur. Antallet af finsktalende Personer overstiger næppe 4 p. Ct.

Farvandet mellem den svenske Kyst og Åland kaldes: *Ålands-Havet*, Farvandet mellem Øgruppen og den finske Kyst: *Skiftet*. Ålands-Havet har en Bredde paa ca. 40 km; mellem Fasta Åland og Stockholms Havn er Afstanden knap 75 km. Dette Farvand, som naaer en Dybde af henved 240 m, er aabent og let sejlbart, medens Skiftet er forholdsvis lavt og vanskeligt sejlbart paa Grund af det store Antal Holme og Skær, der ligesom danner Bro til den finske Kyst. Trafiken mellem Mariehamn og Åbo foregaar ad bugtede Veje.

Ved sin Beliggenhed danner Åland en strategisk Nøglestilling. Øgruppen behersker Indsejlingen til den botniske Bugt, hvis Vestkyst dannes af nogle af Sve-

riges rigeste Landskaber, (Norrland's Malm, Guld og Tømmer). I fjendtlig Besiddelse vilde den kunne isolere Stockholm og holde Hovedstaden under sine Kanoner. Ligeledes behersker den Indløbet til den finske Bugt med Finlands og Estlands Hovedstæder og den russiske Østersøflaades Basis i Leningrad-Kronstadt. Rusland ejer ved Østersøen kun en Kyststrækning paa ca. 150 km paa Bunden af den finske Bugt, hvis Nord- og Syd-Kyster — med Havne som Helsingfors og Hangø, Reval, Riga og Libau — nu tilhører de uafhængige Republiker Finland, Estland og Lolland. Rent bortset fra Virkningerne af Minespærringer i den finske Bugt vilde under Krigsforhold Åland i Hænderne paa en Magt, som var Rusland fjendtlig, kunne lukke den russiske Flaade inde som i en Musefælde.

Freden i Frederikshamn og Aarene derefter

Ved Traktaten i Frederikshamn 5. (17.) September 1809 sluttedes hinsides Bottenhavet Krigen mellem Sveriges og Ruslands Suveræner, hver tilhørende sin Gren af det Gottorp'ske Hus. I denne Traktat afstod Sverige til Rusland samtlige Landomraader paa Østersøens Østkyst mellem Torneå Elven og den finske Bugt.

Traktaten taler intet Sted om et »Finland« eller et »Storfyrestendømme Finland«, men opregner samtlige de paagældende Landskaber og blandt disse Åbo og Bjørneborg län med Ålands-Øerne. De svenske Plenipotentiaerer, Feltmarskal Grev v. Stedingk og General, Baron v. Skjoldebrand, havde længst muligt søgt at bevare Åland for Riget, idet de støttede sig til Befolkningens Ønske og Vilje, udtrykt gennem dens tapre Modstand mod Russernes Okkupation. Stærkt fremhævede de tillige Øgruppens overordenlige strategiske Betydning for Sverige; Stockholms saavel som hele

Norrlands Sikkerhed vilde blive sat paa Spil ved en Afstaaelse. Plenipotentiaerernes Instruktion havde paa-lagt dem til det yderste at kræve, at den nye Grænse holdt sig Øst for Øgruppen, saaledes at denne vedblev at være svensk, »som den havde været det fra umindelige Tider«. I Overensstemmelse hermed tilbød de at bevise, at Begrebet »Finland« ikke omfattede det Åland'ske Arkipelag.

Fra russisk Side blev gjort gældende, at Talen ikke var om at drage Grænsen for et »Finland« — som aldrig havde haft selvstændig Eksistens — men derimod Grænsen for det russiske Rige. Under de forudgaaende Forhandlinger i Erfurt mellem Napoleon og Alexander I. havde de Franskes Kejser indtrængende raadet Tsaren til ikke at glemme Åland, »Kuffertens Nøgle (*la clef de la malle*)«, og dette Standpunkt blev fra russisk Side ubøjeligt fastholdt.

Det svenske Nederlag havde været saa fuldstændigt, og den evropæiske Stilling var Sverige saa ugunstig, at Modstand i Længden ikke var mulig. Ved Frederikshamn-Freden mistede Riget da ikke blot de egenlig finske Landskaber, men ogsaa Åland og Västerbotten, der aldrig havde dannet nogen Del af disse.

Da det orientalske Spørgsmaals Udvikling o. 1834 gav Tsar Nikolaj I. Anledning til at frygte britiske Flaadeangreb paa St. Petersborg, lod han paabegynde Fæstningsanlæg paa Fasta Åland, ved Bomarsund, der danner en ypperlig maritim Basis. Anlægget stod paa i flere Aar; dets militære Værdi blev ikke saa betydelig, som Samtiden var tilbøjelig til at mene. I Sommeren 1854 bestod Garnisonen af 1500 Mand med 34 Officerer; Fæstningen var bestykket med 112 Kanoner.

Under Krim-Krigen

Allerede i Marts 1854, før Vestmagternes Krigserklæring til Rusland endnu var officielt udstedt, afgik en britisk Flaade under Admiral Napier til Østersøen og blokerede Indsejlingen til den finske Bugt, ligesom mindre Styrker anrettede Ødelæggelser paa Bugtens Nordkyst. I Juni s. A. sluttede en fransk Flaade sig til den i Østersøen opererende allierede Krigsmagt. Ved Erklæring af 20. December 1853 havde Danmark — ligesom Sverige-Norge — meddelt saavel de krigsførende som de neutrale Magter sin fuldkomne og ubetingede Neutralitet. I Praksis fik denne Neutralitet imidlertid en for Vestmagterne velvillig Karakter, hvilket navnlig kom til at gøre sig gældende under Flaadestyrkernes Sejlads gennem de danske Stræder. Operationerne koncentrerede sig efterhaanden omkring Åland, og allerede 21. Juni begyndte de britiske Krigsskibe Bombardementet af Bomarsund, uden dog at anrette synderlig Skade. Først 8. August udskibede Fransk-mændene, under General Baraguay d'Hillier, Tropper tre forskellige Steder paa Fasta Åland og indesluttede Fæstningen. Belejringen, der støttedes af de forenede Flaaders Bombardement, blev ført med stor Energi, og 16. August overgav Fæstningen sig. Hvad der var tilbage af dens Anlæg, blev 2. September af Fransk-mændene sprængt i Luften.

Dette Foretagende — det eneste af sin Art, i hvilket Vestmagternes Flaader siden da har samarbejdet i Østersøen — forblev uden yderligere militære Virkninger. Flaaderne gjorde intet Forsøg paa at trænge frem til Kronstadt, og da Overvintring paa Åland var udelukket, forlod de Allierede i Efteraarets Løb Østersøen.

Krim-Krigen paavirkede i høj Grad de nordiske Rigers mellemstatslige Stilling. Sverige-Norges Suveræn,

Oscar I., afsluttede 25. November 1855 — altsaa medens Krigen endnu rasede paa Krim — en Forbundstraktat med Kejserriget Frankrig og Kongeriget Storbritannien og Irland. Kongen forpligtede sig heri til ikke at bytte eller afstaa til Rusland nogen Del af det Omraade, som var underlagt Sveriges og Norges Kroner, og ikke at indrømme Rusland nogen Ret til Fiskeri, Græsning eller nogen som helst anden Ret paa de forenede Rigers Landomraader eller ved deres Kyster. Til Gen-gæld forpligtede Storbritannien og Frankrig sig til at bistaa de forenede Riger med tilstrækkelige Stridskræfter, hvis de skulde blive angrebne af Rusland.

Denne Traktat skulde aldrig finde nogen Anvendelse. Den vedblev imidlertid at bestaa i over halvhundrede Aar, indtil nye Begivenheder i Norden, som nedenfor vil blive omtalt, nødvendiggjorde dens Erstatning med andre diplomatiske Instrumenter.

Efter Sebastopols Fald 8. September 1855 var Ruslands Nederlag uopretteligt. En Fredskongres traadte 25. Februar 1856 sammen i Paris; heri deltog Frankrig, Storbritannien, Rusland, Tyrkiet, Østrig-Ungarn, Sardinien samt senere — paa Napoleon III.s Foranledning — tillige Prøjssen. Disse Magter kom overens om Fredstraktaten i Paris af 30. Marts 1856, der, blandt meget andet, bestemte, at Rusland i Sortehavet ikke maatte holde flere Krigsskibe end Tyrkiet og ikke anlægge Arsenaler eller andre til Krigsbrug bestemte Etablissementer ved Sortehavets Kyster.

Til Paris-Traktaten af 30. Marts 1856 knyttedes imidlertid ogsaa som Led og Del af denne en særlig Konvention, dateret samme Dag og undertegnet af de Franskes Kejser, de forenede Kongeriger Storbritannien og Irlands Dronning paa den ene og Ruslands Kejser paa den anden Side. Denne Konvention indeholder kun to Artikler, af hvilke den første lyder saaledes:

For at imødekomme det Ønske, som Deres Majestæter de Franskes Kejser og Storbritanniens Dronning har udtalt, vil Ålands-Øerne ikke blive befæstede, og der vil paa dem hverken blive vedligeholdt eller oprettet noget som helst land- eller sø-militært Anlæg.

Artikel II bestemmer Konventionens Indlemmelse i Paris-Traktaten; den blev derved eo ipso tiltraadt af samtlige ovennævnte Magter, der er Signatarer paa denne Traktat.

Bestemmelserne om Ruslands Forpligtelser i *Sortehavet* blev overholdt i 15 Aar — og ikke et Øjeblik længere. Under den fransk-lyske Krig 1870-71 opsgæde Rusland det paagældende Afsnit af Paris-Traktaten, og det blev formelt ophævet ved Protokollen i London 13. Marts 1871. Derimod vedblev Sortehavet at være *mare clausum*, i Overensstemmelse med den lange Række herom i Løbet af 1800-Tallet afsluttede Traktater. I 1905, da Rusland havde haft Brug for hele sin Flaademagt i Krigen mod Japan, slap ikke en eneste af Sortehavsflaadens Orlogsmænd ud gennem Dardanellerne. Alene af den Grund, at Tyrkiet sluttede sig til Centralmagterne, og at de Allieredes Angreb paa Dardanellerne totalt mislykkedes, blev det samme Tilfældet under Verdenskrigen 1914-18.

Hvorfor nu Rusland i 1871 ikke benyttede Lejligheden til ogsaa at opsige de Forpligtelser vedrørende Åland, som det havde maattet paatage sig ved Paris-Traktaten af 1856, er en Gaade. Maaske havde de russiske Statsmænd simpelthen glemt Ålands-Bestemmelsen. Maaske tillagde de den ingen Betydning under de nye Magtforhold i Evropa, som var skabt ved Frankrigs, deres gamle Modstanders Nederlag.

Hvorom alting er, saa blev Paris-Traktatens Ålands-Bestemmelse ikke slettet. Bomarsund vedblev at ligge i Ruiner.

Østersø-Deklarationen af 23. April 1908

Da ved det norske Stortings Beslutning 7. Juni 1905 Unionen med Sverige var bleven erklæret for opløst og det i begge Rigerne regerende Dynasti for afsat fra Norges Trone, bortfaldt de Traktater, som Unionskongen havde afsluttet med fremmede Magter. Følgelig maatte de erstattes af nye Traktater, gældende henholdsvis Norge og Sverige, der nu førte hver sin selvstændige Udenrigspolitik.

Norge skaffede sig Erstatning for den bortfaldne Paris-Traktat af 1856 gennem en under 2. November 1907 med Tyskland, Storbritannien, Frankrig og Rusland afsluttet Traktat, ved hvilken nævnte Stormagter garanterer Norges Integritet og i fornødent Fald lover Bistand til dens Sikring.

Sverige paa sin Side mente imidlertid ikke, at en tilsvarende Afløsning af November-Traktaten 1856 var forenelig med dets stats- og folkelige Værdighed, og der maatte da skaffes Udveje for Tilvejebringelse af et nyt Grundlag for Rigets internationale Statut.

De paagældende Forhandlinger fandt Sted i et Afsnit af Europas moderne Historie, som kendetegnes af Modsætningsforholdet mellem Tyskland-Østrig paa den ene og Frankrig-England-Rusland paa den anden Side. I disse Aar efter den russisk-japanske Krig 1904—1905 søger Wilhelm II. gennem en af hans impulsive Personlighed præget Politik at samle de kontinentale Magter i et af ham ledet Forbund, hvis Brodd er rettet mod det britiske Verdensrige. Han vil drive en Kile ind i Frankrigs og Englands *Entente cordiale*, og han stræber direkte mod det Maal at formaa Tsar Nikolaj II. til at blive Hjælper i dette høje Spil. Selv om det nu virkelig ogsaa en kort Tid kunde se ud, som om det var lykkedes ham at spænde den russiske Tsar for sin Vogn, stødte han snart paa denaarvaagne

Modstand, som rejstes af Frankrigs Udenrigsminister, Théophile Delcassé, og af Kong Edward VII., der i fuld Overensstemmelse med sine skiftende konservative og liberale Regeringer ydede en for britisk Statsskik paafaldende tydelig Indsats i de diplomatiske Forhandlinger.

Som under Krim-Krigen havde ved den russisk-japanske Konflikts Udbrud i Februar 1904 Danmark erklæret sin ubetingede Neutralitet; men ligesom i 1854 overfor Vestmagterne fik nu i 1904 Neutralitetens Fortolkning en overfor Rusland udpræget velvillig Karakter. I Midten af Oktober s. A. havde den russiske Flaade under Befaling af Admiral Rosjestvenski forladt Libau paa Vej til Stillehavet. Trods skarpe japanske Indsigelser fandt Flaadens Sejlads gennem de danske Stræder Sted under Ledelse af danske Statslodser, ligesom danske Torpedobaade aspatrouillerede Farvandene og dækkede den krigsførende Magts Eskadre, saa længe den befandt sig paa dansk Søterritorium. Gennemfarten forløb uden Uheld af nogen Art.

Hele denne Sags Ordning var bleven tilvejebragt gennem Forhandlinger mellem den danske Regering (Ministeriet Deuntzer) og Ruslands Minister i København, Alexander Petrovitsj Isvolski. Ministeriets Standpunkt var, at det havde Pligt til at hævde Strædernes ubetingede Frihed for Handels- og Krigsskibe under alle Flag, i Fred som i Krig. Naar Japan undtages, fandt de Handlinger, der var Standpunktets Konsekvens, Billigelse i alle Nationer, som var interesserede i Hævdelsen af det paagældende folkeretlige Princip.

Det er nu i den Situation, som foreligger efter den russiske Flaades Tilintetgørelse i Tsushima-Strædet 27. Maj 1905, den svensk-norske Unions Opløsning 7. Juni s. A., Fredsslutningen mellem Rusland og Japan 23. August s. A. og Aftalerne mellem Wilhelm II. og

Nikolaj II. i Björkö (i den finske Skærgaard) i Juli s. A., at den tyske Kejser — som samtidig ogsaa har gjort Forsøg paa at drage Danmark ind i sin umiddelbare Indflydelses-Sfære — tumler med Planer om at gennemføre Østersøens Lukning for alle andre Krigsskibe end Kystmagternes. Da i den storpolitiske Sommer 1905 en tysk Flaade, under Storadmiral von Köster's Befaling, havde gæstet Østersøens vigtigste Havne, var den øjeblikkelig blevet efterfulgt af en endnu mægtigere britisk Flaade, som uden Lodser eller anden fremmed Bistand havde fundet sin Vej fra Esbjerg, Skagen rundt, ned gennem Storebælts vanskelige Farvand og ind i det baltiske Indhav. Bitterheden mellem Tyskland og det britiske Rige blev stedse mere fremtrædende. Af den fødtes Kejser Wilhelm's storstilede Aktion, hvis dybere Hensigter imidlertid straks i den modsatte Lejr blev gennemskuede, saaledes at der blev sørget for, at Bjærget ikke nedkom med stort andet end en Mus.

Spørgsmaalet om, hvorledes der for Sveriges Vedkommende kunde findes en passende Afløsning af Traktaten af 25. November 1855, blev den ydre Anledning til Iscenesættelsen af den tyske Aktion: Iværksættelse af et politisk System, som kunde sikre Tyskland i Forening med et venskabeligt sindet Rusland Hovedindflydelsen i Østersøen. Næppe var de paagældende diplomatiske Forhandlinger imidlertid begyndt, før England drog Frankrig med ind i dem og allerede derved sørgede for deres faktiske Resultats snævre Begrænsning. Et officielt russisk Communiqué meddelte 17. Januar 1908, at der førtes Underhandlinger mellem Sverige, Rusland og Tyskland med det Formaal at affatte en Deklaration, gennem hvilken de tre nævnte Magter forpligtede sig til gensidig at opretholde status quo i Østersøen. Meddelelsen blev overalt modtaget

med Kølighed. Snart skulde det blive klart, at da hverken den svensk-norske Novembertraktat af 1855 eller Paris-Traktaten af 1856 kunde ophæves eller afløses, uden at Vestmagterne som Signatarer paa disse diplomatiske Instrumenter var hørt, vilde isolerede Aftaler mellem de tre Østersø-Magter (Tyskland, Rusland og Sverige) ikke være mulige. De svenske Interesser, som det gjaldt at varetage, vilde mindst af alle kunne være tjent med en saadan Afgørelse.

Allerede i Starten fik saaledes Kejser Wilhelm's Initiativ et Knæk. En Allemands-Deklaration om Opretholdelsen af status quo i Østersøen, hvis Foranledning og Formaal fornemmelig var at skaffe Sverige, Ruslands og Tysklands (eventuelt ogsaa Danmarks) Tilsagn om »Sikring af de svenske Interesser« kunde vanskelig siges at have nogen almén-politisk Rækkevidde. Under disse Omstændigheder saae det ud til, at Brødet var for lille og maatte slaas større op. Skøndt ingen havde følt fjærneste Trang til nye Aftaler vedrørende Nordsøen, blev Forhandlingerne udvidede til ogsaa at omfatte dette Havs status quo, og derved øgedes betydeligt Tallet paa implicerede Stater. Men netop denne Udvidelse førte til en saadan Begrænsning af den oprindelige Aktion, at dens Maal svandt bort i Taage.

Under 23. April 1908 undertegnedes henholdsvis i Berlin og i St. Petersborg to i det væsentlige enslydende Erklæringer vedrørende »Opretholdelsen af den nuværende territoriale status quo« i henholdsvis Nordsøen og Østersøen.

Fælles for de to Dekclarationer er — bortset fra uvæsentlige sproglige Forskelle — følgende Afsnit:

I det Tilfælde, at den nuværende territoriale status quo i de til (Nordsøen, henholdsvis Østersøen) grænsende Egne efter en af de kontraherende Regeringers Mening skulde blive truet

af forefaldende Begivenheder, skal de Magter, der har undertegnet nærværende Erklæring, træde i Forbindelse med hverandre for ved Hjælp af en Overenskomst, der vil være at afslutte mellem dem, at blive enige om de Foranstaltninger, som de maatte anse for skikkede til at opretholde deres Besiddelsers status quo.

Mindre kunde det vanskeligt blive. Hvor ingen Trætte var, erklærer store og smaa Stater højtideligt, at de respekterer hverandres Ejendom og ikke agter at trættes om den. Dagen efter Deklarationens Undertegnelse var Verdens Udseende og samtlige underskrivende Magters politiske Vilkaar indadtil og udadtil nøjagtig som Dagen før.

Om nogen gensidig Garanti for Opretholdelsen af status quo er der ikke Tale. Deklarationen forudser det Tilfælde, at status quo kan blive truet af forefaldende Begivenheder, men hvad skal i dette Tilfælde ske? De kontraherende Parter skal træde i Forbindelse med hverandre og blive enige om en Overenskomst, i hvilken Aftaler skal træffes om de Foranstaltninger, der vil være at iværksætte til Opretholdelse af den truede status quo. Dette er en Procedure, som 12 Aar før Oprettelsen af Folkenes Forbund i Usikkerhed og Vidtløftighed minder om de Beslutninger, Genève-Institutionen kom til at fatte i sin kortvarige Blomstringsperiode.

I begge Deklarationer gøres overdaadig Brug af Betegnelsen *territorial*. Dette er sket i det Øjemed at skaffe Sikkerhed for, at de to diplomatiske Instrumenter ikke kan finde Anvendelse paa eller overhovedet vedkommer maritime Anliggender i Østersø og Vesterhav. Dette Punkt har særlig Betydning i Østersø-Deklarationen, paa hvilken Storbritannien ikke er Medunderskriver; saafremt Deklarationen nemlig ikke udtrykkelig havde begrænset sit Omraade til at om-

fatte *territoriale* Forhold ved dette Indhav, vilde det have været vanskeligt, for ikke at sige umuligt for Storbritannien at lade sig trænge ud af de kontraherende Parters Række.

At endelig Deklarationernes Bestemmelse af de to Haves Grænser er holdt i intetsigende Almindelighed — Nordsø-Deklarationen udtaler, at »Nordsøen skal betragtes som udstrækkende sig mod Øst til det Sted, hvor den forener sig med Østersøens Vande« — skal kun nævnes for at vise, hvor overfladisk Aktstykkerne er affattede.

Forhandlingerne mellem de to Haves Kystmagter var bleven fulgt med levende Opmærksomhed af Ruslands Gesandt i København, A. P. Isvolski. Idet nu Overenskomsterne i stedse højere Grad indsnævredes til Aftalen om Opretholdelsen af den *territoriale* status quo, blev det Isvolski klart, at Ruslands Medunderskrift paa Østersø-Deklarationen vilde implicere en ny Bekræftelse paa Paris-Traktatens Bestemmelser om Ålands Demilitarisering.

Et lignende Forhold gjorde sig iøvrigt gældende for Danmarks Vedkommende. Efter at vi ved Konventionen af 11. Januar 1907 paany udtrykkelig havde bekræftet vor Anerkendelse af den ved Wien-Freden 1864 og ved den prøjssisk-østrigske Konvention af 11. Oktober 1878 (om Ophævelsen af Prag-Fredens femte Artikel) i Sønderjylland oprettede Tilstand, maatte vor Underskrift paa Østersø- og Nordsø-Deklationerne om Bevarelsen af status quo ved begge Slesvigs Kyster blive en Gentagelse af denne Bekræftelse, endda efter kun et Aars Forløb.

Medens imidlertid Danmark ikke havde nogen Mulighed for at unddrage sig disse ydmygende, eller i bedste Fald overflødige Pligter, ansaa Isvolski det for uforenelig med Stormagten Ruslands Værdighed,

at den nu, da den var bleven Frankrigs Allierede og stod i intimt venskabeligt Samarbejde med Storbritannien, paany skulde underskrive Paris-Traktatens Ålands-Bestemmelser. Allerede i Anledning af den norske Revolution i Juni 1905 havde han henstillet til sin Regering at benytte den Lejlighed, som paa gaadefuld Vis var bleven forsømt i 1871, til at bringe Ålands-Servitutet ud af Verden. Det er senere (i Februar 1918) bleven oplyst, at da Isvolski i 1905 havde rejst dette Spørgsmaal i St. Petersborg, fandt det ringe Interesse. Men da han i April 1906 var bleven russisk Udenrigsminister, tog han selv Sagen op paany — ingenlunde, hvad der udtrykkeligt maa fremhæves, i aggressiv Hensigt eller med militære og maritime Bagtanker, men alene ledet af Ønsket om for bestandig at fjerne Bestemmelser, der var uforenelige med Ruslands Ære og Stilling som Stormagt, ligesom de stod i flagrant Modstrid med det daværende Tidspunkts storpolitiske Virkelighed.

Isvolski's Bestræbelser mødte ikke alene ingen Modstand, men fandt Tilslutning hos Tyskland. En hemmelig Traktat, dateret 31. Oktober 1907 — altsaa et halvt Aar før Østersø-Deklarationens Undertegnelse — blev oprettet i St. Petersborg, og i denne anerkendte Tyskland Ruslands Ret til at befæste Åland.

Tilstedeværelsen af denne hemmelige Traktat var i Foraaret 1908 ukendt for Sveriges Regering og offentlige Mening; Tysklands Dobbeltspil kom først for Dagen 10 Aar senere, i Verdenskrigens sidste Aar. Men de russiske Planer om Ålands-Servitutets Ophævelse kunde i 1908 under Forhandlingerne om Østersø-Deklarationen ikke forblive Sverige ukendt, og de vakte alvorlige Bekymringer, som ogsaa fandt Udtryk i Riksdagens Drøftelser. Saa dybgaaende var Bevægelsen, at Kong Gustaf V. i en personlig Henvendelse anmodede

Tsar Nikolaj II. om at se bort fra enhver Foranstaltning til Ophævelse af Ålands-Bestemmelserne i Paris-Traktaten af 30. Marts 1856.

Den fredselkende Tsar imødekom dette Ønske. Men han hverken vilde eller kunde afvise sin Udenrigsministers Betragtning, og han billigede derfor, at Ruslands Underskrift paa Østersø-Deklarationen blev gjort afhængig af en Formulering, der udelukkede, at dette i sig selv saa banale Aktstykke kunde fortolkes som en fornyet russisk Bekræftelse af Paris-Traktatens Ålands-Servitut.

Resultatet blev da, at der til begge Dekklamationerne af 23. April 1908 blev knyttet et saakaldt »Memorandum«, som for Østersø-DekklARATIONENS Vedkommende havde følgende Indhold:

Ved Underskrivelsen af Erklæringen af Dags Dato mener de undertegnede [Repræsentanter for: Danmark, Rusland, Sverige og Tyskland], efter deres respektive Regeringers Befalinger, at burde præcisere:

At den Grundsætning om Opretholdelsen af status quo, som fastslaaes i nævnte Erklæring, kun vedrører den territoriale Ukrænkelighed af samtlige de høje kontraherende Parters nuværende Besiddelser i de til Østersøen grænsende Egne, og at følgelig Erklæringen ikke paa nogen Maade vil kunne paakaldes, naar det drejer sig om den frie Udøvelse af de høje kontraherende Parters Suverænitets-Rettigheder over deres respektive, nysnævnte Besiddelser.

I dette Memorandum er Åland ikke nævnt med et Ord. Ikke desto mindre handler det udelukkende om Åland, og det siger, at ligesom Rusland i 1871 havde skaffet sig frie Hænder i Sortehavet, vilde det fra nu af i givet Fald paa Østersøens Ålands-Øgruppe kunne handle efter sine egne Interessers Krav.

Saaledes viste det sig atter engang, at *status quo*

er som de spinkle og skrøbelige Porcelænsting, man kan være bange for blot at se paa, end sige tage i Haanden til Afstøvning.

Under Verdenskrigen

I de bevægede Aar under og umiddelbart efter den russisk-japanske Krig i Mandsjuriet mente Rusland at have Aarsag til at tro, at Åland blev benyttet til ulovlig Vaabentrafik; en lille Garnison (knap 800 Mand) blev indkvarteret og en traadløs Telegrafstation indrettet paa Øerne, ligesom en Flaade krydsede i Farvandet. Ingen af disse Foranstaltninger kunde siges at stride imod Paris-Traktaten af 1856, og ingen Indvendinger rejstes mod dem. Overhovedet kom Åland mellem 1907 og 1914 ikke til at spille nogen Rolle i europæisk Politik.

De danske Stræders Lukning og Kiel-Kanalens Usaarlighed gjorde Tyskland til Østersøens Herre under Verdenskrigen 1914—18. Da heraf fulgte, at Tysklands overlegne Flaademagt i dette Indhav vilde muliggøre en tysk Besættelse af det forsvarsløse Åland og dermed Tilvejebringelse af en farlig Trusel mod Finland og Kronstadt-Petersborg, begyndte Rusland kort efter Krigens Udbrud Anlæg af Fæstningsværker paa Øgruppen. Samtidig afgav den russiske Regering til Sverige Forsikring om, at disse militære Foranstaltninger kun havde midlertidig Karakter og i ingen Henseende var rettede mod Sverige eller svenske Interesser. Disse Forsikringer støttedes af tilsvarende Udtalelser fra britisk og fransk Side.

Russernes fortifikatoriske Anlæg paa Åland — som efterhaanden blev een stor Fæstning — bestod navnlig i Opstillingen af faste Kystbatterier, dannende en Bue, der i Nord udgik fra Boxö, bøjede mod Vest og sluttede mod Syd paa Föglö. Desuden fandtes to Batte-

rier paa Kōkar og flere Feltbefæstninger forskellige andre Steder. Traadløse Telegraf-Stationer og Basis for Flyvere var indrettet, ligesom tre Mine-Bælter var anlagt udenfor Øerne. Ingen kunde bestride, at disse militære Anlæg havde en udpræget defensiv Karakter, men givet er del, at selve deres Tilstedeværelse og det Støttepunkt, de dannede for den russiske Flaade, gjorde Rusland til Herre over den botniske Bugt og dennes Forbindelse med Østersøens sydlige Bassin. Svensk offentlig Mening tilkendegav gentagne Gange sine Bekymringer over denne Tingenes Tilstand. Den svenske Regering svarede imidlertid regelmæssigt paa Forespørgsler i Kamrene, at i den foreliggende Krigssituation overskred Ruslands militære Foranstaltninger paa Åland i ingen Henseender Grænserne for Udøvelse af Rigets Suverænetet, og at der var Aarsag til at nære Tillid til de fra Rusland og dets allierede afgivne Erklæringer.

I 1917 udbrød den russiske Revolution, som i Løbet af kortere Tid, end nogen havde kunnet tænke muligt, førte til Tsar-Regimets Sammenbrud og Bolsjevikernes Overtagelse af Magten.

Disse Begivenheder gav hurtigt Genlyd i Finland, som 4. og 6. December 1917 erklærede sin Uafhængighed. De nye Magthavere i Rusland anerkendte denne Uafhængighed allerede 31. s. M., og straks i Begyndelsen af 1918 fulgte Anerkendelse fra Sverige, Frankrig og Tyskland og derefter fra saa godt som alle Stater i Evropa og Amerika.

Imidlertid spredte den bolsjevikiske Farsot sig til Finland. De i Storfyrstendømmet tilbageblevne russiske Tropper i Forening med kommunistisk sindede Finner, af hvilke en Del havde dannet en »rød Garde«, nægtede den provisoriske Regering Lydighed, og Regeringstilhængerne dannede paa deres Side Militær-

styrker (den »hvide Garde«) til Ordenens Opretholdelse. Snart rasede Borgerkrigen overalt i Landet. Regeringen blev styrtet (27. Januar 1918), og de Røde tog Magten. En Del af Regeringens og Rigsdagens Medlemmer var flygtet til Vasa, og herfra blev Kampen mod de Røde organiseret.

Paa Åland, hvor saa at sige slet ingen finske Kommuniste fandtes, dannede den russiske Garnison o. 2000 Mand et Samfund i Samfundet. Dens Betydning voksede væsenlig derved, at den var vel forsynet med moderne Vaaben, medens de Åland'ske Myndigheder ikke raadede over noget som helst Middel til at opretholde deres Autoritet og sikre Ro og Orden paa Øerne.

Medens Ålands-Spørgsmaalet hidtil havde været bestemt af de militær-politiske Interesser, som knyttede sig til Øerne, traadte nu for første Gang den Åland'ske Befolknings Egenvilje til Selvhævdelse i Forgrunden.

Alerede 20. August 1917 havde en Repræsentation fra saa godt som samtlige Øgruppens Kommuner besluttet at sende en Deputation til Sveriges Konge og Rigsdag for at tilkendegive Ålændingenes Ønske om Genforening med Sverige, naar — som det sikkert vilde kunne ventes — ved den kommende Fredsslutning Europas Forhold gjordes til Genstand for Nyordning. Forskellige Vanskeligheder hindrede imidlertid Beslutningens Virkeliggørelse. Men umiddelbart efter Finlands Uafhængigheds-Erklæring tog den nationale Bevægelse paa Åland ny Fart. En Folkeafstemning blev afholdt i det Øjemed at tilkendegive Ønsket om Genforening med Sverige.

Efterhaanden som Forholdene paa Øerne paa Grund af den russiske Soldateskes Overgreb blev mere og mere utaalelige, uden at Ålændingene var i Stand til at værgе sig, tog de stedlige Begivenheder Fart.

Straks i Begyndelsen af det nye Aar (11. Januar 1918) forelagde Ålands Repræsentant i Finlands Landdag, Redaktør Julius Sundblom, en Petition, som aabent og frimodigt tolkede Øfolkets Længsel efter Genforening med Sverige. Dette Skridt vakte den yderste Uvilje i Finland, og Regeringen lod Redaktør Sundblom fængsle. I sin Trontale 16. Januar s. A. udtalte Kong Gustaf, idet han hyldede Finlands Uafhængighed, at det var hans Haab, at »Finlands Uafhængighed vil lette en for Sverige tilfredsstillende Løsning af Ålands-Spørgsmaalet«, og han tilføjede, at han havde truffet Foranstaltninger til at hidføre en saadan Løsning. Samtidig lod den svenske Regering forstaa, at efter dens Opfattelse burde Ålands-Spørgsmaalet løses ved den almindelige Fredsslutning i Overensstemmelse med de Magter, som havde underskrevet Paris-Traktaten af 1856. Naar den svenske Regering allerede havde gjort Skridt i denne Retning overfor Centralmagterne, var dette udelukkende sket for at værges Sveriges Rettigheder og Interesser paa Åland for det Tilfælde, at der skulde blive sluttet en Særfred mellem Rusland og Tyskland.

En Åland'sk Delegation paa 6 Medlemmer med Mariehamns Borgmester, Carl Björkman, som Ordfører ankom 28. Januar 1918 til Stockholm og overbragte 2. Februar s. A. Kongen og Regeringen en Petition, underskrevet af o. 8000 Ålændinge (98 pCt. af den mandlige Befolkning over 21 Aar), som begærede Ålands Genforening med Sverige. Kongen svarede med at udtale sin Glæde over Delegationens Henvendelse, der tolkede Ålændingenes Trofasthed mod Moderlandet, og han gav Udtryk for det faste Haab, at den svenske Regering ved venskabelig Overenskomst med det frie og uafhængige Finland vilde finde Vej til en Løsning, som kunde opfylde det Åland'ske Folks Ønsker.

Finlands hvide Regering, hvis mest fremtrædende Personlighed var Per Evind Svinhufvud, var udpræget tyskvenlig og havde tilvejebragt militært Samarbejde med Tyskland. Den tilstræbte i første Række tysk Intervention i den finske Borgerkrig. Ligeledes blev Muligheden for Bistand fra Sverige drøftet. Den svenske Regering mente imidlertid ikke at kunne indlade sig paa et saadant Foretagende, der vilde stride mod Sveriges Neutralitet, og denne Opfattelse fandt principiel Tilslutning hos Lederne af den konservative Opposition (Professor Trygger og Admiral Lindman). Derimod modsatte Regeringen sig ikke Dannelsen af frivillige svenske Korps til Tjeneste ved Finlands hvide Tropper, som under General Mannerheims Befaling kæmpede mod de finsk-russiske Kommuniste.

Anderledes maatte imidlertid Sveriges Stilling blive til Åland, hvis værgeløse Befolkning havde henvendt sig til Konge og Regering om Beskyttelse mod de russiske Troppers stedse voksende Overgreb. Den svenske Regering sendte 13. Februar 1918 to Skibe, eskorterede af en Krydser, til Åland for at hente den Del af Befolkningen, som ønskede at søge Tilflugt paa svensk Jord. Samtidig rejste ogsaa den sovjetrussiske Gesandt i Stockholm, Vorovski, til Åland for at søge at gøre Ende paa de russiske Troppers Terror. Men netop i de samme Dage skete det, at et lille Korps finske Hvidgardister, o. 500 Mand — af hvilke kun 200 var bevæbnede med Geværer af de forskelligste Modeller — marsjerede over Isen til Åland for at optage Kampen med de 2000 russiske Soldater og Matroser, som var bevæbnede med de mest moderne Vaaben: Haandgranater, Gasbomber, Maskingeværer og Feltkanoner.

Under disse Omstændigheder besluttede Sverige sig til Intervention paa Åland. Efter Forhandling med

Finlands Gesandt i Stockholm, Gripenberg, tilbød Sverige sin Mægling paa det Grundlag, at Sverige paatog sig at genoprette Ordenen paa Åland og overtage Ansvaret for det paa Øerne tilstedeværende russiske Krigsmateriel af al Art. Tilbudet blev modtaget af saavel Finland som Rusland. En svensk Infanteribataljon, under Befaling af Oberst Roos, og en mindre Flaadestyrke, under Befaling af Kommandørerne Starck og Åkermark, afgik til Åland og udførte lige saa hensynsfuldt som fast sin Opgave.

Det lille Korps finske Hvidgardister forlod 20. Februar Åland.

Ved denne Handling frelste Sverige Øerne fra Ødelæggelse og det lille finske Friskarekorps fra Tilintetgørelse. Men den svenske Intervention havde ogsaa fundet Sted i sidste Øjeblik. I Mariehamn og andre Steder havde Russerne planlagt Drab og Plyndringer. Samtidig var Forholdet mellem den hjemmehørende Befolkning og de finske Hvidgardister blevet bittert, idet Finnerne ikke havde lagt Skjul paa, at deres Maal var at hindre Øgruppens Genforening med Sverige.

Imidlertid optraadte nu en ny Faktor paa den Åland'ske Skueplads. Den tyske Minister i Stockholm meddelte 2. Marts 1918 Sveriges Udenrigsminister, at Tyskland havde besluttet at sende Tropper til Finland for at undertrykke det røde Oprør, og at denne Beslutning var truffen efter Begæring af den af Svinhufvud ledede finske Regering. Ministeren tilføjede, at med Finlands Samtykke vilde disse Tropper benytte Åland som Operationsbasis. Udskebningen begyndte 15. Marts. Det er ikke muligt at give Oplysning om Styrkernes Antal, men det menes, at i Sommerens Løb 30-40.000 Mand passerede Åland til Finland. Den lille svenske Garnison forblev i Mariehamn uden at træde

i Forbindelse med de tyske Styrker. Stillingen syntes imidlertid den svenske Regering uholdbar, og de svenske Tropper blev da efterhaanden hjemkaldt.

Ligesom Sveriges Regering og Folk stillede nu Ålændingene deres Lid til, at den kommende Fredskonference vilde løse Ålands-Spørgsmaalet i Forbindelse med de øvrige europæiske Problemer. Allerede 11. Marts — altsaa umiddelbart inden de tyske Troppers Udskibning paa Øerne — henvendte den Åland'ske Befolkning sig til Sveriges, Finlands og Tysklands Regeringer med Krav om Genforening med Sverige, i Overensstemmelse med Folkenes Selvbestemmelsesret. Den svenske Regering svarede herpaa, at ogsaa den haabede, at Ålændingenes Ønsker vilde blive opfyldt. Den tyske Regering indskrænkede sig til at udtale Haabet om, at Sverige og Finland maatte naa til en Overenskomst, som varetog Ålændingenes Interesser. Den finske Regering svarede med ubetinget Afslag.

Herefter udviklede Begivenhederne sig i hurtig Rækkefølge. Delegerede fra samtlige Ålands Kommuner konstituerede sig 7. Juni som befuldmægtiget Forsamling for Befolkningen. Den vedtog 9. November — altsaa to Dage før Vaabenstilstanden mellem Tyskland og de allierede Magter — en Henvendelse til Amerikas forenede Stater, Frankrig, Italien og Storbritannien med Paakaldelse af Præsident Wilson's Manifest af 18. Januar s. A. og med Gentagelse af Kravet om Genforening med Sverige efter Folkeafstemning. I Overensstemmelse hermed tilstillede Sveriges Regering (19. November) Finlands Regering en Verbalnote, som udtalte Ønsket om, at Ålands fremtidige Skæbne blev afgjort ved en paa Øerne afholdt Folkeafstemning, hvis Udfald skulde være bindende for saavel Sverige som Finland. En lignende Henvendelse tilstilledes Fin-

lands Regering fra Ålændingenenes Repræsentation, men ogsaa den blev mødt med ubetinget Afslag.

Under disse Omstændigheder besluttede Ålændingene at sende en Delegation til Paris, hvor Fredskonferencen var traadt sammen 18. Januar 1919. Delegationen afleverede 31. s. M. til Konferencen et Memorandum, som atter gentog Kravet om Genforening med Sverige efter Folkeafstemning. Den svenske Regering støttede ved Note af 22. April til Fredskonferencen dette Krav. Herefter lød Ålands-Forsamlingen afholde ny Folkeafstemning paa Øerne (1. Juni). Dens Resultat blev, at 99 p.Ct. af Befolkningen stemte for Genforening med Sverige; den resterende Procent bestod af indvandrede Finner.

Paa Fredskonferencen behandledes Ålands-Spørgsmaalet af den »Baltiske Kommission«. Medens samtlige Konferencens Aktstykker vedrørende Slesvig er offentliggjort (oprindelig i det af André Tardieu i Samarbejde med Franz v. Jessen udgivne Værk »Slesvig paa Fredskonferencen«, Kbhvn. 1926; fransk Udgave 1928), er Konferencens Forhandlinger om Åland ikke offentlig tilgængelige. Saavidt vides herskede der i den baltiske Kommission Enstemmighed om, at Åland burde vende tilbage til Sverige, men at den endelige Ordning først vilde kunne træffes, naar en lovlig Regering i Rusland kunde gøre dette Riges Anskuelser gældende; i hvert Fald maatte Øernes Demilitarisering fastholdes i Overensstemmelse med Paris-Traktaten af 1856. Under disse Omstændigheder menes Kommissionens Konklusion at være gaaet ud paa, at det samlede Åland'ske Anliggende burde finde sin Afgørelse ved Beslutning af Folkenes Forbund.

Versailles-Traktaten af 28. Juni 1919 er tavs om Åland. Den omfattende Drøftelse, Spørgsmaalet havde været Genstand for, ikke blot i Sveriges og Finlands

Presse og disse Landes Parlamenter, men ogsaa i Verdensopinionen, foranledigede imidlertid den sovjet-russiske Regering til 2. Oktober s. A. at meddele samtlige interesserede Regeringer, at der ikke forelaa nogen Traktat eller Konvention, ved hvilken Ruslands Suverænetet over Åland var bleven ophævet, og at den derfor forbeholdt sig sin Stilling, som ikke kunde foregribes ved nogen uden dens Medvirkning truffen Afgørelse.

Den finske Regering gjorde Forsøg paa at bero-lige Stemningen paa Åland ved at tilsige Befolkningen Selvstyre og Garanti for Bevarelsen af dens svenske Nationalitet. Den paagældende finske Lov blev udstedt 6. Maj 1920. Forsaavidt blev den imidlertid uden Virkning, som Ålændingene erklærede, at ingen Foranstaltning af denne Art var i Stand til at ophæve deres Krav om Genforening med Sverige; de afslog pure at modtage Loven. Kort efter (31. Maj) ankom med den svenske Regerings Samtykke en talrig Åland'sk Delegation til Stockholm som Repræsentant for Øernes Forsamling og samtlige Kommuner. Den forebragte Kong Gustaf, den svenske Regering og de allie-rede og associerede Magters Gesandter i Stockholm det ofte gentagne Krav om Genforening med Sverige og gav Udtryk for Utaalmodighed over, at Afgørelsen bestandig blev trukken i Langdrag. I deres Svar opfordrede Kongen og Regeringen Ålændingene til med Tillid at afvente Begivenhedernes videre Udvikling.

Spændingen mellem Sverige og Finland øgedes for hver Uge, der gik, og den svenske Regering tilbagekaldte sin Gesandt fra Helsingfors.

I denne kritiske Situation mente Vestmagterne det nødvendigt at gribe ind. I Henhold til Pagtens Artikel 11 henledte ved Note af 19. Juni 1920 den britiske Udenrigsminister Folkeforbunds-Raadets Opmærksom-

hed paa Ålands-Spørgsmaalet, hvis Udvikling var af den Natur, at det vilde kunne paavirke det gode Forhold mellem Nationerne indbyrdes og bringe Freden i Fare.

Hermed var dette nordiske Anliggende indbragt for Folkeforbundets Forum.

Konventionen af 20. Oktober 1921

Freden i Brest-Litovsk (3. Marts 1918) bestemte i sin Artikel VI, at Finland og Åland straks skulde rømmes af russiske Tropper og den røde Garde, ligesom Fæstningsanlægene paa Øerne snarest muligt skulde sløjfes. Derefter hed det:

Der vil være at træffe særlig Aftale mellem Tyskland, Finland, Rusland og Sverige om disse Øers varige Ikke-Befæstning saavel som om deres øvrige Behandling i militær og søfartteknisk Henseende. De høje kontrahende Magter er enige om, at paa Tysklands Ønske kan ogsaa andre af Ostørsøens Kystmagter drages ind i disse Forhandlinger.

I sin Artikel XXX indeholder Fredsslutningen mellem Finland og Tyskland (7. Marts 1918) en lignende Bestemmelse.

Senere fandt Forhandlinger Sted mellem Finland og Sverige, og 30. December 1918 sluttede de to Magter i Stockholm en Overenskomst om Fjernelsen af de paa Åland tilstedeværende militære Etablissementer; hertil sluttede Tyskland sig. Anlæggenes Tilintetgørelse skulde finde Sted under Deltagelse af saavel svenske som tyske Militærteknikere; Tyskland sendte imidlertid ingen Repræsentanter. Arbejderne begyndte 1. April 1919 og var afsluttede i Oktober s. A. Hermed var Åland i militær Henseende bragt tilbage til samme Tilstand som i 1914.

Folkenes Forbunds Raad traadte 9.—12. Juli 1920 sammen til Drøftelse bl. a. af Ålands-Spørgsmaalet;

nærværende var Repræsentanter for Finland og Sverige samt to Delegerede for den Åland'ske Befolkning. Ved denne Lejlighed blev imidlertid ingen principiel Beslutning truffen, idet Raadet først mente det nødvendigt at henvise til Afgørelse ved sin Jurist-Kommission Spørgsmaalet om sin Competence i Sagen. Dette skete som Følge af Finlands Paastand om, at Talen udelukkende var om et Tvistemaal mellem Finlands Regering og Befolkningen paa det under Finlands Suverænetet lydende Åland, medens Sverige paa sin Side hævdede Spørgsmaalets internationale Karakter.

Jurist-Kommissionen sluttede sig til det svenske Standpunkt, og 20. September s. A. erklærede Raadet sig kompetent, idet det samtidig overdrog et Udvalg at undersøge Spørgsmaalet i dets Helhed og forelægge Raadet Resultatet af sine Undersøgelser og Overvejelser. Efter at Udvalget havde aflagt Besøg saavel i Sverige og Finland som paa Åland og afleveret sin Indberetning — ligesom Sverige og Finland havde haft Lejlighed til at procedere deres Synspunkter — besluttede Folkeforbunds-Raadet 24. Juni 1921, at der skulde oprettes en international Overenskomst i det Øjemed at garantere »det svenske Folk og alle interesserede Magter, at Ålands-Øerne aldrig i militær Henseende skal kunne blive Aarsag til Fare«. Raadsbeslutningen tilføjer, at Paris-Konventionen af 1856 bør erstattes af en videregaaende Overenskomst, som skal stilles under alle de interesserede Magters Garanti, og at denne Overenskomst bør følge Hovedlinjerne i det af den svenske Regering udarbejdede Udkast til Konvention om Øernes Neutralisering.

Hermed var vel en svensk Hovedinteresse i Ålands-Problemet afgjort til Fordel for Sverige, men samtidig

havde Raadet ogsaa løst Suverænetets-Spørgsmaalet til Fordel for Finland.

Imidlertid vedtog Raadet 27. Juni s. A. ligeledes en Beslutning om Udvidelse af de Garantier, som gennem Selvstyreloven skulde ydes Ålands Befolkning for Bevarelsen af dens Sprog, Kultur og stedlige svenske Overleveringer. Herom vil der blive Lejlighed til senere at tale.

Efter Indbydelse af Generalsekretæren for Folkernes Forbund samledes 10. Oktober 1921 i Genève Repræsentanterne for følgende Stater: Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Italien, Letland, Polen, Storbritannien, Sverige og Tyskland. Danmarks Repræsentanter var dav. Gesandt i Paris, Kammerherre *H. A. Bernhoft*, dav. Kommandør, Chef for den danske Flaades Stab *H. L. E. Wenck* og dav. Legationssekretær *S. P. Duurloo*. — Kammerherre Bernhoft blev valgt til Konferencens Præsident.

Under 20. Oktober 1921 undertegnede Repræsentanterne for de nysnævnte ti Magter en »Konvention angaaende Ålands-Øernes Ikke-Befæstning og Neutralisering«, der angiver som sit Formaal at hindre, at Øerne nogensinde skal kunne blive »Aarsag til Fare i militær Henseende« og at fuldstændiggøre den Forpligtelse, »Rusland har paataget sig i Ålands-Konventionen af 30. Marts 1856, der udgør et Tillæg til Paris-Traktaten af samme Dag«.

Konventionen indeholder 10 Artikler.

I Artikel I bekræfter Finland Paris-Konventionen og forpligter sig til »ikke at befæste den Del af det finske Arkipelag, som kaldes Ålands-Øerne«.

Art. II definerer med stor Nøjagtighed Grænserne for den af Konventionen omfattede Zone, indenfor hvilken (Art. III) »intet Anlæg og ingen Basis for land-, sø- eller luftmilitære Operationer eller nogen

anden Indretning, som tjener Krigsformaal, vil kunne bibeholdes eller anlægges«.

Art. IV tillader dog Finland, »saafremt ekstraordinære Omstændigheder maatte kræve det«, at overføre til Zonen saadanne bevæbnede Styrker, som er strængt nødvendige til Ordenens Opretholdelse, ligesom Finland »fra Tid til anden skal kunne lade Øerne besøge af et eller to af sine lette Overflade-Krigsfartøjer«. Desuden »vil Finland, saafremt særlige og betydningsfulde Forhold kræver det, kunne indføre andre Overflade-Fartøjer i Zonens Farvand og midlertidig holde dem dør«; disse Fartøjers »samlede Déplacement maa dog i intet Tilfælde overskride 6000 tons«. Den finske Regering kan kun tilstaa eet Krigsskib fra enhver anden Magt Adgang til at løbe ind i eller midlertidig kaste Anker i Øhavet. Ganske vist vil Finland kunne lade sine land- og sømilitære Luftfartøjer overflyve Zonen, men »udenfor Tilfælde af force majeure« er det dem forbudt at lande paa Øerne.

Videre bestemmer Art. VI:

I Krigstid skal den i Artikel II beskrevne Zone betragtes som neutral og maa hverken direkte eller indirekte gøres til Genstand for nogen som helst Anvendelse i Forbindelse med militære Operationer.

Ikke destomindre skal det, i Tilfælde af at Østersøen maatte berøres af en Krig, være Finland tilladt i det Øjemed at sikre Overholdelsen af Zonens Neutralitet midlertidigt at anbringe Miner i dens Farvande og at tage de i saa Henseende strængt nødvendige maritime Forholdsregler.

Finland giver uopholdelig Folkeforbundets Raad Meddelelse herom.

Hvorledes skulde nu den i Konventionens Indledning omtalte Garanti for Ålands Ikke-Befæstning og Neutralisering gøres virksom? Paa dette Spørgsmaal giver Art. VII et udførligt, men vagt og indviklet Svar:

De høje kontraherende Parter skal hver for sig eller i Forening henvende sig til Folkeforbunds-Raadet, for at dette kan træffe Beslutning om de Forholdsregler, der vil være at tage til Sikring af Overholdelse eller Tilbagevisning af Krænkelse af Konventionens Bestemmelser. Samtidig paatager disse Magter sig Forpligtelse til »at bidrage til de Forholdsregler, om hvilke Folkeforbundets Raad i dette Øjemed maatte tage Beslutning«. Naar saa Raadet skal træffe sin Afgørelse, sammenkalder det Konventionens Underskriverne, og efter Drøftelse stemmes der om den trufne Beslutning. Saafernt nu ved denne Lejlighed Enstemmighed (bortset fra den Magt, der beskyldes for at have krænkede Konventionens Bestemmelser) ikke opnaaes, »vil enhver af de høje kontraherende Parter være berettiget til at tage de Forholdsregler, om hvilke Raadet med to Tredjedeles Flertal har taget Beslutning« (idet der stadig ikke regnes med Repræsentanten for den Magt, som beskyldes for Krænkelse af Konventionens Bestemmelser).

Men da Anvendelsen af denne vidtløftige Procedure forudsætter, at der er god Tid til at gøre Garantien virksom, bestemmer Art. VII for det Tilfælde, at »Zonens Neutralitet maatte være bragt i Fare ved et pludseligt Angreb«, at Finland da indenfor Zonen skal kunne tage »de fornødne Forholdsregler for at opholde og tilbagekaste Angriberen, indtil de høje kontraherende Parter vil være i Stand til at gribe ind for at skaffe Neutraliteten respekteret«.

Art. IX fastslaar, at Åland danner en integrerende Del af Republiken Finland, og at Konventionen kan tiltrædes af enhver Magt, »hvis Tilslutning maatte synes ønskelig«. — Hermed sigtes tydeligt til Rusland, som imidlertid ikke alene ikke tiltraadte Overenskomsten, men 13. November 1921 udtrykkelig nedlagde

Indsigelse mod en uden dets Medvirkning tilvejebragt Aftale.

Art. X indeholder Bestemmelser om Konventionens Ratifikation, hvilken for hver enkelt Magt medfører Aftalernes Ikrafttræden.

Danmark ratificerede 5. Januar 1922. Under Drøftelsen i Folketinget (20. December 1921) blev det skarpt kritiseret, at Danmark havde paataget sig vidtgaaende militære Garanti-Forpligtelser. Hertil svarede Regeringen, at *disse Forpligtelser kun vilde kunne blive effektive, saafremt Varetagelsen af danske Interesser krævede det.*

Under 13. April 1922 blev Konventionen meddelt samtlige Stater, som paa det paagældende Tidspunkt var Medlemmer af Folkenes Forbund.

Ålands Selvstyre

Den finske Republiks Præsident stadfæstede 7. Maj 1920 *Lov om Selvstyre for Åland*. Ved Folkeforbunds-Raadets Beslutning 27. Juni 1921 blev det imidlertid paalagt Finland at udvide de Garantier for Bevarelsen af den Åland'ske Befolknings svenske Nationalitet, som Selvstyreloven indeholdt; denne Udvidelse skulde finde Sted »i den almene Freds Interesse og som Sikring af den fremtidige venskabelige Forbindelse mellem Sverige og Finland saavel som til Fremme af Ålands-Befolkningens Velfærd«.

Raadsbeslutningens vigtigste Punkter er følgende:

Ålands Landsting og de enkelte Kommuner skal under ingen Omstændigheder være forpligtede til at opretholde eller understøtte andre Skoler end dem, i hvilke Svensk er Undervisningssprog. Ligeledes skal i Statsskolerne Undervisningen gives paa svensk Sprog. Uden den paagældende Kommunes Samtykke skal der ikke undervises i finsk Sprog i Folkeskoler, som op-

retholdes eller understøttes af Staten eller Kommunerne.

Grundsalg paa Åland kan ikke finde Sted til Personer, som ikke i fem Aar har haft lovlig Bopæl paa Øerne, med mindre det paagældende Kommuneraad har givet sit Samtykke.

Indvandrere til Åland fra Finland kan først opnaa Stemmeret til Øernes Forsamlinger efter et Ophold paa fem Aar.

Landshøvdingen over Åland skal udnævnes af den finske Republiks Præsident efter Samraad med Formanden for Øernes Landsting. Hvis Enighed ikke kan naaes, skal Republikens Præsident vælge Landshøvdingen blandt fem Kandidater, udpegede af Landslinget, og som er i Besiddelse af de nødvendige Forudsætninger for at sikre Øernes gode Forvaltning og Statens Interesser.

Folkeforbundets Raad overvaager disse Garantiers rigtige Udførelse. I Tilfælde af Klager fra Ålands Landsling skal den finske Regering indsende dem til Raadet, ledsaget af sine egne Bemærkninger; saafremt Talen er om Retstvistigheder, kan Raadet forelægge dem for Den faste Domstol for mellemfolkelig Retspleje (i Haag). —

I Overensstemmelse hermed vedtog og udfærdigede Finland 11. August 1922 en særlig Grundlov, som indeholdt samtlige de i Genève truffne Beslutninger.

Det ligger udenfor denne Fremstillings Opgave nærmere at komme ind paa Selvstyre- og Garanti-Lovenes Indhold. I Almindelighed kan siges, at Ålands-Befolkningens svenske Nationalitet gennem dem er værnet paa effektiv Vis, og at de giver den fuld Raadighed i dens egne Anliggender. Næppe nogen anden Befolkningsdel i europæiske Stater nyder et saa udstrakt Selvstyre som Ålændingene.

Der er dog Grund til her særlig at omtale Selvstyrelovens Bestemmelser vedrørende Ålændingenes *Værnepligt*. Befolkningen har fra første Færd frygtet, at Ungdommens Militærtjeneste udenfor Landskabet selv og ved Troppedele med finsk Kommandosprog skulde blive Aarsag til Denationalisering, ligesom den har lagt den største Vægt paa, at Øernes Neutralisering udelukkede, at finstaltende Militær under den ene eller den anden Form garnisonerer paa Øerne.

Denne Ålændingenes Holdning rejste Problemet om, hvorledes det skulde blive muligt at delagtgiggøre dem i Pligten til Deltagelse i Rigets Forsvar? Efter vidtløftige Drøftelser blev i Selvstyrelovens Art. XXVII følgende Løsning tilvejebragt:

Landskabet Ålands Indbyggere er pligtige til at bidrage til Fædrelandets Forsvar ved i Stedet for at aftjene Værnepligt at gøre tilsvarende Tjeneste ved Lods- og Fyrvæsenet, saaledes som bestemt i særlig Lov desangaaende.

Denne Bestemmelse er imidlertid stødt paa stærk Modstand hos Ålændingene, og til Dato er den ikke bleven udført i Virkeligheden.

I Ålands-Spørgsmaalets sidste Fase har den faaet ny Aktualitet.

Sidste Fase

Sveriges Udenrigsminister, Sandler, og Finlands Statsminister, Cajander, oplyste 8. September 1938 i samtidige Taler, at deres og de to andre nordiske Landes Regeringer har indledet Forhandlinger om Spørgsmaal, som vedrører 1) det nordlige Skandinavien, 2) de sydlige Kystfarvande og 3) Ålands-Området.

Udenrigsminister Sandler udtalte, at disse tre Anliggenders Vigtighed for samtlige nordiske Magter »fremgaar saa umiddelbart af de geografiske Forudsætninger, at det vilde være banalt Hemmeligheds-

kræmmeri at gemme dem bag et diplomatisk Slør«. Han tilføjede, at endnu er Tiden ikke moden til nærmere at omtale de to første Anliggender: *Nordskandinavien*, d. v. s. de Egne, hvor Sveriges, Norges og Finlands Grænser mødes ved eller nær det nordlige Ishav, og *de sydlige Kystfarvande*, hvormed nødvendigvis ogsaa maa være ment Kattegat og Øresund.

Derimod udtalte de to nordiske Statsmænd overensstemmende, at der intet var til Hinder for allerede nu at meddele, at Nabomagterne ved Bottenhavet, Sverige og Finland, er bleven enige om at søge hidført Ændringer i det for Ålands-Øerne gældende Statut, altsaa den ovenfor analyserede Konvention af 20. Oktober 1921.

Om Aarsagen til de forud for og efter de nordiske Ministres Taler førte Forhandlinger kan ingen Tvivl herske. Skøndt der kun er forløbet 17 Aar, siden den under dansk Forsæde tilvejebragte Genève-Konvention traadte i Kraft, virker den forældet. De Forventninger, der har været knyttet til Folkeforbundets Indsats i den lovordnede Freds Tjeneste, er bleven skuffede. Næppe nogen Regering eller ansvarlig Politiker vil nu vove at nære Tillid til »Garantier« af den Art, Ålands-Konventionen stiller i Udsigt. Erfaringen fra de seneste Aar har godtgjort, at selv om der i Tilfælde af Fredsbrud undtagelsesvis levnes Tid til Procedure for Folkeforbunds-Raadet, saa savner Genève-Institutionen ethvert Middel til at skaffe Respekt for sine Afgørelser, ligesom det Gang paa Gang har vist sig, at end ikke naar Raadet var naaet til Enighed om, hvilken Magt der maatte betegnes som *Angriberen*, kunde det yde den angrebne Part virksom Hjælp.

Under disse Omstændigheder maatte i en Tid, som eksplosivt hidfører sociale, storpoltiske og territoriale Omvæltninger, de tvende i Ålands-Problemet

nærmest interesserede Stater søge nye Midler til Varetagelse af deres Interesser. Dette har været saa meget mere nødvendigt, som siden Oprettelsen af den sidste internationale Ålands-Konvention Magtgrupperingen i og om Østersøen totalt har skiftet Karakter.

Ganske vist savner den, som skriver disse Linjer, autentisk Materiale til Bedømmelse af en Række af de Faktorer, hvis Indflydelse er afgørende for den militær-politiske Stilling i Østersøen. Naar Sveriges Udenrigsminister offentlig har nævnt, at Sverige og Danmark er beskæftigede med Overvejelser vedrørende »de sydlige Kystfarvande«, kan der næppe være Tvivl om, at hermed sigtes tillige til de to Østersø-Magters Interesser i Adgangsstræderne til Østersøen, og at vel navnlig disses Neutralisering i Tilfælde af krigerske Konflikter, som berører dette Indhav, søges sikret gennem gensidige Aftaler. Men om Forhandlingernes egentlige Genstand eller hidtidige Forløb savnes enhver Oplysning. Ligeledes bereder det Ikke-Fagmanden uovervindelige Vanskeligheder at danne sig et Skøn over de Flaadestyrker, ny-oprettede eller genopstandne Østersø-Magter (Estland, Letland og Polen samt — hvad der i den givne Forbindelse navnlig kommer i Betragtning — Finland) maatte kunne raade over i Tilfælde af krigerske Forviklinger. Endelig mangler jeg Forudsætninger for at udtale begrundet Mening om Omfanget og Værdien af Sovjet-Ruslands maritime Stridskræfter, forsaavidt disse er beregnede paa Operationer i Østersøen.

Hvad derimod synes givet, det er, at Tysklands Magtstilling i det baltiske Indhav nu atter i det store og hele er bleven den samme som før og under Verdenskrigen. Jævnside med Flaadens Fornyelse, Modernisering og Forøgelse er gaaet Genrejsningen af Kiel-Kanalens militære Anlæg, saaledes at denne kunstige

Vandvej formentlig vil være i Stand til at tjene samme Formaalsom under Verdenskrigen, nemlig — for at bruge Lord Balfour's Udtryk under Fredsforhandlingerne i Paris 1919 — »at fordoble den tyske Flaadestyrkes Slagkraft] ved at muliggøre dens alternative Anvendelse efter det til enhver Tid foreliggende Behov saavel i Nordsø som i Østersø«.

Paa den anden Side er — som i denne Afhandlings Indledning omtalt — Ruslands maritim-strategiske Stilling i Østersøen væsenlig ændret siden 1918. Denne Stormagt ejer nu ved Østersøen kun den finske Bugts inderste Krog, medens Bugtens nordlige og sydlige Kyster tilhører de nyoprettede, selvstændige Stater Finland og Estland, som er knyttede til hinanden med stærke nationale, økonomiske og politiske Baand. Disse Forhold paavirker atter paa afgørende Vis Ålands Betydning for Rusland under en Østersøen berørende Konflikt. I Hænderne paa en Rusland fjendtlig sindet Magt vil Åland beherske Ind- og Udsejling fra den finske Bugt, i hvis Bund den russiske Østersø-Flaade har sin Basis.

Det er tydelig nok Iagttagelser og Overvejelser som disse, der har givet Anledning til Finlands og Sveriges Forhandlinger om Tilvejebringelse af et nyt Statut for Åland. Saavel Statsminister Cajander som Udenrigsminister Sandler har ved flere Lejligheder, siden Sagen blev offentlig rejst ved de to Statsmænds Taler 8. September d. A., gjort gældende, at medens de to nærmest interesserede Magter ikke i fjærneste Maade tilstræbte Ændringer i det for Ålands internationale Stilling gældende Neutraliserings-Princip, saa maatte de være bestræbte paa at frigøre sig for de Hindringer, Ålands-Konventionen af 1921 stiller i Vejen for Finlands Handlefrihed i Tilfælde af krigerske Konflikter i det baltiske Indhav. Med andre Ord: Finland maa

i Samarbejde med Sverige være i Stand til at træffe saadanne militære Foranstaltninger, at Genève-Konventionens Bestemmelser ikke kan blive Læ eller Ly for Overrumpling af Åland i det Øjemed at anvende Øgruppen til Fremme af en tredje Magts militære Formaai.

Hvilke skal nu disse Foranstaltninger blive? Herom foreligger indtil videre ingen nærmere Oplysninger. Det vides kun, at ved Møder i Helsingfors mellem den svenske Regering, repræsenteret af Udenrigsminister Sandler og militære Teknikere, og den finske Regering, som ligeledes havde tilkaldt sine militære Sagkyndige, er Samarbejdets Omfang og Rækkevidde blevet drøftet paa det af de to nordiske Statsmænd oprindelig opstillede Grundlag: Ved Forhandlinger med Signatar-Magterne skal Indskrænkningerne i Finlands Handlefrihed i Ålands-Zonen for saa vidt ophæves, som der skal gives Øgruppens Suveræn, Finland, Mulighed for i Samarbejde med Sverige »at sætte Laas for det neutraliserede Omraade og forebygge Overrumplinger«. De to nærmest interesserede Magter fastholder Øgruppens fuldstændige Neutralisering, men kræver Frihed til at værne deres egne Interesser ved Hjælp af militære Foranstaltninger, der — som Udenrigsminister Sandler har udtalt — skal være tilstrækkelig »ubehagelige« til at begrænse den sandsynlige Risiko for Neutralitetsbrud til et Mindstemaal.

Fra første Færd har begge Magternes Regeringer lagt største Vægt paa at opnaa Ålands-Befolkningens Medvirkning til Oprettelse af den nye Tingenes Tilstand, som er under Forberedelse. Ved Budskab af 27. Oktober d. A. har Finlands Præsident anmodet Ålands Landsting om at godkende Forslag om Befolkningens Deltagelse i Forsvarsforanstaltninger, og dette Krav er blevet stærkt understøttet af den svenske Re-

gering. Ligeledes har foruden Ålands Repræsentant i Finlands Rigsdag og en af Øernes Landsting udnævnt Delegation — med Formanden, Redaktør Sundblom, i Spidsen — deltaget i de nysnævnte Forhandlinger i Helsingfors.

Saavel under Landstingets *urtima* (overordenlige) Samling i Slutningen af Oktober d. A. som ved offentlige Møder og andre Manifestationer har Ålands-Befolkningen tilkendegivet stærk Uvilje mod Planerne om Ændring i Øgruppens internationale Statut og Indførelse af Værnepligt for den Åland'ske Ungdom. Bag denne Modstand ligger først og fremmest Ængstelse for, at der skal aabnes Veje for Befolkningens Denationalisering; de saakaldte *Ægtfinners* vedholdende Angreb paa Finlands svenske Mindretal har nødvendigvis maattet gøre stærkt Indtryk paa Åland, hvor Misfornøjelse med Haandhævelsen af Selvstyrelovens Bestemmelser ved flere Lejligheder er kommen til Orde. Imidlertid synes der under Sammenkomsterne i Helsingfors at være givet Ålands Repræsentanter bindende Forsikringer om, at de nye Militær-Foranstaltninger vil blive iværksat saaledes, at paa Åland kun Tropper fra Finlands svensktalende Egne og under svensk-talende Befaling vil komme i Betragtning, ligesom de Krav, der stilles til den Åland'ske Ungdom, ikke vil overskride Selvstyrelovens Rammer.

Vanskeligere end denne paa nationalpolitisk Grund byggede Modstand er det at forklare, at Ålands Landsting og overhovedet Øernes offentlige Mening, uden Hensyn til stedlige Partidannelser, synes uvillig stemt mod Ændringer i Genève-Konventionen af 1921. Naar det under Landstingets Forhandlinger i Slutningen af Oktober d. A. blev gjort gældende, at »ti Magters Garanti er bedre end to Magters«, vidner en saadan Opfattelse om Mangel paa Kendskab til den nuvæ-

rende europæiske Virkelighed, og det tør betragtes som givet, at dette Synspunkt ikke vil kunne hindre Tilvejebringelse af et positivt Resultat af Finlands og Sveriges Forhandlinger om Ålands nye Statut.

Thi ikke blot i Norden, men overalt ved Østersøens Kyster vil der herske Enighed om, at Genève-Konventionen af 1921 under den nu bestaaende Tingenes Tilstand i Evropa har gjort Åland til et Tomrum, som kan sætte Finlands og Sveriges Sikkerhed i Fare og gøre denne nordiske Nøglestilling til Bytte for den hurtigske og stærkeste Magt, der har Brug for den i sine Interessers Tjeneste.

Søartilleriet 200 Aar.

Af Orlogskaptajn H. J. Rasmussen.

Som det fremgaar af nedenstaaende, oprettedes Søartilleriet ved Hans Majestæt Kong Christian den Siettes Bud af 30. Januar 1739.

I Anledning af 200-Aarsdagen herfor kan det formentlig være af Interesse, ved Gengivelse af Indholdet af det oprindelige Oprettelsesdokument, der findes ved Søartilleriet, at blive mindet om Tiden for vort Søartilleris Tilblivelse.

For de, der maatte ønske nærmere Kendskab til Søartilleriets og Artillerikorpsets Historie, har daværende Overkanoner P. Andersen samlet Oplysninger i »Bidrag til Søartilleriets Historie«.

CHRISTIAN DEN SIETTE af Guds Naade, Konge til Dannemarck og Norge, de Venders og Gothers, Hertug udi Slesvig, Holsteen, Stormarn og Ditmarsken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst p. p.

Vor Bevaagenhed tilforn! Som Vi Allernaadigst have eragtet fornøden og tienlig at foranstalte og beordre, at Sø-Etatens-Artillerie fra Land-Etatens gandske og aldeelis skal adskilles, og at alt dend deel af Artilleriet være sig af Canoner, Haand-Geværer, og alt andet Tilbehør, som henhører til Sø Etaten, skal overdrages Dig som Sø-Tøggmester herefter alleene dermed at have Opsigt.

Saa have Vi dig del herved villet tilkiende give, og er Vores Allernaadigste Villie og Befaling, at Du ved bemeldte Vores Sø-Etats-Artillerie herefter saa-

leedis alleene skal have Opsigt og Disposition, som du derom med forderligst skal vorde instrueret.

Dermed skeer Vor Villie, befalendes Dig Gud.

Skreved paa Vort Slot Friderichsberg den 30^{te} January 1739.

Christian R.

/F. Danneskiold Samsøe.

Til Oberst Lieutenant Thye.

Dokumentet, der har været foldet sammen til almindelig Brevstørrelse bærer paa Bagsiden Resterne af det kongelige Segl samt paa Forsiden Adressen:

Os elskelig Velædle og Velbyrdige

Mathias Thye

Vores Oberst Lieutenant af Infanteriet, saa og

Tøggmester ved Søe Etatens Tøghus.

Den i Dokumentet lovede Instruktion blev udgivet en Maaned efter og lyder som følger:

Instruction

Hvorefter

VI CHRISTIAN den SIETTE af GUDS Naade, Konge til Dannemarck og Norge, de Venders og Goheters, Hertug udi Slesvig, Holsten, Stormarn og Ditmarsken, Greve udi Oldenborg og Delmenhorst p. p. Allernaadigst ville at Os Elskelig Mathias Thye, Vores Oberst Lieutenant og Søe-Tøggmester, sig haver at rette og forholde.

1.

Som Vi dig Allernaadigst haver beskiiked og beordret som Søe-Tøymester, hvorefter alleene at have Opsigt, med Vores Søe-Tøygghuus, Søe-Artilleri, og aldt dets tilbehør; Saa haver Du nøye at attendere og besørge, aldt det erfordres, til dets conservation, orden, og forbedring, saaleedis som Du dertil agter at være ansvarlig.

2.

Til den Ende haver du at overlegge med Vores Holms Chef¹⁾, hvad Arbeide mest presserer og af bemeldte Holmens Chef betids at requirere, saa mange af Søe-Tøygghuus Folkene som til det ved Søe-Artilleriet mest nødvendige Arbeides bestridelse, saavel som til Vagterne behøves.

3.

Og som Vi Allernaadigst vilde, at ved Vores Flaades Artillerie, alting skal sættes i fuldkommen Stand og Orden, og siiden derudi stadig vedliige holdes; Saa haver Du baade nu /:det forderligste skee kand:/ til Vores Intendant af Marinen, at indgive, saaleedis som Du dertil agter at være ansvarlig, een nøye og tilforladelig Designation, af den itzige Artilleriets tilstand, hvad der er, og hvad der mangler, saa og, herefter dags stedse, med Vores Holms Chef at overlegge og hannem betiids at tilkende give, og requirere, være sig af Materialier, eller andet, som behøves eller mangler, saaleedis at Flaadens-Artillerie, med aldt dets tilbehør, alletiider kan holdes i fuldkommen Stand.

4.

Saa skal du og for det første alleene /:indtil Vi nærmere Allernaadigst beordrer, hvem Dig, i den

¹⁾ Schoutbynacht U. F. von Suhm.

dertil anordnende Commission skal adjungere:/ examinere alle de der skal antages Ober- og Under-Arkelie-Mestrer, Constabler, og Constabels-Mather, og det saaleedis, som du dertil agter at være ansvarlig; at de, til Vores tjeniste kand befindes dygtige.

5.

Saa skal du og have Opsigt med den ved Sø-Tøghuuset oprettede Skole, og tilbørligen see dem informerede, udi aldt det, som til tjenisten behøves; Saa og, saaleedis øve og exercere Sø-Tøghuus Folkene, være sig af Arkelie-Mestrer, Constabler eller Bøsseskiøtter, at de kand blive habile udi deres metier, hver saa vidt de bør at forstaae.

Saa skal du og være pligtig, at foreslaae, aldt det du veed, og finder at være gavnlig til Vores tienistes Befordring, udi det dig Allernaadigst er anbefroet; derom at conferere og overlegge med Vores Holms Chef og af yderste Flid lade dig være anglegen at fuldbyrde og efterleve, det som dig enten i denne Instruction allerede er eller herefter af Os, eller udi Vores Nafn, anbefalet vorder. Skrevet paa Vort Slot Frideriksberg den 27' February 1739.

Under Vor Kongelig Haand og Signet.

Christian R.

/ F. Danneskiold Samsøe

Instruction for
Oberst-Lieutenant Thye
som Sø-Tøggmester.

Oberstlieutenant af Infanteriet Mathias Nielsen Thye døde 4' Februar 1743 og afløstes som Søtøgmester af den daværende Undersøtøjsmester M. N. Hall, der havde tjent sig op fra Arkelimester i Flaaden.

Et Minde fra Højtideligheden i Reykjavik den 1. December 1918.

Ved Kaptajnløjtnant M. Lorck.

Den 1. December ifjor fejrede den islandske Stat sit 20 Aars Jubilæum. Tyve Aar var da forløbet siden den dansk-islandske Forbundslov traadte i Kraft og den islandske Stats Suverænitet dermed proklameredes.

Dette skete som alt nævnt Søndagen den 1. December 1918 i Reykjavik ved en stor Højtidelighed, under hvilken det islandske Flag hejstes under Salut fra Inspektionsskibet »Islands Falk« og under Leveraab for Kongen, Island og Danmark.

Ved denne Lejlighed holdtes officielle Taler af islandsk Minister Eggerz, Chefen for »Islands Falk«, Kaptajn V. Lorck og Formanden for Altinget, Byfoged Johannes Johannesson.

Særlig Interesse for Tidsskriftet har Chefen for »Islands Falk«s Tale, hvis Ordlyd her skal bringes i Erindring som et Referat fra »Dagens Nyheder« den 3-12-1918.

»Som Danmarks Repræsentant i dette højtidelige Øjeblik vil jeg meddele, at den Salut paa 21 Skud, der lige er afgivet fra det Skib, jeg har den Ære at kommandere, er afgivet efter Ordre af den danske Regering, og at det er den Salut, der efter international Lov afgives for en suveræn Stats Flag. Der er derved fra Danmarks Side vist det første ydre, men betydningsfulde Tegn paa den danske Nations afgjorte, gode Vilje til at udføre den stadfæstede Forbundslov paa den mest loyale Maade.

Som to suveræne Brødre mod Nord er Island og Danmark stadig knyttet til hinanden ved snævre Baand, først og fremmest ved vor ophøjede Konges Person, og den danske Nation føler sig sikker paa, at nu, da den blotte Tanke om et dansk Formynderskab fuldstændigt er fjernet, vil de to nordlige Brødrefolk med Hjertelighed og gensidig Tillid hjælpe hinanden at løse de mange Opgaver, som den nye Tid, vi træder ind i, sikkert vil stille den danske og den islandske Nation.

Det er i Almindelighed ikke nogen let Opgave at forstaa andres Følelser og Tanker, men jeg tror, at vore Brødre Islændingene vil forstaa, at det ikke er helt let for den danske Nation, der i Forvejen føler sig lille, at deltage i de Ting, der sker i Dag, men Gud, der paa saa mange Maader har vist Menneskene, at Han elsker Ret og hader Uret, vil vide at gengælde den danske Nation, at det var den saa magtpaaliggende ikke paa nogen Maade at gøre Uret mod den islandske Brodernation i denne Sag; Ja, Gud bevare den danske og den islandske Nations Fremtid og Gud bevare Kongen«.

Bogannmeldelse.

Kapten B. Krook: Torpedflyget.

Siden Torpedoen blev opfundet i 1864, har den fastslaaet sin Betydning i samtlige Søkrige. Da man var klar over, at den fulde Udnyttelse i høj Grad beroede paa Overraskelsesmomentet, maatte en Angriber, der ønskede at bekæmpe sin Modstander med Torpedo enten komme uset ind eller med meget høj Fart. Ud fra disse Krav udvikledes Skibstyperne Torpedobaade og Undervandsbaade med Torpedoen som Hovedarmering.

Kravet om Torpedobaadens Fart blev efterhaanden saa stort, at man saa sig om efter en Udvej til yderligere Forbedring. Hvad var mere logisk, end at Tanken faldt paa Torpedokastning fra Luftfartøj, da Flyvningen fik sit enorme Fremstød under Verdenskrigen og fortsatte sin Sejersgang op til vore Dage.

Torpedoplanet kan selvsagt ikke erstatte Torpedobaaden, men har sin store Betydning i at kunne bringe Torpedovaabnet i Anvendelse med al ønskelig Fartoverskud.

Torpedoplanets taktiske Anvendelse omfatter Angreb paa Flaadeenheder, Handels- og Transportfartøjer saavel under Gang som til Ankers eller i Havn. Endvidere Angreb paa faste Anlæg saasom Havneanlæg, Dokanlæg o. l.

Afværgelse af Torpedoplansangreb bestaar hovedsagelig i Artilleriild, Afdrej for kastede Torpedoer og Modangreb af Luftjagere. Herimod gør Betydningen af overraskende Angreb sig gældende. Opmarchen bør

foregaa i Medvind med Udnyttelse af Skyer, Sol, Dis eller Taage — saavel naturlig som kunstig. Selve Angrebet udføres om muligt, naar Maalets Artilleri er optaget af andre Formaal, eller det udføres i Samvirke mellem flere Torpedoplaner fra forskellig Side.

I sin Pjæce giver Kaptajn Krook en kortfattet, men grundig Fremstilling af Torpedoplanet, dets historiske Udvikling og dets Fremtidsudsigter. Kaptajnen behandler i logisk Rækkefølge de Forhold, der gør sig gældende for den fulde Udnyttelse af Torpedoplanet. Til yderligere Anskueliggørelse opstiller Forfatteren sammenlignende Skemaer bl. a. vedrørende forskellige Torpedoplanstyper, Forholdet mellem enkelt- og flermotorede Torpedoplaner og mellem Sprængvirkning og Træffesandsynlighed for Torpedoer contra Bomber. Bekostningen ved Torpedo- og Bombeangreb mod pansrede Fartøjer har Forfatteren ogsaa taget med.

Ved disse Sammenligninger synes Forfatteren noget ensidigt stemt for flermotorede Torpedoplaner i Forhold til Bombeluftfartøjer, ligesom Beregningerne af Træffesandsynlighed med Torpedoplaner forekommer noget optimistisk. Opstillingen er imidlertid foretaget paa en saa overskuelig Maade, at den giver Læseren en god Lejlighed til personlig Bedømmelse af Sammenligningerne.

Kaptajn Krook giver i sin Pjæce, der rummer mange udmærkede Billeder, en interessant Behandling af Emnet og kommer paa de ca. 100 Sider ind paa alle de Forhold vedrørende Torpedoplaner, der kan interessere en Læser med de Forudsætninger og den Interesse for Sagen, man kan forvente ikke alene hos en Flyver, men ogsaa hos en Officer i Flaaden, hvorunder Torpedoplanet ifølge dets Hovedarmering rettelig hører hjemme.

Sven Grønbech.

Nekrolog.

Premierløjtnant, Skibsfører i Det Østasiatiske Kompagni, *Hans Christian Schmith* blev født den 8. Januar 1872 i Sønderbro ved Randers og var Søn af Jærnstøber Peter Johannes Schmith og Hustru Johanne Kirstine født Fick.

Han blev Kadet i 1890, Sekondløjtnant i 1894 og Premierløjtnant i 1900. I 1908 tog han sin Afsked og indtraadte i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste som Skibsfører, først i Kystfart i Siam (1908—1911) senere (1911—1914) mellem Europa og Siam, alt under siamesisk Flag. Fra 1914—26 førte han en Række af Kompagniets største Motorskibe, indtil han i 1926 maatte tage sin Afsked paa Grund af svigtende Syn.

Saa vel i Søværnet som i Østasiatisk Kompagnis Tjeneste var han agtet og afholdt, som den brave og bramfri Sømandstype han var, altid godhjærtet og hjælpsom og med et muntert Sind og meget Lune. Han bevarede til det sidste Kærlighed til og Interesse for Marinen. Skønt han efter sin Afsked i saa mange Aar havde været uden for Søværnets Tjeneste, var han dog en hyppig Gæst i Søofficersforeningen og ved Søløjtnantselskabets Møder.

Den 15. Oktober 1915 blev han gift med Julie Nauricia Marie Savy, født 31. Maj 1879 i Port Victoria, Mahé Island, Seychellerne, Datter af Plantageejer Charles Savy og Hustru Eva født Deltel.

Schmith døde den 22. November 1938 og blev begravet fra Frederiksberg Kirke den 25. November samme Aar.

Kaptajn, *Oluf Philip Frederik Ferdinand v. Holck* blev født den 20. April 1855 i København og var Søn af Kaptajn i Infanteriet Carl Christian Wilhelm Holck og Hustru Caroline Dorothea Frederikke, f. Als.

Han blev Kadet i 1873, Sekondløjtnant i 1878, Premierløjtnant i 1880 og Kaptajn i 1894. Paa sit første Officerstogt var han med Fregatten *Sjælland* i Vestindien 1878—79, i 1887 var han Eskadreadjudant, 1888—89 med Skonnerten *St. Thomas* til Grækenland og Vestindien, 1891—92 Næstkommanderende i Skonnerten *Ingolf* til Vestindien, i 1894 Næstkommanderende i Kadetskibet Korvetten *Dagmar*, i 1897 Næstkommanderende i Panserbatteriet *Skjold* paa Prøvetogt, i 1900 Fører af Skoleskibet *Georg Stage*, 1902 Næstkommanderende i Panserskibet *Helgoland* i Eskadre, 1903 Chef for Skonnerten *Ingolf* som Øvelsesskib for Underofficers elever, 1903—05 og 1906 Chef for Vagtskibet *Sjælland* og i 1905—06 Chef for *Ingolf* til Vestindien.

Kaptajn Holck havde megen Interesse for Mandskabsorganisation og Uddannelse, han konstruerede en Dobbeltvinkelmaaler, der indførtes i den danske og flere fremmede Mariner.

I 1900 blev han Ridder af Dannebrog, i 1907 Dannebrogsmænd, samme Aar afskedigedes han ved Aldersgrænse.

Kaptajn v. Holck var gift 3 Gange:

1ste Gang med Ady Nadeschda Hansine Nissen-Sommersted, født 13. November 1868, Datter af Grosserer, Etatsraad Johan Frederik Christian Nissen-Sommersted og Hustru Olga Rabekka Helene, f. Pallisen.

2den Gang med Augusta Margrethe Holm, født Hansen, født 18. August 1862, Datter af Oberstløjtnant i Artilleriet Jacob Hansen og Hustru Clara Alice, født Fürst.

3die Gang med Josepha Marietta Siboni, født 3. Februar 1873, Datter af Proprietær Harald Siboni og Hustru Margrethe, født Møller.

Holck døde den 2. December 1938, hans Begravelsessted bekendtgjordes ikke.-

Paul Ipsen

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 55).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Efter »Nauticus« 1939 meddeles en Oversigt til Belysning af forskellige europæiske Havnes Betydning i den internationale Vareomsætning over Havet.

Nr.	Havn (1937)	Indførsel (ts.)	Udførsel (ts.)	Samlet Vareomsætn. (ts.)
1	Rotterdam	25 108 000	21 500 000	46 608 000
2	London	36 355 000	8 032 000	44 387 000
3	Antwerpen	14 312 000	14 119 000	28 431 000
4	Hamburg	16 669 000	8 589 000	25 258 000
5	Newcastle o/Tyne ...	2 252 000	14 121 000	16 373 000
6	Liverpool	10 108 000	5 590 000	15 698 000
7	Marseille	6 871 000	2 905 000	9 776 000
8	Rouen	7 990 000	1 069 000	9 059 000
9	Gdynia	1 718 000	7 288 000	9 006 000
10	Stettin	4 872 000	3 458 000	8 330 000
11	Bremen	3 328 000	4 754 000	8 082 000
12	Emden	3 978 000	4 038 000	8 014 000
13	Le Havre	5 648 000	2 182 000	7 830 000
14	Cardiff	1 738 000	5 927 000	7 665 000
15	Danzig	1 516 000	5 685 000	7 201 000
16	Genua	5 885 000	1 311 000	7 196 000
17	Glasgow	3 714 000	3 371 000	7 085 000
18	København	5 211 000	1 435 000	6 646 000
19	Amsterdam	3 521 000	2 338 000	5 859 000
..
23	Stockholm	3 960 000	449 000	4 409 000
..
31	Helsingfors	1 564 000	452 000	2 016 000
..
33	Oslo (1936)	1 330 000	466 000	1 799 000
..

Det i første Rubrik anførte Nr. er Udtryk for vedkommende Havns Plads blandt ialt 45 Havne m. H. t. samlet Vareomsætning.

Af Oplysningerne mærkes Rotterdams og Antwerpens dominerende Stilling bl. a. som Følge af disse Havnes Transit-virksomhed for tysk Vareomsætning.

Endvidere mærkes Londons og Liverpools dominerende Stilling m. H. t. engelsk Indførsel.

I Ostersøområdet mærkes Gdynias gennem relativt faa Aar oparbejdede høje Plads som Omsætningshavn, samt endvidere Københavns Plads.

England.

Luftvæsen.

Af Parlaments-Debatten medio Nov. kan uddrages bl. a. flg. Oplysninger:

R.A.F. og »Air-Branch«-R.N. Der tilstræbes nu en »first-line« Luftstyrke paa ca. 2400 i Hjemlandet, 500 i Kolonier m. v. og 700 i Flaaden : ialt 3600 Luftfartøjer.

Til Belysning af den engelske Opfattelse af »first line«-Styrke anføres flg. Udtalelse af Luftministeren vedrørende specielt de nødvendige Jagerstyrker:

»..... but a measure of the strengthening of our close fighter defences might be indicated by saying that to provide the necessary firstline aircraft, the reserves required to enable the force to continue to fight at full strength, the aircraft required to train the pilots and crews, and those required to meet peace wastage and re-equipment, the number of fighter aircraft now on order or to be ordered under the new proposals would amount to between 5000 and 6000 aircraft.....«

: alene for Jagerstyrkens vedkommende et Antal, der nærmer sig det dobbelte af det for den samlede Luftstyrkes »first line« angivne Antal.

Ballonspærringer. Under Omtale af Depoter og Uddannelsescentre oplystes flg. 12 Industri- og Havneomraader som værende aktuelle m. H. t. Spærrearrangementer (udover London): Birmingham, Bristol, Manchester, Liverpool, Sheffield, Derby, Hull, Newcastle, Plymouth, Southampton, Glasgow og Cardiff.

Væsentlige Anskaffelser m. v. var for disse 12 Omraader tilendebragt inden 1939.

For Londons vedkommende syntes 600 Stk. Balloner at være Maalet. Heraf var tilvejebragt ca. 450. Ialt 90 0/0 paaregnedes tilvejebragt og indordnet i Organisationen med Udgangen af 1938.

Med det nævnte Antal (600) paaregnedes dækket et Areal indenfor 10 miles Radius fra Charing Cross.

Betjeningsmandskab pr. Ballon (Hylster, Fyldegrej, Kabler, Spil, Vogne) regnes til 10 Mand (i Hovedsagen frivilligt Mandskab 38—50 Aar).

Fra Ankomst til selve den forud markerede Opsætningsplads (?: excl. Transport) paaregnes 30 Minutter til Forberedelse, Fyldning og Opsætning af en Ballon.

Personeltilgangen betegnedes saaledes: »..... the recruiting position in the R.A.F. was regarded as satisfactory....«. Af en beregnet samlet Tilgang paa ialt 31000 for Juli 1938—Juni 1939 var pr. Dec. 1938 opnaaet flg.: Førere 1300 (af 2100), Observatorer 396 (af 550), Hjælpere 18019 (af 26000), Lærlinge 2167 (af 3000).

Det bemærkes, at det samtidig oplystes, at Tilgangen til Hæren var utilfredsstillende, og at den til visse Tjenestegrene — navnlig m. H. t. Haandværkere — indenfor Flaaden ligeledes var utilfredsstillende.

Italien.

Forsvarspolitik.

Af det samlede italienske Statsbudget 1939/40, der udviser Udgifter paa 29 316 Mill. Lire (\approx 333 Mill. £), paaregnes anvendt ca. en Trediedel til Forsvarsmagtens 3 Grene : ialt ca. 10,000 Mill. Lire (\approx 114 Mill. £); heraf er foreløbig fordelt til Værnene:

Hæren	ca. 3400 Mill. Lire
Flaaden	- 2700 - -
Luftvaabnet	- 2165 - -

Nybygning. Handelsflaaden.

I Fortsættelse af tidligere Omtale af betydelig italiensk Nybygningsvirksomhed (T.f.S. 1938, S. 519, 625) meddeles, at en haardt tiltrængt Opbygning af Handelsflaaden p. t. finder Sted.

Til Belysning af den nuværende italienske Handelsflaades særdeles utilfredsstillende Fordeling til Aldersklasser (f. Eks. 0—5 og 5—10 Aars Levealder) anføres omstaaende Skema, der i Uddrag angiver Tonnagefordeling i $\frac{0}{100}$ for Damp- og Motorskibstonnage (Skibstonnage paa 100 B.R.T. og derover) for visse vigtige Skibsfartslande pr. 1. Juni 1938 (efter »Nauticus« 1939).

Det tør formodes, at den omhandlede Nybygning i forceret Tempo til Flaaden (og Krigsindustrien i det hele) gennem de

senere Aar i væsentlig Grad er Aarsag til den italienske Handelsflaades nuværende ringe Tilstand.

Til Belysning af Omfang af den omhandlede Opbygning af Handelsflaaden, der iøvrigt kontrolleres og finansieres af Staten (Marineministeriet), anføres, at f. Eks. »Società Finanziaria Marittima«, der omfatter ca. 40⁰/₀ af al italiensk Tonnage, inden Udgangen af 1941 overtager 44 nye Skibe, heraf 37 Last- og 7 Pas-

Land	Samlet Tonnage i ‰						Samlet Tonnage i 1000 B.R.T.
	under 5 Aar	5 Aar og under 10	10 Aar og under 15	15 Aar og under 20	20 Aar og under 25	25 Aar og derover	
England og Irland	18,0	15,2	23,6	22,4	11,3	9,5	17675
Norge	21,9	24,2	16,8	16,6	9,6	10,9	4613
Tyskland	17,0	10,7	21,1	31,9	5,8	13,5	4232
Italien	0,9	9,9	18,2	26,5	15,6	28,9	3258
Frankrig	10,9	17,9	10,9	35,9	12,2	12,2	2881
Holland	19,1	20,1	16,7	26,4	9,7	8,0	2852
Sverige	13,7	12,5	15,4	18,9	9,9	29,6	1571
Danmark	13,7	19,6	18,7	24,0	10,3	13,7	1130
.....
Tilsammen i Verden:							
1938	12,9	13,0	14,9	27,0	12,5	19,7	66870
1929	15,6	25,6	20,9	12,6	9,9	15,4	66407

sagerskibe, med ialt ca. 290 000 ts. svarende til ca. 9 ‰ af den nuværende samlede italienske Tonnage.

Lastskibene fordeles til flg. Ruter:

- 11 Skibe til Ostasien.
- 11 — - Nord-Ostersøen.
- 6 — - Sydamerika.
- 6 — - Kystfart.
- 3 — - Sorte-Havet.

Saavel Last- som Passagerskibe karakteriseres som meget hurtiggaaende og konstrueres med Henblik paa traktathjemlet Installation af indtil 15,5 cm Skyts (London-Flaadetraktaten af 1936, Art. 9). Det bemærkes, at de italienske Skibe gennemgaaende forberedes til at føre Skyts saavel for som agter, i Modsætning til engelsk Praksis, efter hvilken sædvanligvis kun forudses Skyts-installation agter i Handelsskibe.

Nybygning, Flaaden.

U-Baade. I Fortsættelse af tidligere Meddelelse (T.f.S. 1938, S. 519) anføres at U-Baaden »Guglielmotti« af »Galvani«-Klassen ved Dykkeprøve har opnaaet en max. Dybde af 109 m.

Data: 896 ts., 1 Stk. 12 cm K., 8 Stk. 53,3 cm T-rør γ (4 For, 4 Agter).

Krydsere (Jagere). I Fortsættelse og tidligere Meddelelse (T.f.S. 1938, S. 626) oplyses, at de 12 Jagere af Byggeprogram 1938, der alle synes stabelsatte inden Udgang af 1938, faar flg. Hoveddata: 3600 ts., Fart 40—44 Knob, Artilleri 8—10 Stk. 13,6 cm K., Torpedoarmering? (sml. fransk »Volta« — »L'Audacieux« med henhv. 8—5 Stk. 13,8 cm K., 10—9 Stk. 55 cm T-rør).

De nævnte italienske Enheder vil da — ogsaa formelt i Henhold til italiensk Lov af $\frac{5}{9}$ 1938 om Klassificering af Krigsfartøjer — være at betragte som Krydsere. (»Enheder med høj Fart, hvis Hovedkaliber for Skyts er $\leq 20,3$ cm, og hvis Tonnage er ≥ 3000 ts.«).

Norge.*Uddannelse.*

Efter bl. a. svensk Mønster afholdes i Januar-Februar 1939 Forsvarskursus for Handelsflaadens Befalingsmænd.

Formaalet er

at give Kendskab til de Foranstaltninger Søforsvaret vil træffe for at beskytte Handelstrafik under urolige Forhold og

at give Instruktion i de Forholdsregler Handelsskibes eget Personel bør foretage i Krigsfarvand.

Der afholdes 3 kontinuerlige Kursus i Oslo og Bergen; hvert Kursus er en 12 Timers Forelæsningsrække med flg. Emner: Søfarten i Krigstid, Gaskrig, Miner og Minestrygning, U-Baadsblokade, Efterretnings- og Forbindelsestjeneste, Taktik.

Gennemgang af Kursus, der hovedsagelig er beregnet paa Dækspersonel, kan opnaas ved efterhaanden, evt. fordelt over alle 3 Kursus, at deltage i samtlige anordnede 12 Forelæsninger.

Deltagelse er frivillig og gratis. Efter endt Deltagelse meddeles Certifikat til vedkommende Officer.

Jugoslavien.*Nybygning.*

Foruden tidligere omtalt maalbevidst Udbygning af Tyrkiets Flaade kan som andet Eksempel paa Flaadeopbygning i den mid-

terste (østlige) Del af Middelhavet nævnes Opbygningen af Jugoslaviens Flaade, der siden 1927 er foregaaet med Leverancer fra England, Frankrig og Tyskland.

Jagere. Under Bygning i Frankrig er p. t. Jageren »Beograd«, til hvilken tillige 2 Søsterskibe »Zagreb«, »Ljubljana« (1210 ts.) er under Bygning paa nationalt Værft i Split.

Jageren »Dubrovnik« (1880 ts., 4 Stk. 14 cm. K., 10 Stk. A.L.K. og A.L.G., 6 Stk. 53,3 cm T-rør, 37 Knob) er engelsk bygget 1931.

U-Baadene af »Osvetnik«-Klassen (2 à 630 ts.) og »Hrabri«-Klassen (2 à 975 ts.) er henhv. fransk- og engelskbyggede i 1927—29.

Motortorpedobaade. Foruden 2 i 1927 leverede Thornycroft-Baade paa 15 ts. bemærkes en tysk Leverance 1936—37 (Lürssen, Vegesack) paa 8 Baade af »Velebit«-Klassen. Data: 60 ts. (2: relativ stor Tonnage), 34 Knob, 1 Mg., 2 Stk. T-rør.

Tysk leveret er tillige Skolekrydseren »Dalmacija« og Luftfartøjsskibet »Zmaj« (10 Luftfartøjer), begge med en Artilleri-hovedarmering paa 8,3 cm A.L.K.

Tidsskrifts-Forkortelser 1939.

- Ae.** = The Aeroplane — **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. P.** = Dansk Patent-tidende. — **Dr. H.** = Draeger-Hefte. — **D. W.** = Deutsche Wehr.
- Eg.** = Engineering — **E. Z.** = Elektrotechnische Zeitschrift.
- F.** = Flyv. — **Fg.** = Flygning. — **Fl.** = Flight.
- G.** = Die Gasmaske. — **G. C.** = Gaz de Combat. — **G. L.** = Gasschutz und Luftschutz. — **G. T.** = Geografisk Tidsskrift.
- 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.
- 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.** = Luftwacht (Luftwelt).
- Ma. B.** = Marineblad. — **Mot.** = The Motorship. — **M. L.** = Militær-lægen. — **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 für Luftfahrer. — **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. A.** = Revue de l'Armée et de l'Air. — **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.** = La Revue Maritime.
- Schb.** = Schiffbau. — **Sh. R.** = Shipbuilding and Shipping Record. — **Sv. A.** = Svensk Artilleritidsskrift. — **Sv. K.** = Svensk Kustartilleritidsskrift.
- T. f. S.** = Tidsskrift for Søvesen. — **T. i. Sj.** = Tidsskrift i Sjøvæsendet.
- U. S. N. I. P.** = United States Naval Institute Proceedings. — **U. S. R.** = The United Services Review.
- V. F.** = Vår Flotta — **W. R. H.** = Werft, Reederei und Hafen. — **W. W.** = Wehr und Waffen.
- Z. S. S.** = Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen. — **Z. V.** = Zeitschrift für Völkerrecht. — **Z. V. I.** = Zeitschrift des Vereins deutschen Ingenieure.

P. A. M.

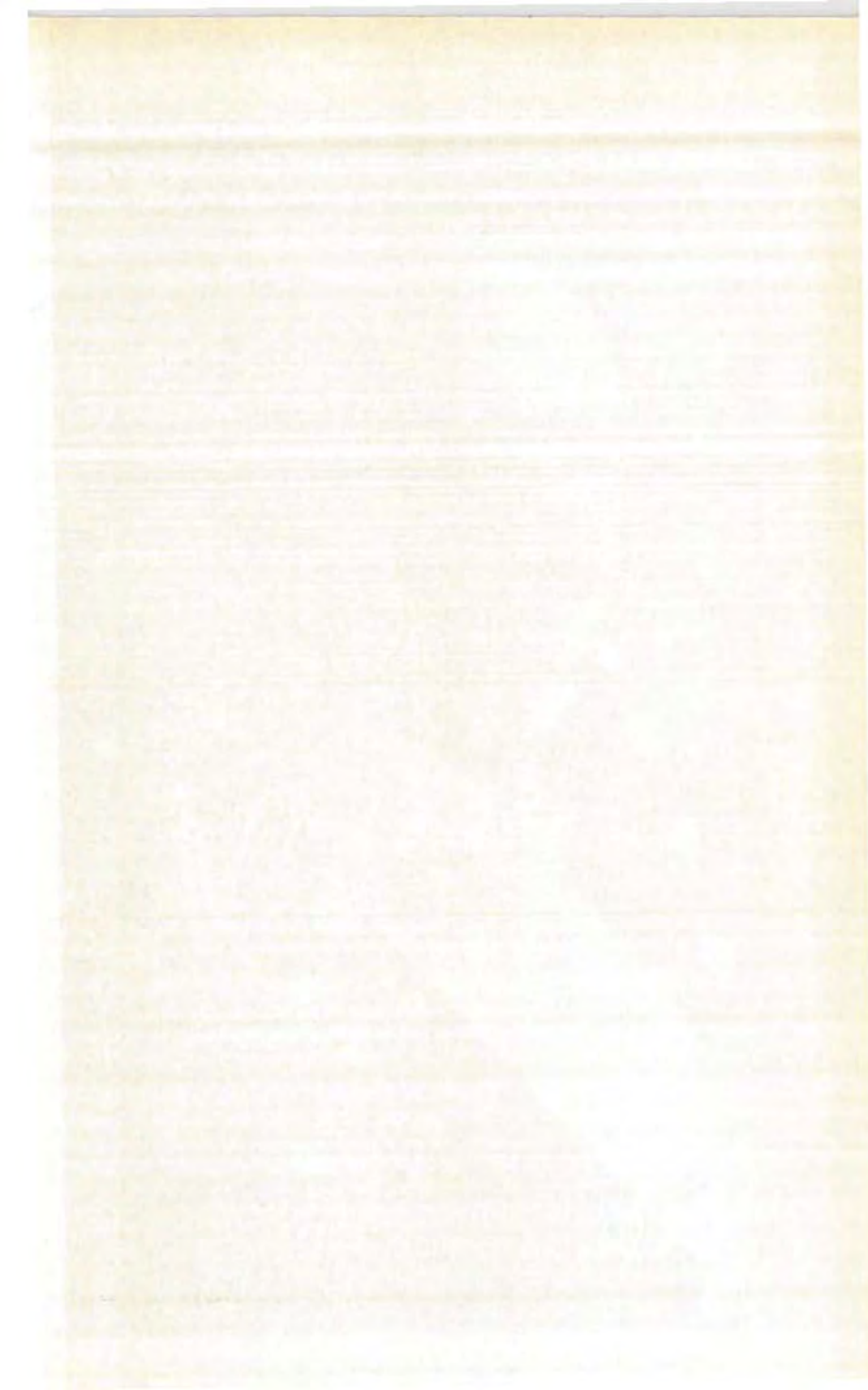
Prisspørgsmaal for 1939.

1. Danmarks forsvarsmæssige Særprægethed (Militær-Geografi, Strategi, Folke-Mentalitet etc.).
2. Dansk forsvarsmæssig Særprægetheds Indvirken paa Forsvarets Opbygning og Anvendelse, specielt hvad angaar Søværnets Sammensætning, Skibskonstruktioner, Vaabenudvikling, Fartøjs-Taktik, Personel-Organisation etc.
3. Oplysninger eller Overvejelser vedrørende: Sømandskab, Skibsartilleri, Kystartilleri, A. L. Forsvar, Torpedoen, Luftbomben, Søminen, Minesikring og Minestrygning, Efterretningsvæsen, Vaabnenes Virkemulighed og Beskyttelsesforanstaltningers Effektivitet, etc.
4. Overvejelser vedrørende Søværnets Personelorganisation (Tilvejebringelse, Uddannelse, Aflønning og Avancement).
5. Overvejelser vedrørende Samarbejde mellem Marine-staben og Søe-Lieutenant-Selskabet.
6. En Studie efter frit Valg over et Emne af Betydning eller Interesse for Søværnet.

Anm. Spørgsmaalene 1—5 kan besvares som Helhed eller omfattende et eller flere af Underspørgsmaalene.

BANGSBØLL. H. J. RASMUSSEN. H. HARMS.
LANGHORN.

Vedtaget paa Søe-Lieutenant-Selskabets Møde den 22. November 1938.





ADMIRAL. HANS KONGELIGE HOJHED PRINS VALDEMAR

Commander-in-Chief of the Danish Fleet

Hans kongelige Højhed Prins Valdemar.

Admiral i den danske Flaade.

Et Sorgens Budskab fløj 14. Januar ud over Landet og langt ud over Landets Grænser, at Hans kongelige Højhed Prins Valdemar var afgaaet ved Døden.

Sjældent er et Sørgebudskab modtaget med saamegen Vemod og Deltagelse i danske Hjem, ligefra Kongeborgen til Fiskerhytten, i Fyrstehuse i fremmede Lande og hos danske i Udlandet, som dette, og ikke mindst af dem i den ældre Generation af alle Grader i den danske Sæetat, der har tjent under Danmarks Flag med eller under Prins Valdemar.

Han var født paa Bernstoff den 27. Oktober 1858, Søn af den senere Kong Christian IX og Dronning Louise, og voksede op dels der og dels i Det gule Palæ, hvorfra han ved Kong Christian IX's Tronbestigelse flyttede til Amalienborg.

Prins Valdemar, hvis Hu, ligesom hans ældre Broders, Prins Vilhelm, senere Kong Georg af Grækenland, tidlig stod til Sølivet, kom første Gang til Søs med Fregatten »Sjælland« paa Togt i Middelhavet 1873—74 og derefter med Fregatten »Jylland« paa Kong Christian IX's Rejse til Island til Anledning af Tusindaarsfesten 1874. Han tog Adgangseksamen til Søofficersskolen 1875 og fulgte Undervisningen paa denne, ombord og i Land, til han 1879 udnævntes til Sekondløjtnant i Søofficerskorpset. Straks efter sin Udnævnelse blev han udkommanderet med Korvetten »Dagmar« til Vestindien, og ved Hjemkomsten fra Togtet blev han 30. Juni 1880 forfremmet til Premier-

løjtnant. Det følgende Aar var han først med Fregatten »Jylland« og derefter med Panserskibet »Helgoland« i Eskadre, 1882 med Skonnerten »Diana« til Island, 1883 paa Opmaaling med Kanonbaaden »Marstrand«, 1884 atter med »Helgoland« i Eskadre, 1884—85 med Skonnerten »Fylla« til Middelhavet, med Besøg i Ægypten og Det hellige Land, og i Konstantinopel, 1886 med samme Skib til Grønland, hvor næsten alle Kolonier paa Vestkysten blev besøgt, det følgende Aar med Torpedoskibet »Esbern Snare« og derefter Chef for Torpedobaaden »Hvalrossen« i Eskadre, 1888 Chef for Torpedobaaden »Søløven« i Eskadre, 1889 med Kanonbaaden »Hauch« paa Fiskeriinspektion i danske Farvande. 14. December s. A. forfremmedes han til Kaptajn. 1889—90 var han Næstkommanderende i Skonnerten »St. Thomas« paa Togt til Middelhavet, 1891 Chef for »Esbern Snare« og derefter for tredie Gang med »Helgoland« i Eskadre, det følgende Aar Chef for Kanonbaaden »Møen« i Eskadre, 1893 atter Chef for »Esbern Snare« og derefter en Del af Togtet med Krydseren »Valkyrien«, da denne eskorterede Kongeskibet »Dannebrog« med Kongen og Dronningen ombord paa Rejsen til England og tilbage til Danmark. 1894 var Prins Valdemar Chef for Torpedobaadsdivisionen i Eskadren og samtidig Chef for Torpedobaaden »Havhesten«, 1896 Chef for Kanonbaaden »Falster« med Maskinskolens Elever og 1897 Chef for Krydseren »Hekla« i Eskadre. 14. Januar 1898 udnævntes han til Kommandør og var 1899—1900 Chef for Krydseren »Valkyrien« paa Togt til Østasien, 1902 Chef for Panserskibet »Odin« i Eskadre, 1903 Chef for Krydseren »Geiser« paa Artilleri- og Torpedoskole, 1904 Chef for »Helgoland« i Eskadre. 10. Marts 1905 forfremmedes han til Kontreadmiral og var samme Aar Chef for Eskadren, med sit Flag hejst i Panser-

skibet »Olfert Fischer«, og 1907—11 Chef for Københavns flydende Defension. 6. November 1911 udnævntes han til Viceadmiral, hvorved hans egentlige aktive Tjeneste i Marinen ophørte, og 8. April 1918 — paa 100 Aarsdagen for Kong Christian IX's Fødsel — til Admiral i Flaaden.

Man vil af ovenstaaende Redegørelse for Prins Valdemars Sætogter se, at han havde en ualmindelig fyldig og alsidig Uddannelse, hvorved han havde erhvervet sig Dygtighed og Erfaring i alle de forskelligartede Virksomheder, der kunde falde for i Slutningen af forrige og Begyndelsen af dette Aarhundrede for en farende Søofficer. Han gjorde fortrinlig Fyldest overalt, hvor han blev anvendt; men man kan vel nok sige, at den største og interessanteste Opgave, der blev stillet ham under hans militære Tjeneste var, da han i 1899—1900 fik betroet Føringer af Krydseren »Valkyrien« paa Togtet til Østasien: til Siam, Indokina, Kina, Japan og hollandsk Indien med Anløb af mange forskellige Havne paa Ud- og Hjemrejsen. Prins Valdemar fik her Lejlighed til at gøre sit Land store Tjenester, ikke alene ved Føringer af Skibet og Uddannelsen af dets store Besætning, saa at Skib og Besætning altid vakte Opmærksomhed i de fremmede Havne, de besøgte, men særlig ved den heldige Udførelse af den Mission, der samtidig var ham betroet, at føre Forhandlinger med Regeringerne i Siam og Japan for at jævne Vejen for den fortsatte Virksomhed for Det østasiatiske Kompagni og Store nordiske Telegrafsekselskab. At man herhjemme havde Øjet aabent for Prins Valdemars store Fortjenester paa dette Togt, viste den straalende Modtagelse, der beredtes ham ved »Valkyrien«s Hjemkomst til København og den Anerkendelse for Forhandlingernes gode Resultater, der fra alle kompetente Sider blev givet ham.

Prins Valdemars gode Forstand, militære og maritime Kundskaber, hans store Pligtfølelse, Retsindighed, Takt, vindende Væsen og Lune og maaske aller-mest hans Evne til at vise sine underordnede Tillid, hvorved han fik dem til med Lyst at præstere deres bedste, gjorde ham særlig egnet til at beklæde over-ordnede Stillinger i Marinen, hvor han vandt alles Hengivenhed og Agtelse ved det smukke Eksempel, han gav sine Underordnede, og ved sin enestaaende Omhu for det Mandskab, der var ham betroet. Han vandt mange Venner, og han var trofast mod dem, der havde vundet hans Venskab.

Men ogsaa udenfor Marinen vandt han sig Venner og Beundrere baade i Danmark, Island, Grønland og i fremmede Havne, hvor særlig de danske, der havde bosat sig i disse Havne, bevarer Mindet om hans Besøg i taknemmelig Erindring.

Prins Valdemar virkede i en Tid, hvor Marinens Materiel var i en jevn, men hurtig Udvikling. Artilleriet gik over fra Forlade- til Bagladekanoner, og disses Skudhastighed og Begyndelseshastighed voksede stærkt. Torpedoen, der ved hans Indtrædelse i Marinen var i sin spædeste Barndom, udvikledes til høj Grad af Fuldkommenhed. Skibene selv og Maskinerne undergik væsentlige Forbedringer. Besætningernes Uddannelse maatte paa Grund af det mere komplicerede Materiel følge med. Vi begyndte derfor herhjemme omkring Aarhundredskiftet med længere og mere rationelle Eskadreøvelser, altsaa paa et Tidspunkt, hvor Prins Valdemar var naaet op til Stillinger som Skibs- og Eskadrechef, og han har derfor Krav paa sin Del af Æren for, at den danske Flaades Krigsberedskab og dens Besætningers Uddannelse satte Marinen i Stand til at opfylde de Forventninger, der stilledes til den under Verdenskrigen 1914—18.

Med ham forsvinder en af de ældste Repræsentanter for en nu svunden Tid i Marinens Historie.

Prins Valdemar følte sig som Søofficer. Han var i mange Aar en flittig Gæst i Søofficersforeningen og Søe-Lieutenant-Selskabet, hvor han 1929 blev optaget som Æresmedlem. Søetaten og Søfarten havde lige til det sidste hans varmeste Interesse. Da den militære Tjeneste ikke længere lagde Beslag paa hans Tid, ofrede han sig meget for Sømandsstanden. Han var saaledes Protektor for Foreningen for Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne. Han tog sig varmt af gamle Sømænd. De to Sømandshjems Navne, Prinsesse Maries Hjem og Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond, bærer Vidnesbyrd herom. Han var til det sidste en jevnlig Gæst hos Beboerne i sidstnævnte Stiftelse.

Prins Valdemar blev paa Slottet Eu i Normandiet 22. Oktober 1885 formælet med Hendes kongelige Højhed Prinsesse Marie af Orleans, Datter af Hertugen og Hertuginde af Chartres. Den højtbegavede og hjærtevarme Prinsesse blev sin Gemal en udmærket Støtte, hvilket blandt andet gav sig et smukt Udslag ved den venlige Interesse hun viste Besætningen paa »Valkyrien« paa Togtet til Østasien. Efter Bryllupet tog Prins Valdemar atter Bopæl paa Det gule Palæ og om Sommeren paa Bernstorffshøj og efter Christian IX's Død paa Bernstorff, hvor han og Prinsessen skabte deres harmoniske Hjem, hvor Børnene voksede op, og hvor de samlede Husets Slægt og Venner.

Herfra foretog han sine lange og mange Rejser til Udlandet, to Rejser til Østasien 1906—07 og 1911—12, foruden den Rejse, der brat blev afbrudt ved Prinsesse Maries Død 4. December 1909, Rejser i forskellige repræsentative Hverv ved fremmede Hoffer og

Rejser til Besøg hos Slægtninge. Ved disse sidste blev han Bindeleddet mellem alle Medlemmerne af den store Slægt, Kong Christian IX's og Dronning Louises Descendenter, der er fordelt over mange af Europas Lande.

Bernstorff og Det gule Palæ har været nøje forbunden med Prins Valdemar lige fra Vuggen til Graven. Han blev født paa Bernstorff, og han døde 14. Januar 1939 i Det gule Palæ.

For tre Maaneder siden vældede en Bølge af Hyldest og Sympati fra høj og lav, fra nær og fjern imod Prins Valdemar, da han endnu rask og glad fejrede sin 80 Aars Fødselsdag.

Ved hans Død vældede atter en Bølge, men af vemodige Følelser. Men sammen med disse strømmede ogsaa et Væld af Taknemmelighed til hans Baare, en Tak for, hvad han har virket, og for, hvad han har været for mange her i Danmark og udenfor Landets Grænser, en Tak til den *ædle og ridderlige Prins, Danmarks gode Søn*.

ÆRE VÆRE HANS MINDE.

Th. Topsøe-Jensen.

Eksercerskoler for værnepligtige og deres Betydning for det øvrige Personel.

(Foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet d. 22. November 1938.)

Af Orlogskaptajn Kaalund.

Mine Herrer!

Paa Formandens Opfordring skal jeg hermed have den Ære at fremkomme med nogle Betragtninger over Eksercerskoler for værnepligtige og deres Betydning for det øvrige Personel.

Eksercerskolerne afholdes som bekendt ved Søværnets Kaserne — de 3 store Skoler i Marts, April og Oktober — nu altid ombord i »Fyen«.

Selve Indkaldelsen med Legemsundersøgelse, Optagelse i Fagrulle, Aflevering af Værdigenstande samt den delvise Iklædning ordnes af Kasernen med Assistance af Personel fra Eksercerskolen.

Den delvise Iklædning bestaar af daglig blaat og 1 Stortrøje.

Ved Ankomsten til »Fyen« bliver den enkelte Mand straks sat i Bakke, idet man i Forvejen har inddelt den forventet mødende Styrke i et passende Antal Kompagnier, Delinger og Grupper. (Gruppen = Bakken).

Indenfor Delingerne skal Folkene under Øvelse staa efter Højde, hvorfor de nu faar tildelt Skibsnummer efter Højde, idet man, saasnart det Antal, der svarer til 1. Kompagnis 1. Deling, er mødt, stiller dem op efter Højde og giver dem deres nye Nummer — udleverer en Baksseddel med forskellige Oplysninger til hver Mand og afkræver ham hans Skyldbog.

Da der erfaringsmæssigt — især paa Marts- og Oktoberskolerne — er en hel Del Oplæringsgaster (Folk der ofte er fraværende i Øvelsestiden), Kokke, Bagere m. v. samt Folk til Undervandsbaadsundersøgelse, forsyner man samtlige Kokke og Bageres Skyldbøger med en Stjerne, og det samme foretages med 3 Gange det Antal Maskinarbejdere, Fiskere m. v., der skal bruges som Elever ved Undervandsbaadene. — Disse Stjernefolk stiller man for sig selv og efterhaanden, som der bliver nok af dem, danner man Delinger til det Kompagni, der er bestemt til Oplæringskompagni.

Herved opnaar man at begrænse det Onde, at Folkene er fraværende i Øvelsestiden til eet Kompagni og ved nøje Samarbejde med Kasernekontoret lader Kompagniet sine Folk gaa til Oplæring og Undersøgelse saa vidt muligt gruppevis, hvorved det bliver muligt at kontrollere den enkelte Mands Uddannelse.

For at kunne modtage eventuelle Efternølere, Syge o. l. og faa disse anbragt efter Højde lader man ca. hveranden Bakke være 7 Mands-Bakker, saaledes at der findes vakante Pladser til forskellige Højder.

Naar Gruppen (altsaa Bakken) er formeret, gaar den ført af sin Gruppeløder ind i »Fyen«, hvor den efter at have passeret forskellige Borde med Spørgsmaal og Oplysninger ender i sin egen Bakke.

Her gaar den straks igang med at mærke det udliveredede Tøj, sy Huebaand paa, samtidig med at Gruppeløderen giver en ganske indledende Instruktion.

Efterhaanden som man er klar, skaffes der. Gruppeløderen forlader først sine Folk, naar de er godt igang med Skafningen og efter at have beordret dem til at forblive i Bakken, indtil han vender tilbage (efter en hastig overstaaet Skafning).

Efter Skafning gøres straks omhyggeligt Bakstørn

og Folkene instrueres nøje om, hvorledes dette skal foregaa, hvorledes Grejerne skal staa o. s. v.

Tidligere blev Folkene tildelt deres respektive Kompagnier efter Hoved-Nr. og Skafningen foregik i nogle enkelte bestemte Bakker, efterhaanden som man fik samlet et vist Antal. Dette System var meget forvirrende.

Formaalet maa være, at Folkene straks fra den første Dag, føler sig som værende paa et Transportbaand, der bevæger sig med jævn Hastighed betjent af dygtige Haandværkere — og navnlig den første Dag er det uhyre vigtigt, at der ikke er nogen Art af Forvirring eller Jagen paa, og at Befalingsmændene viser sig fra deres allermest taalmodige Side.

Naar Skafningen er forbi optages Adresselister i Bakkerne og Delings- og Gruppeførere fortsætter med Instruktion af Folkene. Ved ca. 1530 Tiden er man som Regel klar med Middagsskafningen.

Den samlede Skole bliver nu budt velkommen ombord og faar derefter en grundig Instruktion om de Ting, det er absolut nødvendigt at vide den første Dag og den næste Morgen.

Efter Aftenskafningen, der jo for de sidste Kompagnier falder noget hurtigt ovenpaa Middagsskafningen, er der et mindre Hvil, hvorefter man gaar igang med Køjeophængning og Køjesurring.

Disse Ting gøres meget grundigt og flere Gange, og man ender med Køjerne oppe. Senest Kl. 2100 er alle til Køjs.

Første Nat besætter Skolens Mather og Elever Posterne.

2' Dagen bruges til helt at iklæde Skolen og sørge for en grundig Tilpasning af samtlige Beklædningsgenstande for at undgaa senere Bytninger paa Grund af daarlig Pasning med heraf flydende større Udgift

for Beklædningsmagasinet. Ved en Ordre, der fuldstændig forbød Bytninger i Skolens Løb paa Grund af daarlig Pasning, lykkedes det iaar paa Oktober-Skolen at faa Gruppeførerne saa interesseret i Pasningen, at Bytninger blev ganske overflødige til Beklædningsmagasinets store Glæde.

Den delte Iklædning har desuden den store Fordeel, at Manden allerede »2' Dagen« er betydelig mindre forvirret og derfor bedre i Stand til at passe paa de udleverede Beklædningsgenstande, ligesom han ogsaa bedre tør indlade sig paa at stille sine egne Krav til Pasning.

Naar Iklædning og Tøjmærkning er tilendebragt — Tøjstemplingen er heldigvis afskaffet fra og med sidste Skole — begyndes saa smaat paa den indledende Militæruddannelse, og det Kompagni, der skal have Vagt, sørger for at faa gennemgaaet Straffeloven, saaledes at det kan besætte Posterne ved Øvelsestidens Ophør.

Først 3' Dag begynder saa den egentlige Skoleuddannelse. — Denne foregaar efter B. 21—1938, der forudsætter 22 Øvelsesdage med følgende Antal Undervisningstimer i de forskellige Discipliner:

Gymnastik	30 Timer
Fartøjsøvelser	15 »
Eksercits	45 »
Skydning	10 »
Tjenestekendskab	30 »

For at sikre sig at disse Timetal overholdes af Kompagnierne, er der udarbejdet et Antal Dagskemaer svarende til Antallet af Kompagnier, og Ledelsen sætter hver Morgen det for hvert Kompagni bestemte Dagskema op i en dertil indrettet Ramme. Desuden afleverer Kompagnierne Dagsedler over de afholdte Øvel-

ser, saaledes at Skoleforstanderen til enhver Tid ved, hvor langt de enkelte Kompagnier er kommet.

For at sikre et ensartet Uddannelsestempo og en ensartet Rækkefølge samt for at faa alle Detailler med, udleveres til Kompagnierne en Undervisningsplan, der angiver, hvad man normalt skal beskæftige sig med for hver Øvelsesdag indenfor de forskellige Discipliner.

Indenfor hver Disciplin stiller saa B. 21—1938 visse Krav, saaledes at den enkelte Mand med dette Pensum lært om fornødent kan anvendes uden yderligere Uddannelse i Retning af *militær Form, Forstaaelse og Disciplin*.

Dette turde være et *strengt* Krav at stille til ca. 20 Øvelsesdage.

Ved selve Uddannelsen er man for Tiden ved at overgaa til Grunduddannelsen i Grupper à 8 Mand (Bakken), idet dette saa absolut giver en langt bedre Enkeltmandsuddannelse end den tidligere anvendte Uddannelse i Delinger paa 20—30 Mand — og der opnaas et bedre Kendskab til den enkelte Mands personlige Egenskaber.

Det kniber med Antallet af uddannede Gruppeførere d. v. s. Kadetter, Underkvartermestre og Mather, og man anvender derfor i nogen Grad Elever hertil i ganske indledende Øvelser og under meget stærk Kontrol. Matherne som Helhed kan man endnu ikke betragte som kommandouddannede.

Det er store Krav, der stilles til Antallet af Befalingsmænd og Mather nemlig: 1 Kadet, Underkvartermester eller kommandouddannet Math for hver 8 Mand, 1 Kvartermester for hver Deling foruden Artillerikvartermestre som Kompagnikvartermestre samt Kompagniførerne.

Kompagniførerne organiserer selv Undervisningen af deres Kompagnier, idet de i Overensstemmelse med Uddannelsesplanen hver Dag udgiver detaillerede Ordre

for Dagens Øvelser. — Paa selve Eksercerpladsen indøver Gruppeførerne kun stærkt begrænsede Øvelser under nøje Kontrol af deres Delingsførere m. v.

Ved alle Mønstringer, Udrykning til Øvelser, Indrykning til Skafning m. v. lægges der overordentlig megen Vægt paa den Form, hvorunder disse forskellige Ting foregaar, saaledes at intet har Tillældighedens Præg.

Udrysning til Eksercits øves f. Eks. fra opmarcheret Kompagni ved at samtlige Gruppeførere efter endt Instruktion beordres paa Plads i en bestemt Formation — retter ind fremad og til Siden, og først derefter fordeles Kompagniet i Løb til Grupperne. — Opstillingen vælges altid saaledes, at Folkene ikke faar Solen i Øjnene. — Paa bestemte Fløjtesignaler kan der gøres Front og fortsættes saaledes, at den kommanderende altid har sine Folk under effektiv Kontrol.

Selve *Eksercitsen* d. v. s. indledende Militæruddannelse, Gevær- og Sabeleksercits, Revolverbetjening samt Marchøvelser skal jeg ikke komme nærmere ind paa her udover, at Revolverbetjeningen, der i Bestemmelserne ikke kræves, men kun staar som »eventuelt«, ikke endnu har været naaet paa de Skoler, jeg har haft.

Gymnastikken foregaar under saa megen Form som muligt for at virke fremmende paa de militære Øvelser.

Roning foretages normalt i Fartøjer med Aaregange, dog lægger man især paa Aprilskolen en Del Vægt paa Roning i Gaffelfartøjer. Dette sidste kræver flere Befalingsmænd, men i saa Henseende er Aprilskolen ogsaa altid bedre udstyret, idet den normalt falder efter at saavel Kvartermester- som Underkvartermesterskolen er afsluttet.

Hejsning og Affiring af Fartøjer øves ogsaa noget paa Aprilskolen, men Tiden er meget knap hertil, og

man disponerer som Øvelsesmateriel kun over »Peder Skram«s 2 Sidefartøjer, vel at mærke hvis der ikke ligger et andet Skib paa Siden af »Peder Skram«.

Skydningen d. v. s. Skydeteori, Sigte- og Aftræksøvelser samt Salonskydning er den Øvelse, der gennemgaaende interesserer Folkene mest, og Lysten søges stimuleret ved en Ekstralandlov efter eget Valg for Folk, der skyder over et vist Antal Points. Dette Antal fastsættes først, naar Skydningen er godt igang, idet man tilstræber kun at belønne et Faatal, medens man paa den anden Side ogsaa helst vil have mindst en enkelt Mand pr. Kompagni belønnet.

Salonskydningen er paa Oktoberskolen iaar forsøgsvis foretaget med Hærens 8 mm Salonammunition, saaledes at hver Mand skød med sit eget Gevær. — Afstanden var 12 m i Stedet for tidligere 10 m.

Denne Form for Salonskydning er et meget stort Fremskridt med Hensyn til Betjeningen, idet det nu er muligt under Skydningen strengt at følge Reglementet og foretage Salonskydningen ganske som en Skarpskydning. — De tidligere anvendte Salongeværer med deres næsten altid ubrugelige Udkaster ødelagde omgaaende den møjsommeligt lærte rigtige Betjening af Geværet. — Den nye Ammunition er lige i de sidste Dage blevet reglementeret.

Ved Undervisning i *Tjenestekendskab* har Eksercerskolen megen Nytte af Lærebogen for Orlogsgaster, der gør det muligt paa en langt bedre Maade at lære Folkene det forlangte Pensum (eller i hvert Tilfælde en Del af det), idet man nu ligefrem giver dem Lektier for til næste Undervisningstime og ved Eksaminationen ikke som tidligere lade sig nøje med Svaret: »Det har jeg aldrig hørt« eller »Det kan jeg ikke huske«.

Meget faar man ganske gratis, idet de fleste af Nys-

gerrighed læser i Bogen og slaar op i den, naar der er noget, de vil vide, og man hører ofte Folkene i Fritiden diskutere med Bogen i Haanden.

Kasernens Overlæge holder et Foredrag for den samlede Skole om personlig Renlighed, Nydelsesmidler og Smitte.

Udenfor den egentlige Øvelsestid anvendes Tiden fra Kl. 1600 til 1700 til forskellige Arbejder saasom Tøjvask, Tøjeftersyn, Badning m. m. og om Aftenen fremvises der Film eller holdes Foredrag nogle Gange. Paa sidste Skole saaledes Flaadefilmen, Færdselsfilmen med Foredrag af Politikommissær Cederquist fra Færdselspolitiet, Foredrag om Gas af Overlægen og om Krigskibstyper af Søløjtnant Hastrup.

Det er Hensigten paa fremtidige Skoler efter Aftale med Færdselspolitiet saavidt muligt at vise deres Film *inden* første Landlov af Hensyn til de mange Provins- og Landboere.

Der lægges paa Eksercerskolerne megen Vægt paa, at de værnepligtige ogsaa udenfor den almindelige Øvelsestid mærker, at de er under kyndig Vejledning hver Gang, der udføres et Arbejde eller foretages en Mønstring.

Dette er man i Stand til nu — og har været det det sidste Aar, idet nu alt tjenstgørende Personel er indkaserneret, og der arbejdes efter det Princip, at Halvdelen af hvert Kompagnis Befalingsmænd, Mather og Elever altid er til Disposition, saalænge Folkene ikke er til Køjs. Hver Befalingsmand tager sig saaledes, naar han har Tjeneste, af en bestemt Deling eller Gruppe fra sit eget Kompagni foruden sin egen og samtlige Mønstringer kan gennemføres korrekt. Det er en Selvfølge, at ved Skolemønstring d. v. s. Bakseftersyn og Landlovsparade stiller samtlige Skolens Befalingsmænd, Mather og Elever Søndag inclusive.

Dette at raade over sit Personel til alle Døgnet's Tider maa siges at være et mægtigt Fremskridt mod tidligere, hvor der selv til de store Skoler paa over 500 Mand udenfor Øvelsestiden kun var 1 Officer, 1 Banjermester og højst 4 Vagtassistenter. Det siger sig selv, at *Mønstringer* blev der ikke meget af og langsommelige Optællinger udført af Befalingsmænd, der gennemgaaende ikke kender Folkene, virker *ikke* fremmende hverken paa Formen eller paa Disciplinen.

Vagten passes døgnavis af Kompagnierne. Vagtskompagniet har Rengøring i »Fyen« om Morgen og den øvrige Del af Dagen stiller det en Deling til Raadighed til Vagt i Øvelsestiden og til forefaldende Arbejder.

Men det er ikke alene vigtigt, at Øvelser og Mønstringer foregaar som efter en Snor, saaledes maa Skafningen ogsaa indordnes under strengt militære Former for at gøre det muligt at give *saa* mange Mennesker *varm* Mad samtidig og for at vænne Folkene til Orden under alle Forhold.

Skafningen ved Middagsmaaltiderne udføres i »Fyen« paa følgende Maade:

Vagtsdelingen dækker Bord efter en ganske bestemt Bordplan. — Det er saaledes ikke ligegyldigt, hvor Kniv og Gaffel ligger — Hanken paa Muggen skal vende en bestemt Vej o. s. v. Viskestykker afhentes i Vagten og lægges ligeledes paa et bestemt Sted.

Skaffegrejerne er udenfor Skafningen opstillet paa Hylder udfor hver Bakke efter en ganske bestemt Opskrift — de sammenrullede Voksdugsduge hænger paa deres Kroge med Numret udefter. Samtlige Opskrifter sammen med en Instruks for Bakstørnen findes opklæbet ved hver Bakke.

Kompagnierne stiller Kl. 1130 til Mønstring havende vasket Hænder (under Tilsyn) og afleveret Vaaben o. l. Paa Ordre udleveres Maden og fordeles af Vagts-

delingen saa betids, at Maden er fordelt, naar Mønstringen er færdig. — Der løbes nu i Rodekolonner efter en bestemt Færdselsplan ind i »Fyen« til Bakkerne. — Naar Folkene sidder ned, uden Huer, paa deres bestemte Pladser, og Skafningen er begyndt, maa Gruppeførerne træde fra, og Vagtens Befalingsmænd overtager Tilsynet med Skafningen.

Efter Skafningen laves Bakstørn af Bakken selv — Viskestykker afleveres til Vagten, der holder Greje paa Antallet og sørger for Tørring heraf. Gruppeførerne melder inden Middagsstundens Ophør for deres Bakker til Kompagniet saaledes, at der i Kompagniets Melding ved Øvelsernes Begyndelse er underforstaaet, at dets Omraade ombord er i Orden.

Jeg skal straks her bemærke, at jeg er ganske klar over, at disse Skafningsmaader ikke kan overføres til Skibe og Institutioner, men dels gør de særlige Forhold i »Fyen« dem nødvendige — dels sparer de Tid, og det kan aldrig skade, at ogsaa Skafning foregaar med en vis militær Facon.

Som et andet Eksempel paa hvor detaillert man søger at gaa frem ved al Organisation, kan nævnes Tøjtørring. — I det store, lukkede Rum over »Fyen«s Dæk er der anbragt et System af store Trærammer med tynde Wirer. Rammerne kan anbringes i 2 Stillinger — en helt oppe, naar Tøjet skal tørres og en nedfired, naar det skal najes op eller bjerges. Hver Mand har sit Nummer i sin bestemte Ramme og desuden er der med Skilte angivet, hvor de forskellige Beklædningsgenstande skal hænge, saaledes at disse hænger kategorivis »til højre ret« langskibs.

Metoden medfører blandt andet den Fordel, at det er muligt at se om Tøjet er ordentligt vasket af alle, og at en Delingsfører ved at se paa sin Ramme er i Stand til at kontrollere, om eventuelt nogen af

hans Folk har undladt at vaske sit Tøj eller noget af det.

Der lægges megen Vægt paa, at Behandlingen af Folkene navnlig i Begyndelsen af Skolen er præget af Ro og Besindighed. — En rolig og fornuftig Vejledning er — selv om den tager længere Tid — af langt bedre Virkning end den mere gammeldags Masen paa lige fra Starten.

Det understreges, at man ikke irttesætter Folk for Ting, de endnu ikke med Sikkerhed kan forventes at vide, og det indprentes Befalingsmændene, at man i langt de fleste Tilfælde kommer længere med lidt Ros end ved at skælde ud evig og altid.

Det er meget vigtigt overalt, at alt Befalingsmands-personel er saa ensartet som muligt i dets personlige Form og i dets Krav herom til Folkene, men det er af vital Betydning paa en *Eksercerskole*, da det jo som bekendt er det første Indtryk, der fæstner sig.

Paa Befalingsmandsskolerne lægges der overalt megen Vægt paa den personlige Form, idet det overfor Eleverne fremhæves, at de gaar rundt som levende Eksempler paa, hvorledes man skal opføre sig (eller burde gøre det).

Det indskræpes saavel der som paa Eksercerskolerne, der jo er en Fortsættelse af Undervisningen i militær Uddannelse — at der saa absolut ingen Forskel er paa Befalingsmandens Udførelse af de forskellige Former i den militære Fremtræden og paa Folkenes udover, at de selvfølgelig er endnu mere korrekte end disse — om muligt!

Denne Forskel findes desværre mange Steder til ubodelig Skade for Disciplinen. — Man maa her forstaa, at Folkene i saa Fald tænker: »Naa! dette her er bare nogle strenge Regler, der gælder for os her-nede — Befalingsmændene har deres egne«. — Dette

Forhold medfører, at de militært efterligner Befalingsmandens ukorrekte Facon eller faar Indtrykket af at være en daarligt behandlet Underklasse, der har sin egen underdanige Maade at opføre sig paa og ingen af disse Ting virker fremmede paa Disciplinen.

De nye Folk møder nemlig for langt de flestes Vedkommende med god Lyst til at lære alt det nye, men de er vant til fra deres Drengeskoler at blive ordentlig behandlet og uddannet efter en fornuftig Linie, hvor man blandt andet roser den flittige og dadler den dovne. Hvorfor skulde det være saa meget anderledes her.

Vore Befalingsmænd er ofte for tilbøjelige til kun at se Manglerne og Fejlene og paatale dem og glemmer at fremhæve det gode, der meget ofte bliver præsteret.

Hermed være aldeles ikke sagt, at der skal kæles for Folkene — slet ikke — men man skal blot passe omhyggeligt paa ikke ved uretfærdige Krav at betage dem Lysten til Arbejdet.

Det er jo ikke noget ringe Pensum, der forlanges gennemgaaet for ikke at sige lært i Løbet af de ca. 20 Øvelsesdage, og det bliver mere og mere klart, at det selv med mange og dygtige Befalingsmænd ikke kan naas paa en virkelig forsvarlig Maade og ikke saaledes, at man kan garantere, at Folkene ved Afleveringen til Skibe og Institutioner virkelig *kan* dette Pensum — med Chance for at det sidder fast, og deres rent militære personlige Fremtræden er slet ikke begyndt at blive en Vane, hvad den jo helst skulde.

Det sidst indsendte Forslag om Eksercerskoler omfatter 36 Øvelsesdage og det reglementerede Antal veluddannede Befalingsmænd og Mather.

Med denne Øvelsestid og de Befalingsmænd m. v. vilde man være i Stand til at lære Folkene det for-

langte Pensum, saaledes at Skibe og Institutioner virkelig kunde faa Glæde af de nye Besætninger og være i Stand til selv med en ret ringe fortsat Øvelsestid paa dette Omraade at fastholde en ordentlig militær Form.

Herudover kunde man paa en saadan Skole naa at skyde Skarpskydning med Gevær og give indledende Træning i Brug af Gasmasken, saaledes at enhver Mand, der har aftjent sin Værnepligt i Søværnet havde skudt med Gevær og lært at betjene en Gasmaske.

Denne Uddannelse vil selvsagt koste en Del — men Spørgsmaalet er bare om Pengene ikke bliver givet godt ud — jeg mener selvfølgelig Ja! for den *Form* eller snarere *ikke Form*, vi har for Tiden, kan vist ikke ret mange være tilfredse med?

Man hører ofte Søofficerer udtale: »Vi skal jo ikke være Soldater i Flaaden« — Den Indstilling forstaar jeg ikke, thi vi skal jo være militære Personer med Form og Stil — men det skal være paa vor egen Maade og med den Stil, der nu engang passer til en Flaade.

Hvis nogen kunde tænkes at være ængstelig for for meget »Soldateri« skal jeg bemærke, at saafremt man kunde tænke sig, at man efter en Eksercerskole afleverede Folkene fuldt diciplinerede og korrekt militært uddannede — da vilde de forskellige Divisioner og Institutioner i Løbet af kort Tid skære deres Procenter bort og uden større Besvær faa Manden saaledes, som de nu har Brug for ham — altsammen en naturlig Følge af den nye Tjeneste. Men gjorde det saa noget, at det der blev tilbage, var helt korrekt militært set. — Det kan i alle Tilfælde da aldrig skade, at Grunduddannelsen er saa god som mulig.

Det er i Virkeligheden en meget bunden Opgave, der stilles en Skoleforstander for en Eksercerskole i Sammenligning med en tilsvarende Myndighed i Hæren.

Der beholder Bataillon og Kompagniet sine Folk i hele Tjenestetiden, og de respektive Uddannelseschefers eventuelle Fortolkning af Eksercerreglementet m. v. kan aldrig komme til at berøre andre Myndigheder. Derfor uddanner man ogsaa ret frit i Hæren indenfor hvert Kompagni. Dette kan slet ikke tillades hos os — man tænker sig bare f. Eks. »Niels Juel«s Landgangskompagni stammende fra 6 forskellige Kompagnier med hver sin Fortolkning af Reglementet. Nej! der maa gaas ganske rigoristisk frem — uden at vige det allermindste fra de gældende Bestemmelser og med kun een Fortolkning af disse.

Naar nu de mere eller mindre veluddannede værnepligtige efter endt Eksercerskole forlader »Fyen« og bliver fordelt til de forskellige Skibe og Institutioner, møder de en militært set meget broget Verden, hvor de mange forskellige Befalingsmandskategorier har meget forskellige personlige Former (eller ikke Former) og er meget forskellige i deres Krav (eller ikke Krav) overfor de værnepligtige med Hensyn til disses militære Form.

De kommer lige fra en Skole, hvor samtlige Befalingsmænd altid vejledede dem og krævede praktisk talt det samme af dem, ligesom de i deres rent personlige Form var ret ensartede, og de kan derfor ikke forstaa den nye Verden, de træder ind i, hvor nogle Kategorier Befalingsmænd i mer eller mindre Grad forlanger det paa Eksercerskolen lærte anvendt i det daglige Liv, medens andre hverken selv viser den lærte Form eller paa nogen Maade tænker sig at forlange den hos andre.

Resultatet udebliver heller ikke, det er det — vi til daglig ser paa. Den nye Mand føler sig desorientere-

ret og indstiller sig paa kun at yde det allernødvendigste d. v. s. at være nogenlunde korrekt overfor de forholdsvis faa, der forlanger dette, og ellers at anvende den af de mange militære (eller halvcivile) Former, han ser omkring sig, der passer ham personligt bedst.

I Løbet af forbløffende kort Tid er det tynde Lag Politur fra de nu for korte Eksercerskoler slidt af, og der er ikke saa mange Steder, hvor der smøres noget nyt paa af det rigtige. Resultat: Den halvdaarlige Fremtræden, de fleste af vore Folk har — en Form der er saa absolut til Skade for hele Disciplinen og Flaadens Omdømme.

Selvfølgelig er Form ikke alt — det er heller ikke det vigtigste — og jeg skal være den første til at indrømme, at man udmærket i smaa Fartøjer kan have en fyldestgørende Disciplin uden Form — men gjorde det noget, at der ogsaa var Form her. Og saasnart det drejer sig om større Styrker, er Form en Nødvendighed for Disciplinens Gennemførelse.

Formen skal overholdes strengt, vel at mærke, naar de ydre Betingelser for at kunne gennemføre den korrekt er til Stede; man skal saaledes søge væk fra de mere eller mindre latterlige Situationer, der fremkommer ved tankeløs, vanemæssig Brug af Retstillingen som Honnør for en Foresat — f. Eks. ikke anvende Retstillingen, naar den nødvendigvis maa blive udført som en Balancekunst paa et bevægeligt Underlag eller bruge den som Honnør for en Foresat, der ikke kan se Honnøren o. s. v. Man bør i det Hele bruge Retstillingen saa lidt som muligt og saa kort som muligt, men strengt gennemtvinge den, naar den endelig anvendes.

Hvis de nye Folk kun fortsat saa korrekt Optræden overalt, hvor de kom og kun mødte Befalingsmandspersonel af *alle* Kategorier, der stillede de samme

Krav — altid rettede og vejledede, naar de udførte noget forkert, vilde vi faa det, vi velsagtens alle ønsker: korrekte ensartede Besætninger og hermed Grundlaget for en god Disciplin — Besætninger vi kunde være stolte af at vise frem overalt.

Det er egentlig saa lidt, man i det daglige skal være vaagen overfor:

1) En korrekt Hilsen. Herunder Overholdelse af Morgenhilsenen.

2) Korrekt Aflæggelse af Meldinger.

3) Korrekt Aftrædning efter Modtagelse af en Ordre og

4) Opretning ved Tiltale.

Disse 4 Ting, der i det daglige Liv ombord og iland gaar igen atter og atter Døgnet rundt, og som nu gennemgaaende bliver halvrigtigt og meget uensartet udført.

Jeg er klar over — at dette Forhold til en vis Grad ikke helt er Personellets egen Skyld — idet nogle næsten ingen militær Uddannelse har faaet fra Starten — men der er jo desværre ogsaa nogle, der nærmest sætter en Ære i at være halvcivile.

Den Ensartethed — der er saa paakrævet — kan kun læres paa de forskellige Befalingsmandsskoler og her arbejdes for Tiden maalbevidst herpaa. Faget militær Uddannelse er saaledes Hovedfag for alle paa Kvartermester- og Underkvartermesterskolen og Fællesfag for alle minus Radiokvartermestre paa Kvartermesterskolen samt for alle paa Underkvartermesterskolen med det Maal efter overstaaet Eksamen at kunne bruges paa Eksercerskoler henholdsvis som Delings- og Gruppeførere.

Som en naturlig Fortsættelse af Vinterens Undervisning i militær Uddannelse kommer nu normalt alle Elever fra Kvartermester- og Underkvartermesterskolen

minus de omtalte Radiokvartermestre samt p. t. Overfyrbøderne paa Foraarseksercerskoler som henholdsvis Delings- og Gruppeførere. Her faar de Lejlighed til i Praksis at bruge det lærte, og, hvad der er af stor Betydning især for de nyudnævnte Underkvartermestre af alle Kategorier, faar Tillid til sig selv som Befalingsmænd. Det er meget udviklende for den nye Underkvartermester at faa 8 helt nye Folk udleveret, som han skal detailuddanne fra Bunden.

Da det er af stor Betydning, at alt Flaadens Befalingsmandspersonel har en ensartet personlig Fremtræden og militær Forstaaelse kommer som sagt alle Kategorier paa Eksercerskolen som Gruppeførere snarest mulig efter deres Udnævnelse til Underkvartermestre. Iaar har der saaledes været Artilleri-, Matros-, Mine-, Torpedo-, Radio-, Proviant- og Sanitetsunderkvartermestre paa Skolerne, hvor de gennemgaaende har ydet god Tjeneste og i nogen Grad afhjulpet Savnet af uddannede Gruppeførere. Jeg skal kun tilføje, at det efter min Mening har virket fremmende paa disse Befalingsmænds Selvtillid, og at de selv har været glade for denne Uddannelse.

De øvrige Befalingsmandsskoler sender ogsaa i ret stor Udstrækning deres Elever paa Eksercerskoler til fortsat praktisk Uddannelse, der har saaledes iaar været Søkadetter af Klasse A og B — Søkadetter (R) og Intendanturkadetter paa Skolerne.

Maskinkadetter og Flyvekadetter faar endnu ikke Uddannelse nok til at kunne bruges, idet Skoleplanerne kun anviser ca. Halvdelen af det Antal Timer, man giver Søkadetter (R), og dette maa siges at være et Minimum.

Det vilde formentlig være meget ønskeligt, om de *vordende Maskinmestre* havde en meget solid militær Grund-Uddannelse, da de jo ikke senere faar nogen

egentlig Uddannelse i saa Henseende. Det samme gælder *Flyverofficerer og Flyverkadetter* da disse ifølge Søværnskommandoens Skrivelse af $\frac{6}{4}$ betegnes som *egentlig kommandoudøvende Personel*.

Det generelle Princip er i Overensstemmelse med ovennævnte Skrivelse dette at enhver der bærer en Befalingsmandsdistinktion skal have lært at befale. Dette læres i Praksis bedst paa en Eksercerskole.

Det har gennemgaaende været en Fornøjelse at arbejde med den noget brogede Befalingsmandsskare paa Eksercerskolerne, og jeg er overbevist om, at de alle har haft Gavn af at lære ogsaa denne Gren af Tjenesten at kende, og det vil utvivlsomt i Løbet af nogle Aar sætte sit bestemte Præg paa alle de Kategorier, der ellers ikke udmærker sig ved militær Fremtræden — men der maa ikke vedblivende være enkelte Kategorier, der gaar Ram forbi.

Det kan ogsaa virke fremmende paa Kammeratskabet indenfor de forskellige Kategorier, naar som for Eks. iaar paa Aprilskolen ca. 25 Underkvartermestre af alle Kategorier var samlet i »Fyen« med det samme Arbejde d. v. s. i ca. 1 Maaned virkelig havde fælles Interesser. Paa den Maade bliver disse Mennesker ganske anderledes rystet sammen end i Skibene, hvor hver har sit Speciale (og for Tiden ogsaa hver sin Facon).

Eksercerskolen har saaledes foruden den Opgave at uddanne de værnepligtige — tillige den at videreuddanne Eleverne fra de forskellige Befalingsmandsskoler og er desuden Stedet, hvor det færdiguddannede Personel kan faa sin Form holdt vedlige eventuelt pudset af.

Men alt dette, saavel streng Form paa Eksercer- og Befalingsmandsskoler som Planer for at gøre alt Personel ensartet militært uddannet, nytter ikke meget, saafremt

ikke samtlige Befalingsmænd paa alle Tjenestesteder gør deres til, at Form og Fremtræden gennemføres ensartet d. v. s. efter Reglementet.

Hvis mit Foredrag kunde hjælpe til en mere udbredt Forstaaelse af enhver Befalingsmands Pligt i saa Henseende, vil vi hurtigere nærme os Maalet, der er:
Et ensartet og veldisciplineret Personel.

Lidt om det søkrigsvidenskabelige Studium.

Af Kaptajnløjtnant M. Lorck.

Det søkrigsvidenskabelige Studium er ikke længere et Studium, der dyrkes almindeligt blandt Søofficerer.

Snarere synes det, som om det opfattes som et Speciale med en Placering et eller andet tilfældigt Sted i Rækken af de eksakte Videnskaber indenfor det maritimt faglige Omraade.

Vel læses en Del søkrigsvidenskabelig Litteratur — især vistnok af den Slags, som Efterkrigstiden er saarig paa — det lettere Underholdningsstof, — der fører Læseren ind i det stærkt nationalt-heroisk betonedes — ind i Begivenheder og Enkelthandler, men uden om en samlende Beskrivelse af Søkrigsbegivenhederne og deraf følgende logiske Udredning af deres Betydning for Søkrigsførelsen — ja, for selve Krigsførelsen som Helhed.

En anden Ting, der bidrager til, at Stillingen er en saadan i Øjeblikket, er, at det tekniske Fagstudium beskæftiger et stadig voksende Antal Søofficerer.

Men hvad der end maatte bære Hovedskylden for, at Studiet er trængt i Baggrunden, er det godt, at dette Spørgsmaal er blevet rejst paany til Drøftelse i vort Tidsskrift og derigennem forhaabentlig ogsaa atter til nyt Liv.

Naar jeg gerne deltager i en saadan Drøftelse, er det dels for at pege paa Betydningen af det søkrigsvidenskabelige Studium, der, som jeg senere skal komme ind paa, har Krav paa at indtage en absolut

Centralposition indenfor vor Uddannelses Enemærker, — dels for at holde Spørgsmaalet aabent.

Selv som Speciale betragtet, er der vist noget om, — hvilket ogsaa fremgaar af Kaptajnløjtnant Leginds Indlæg — at man har følt og mærket Virkningerne af, at det søkrigsvidenskabelige Studium var et brødløst Studium, — at det manglede et Fakultet, — et vist Rygstød for at Frugten af Arbejdet tjenstligt som økonomisk kunde have mindst lige saa gode Betingelser som de andre Specialer.

Hvor meget mere bør da ikke et Studium, der har Kald til enhver Søofficer, nyde Ophjælpning og Fremme.

Maaske betvivles denne noget kategoriske Opfattelse af nogle, men hertil er vel ikke andet at svare end at Søofficeren ikke blot skal have Kendskab til Skibsmateriel og Vaaben, men skal tillige vide, hvor, hvornaar og hvorledes det skal benyttes.

Ikke blot Cheferne eller Søofficererne i Stabene, men ogsaa de andre Søofficerer maa, for at kunne gøre Fyldest — ogsaa i Relation til deres tekniske Speciale — kunne opfatte den foreliggende Situation rigtigt og bedømme de Faktorer af strategisk og taktisk Art, som denne beherskes af, paa rette Maade. — Og forresten, — hvis dette alene skulde være en Pligt, der paahvilede Chefen, maatte jo alligevel enhver Søofficer, hvis Maal det var at blive Chef, have dette særlige Kendskab til Krigskunsten.

Vi ser heraf, at Studiet fra at dele Skæbne med et Speciale er noget fundamentalt, noget selvfølgeligt og oprindeligt og — ikke for meget sagt — alment gældende.

Som det fremgaar af Kommandør Ipsens Artikel bliver dette Krav saa yderligere forstærket for de smaa Nationers Vedkommende derved, at Søofficererne ifølge

Sagens Natur i langt højere Grad end i de større Mariner maa anvendes alsidigt.

En nærliggende Indvending imod at gøre sig større Anstrengelser for at fremhæve Søkrigskunsten er den, at hele vort Forsvarsapparat er saa lidt omfattende, og de Opgaver, det sandsynligt vil kunne faa, saa begrænsede, at de store Linier i Krigskunsten slet ikke vil komme til Syne. Dette er maaske til en vis Grad rigtigt, men om ikke andet, vil det være nødvendigt at have Betingelserne for at kunne forstaa de større Magters sandsynlige Handlemaade for selv at blive klar over, hvorledes vor Stilling sandsynligvis bør være.

Som lige berørt af Kommandør Ipsen synes noget at tyde paa, at der om nogle Aar vil blive oprettet et Kursus for Søofficerer. Det vil derfor næppe være for tidligt at nære visse Ønsker for dette Kursus.

Først da et Par Ord om Tidspunktet for denne supplerende Søofficersuddannelse.

For at Uddannelsens specielt søkrigsvidenskabelige Side kan faa størst mulig Betydning, bør den gives Søofficererne paa et saadant Alderstrin, at den kommer til at gavne deres tekniske Specialisering.

Den tidligere Officersskole med de skiftende Artilleri- og Torpedoskoler om Sommeren faldt godt for min Aargang fra det 26.—28. Aar, altsaa med 3 à 4 Aars Officersanciennitet. Rækkefølgen i Uddannelsen skulde da efter Udnævnelsen til Søofficer forme sig omtrent saaledes:

De første 3 à 4 Aar: En praktisk allround Uddannelse.

Det 4.—5., eventuelt 4.—6. Aar: Kursus for Søofficerer med praktiske Skoler om Sommeren.

Derefter eventuelt endelig Specialisering.

Faget almindelig Søkrigshistorie kan vist i Hovedsagen henlægges til Søkadetuddannelsen, — men Faget bør formentlig have flere Undervisningstimer end hidtil. Til Gengæld tror jeg, at man, hvis Kursus'et for Søofficerer bliver til Virkelighed, helt eller delvis kan stryge nogle af de Fag, som man nu har set sig nødsaget til at indføre i Søkadetuddannelsen, f. Eks. Landkrigskunst, Marineorganisation og Søkrigslære.

Endvidere bør Søkrigsspillene, som der er peget paa af Kommandør Ipsen, afgjort indføres, — dels for at indøve Samarbejdet mellem de øverste Kommandomyndigheder indbyrdes og med Søværnets andre Institutioner, dels fordi der herigennem holdes en Vej aaben til et Samarbejde med Hæren.

Jeg tillægger ikke mindst sidstnævnte Hensigt med Spillene stor Betydning, da Fællesøvelser mellem Flaaden og Hæren ikke forekommer saa ofte.

Kunde man ikke i Fremtiden i November og December indlede Spillene med nogle Skolespil i Søløjtnant-Selskabet for yngre Søofficerer, specielt for de Søofficerer, der ikke har haft Lejlighed til at faa Kendskab til Spilleregler m. m.

I Januar, Februar og Marts kunde man da, om muligt, fortsætte med de større Søkrigsspil og afslutte Sæsonen med Krigsspil (vedrørende Fællesøvelser), hvori Hæren ogsaa er Deltager.

Der er her blot nævnt nogle enkelte Træk i et vigtigt Spørgsmaal, der i Belysning af den stedse urolige udenrigspolitiske Situation kan faa praktisk Betydning.

Ogsaa Folkeretten staar som et Spørgsmaal, som, paa Grund af sin nøje Tilknytning til Flaadens Neutralitetstjeneste, trænger sig stærkt i Forgrunden.

Nauticus 1939.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

Det er med ikke ringe Forventning, at man ved Aarets Udgang imødeser næste Aars »Nauticus« Udgave, og det maa siges, at Aargang 1939 skuffer ikke. Dette maritime Værk, der ved sin Saglighed, Alsidighed og Indholdsfylde jo er ret enestaaende i sin Art, burde være almindeligt Læsestof i vide Kredse i Marinen.

Bogen er saa alsidig og omfattende, at det i en kort Anmeldelse ikke engang lader sig gøre at referere selve Indholdsfortegnelsen; her kan saaledes kun medtages et Udvalg af de Afhandlinger, som særligt kan interessere Søofficerer. Til Handelsmarinens Officerer og til maskin- og skibbygningsteknisk interesserede har Bogen dog ogsaa Bud, idet den indeholder adskilligt af speciel Interesse for dem.

Bogen er inddelt i 6 Afsnit (*Militær-Politik, Militær-Teknik, Skibsfart og Handelsskibsbygning, Luftfart og Luftfartøjsbygning, Maritime Erhverv og Statistik*).

Det militær-politiske Afsnit indledes med en **marine-politisk Oversigtsartikel**, der behandler Aarets 3 Konfliktomraader: Østasien, Middelhavet og Nyordninger i Europa.

Vedrørende de *Østasiatiske Problemer* fremhæves de ved den japanske Krigsførelse truende Konflikter i Løbet af 1938 mellem Japan og Amerika-England-Frankrig og Sovjetrusland, med det sidste Land var der

faktisk alvorlige militære Skærmydsler i Gang ved Manchuriets Grænse. Konfliktmuligheder er stadig truende, særligt hvis det lykkes Japan at konsolidere sin Stilling i Kina. Intet Under at de i Østen og Stillehavet stærkt interesserede Magter opruster.

Blandt Problemerne i *Middelhavet* omtales den engelsk-italienske Overenskomst, som først nu ved Aarets Slutning var moden til Realisation, der gøres Rede for Englands Anstrengelser for at styrke sin prekære politiske Stilling i den østlige Del af Middelhavet, blandt andet omtales det store engelske Militærlaan til Tyrkiet og Englands energiske Optræden i Palæstina, hvortil nu senest kommer Forhandlingerne med Rumænien, endelig nævnes, at Bulgarien den 31. Juli 1938 erhvervede sig Frihed til Oprustning. Det paavises, hvorledes Italien har udbygget og styrket sin Tværlinie over Middelhavet, og Berlin-Rom Aksen, hævdes det, er usvækket.

Foruden de alment kendte Tildragelser i *Mellem-europa* omtales den *engelsk-irske Overenskomst*, hvorefter England har maattet overdrage Højhedsretten til Irland over flere vigtige Flaadestøttepunkter (Berehaven, Queenstown, Lough Swilly), og endelig omtales *Oslo-Staternes Konferenc* i København i Midten af Juli 1938, hvorved de til Gruppen hørende Magter frigjorde sig for Sanktionsparagraffen, § 16 i Folkeforbundsakten, og dermed udbyggede deres Neutralitetspolitik.

Med Rette gives der det storpolitiske, overmaade vigtige *Oliespørgsmaal* et Kapitel for sig, hvorunder nævnes Betydningen af den mexikanske Regerings Annullering af de engelske og amerikanske Oliekoncessioner og de Bekymringer, England i det hele efterhaanden maa nære for sin Olieforsyning (Mosul, Iran m. v.).

I et Afsnit om den tyske Krigsmarine 1937/38 findes en instruktiv Oversigt over den nuværende Ledelsesorganisation. Der er foretaget en ny Kystbefæstnings-Distriktsinddeling, og den tidligere Kystartilleriskole er omskabt til en »Marineflugabwehr und Küstenartillerischule«.

Af en kortfattet Oversigt over de andre Stormagters Flaadepolitik og krigsmaritime Udvikling faar man bekræftet, hvorledes denne overalt staar i Oprustningens Tegn.

Der følger nu et meget belærende strategisk Afsnit: Sømagtens Indflydelse paa krigeriske Konflikter i Tiden efter Verdenskrigen belyst ved Tildragelserne mellem Japan og Kina 1937/38, Abessinien's Erobring 1935/36 og den spanske Borgerkrig 1936/38.

Det, der er det karakteristiske ved de to førstnævnte Okkupationsforetagender, er jo *ikke alene* dette, at kun *søfarende* Nationer har kunnet gennemføre disse store Troppeoverførsler og for Japans Vedkommende, i Kraft af dette Lands maritime Overlegenhed, tillige understøtte Krigsførelsen direkte ved at lamme Tilførslen af Krigsfornødenheder til Kina, sikre Landsætning, foretage Bombardementer af Byer og Militærdepoter og i det hele at medvirke ved Hærens Operationer; nej, *det afgørende var dette, at det var i Kraft af disse Landes sømilitære Styrke, at de i det hele kunde indlade sig paa disse Foretagender over Havet.* Disse Staters Sømagt var i sig selv en *politisk Betingelse* for, at de i det hele turde iværksætte deres imperialistiske Politik paa Trods af andre Stormagters Interesser.

Lægmænd er tilbøjelige til, selv i Tilfælde som disse, hvor det drejer sig om Operationer over Havene,

udelukkende at hæfte sig ved, at det er Hære, der foretager Okkupationen af Landterritorier, og de tager ikke i tilstrækkelig Grad i Betragtning, at det var *Flaadernes Styrke i Forbindelse med de særlige militærgeografiske Forhold, der i begge Tilfælde var til Stede*, som maatte være en Forudsætning.

Hvad angaar Sømagtens Betydning i *den spanske Borgerkrig*, bemærkes for det første, at om nogen Krigsforberedelse var der ikke Tale; ved Revolutionens Udbrud bemægtigede Parterne sig de Skibe, som der kunde lægges Haand paa, det røde Parti fik der- ved straks en kvantitativ Fordel, men da dette — ligesom i Rusland — straks slog Officerskorpset ud, lammedes Effektiviteten. Men ikke desto mindre vanskeliggjorde den røde Flaadestyrke stærkt Franco-Partiets Operationer, særlig Overførslen af Tropper fra Marocco, disse maatte fortrinsvis overføres ad Luftvejen. De nationalistiske Flaadestyrker bidrog imidlertid paa sin Side stærkt til den sejrrie Fremgang i Nordspanien ved Blokade og Opbringelse af Tilførsler, og senere lykkedes det dem at fortrænge de røde Styrker fra Gibraltarstrædet, og Operationsbetingelserne forbedredes væsentlig efter Malagas Erobring i Februar 1937, og efter at Kræfterne kunde koncentrerer i Middelhavet. Men hele Søkrigen har jo faaet sin særlige Karakter ved andre Magters diplomatiske og sømilitære Indblanden, og blandt andet har dette, at Franco-partiets Krigsførelse ikke kunde opnaa Anerkendelse som »legitim« jo beredt adskillige Vanskeligheder.

Den internationale Bevogtning, som etableredes efter Aftale mellem Stormagterne, fik sine bemærkelsesværdige Episoder ved Angrebene paa »Deutschland« og »Leipzig«. De nu i December af en armeret Trawler foretagne Angreb paa Handelsskibe i Nordsøen og ved Norges Kyster er et belysende Billede »en minia-

ture« paa, hvorledes *Søkrig* let forplanter sig ud over Verdenshavene, hvilket selv af smaa neutrale Stater kræver Agtpaagivenhed og Beredskab, selv i Tilfælde som her.

Der følger nu en Artikkel af Viceadmiral Maszmann om **det maritime Luftvaaben i Fremtidens Søkrigsførelse**. Alle er enige om — siges der — at Luftvaabenet, efter den Udvikling det har gennemgaaet siden Verdenskrigen, vil sætte sit Stempel paa Fremtidens Krige. Uoverensstemmelser i Meninger fremkommer først, naar det debatteres, *hvad* og *hvormeget* det kan udrette. General Douhet's Lære om Luftvaabnets Almagt har ikke vundet Fodfæste ligesaa lidt som Troen paa, at et tilstrækkeligt stærkt Luftvaaben straks vil kunne afgøre Krigen ved tilintetgørende Angreb. Admiralen deler Luftvaabnets Opgaver i »Opklaring og Meldetjeneste« og »Kamp i Angreb«, og han mener, at specielt i den taktiske Eklairering vil Luftvaabnet fremtidigt vise sig særdeles virkningsfuldt — forudsat at Mørke og Vejrforhold tillader denne. Angaaende Deltagelse i Kampopgaver, saa omtales disse efter de Vaabenarter, der kan bringes i Anvendelse: Bomber, Torpedoer, Miner, Maskinkanon eller eventuelt Maskingevær og kunstig Taage.

Efter nogle alment kendte Betragtninger om, at vel er Bombeangreb over for moderne Krigsfartøjer ikke nogen overhængende Fare; men dog., udtaler Admiralen, at man om Spørgsmaalet Bombe eller Torpedo endnu kun kan sige, at hver Vaabenart har sin Berettigelse afhængig af Vejret og øvrige Forhold (Dybder, Modstanderens Art m. v.). Om de øvrige Vaaben, Maskinskyts og Taage, udtales kun, at selv om de episodevis kan faa Betydning, saa vil deres

Indflydelse paa det samlede Forløb af Søkrigsførelsen næppe blive større.

Af særlig Interesse er Problemet om *Luftvaabnets Medvirke i Handelsbeskyttelse og Handelskrig*, men ogsaa her mener Forfatteren, at vel vil Luftvaabnet kunne være en nyttig Medhjælp særligt i Kystfarvande til Beskyttelse af Handelsruter, blandt andet ved i Tide at kunne advare mod fjendtlige Forholdsregler (Miner, Undervandsbaade o. a.), og det vil i høj Grad vanskeliggøre en snæver Blokade, ligesom det i Enkelttilfælde kan paaregne Succes i Angreb paa ubeskyttede Handelsskibe. Men det maa fremtidigt forventes, at i alt Fald de større Lande vil træffe Forholdsregler ogsaa herimod. Hertil skal dog bemærkes, at det antageligt er *paa dette Omraade*, at man kan vente sig de ubehageligste Overraskelser, i alle Tilfælde bliver en »uindskrænket Luftkrig« næppe behageligere for de ubevæbnede neutrale Handelsskibe, end den uindskrænkede Undervandsbaadskrig under Verdenskrigen. Der er endda ikke de samme Betingelser for en systematisk Udryddelseskrig over for Luftfartøjer som over for Undervandsbaade, og Luftfartøjet overser et langt større Omraade og kan slaa ned som Høgen og forsvinde; her kan i Sandhed blive Tale om et »Spurlos versenkt«. Vanskeligheden er ikke alene at bevæbne, men ogsaa at uddanne Skytter til A.L. Bevæbning af Handelsskibe.

I et Resumé udtales, at Krigshistorien lærer, at Sømagt og Søkrigsførelse saa at sige altid har øvet en betydelig Indflydelse paa Kriges endelige Resultat, og at »Luftkrigen« til Søs næppe vil ændre Billedet og i alt Fald næppe faa samme Indflydelse som i Landkrigen.

I øvrigt fremhæves som Punkt 1:

»En Krigsmarines Støttepunkter og det den tildelte

Luftvaaben paa Kysten er vigtige Angrebsmaal for Modstanderens Luftvaaben. Kampen om disse Støttepunkter, Striden mellem Angriberens selvstændige Luftvaaben og den angrebnes Luftartilleri, *maa* vindes af det sidste.

Ellers berøves Søkrigsførelsens Midler — altsaa ogsaa det dertil knyttede Luftvaaben — deres Operationsbasis, og Søkrigen vil blive yderst vanskeliggjort, eventuelt umuliggjort. Dette kan være medvirkende Grund til en Krigs uheldige Udfald.«

2. Søstridskræfter og Luftmarinestyrker *maa* være forberedt paa kortest mulige Ophold ved Baser og Støttepunkter og *maa* i det hele saavidt muligt holdes bevægelige.

3. Lokale Luftstyrker vil, udover hvad Undervandsbaadene, Motortorpedobaadene og Minerne allerede formaar, yderligere tvinge kampstærke Enheder bort fra Operationer ved Kystomraader.

4. Betydningen af Hangarskibe til Fjernoperationer.

5. Betydningen af Luftvaabnet til Handelsbeskyttelse og Handelskrig og af særligt skolede Formationer af det selvstændige Luftvaaben i Kystomraader til disse Formaal.

6. Luftvaabnet nødvendiggør særlige Hensyn ved Skibskonstruktioner og Bevæbning af Skibe, eventuelt som i England, Bygning af særlige Luftforsvarsskibe.

Kontreadmiral Peter Donners Afhandling »**Søkrigsførelsen indenfor begrænset Omraade**« har ikke mindst med Henblik paa danske strategiske Forhold sin Interesse. Søkrigsmidlerne har udviklet sig saaledes, at det i strategisk Henseende er hensigtsmæssigt at sondre mellem Søkrigsførelse i *det egentlige Kyst-*

omraade, det udenforliggende *Kystfarvandsomraade* (Küstenvorfeld — coastal area) og *aaben Sø* (Hochsee).

Hvor langt Kystfarvandsomraadet strækker sig afhænger af de militærgeografiske og strategiske Forhold, herunder naturligvis af de Midler, der raades over; men for at give et Indtryk af Ydergrænserne nævnes Aktionsomraadet for kystbaserede Bombemaskiner, Motortorpedobaade, Mineudlægning med mindre Fartøjer o. a.

Medens Metoderne for Søkrigsførelse i aaben Sø tidligere kunde anvendes ind til selve det egentlige Kystomraade, nærmere bestemt ved Kystartilleriets Rækkeevne, saa har Vaabenudviklingen (Luftvaabnet, den mindre Type Undervandsbaad, Motortorpedobaade og dette, at Miner lader sig udlægge paa større Dybder) medført, at der i stigende Grad findes Betingelser for en særlig Søkrigsførelse i et udvidet Kystfarvandsomraade. I et Oversigtskort over Farvandene om Europa, hvorpaa er skraveret Dybder indtil 200 m (største Minedybde), Baser, Aktionsomraader for Bombeflyvere m. v., faar man et instruktivt Billede af Forfatterens Opfattelse af, hvad han mener med Kystfarvandsomraade.

Søkrigen i saadanne Omraader skal ingenlunde tage Karakter af en »Stillingskrig« eller alene føres efter Princippet »Minor attaques«, Krigen skal være dynamisk og aktiv; men allerede under Verdenskrigen fik man i Kanalen, Østersøen, Adriaterhavet og mange andre Steder et klart Billede af, at denne Krigsførelse havde sin egenartede Karakter og kræver særlige Overvejelser og et særligt Samarbejde mellem Vaabnene. Forfatteren giver iøvrigt en belærende historisk Oversigt over denne særlige Form for Søkrigsførelse. Vedrørende Faren for Anvendelsen af større Fartøjstyper — specielt Slagskibe — uden fornøden Dækning og

det der siges om den offensive og defensive Anvendelse af Miner, samt om Undervandsbaadenes og den mindre Torpedobaadstypes Betydning indeholder Afhandlingen intet nyt for en vel informeret Søofficer, men — udtaler Forfatteren — det er særligt *Luftvaabnet*, der har ændret Krigsførelsens Karakter i Kystfarvande, idet kystbaserede Luftstyrker ikke alene har gode Betingelser for at holde Kystfarvandsomraadet under Observation, men de har ogsaa deres særlige Chancer saavel i den egentlige Søkrigsførelse som i Handelskrigen, og ydermere paahviler der disse Styrker den særlige Opgave at dække Hjemlandet mod Luftangreb over Søen.

De hidtil gældende *Folkerets Regler* vil, som allerede under Verdenskrigen, hurtigt komme til kort, fordi de ikke svarer til den Udvikling, Søkrigen har taget, ikke mindst i Kystfarvandsomraader.

I større Mariner vil Kystfarvandskrigen kræve sin *særlige organisatoriske Ledelse*, der maa udskilles fra Kommandoledelsen af den søgaaende Flaade (ogsaa dette praktiseredes allerede under Verdenskrigen saa at sige overalt).

Forfatteren resumerer i, at der maa skelnes mellem de Tilfælde, hvor de krigsførende Kystfarvandsomraader gensidigt ligger separat, bl. a. paa Grund af Afstandene mellem de krigsførende Landes Hovedbaser og saadanne Tilfælde, hvor de griber ind i hinanden, og herom siges blandt andet (Pag. 97, 2. Stykke):

»In jeden Fall des Ineinandergreifens der Küstenvorfelder ist anzunehmen, dasz versucht wird, vom Lande her die Luftüberlegenheit zu gewinnen, und dasz derjenigen unterliegt und die Vorteile des Küstenvorfeldes preisgibt, der *seine Stützpunkte für Flotte und Luftwaffe nicht mehr gegen Luftangriffe schützen kann.*

Da beide ihre Luftwaffe von Land ansetzen können, ändert die See anderen Chancen nichts«.

Det næste Afsnit »**Stillehavsomraadets maritime Støttepunkters Betydning**«, skrevet af den som strategisk Forfatter bekendte Viceadmiral a. D. Dr. h. c. Otto Groos, er ikke alene særdeles aktuelt, men det er et interessant og nyttigt Studium i *Basisstrategi*.

Med Japans Udtræden af Folkeforbundet og dets Generhvervelse af Rustningsfrihed — ved at undlade at forny Washingtontraktaten — og efter den japanske Indmarch i Kina, er Stillehavet igen blevet Brændpunktet for de store Sømagters Politik, og Middelhavsproblemerne er — saalænge det varer — skudt noget i Baggrunden. Omkring Stillehavet grupperer sig næsten Halvdelen af Jordens Befolkning.

Kommer det til Kamp mellem Japan og andre Sømagter i Østen, saa vil *Spørgsmaalet om Flaadestøttepunkter blive af ganske afgørende Betydning*, saa sandt som at *Basisstrategi* og militærgeografiske Forhold spiller en afgørende — og ikke altid og alle Steder tilstrækkelig paaagtet — Rolle; ikke mindst i Nutidens Søkrigsførelse.

Viceadmiral Groos giver en indgaaende Fremstilling af de britiske, de forenede Staters, de japanske og de russiske Basisforhold og deres strategiske Værdi. Pladshensyn udelukker desværre her at gengive denne Beskrivelse, selv i Hovedtræk; her kan kun meget sammentrængt gengives Forfatterens *Resumé*.

Deri udtales, at allerede ved Washingtontraktatens »status-quo«-Overenskomst efter Verdenskrigens Afslutning styrkedes Japans Stilling meget væsentligt i Stillehavet. Ved at indvilge i at undlade at forstærke Baserne i Honkong, Manilla og paa Guam kompromitte-

rede England og Amerika deres Stilling, og selv om disse Lande ogsaa i Forbindelse med Japans Fratræden af »Ni-Magts-Overenskomsten« har generhvervet deres Handlefrihed, saa vil det nu være vanskeligt at indhente det forsømte. England synes i det store og hele at have forskærmet sig bag Singapore, og Amerika har vist en forbløffende Mangel paa Fasthed og Beslutsomhed i Spørgsmaalet om Filippinerne. Baade England og Amerika er tvungne til at føre en Angrebskrig mod Japan ad lange, ubeskyttede Linier, og Forudsætningen for et virksomt Angreb maa være en bitter Kamp om Erobring og Indretning af flere Støttepunkter omkring Japan, en Kamp, der vil kunne tage Maaneder, ja Aar, og som vil kræve store Anstregelser og medføre svære Tab. Noget gunstigere ligger Situationen for de angelsaksiske Stater, hvis de kan drage Nytte af kinesiske eller russiske Støttepunkter.

Men Spørgsmaalet bliver paa den anden Side, om Japan i potentiel Henseende *i det lange Løb* vil kunne holde ud imod de angelsaksiske Magter med deres ubegrænsede Resourcer. Det er i alle Tilfælde givet, at en saadan Konflikt vil medføre betydelig Risiko for alle de deltagende Magter, og at man derfor kan regne med, at de ikke indlader sig derpaa, undtagen det drejer sig om livsvigtige Spørgsmaal.

Men saadanne kan indtil Dato ikke siges at foreligge, i alt Fald i mindre Grad for U. S. A. end for England.

Betingelsen for, at Storbritannien og Rusland i det hele kan indlade sig paa en afgørende Styrkeprøve, maa være, at de har Ryggen fri i Europa, der er saaledes en Vekselvirkning mellem Storpolitikken i Østen og Situationen i Europa.

Der gives i Virkeligheden kun eet Middel til helt at bilægge Stridighederne, og det er, at de angelsak-

siske Lande anerkender en »Monroe Doktrin for Japan i Østen«.

Det *militærpolitiske Afsnit* afsluttes med to Afhandlinger om **Flaadenedrustningens Standpunkt for Tiden** og om **Suverænitetsspørgsmaal i Kystfarvande**.

Flaadenedrustning.

Da man den 1. April 1938 igennem Pressen fik Meddelelse om, at Storbritannien og U. S. A. vilde gøre Brug af Ligerets-Klausulen i London-Overenskomsten af 1936 — paa Grund af, at Japan formodedes at ville paabegynde Bygning af Super-Slagskibe, og da Tillægsbestemmelsen af 30. Juni 1938, hvorefter Grænsen for Slagskibsstørrelsen forøgedes fra 35 000 ts. til 45 000 ts., bekendtgjordes, henledtes Opmærksomheden igen paa det System af Aftaler, hvormed Stormagterne i en Arrække har søgt at begrænse Kaprustning til Søs.

Efter en kort historisk Oversigt over Flaadeaftalerne igennem de forløbne 18 Aar gøres der Rede for de Metoder, hvorved man har søgt Begrænsninger gennemført *kvantitativt* og *kvalitativt*, samt for Aftalerne om *gensidig Underretning* om Nybygninger m. m. Dernæst fremhæves Vanskelighederne ved at faa alle Stater ind under saadanne bindende Fællesaftaler; derfor »Sikkerhedsklausulerne«, der giver Ret til Oprustning, hvis anden Part begynder derpaa.

I et særligt Afsnit behandles de for *Tyskland gældende nuværende Bestemmelser*. Der gøres opmærksom paa, at Tyskland er det eneste Land i Verden, der er bundet i kvantitativ Henseende, idet saavel Washington-Traktaten af 1922 som London-Traktaten af 1930 udløb den 31. December 1936. Tyskland er som bekendt bundet ved den tysk-engelske Flaadeoverenskomst af 1935, hvorefter Tysklands samlede Tonnage ikke maa overskride 35 % af det britiske Imperiums samlede

Tonnage. Denne Procentsats gælder ogsaa for de enkelte Skibskategorier, Slagskibe, Hangarskibe, lette Overvandsfartøjer (svære og lette Krydsere og Jagere mellem 10 000 ts. og 600 ts.) og Undervandsbaade, for sidstnævnte er den principielle Procentsats dog 100 % af det britiske Tonnaget, men Tyskland har givet foreløbig Løfte om ikke at sætte den højere end 45 %. De 10 % ud over de 35 % Standardsats skal indtjenes paa det samlede tilladte Tonnaget.

Unddraget fra 35 % Reglen er dog de saakaldte »exempt Ships«, det vil sige alle Krigsfartøjer under 600 ts. og særligt definerede Kategorier »Smaa Krigsfartøjer« og »Hjælpfartøjer«

Hvis Tyskland ønsker 35 % Standardreglen ændret, skal der først forhandles med England derom.

Denne *kvantitative* Overenskomst blev to Aar senere videre udbygget ved, at Tyskland sluttede sig til de allerede mellem Storbritannien, U. S. A. og Frankrig bestaaende *kvalitative* Begrænsninger.

De gældende kvalitative Bestemmelser er nu følgende:

	Max. Displacement ts.	Max. Skytskaliber
Slagskibe	45 000 ts. (sat op fra 35 000 ts. fra 30.-6.-38. Ingen Nybygning før 1942 inden for en Zone mellem 17 500 ts. og 8 000 ts.)	40,6 cm ikke under 25,6 cm
Hangarskibe	23 000 ts.	15 cm (indtil 10 Stk.)
Svære Krydsere	Ingen Nybygning til 1942. Tyskland og Sovjetrusland dog efter Særbestemmelser.	20,3 cm
Lette Krydsere	8 000 ts.	15 cm
Jagere	3 000 ts.	15 cm
Undervandsbaade	2 000 ts.	13 cm

Der gøres derefter Rede for Bestemmelserne om den gensidige Meldepligt for planlagte Flaadeprogrammer og for Ny- og Ombygninger, og der nævnes de mange meget detaillerede Regler derfor.

Tyskland er ved den tosidige Aftale kun indgaaet paa Meldepligt overfor England, men faar til Gengæld normalt ogsaa kun officielle Meddelelser herfra.

I de afsluttende Kommentarer gøres opmærksom paa, at alle vedtagne Aftaler jo kun omfatter selve Krigsmateriellet; men der er mange andre Faktorer, der er bestemmende for et Søværns Ydeevne og Effektivitet i Krig, saaledes: militærgeografiske Forhold, Antal og Udstyr af Støttepunkter, industriel Kapacitet og Landenes hele Erhvervsliv og Selvforsyningsmuligheder — hertil burde føjes det ikke mindst væsentlige Personellets Kvalitet og Uddannelse og Ledelsens Indsigt og Organisation.

Dog — Begyndelsen til et System af Flaadeaftaler er skabt, og man kan ikke opgive Haabet om, at noget mere og bedre vil kunne følge.

Suverænitetsspørgsmaal i Kystfarvande.

Det er lykkedes Forfatteren — Kapitän Zur See F. W. Kurze — at sammentrænge dette komplicerede Emne paa ialt kun 10 Sider paa lødigt og overskuelig Maade, og det maa, maaske indtil Trivialitet, være Anmelderen tilladt ogsaa om dette Kapitel at udtale, at det *med Henblik paa vore Neutralitetsopgaver* er særdeles informerende, selv om meget selvfølgelig er enhver Søofficer bekendt.

Artiklen burde gengives som Helhed, fordi det er vanskeligt at anføre Udsnit uden at bryde den logiske Helhed. Den er delt i 4 Afsnit (de tyske Betegnelser anføres, idet det har sin Interesse at kende disse).

I første Afsnit — *Begriffliche Einteilung der Küstengewässer* — defineres Inddelingen af »Hoheitsgewässer« i: die »Binnengewässer«, das »Küstenmeer« og eventuelt tillige »eine Aussenzone für besondere Zwecke«.

- I. Til »*Binnengewässer*« (indre Farvande) — hvorved forstaas den Del af Kystfarvandet, som ligger inden for Kysthavets Grundlinie — henregnes:
 - a. Lukkede Farvandsafsnit, hvis Bredder udelukkende tilhører samme Stat, og som vel har Forbindelse med det aabne Hav; men hvor denne ikke er nogen naturlig og uundværlig Forbindelse mellem to aabne Have.
 - b. Bugter, hvis Bredder tilhører samme Stat, og hvis Mundingsbredde ikke overskrider en bestemt Størrelse.
 - c. Flodmundinger, Havne og Rhede.
- II. Som *Küstenmeer* (Kystfarvand) betegnes den Del af Havet, som beskyller (bespült) en Stats Kyster, og som strækker sig fra Lavvandslinien (eller en lignende Grænse) til en Linie, som i Almindelighed løber parallelt med Kystlinien i en bestemt Afstand.
- III. *Die Aussenzone* (Zone contigue — den ydre Zone) er det til Kystfarvandet tilstødende Søomraade, dettes Ydergrænse afhænger af, hvor langt ud Kyststaten kræver Højhedsret for særlige Formaal.

Derefter defineres Retsforholdene i Territorialfarvande (hvortil henregnes »Binnengewässer und Küstenmeer«), og derunder omtales Retten til Havbunden og til Luftomraadet over Territorialfarvande, herom siges blandt andet:

»Lediglich bei Meerengen ist die Luftpassage von Meer zu Meer über den Territorialgewässern zu gestatten, teils auf Grund besonderen Vertragsrechtes, teils in gewohnheitsrechtlicher Anlehnung an die Verhältnisse bei der Seeschifffahrt.«

Der følger derefter et Kapitel »*Die harmlose Durchfahrt im Frieden und im Kriege*«.

En Passage er kun »harmløs«, naar den ikke krænker Kyststatens (des Uferstaates) Sikkerhed, offentlige Orden eller fiskale Interesser. Hvis Kyststaten er i Krig, eller hvis dens nationale Forsvarsinteresser berøres, saa kan den til enhver Tid og paa ethvert angivet Sted udstede indskrænkende Bestemmelser for inden- og udenlandske Handelsfartøjers Passage, i Nødstilfælde ganske forbyde denne.

De samme Regler gælder som bekendt ogsaa for *Krigsfartøjer i Fredstid*, kun ved Anløb af Havn eller særlige Farvandsafsnit kræves der Anmeldelsespligt eller Tilladelse; ligesom at visse indre Farvande kan være totalt lukkede for fremmede Krigsskibe. Der anføres:

»Keinerlei Einschränkung der Durchfahrt fremder Kriegsfahrzeuge darf erfolgen in solchen Territorialgewässern, welche als Verbindung zweier Teile des offenen Meeres der internationalen Schifffahrt dienen.«

Men vigtigere end Spørgsmaalet om *Krigsskibes Passage i Fredstid* er Reglerne for *Krigstid*.

Herunder nævnes, at neutrale Stater ganske som over for fremmede Handelsskibe naturligvis kan spærre sine Territorialfarvande over for fremmede Krigsskibe, og senere udtales:

»Was nun das Verhalten neutraler Staaten gegenüber den Kriegsschiffen der kriegsführenden Mächte betrifft, so ist nach den Erfahrungen des Weltkrieges zwar festzustellen, dass ein Durchfahrtsrecht auf

Grund allgemeinen Völkerrechts für Kriegsschiffe nicht besteht.«

Som Eksempel nævnes, at Holland ved sin Neutralitetserklæring under Verdenskrigen fuldstændig forbød de krigsførende Magters Krigsskibe af enhver Art Adgang til sit Retsomraade (Rechtsgebiet), og dette, fremhævede det udtrykkeligt, omfattede Territorialfarvande.

Vedrørende *krigsførende Magters Skibes Opholdstilladelse* nævnes ved Omtale af de almindelige 24 Timers Regler, at Tyskland kun haandhæver denne Bestemmelse i umiddelbar Nærhed af Krigsskuepladsen, men ellers tillader et Ophold paa 14 Dage. Efter Behandling af Spørgsmaalet om *Forfølgelsesreglerne*, hvori det blandt andet bemærkes, at man maa skelne mellem »Verfølgen« og »Folgen«, idet det selvfølgelig er tilladt et Krigsskib at følge efter et fjendtligt Skib i neutralt Farvand, saalænge det ikke foretager sig noget fjendtligt over for dette, omtales den almindelige Regel for *Undervandsbaade*, og endelig gøres Rede for *militære Luftfartøyers* Optræden. Herunder nævnes, at Hovedreglen om, at det er forbudt Luftfartøjer at overflyve Territorialfarvande, ogsaa gælder for Luftfartøjer, der bevæger sig paa Vandet, og dernæst:

»Bei Engen, die freie Meeresteile verbinden, ist auch im Kriege der blosze Überflug für ebenso statthaft zu erachten, wie die friedliche Durchfahrt von Kriegsschiffen.«

Rettighederne i den ydre Zone (Aussenzone) er af ganske anden Karakter end i Territorialfarvande, Den almindelige Sædvaneret anerkender i Virkeligheden ikke saadanne Rettigheder, og det i 1930 i Haag anstillede Forsøg paa, i Forbindelse med en almindelig anerkendt 3 Sømilegrænse, at enes principielt om at

give enkelte Stater Rettigheder i en Yderzone for særlige Formaal, strandede, fordi det befrygtedes, at en saadan Zone efterhaanden skulde antage Karakter af en almindelig Udvidelse af Territorialfarvandene.

Som særlige Formaal nævnes Told — Søpoliti —, Fiskeri og lignende. — Da Rettigheder i en Yderzone saaledes ikke har kunnet vinde almindelig Hjemmel, har flere i saadanne Yderzone-Rettigheder interesserede Stater derfor fulgt den Vej at afslutte indbyrdes Aftaler, hvorefter en Kyststat kan udøve Højhedsret over for Skibe tilhørende den anden Traktatstat i en nærmere fastsat Yderzone.

Det sidste Kapitel handler om *Territorialfarvandets Udstrækning og Begrænsning*.

Selv om det ikke lykkedes ved Haager-Konferencen i 1930 at enes om en Kodifikation af Retsforholdene i Kystfarvande, saa kunde der dog konstateres en ret ensartet Opfattelse heraf — i alt Fald angaaende Fredsforhold — imellem de deltagende Stater. Medens man tidligere havde nok at gøre med at tvistes om Suverænitetsrettigheder i Territorialfarvande, saa er det nu, da der i mangt og meget er Enighed herom, Spørgsmaalet om Territorialfarvandenes Udstrækning, der er det brændende Spørgsmaal.

Vanskelighederne ved at enes om den overalt gældende Afstand skyldes blandt andet de forskellige geografiske Forhold, saaledes kan nævnes, at Sverige i 1930 i Haag særligt fremhævede, at det paa Grund af dets Farvandes Karakter flere Steder ikke er muligt at lægge dets Skibsfarts Ruter inden for 3 Sø-mile-Grænsen. Portugal henviste til Nødvendigheden af at have et større Fiskeriterritorium end til denne Grænse. Under Verdenskrigen var Neutralitetsgrænsen praktisk talt overalt 3 Sømilegrænsen, og det nævnes, at ved Konferencen i Haag 1930 kunde det fastslås,

at 80 % af de Stater, som raader over Verdenstonnage, gik ind for 3 Sømils Afstanden som Ydergrænse for Territorialfarvande.

Efter en Oversigt over alle de forskellige Landes Stillingtagen i Haag til dette vigtige Spørgsmaal, omtales Meningsforskellighederne om, hvor Indergrænsen bør drages (ubetinget laveste Vandstand-Middelspringlavvande — Fastis m. v.). Derefter behandles Diskussionen om Bugter og Øer og Betydningen af, at Territorialgrænsen er optrukket i Søkort, hvorunder nævnes de tyske Admiralitetskort for Sydkysten af Island.

I denne Anmeldelse er det af Pladshensyn kun lykkedes at omtale *den militær-politiske Del*, men alene deraf fremgaar forhaabentlig, hvor læseværdig »Nauticus 1939« er; for yderligere at animere Lysten til Læsning af Bogen, vil de øvrige 5 Dele blive behandlet i en senere Anmeldelse.

Eigil Riis-Carstensen: Fremsættelse af dynamisk-topografisk Kort over Østgrønlandsstrømmen mellem 74° og 79° N. Br. paa Grundlag af hidtidig gjorte Undersøgelser i disse Egne.

Af P. Jensen.

I Geografisk Tidsskrift for Juni 1938 har Orlogskaptajn Riis-Carstensen givet en Oversigt over de i Tidens Løb udførte Arbejder foretaget af Ekspeditioner til Udforskning af Østgrønlandsstrømmen, samt paa Grundlag af disse Arbejder beregnet Strømforholdene for en Del af Grønlands Østkyst. Udarbejdelsen af den Slags Oversigter maa hilses med Glæde, da de paa en let overskuelig Maade samler det Materiale, som den praktiske Navigator og Opmaaler kan faa Brug for i sit daglige Arbejde.

Der er næppe Tvivl om, at der endnu forestaar et langvarigt Arbejde, inden man tør paastaa, at man kender de grønlandske Farvande, og det vil i Fremtiden være naturligt, at en Del af de Oplysninger, der endnu savnes, indsamles af Opmaalingseskibet jævnsides med det egentlige Opmaalingsarbejde. Man kan paa Grundlag af det allerede udførte Arbejde udarbejde en Plan for, hvorledes dette bør udføres i Fremtiden, og her vil man have megen Gavn af Oversigter som den omhandlede, navnlig naar disse, som i dette Tilfælde, samles af en Mand, der som Orlogskaptajnen har deltaget i Indsamlingen af det nødvendige Materiale som Chef for adskillige Ekspeditioner.

Paa et Omraade har Opmaalingen allerede høstet stor Gavn af Forfatterens Erfaringer, idet man paa Grundlag af en af ham tidligere udarbejdet Oversigt

over Forholdene paa Vestkysten med tilhørende Beregninger har faaet Kendskab til Lydens Hastighed i Vand Nord for 67° N. Br., hvad der har betydet en stor Fordel for Opmaalingsarbejdet.

Søkort-Arkivet kan kun haabe, at Forfatteren fortsætter sit Arbejde med at udarbejde sine Oversigter, og haaber i Fremtiden at kunne vedblive at drage Nytte heraf ved Udførelsen af Opmaalingsarbejdet i grønlandske Farvande.

Nekrolog.

Viceadmiral Henri Konow var født d. $7\frac{1}{2}$ 1862 i København som Søn af Konsul, Skibsreder Hans Konow. Han blev Secondløjtnant 1883, Premierløjtnant 1884, Kaptajn 1900, Kommandør 1910, Kontreadmiral 1920 og Viceadmiral 1923—27 indtil han naaede Aldersgrænsen.

Han var i fransk Tjeneste 1886—87 og derunder paa Togt til Østen, hvilket han har beskrevet i Bogen »I Asiens Farvande«. Guvernør for H. K. H. Prins Karl 1890—93 og ledsagede ham, da han rejste til Norge som Konge. Iøvrigt har han været Fiskeriinspektør, Fører af »Georg Stage«, Chef for Torpedoafdelingen; Chef for »Ingolf« til Vestindien, Chef for »Heimdall« som Kadetskib, Stabschef i Escadren, Chef for Ingeniørskolen, Chef for »Herluf Trolle« under Sikringsstyrken og Chef for »Valkyrien« til Vestindien i 1915—17. Paa dette Togt blev han konst. Guvernør, og det faldt i hans Lod at nedhale det danske Flag, der havde vajet over Øerne i omtrent 250 Aar. Det var den tungeste Dag i hans Tjenestetid. Hjemkomsten derfra blev han Chef for 2. Escadre i Storebælt under Sikringsstyrken, Chef for Orlogsværftet 1920—23, Viceadmiral og Flaadeinspektør til 1927 og herunder to Gange Chef for Øvelsesescadren.

Han var Formand for Søofficersforeningen 1914—20.

Der har saaledes i Admiralens lange Tjenestetid været betroet ham Hverv af højst forskellig Art og dem alle har han løst med Dygtighed.

Han gik op i sin Tjeneste med en aldrig svigtende Energi og forlangte det samme af sine Underordnede, men han gav dem Handlefrihed og krævede til Gengæld, at de viste Selvstændighed og Paalidelighed, dog hvis de svigtede hans Tillid, vandt de aldrig hans Venskab. Men havde man vundet hans Venskab, saa gjaldt det for Livet.

Selv i de ældre Aar glemte han aldrig, naar det drejede sig om Ungdommen, at han selv havde været ung. Han var overbærende overfor ungdommelig Dumdristighed og Tankeløshed, og mange vil, naar de tænker tilbage, med Taknemmelighed mindes, at han gav dem en hjælpende Haand.

Trods sin Alder fulgte han Udviklingen paa de maritime Omraader med megen Interesse, men som alle den Tids Søofficerer, der var opdraget i Sejlskibe, var han først og fremmest Sømand og det prægede hans Karakter og Optræden — djærv, retlinet og uden Omsvøb — han havde en Mening, og han sagde den ligeud.

I hvad Tjeneste, han har haft, viste han sig som en Mand, der kunde handle selvstændigt og altid var parat til at tage det fulde Ansvar for sine Handlinger. — Han var en Personlighed i alt, hvad han foretog sig.

Han blev i 1892 gift med Jacobine Cathrine Margrethe Konow, Datter af Museumsdirektør, Kammerherre J. J. A. Worsaae, og i deres smukke Hjem i Amaliegade førtes et gæstfrit og repræsentativt Hus — ikke mindst overfor Marinens Officerer.

Han var dekoreret med St. — D. M. — Gb. E. T. — H. H. T.

Viceadmiral Konow døde den 18. Januar 1938 og blev begravet fra Beldringe Kirke den 25. s. M.

H. Gad.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Sovjet-Unionen.

Organisation.

Tidligere er omtalt Udskillelse af et selvstændigt Marinekommissariat fra Forsvarskommissariatet (jfr. T.f.S. 1938, S. 94). Ifølge Bekendtgørelse i Januar d. A. er nu endvidere foretaget en vis Decentralisation indenfor det hidtil meget omfattende Kommissariat for Krigsindustri, idet dette er opdelt i 4 Kommissariater (Ministerier) for henhv.:

1. Luftfartsindustri (Luftfartøjer, Motorer, Radio og Apterier).
2. Skibsbygningsindustri (Værfter m. v.).
3. Ammunitionsindustri (Projektiler, Krudt).
4. Vaabenindustri (Kanoner, Skydevaaben, Optik).

Frankrig.

Organisation.

I Tilslutning til Loven af 11/7 1938 (»La Loi sur l'organisation générale de la nation en temps de guerre«) er bl. a. i Jan. (tidligere i Nov. 1938) udfærdiget Dekreter, der nærmere udformer de meget vidtgaaende Beføjelser, som iøvrigt allerede før Mobilisering er henført til forskellige Ministre — og da navnlig Forsvarsministeren (Statsministeren) — vedrørende det nationale Forsvar, Industriens Krigsberedskab og -drift, Civilbefolkningens Inddragelse i Krigsforberedelse m. v.

Nybygning.

Slagskibe. Medio Jan. søsattes »Richelieu« fra Byggedokken i Brest. Dagen efter Søsætningen køllagdes Slagskibet »Clemenceau« i samme Dok.

Det bemærkes, at Bygningen af førstnævnte Slagskib vedtoges ved Lov af 30/8 1925, men at Arbejdet først paabegyndtes i 1935.

Af betydningsfulde Forskelligheder i Hoveddata for Slagskibe af »Dunkerque«-Klassen (1935—36) og »Richelieu«-Klassen bemærkes — udover Forøgelsen i Tonnage fra 26 500 til 35 000 ts. —:

1. Fartforøgelse fra 29—31 til 32 Knob.
2. Forøgelse i Hovedkaliber fra 33 til 38 cm (samme Opstilling med 2×4 Stk. i Forskib).
3. Indførelse af egentligt msv. Artilleri (eller Opdeling af sekundær Armering i msv. Artilleri og Antiluftskyts), idet »Richelieu« forsynes med 15 Stk. 15 cm K. og 12 Stk. 10 cm A.L.K., medens »Dunkerque« kun har 16 Stk. 13 cm A.L.K. som Enhedskaliber.
4. Forøgelse af Sidepanser fra 225 til 225—400 mm og af Dækspanser fra 175 til 200 mm.

Sverige.

Budget, Byggeprogram.

Finansforslag 1939/40 omfatter for Forsvarsdepartementets vedkommende bl. a. følgende Beløb:

Hæren.....	107	Mill. Kr.
Søforsvaret.....	69,5	- -
Luftvaabnet.....	47	- -
Fælles Udgifter.....	13,5	- -

∴ ialt ca. 238 Mil. Kr.

Det bemærkes, at de 13,5 Mill. Kr. til Fælles Udgifter er 1. Del af en Udgift paa ialt 20 Mill. Kr. til forskelligt Materiel, fordelt paa de 2 næste Finansaar (7,6 til Hæren, 8,6 til Søforsvaret og 3,7 Mill. Kr. til Luftvaabnet: Gasbeskyttelse, Luftskyts, Miner, Minestrygnings- og Radiomateriel, Industriens Krigsberedskab m. v.).

For Luftvaabnets vedkommende paaregnes Udgifter til Luftfartøjsmateriel paa ca. 27 Mill. Kr.

For Søforsvarets vedkommende paaregnes Udgifter til Nybygning paa ca. 23,5 Mill. Kr.

Af sidstnævnte Beløb paaregnes ca. 14 Mill. Kr., ∴ ca. 60 0/0, til Paabegyndelse af 2 nye Artilleriskibe (4 Stk. 25 cm K., 22 Knob, Pris ca. 37 Mill. Kr. pr. Stk., ∴ et modificeret Alternativ A i H. t. Forsvarsstabens Udredning af 1938).

Til »Sverige«-Klassens fortsatte Modernisering paaregnes af Budgettets Nybygningskonto ca. 2 Mill. Kr.

Byggeprogrammet for den kommende 5 Aars Periode synes herefter at omfatte flg. Materiel:

Nybygning: 2 Artilleriskibe, 1 Undervandsbaad, 4 Motortorpedobaade.

Fuldførelse: 2 Jagere, 2 Undervandsbaade.

Paabegyndelse: 2 Kystundervandsbaade, 1 Moderskib for U-Baade.

Nybygning.

Motortorpedobaade: Anskaffelse af de 4 M.T.B. synes efter S.F. Jan. 1939 at omfatte 2 Stk. »Power«-Baade og 2 Stk. »Vosper«-Baade.

Data: $L = 60$ Fod, $Fart > 40$ Knob ~ 2000 H.K., 2 Stk. Torpedoer, 1 Stk. A.L.G., Radiotelefonianlæg.

Medens førstnævnte Baade forsynes med Enhedsmaskineri til alle Farter, synes »Vosper«-Baadene at skulle forsynes med særligt Motoranlæg for lav Fart med dæmpet Støj.

Udrustninger.

Udrustningsplan for Kystflaaden omfatter for Tidsrummet April—Aug. flg. Materiel:

1. Panserskibsddivision: »Gustaf V«, »Drottning Victoria«.

Opklaringsafdelingen: »Gotland« og 1. Jagerdiv.: »Klas Horn«, »Klas Uggla«, »Stockholm«, »Göteborg«.

Luftstyrker: Detacherede Luftfartøjer fra Roslagen Luftflotille.

U-Baadsafdelingen: »Svea«, »Jacob Bagge«, 1. U-B. Div.: »Sjölejonet«, »Ulven«, »Gripen« samt 3. U-B. Div.: »Springaren«, »Delfinen«, »Nordkaparen«.

U-Baads Jagtafdelingen: »Dristigheten«, »Jacob Bagge«, 1. Vedetbaadsdiv.: »Vega«, »Perseus«, »Antares« samt 2. V. B. Div.: »Snapphanen«, »Jägaren«, »Kaparen«.

1. Ministrygerdivision: »Niord«, »Sveparen«, »Sökaren«, »Sprängaren«.

Ialt ca. 25 Enheder.

For øvrige Udrustningsperioder af Aaret 1939—40, henhv. Aug.—Oktober 1939 og Vinteren 1939—40 omfatter Kystflaadens Udrustninger i Hovedsagen flg. Materiel:

a. 2 Panserskibe, 3 Jagere, 5 U-Baade samt en Skoleafdeling: »Gotland«, »Dristigheten«, 3 Vedetbaade, 4 Ministrygere. Endvidere 2 Torpedokrydsere og 4 Vedetbaade.

b. 3 Panserskibe (heraf »Oscar II« som Kadetskoleskib til Udlandet), 3 Jagere, 2 Vedetbaade, 5 U-Baade, 2 Ministrygere.

Uddannelse.

I Jan. d. A. er nye Retningslinier indført for Uddannelse til Officerer af forskellige Tjenestegrene.

For Uddannelsen til Søofficer har Forholdet hidtil været det, at den paagældende antoges direkte som Søkadet med efterfølgende Uddannelse i 40 Maaneder som saadan og i 6 Maaneder som Færrik 3: ialt 46 Maaneders Tjenestetid inden Udnævnelse til Løjtnant.

Efter den ny Uddannelsesplan antages den paagældende som Officersaspirant med efterfølgende Uddannelse i 10 Maaneder inden Antagelse som Søkadet (Aspirantskole i Land i Karlskrona Juli—Oktober, Sætogt til Udlandet Nov.—April).

Som Søkadetter antages tillige efter Ansøgning Underofficerer (Antagelsesalder højst 29 Aar).

Den samlede Uddannelsestid som Aspirant-Søkadet er fremdeles 40 Maaneder.

Marinens Bibliotek.

November 1938.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

366. Die Militärluftfahrt im Völkerrecht und Deutschen Recht der Vorkriegszeit. Kort. Litt.fort. Kriegsgeschichtliche Einzelschriften der Luftwaffe. Hrsg. von der kriegswissensch. Abt. der Luftwaffe. Berl. 1938. 8^o. M^s.
367. } *Pettersen, S. & Spinnangr, F.*: Meteorologi for sjøfolk. Ill.
368. } Diag. Bergen 1938. Bil.: *Pettersen, S. & Gåsland, J.*: Værmeldinger for skibsfarten. 1. utg. Bergen 1938. 8^o. H. Fv.
369. *Vibe, C.*: Fangerfolk og Fuglefjælde. Ill. & Kort. Kbh. 1938. 4^o. H.
370. *Søhr, J.*: Spioner og bomber. Fra opdagelsespolitiets arbeide under verdenskrigen. Ill. Oslo 1938. 8^o. H.
371. *Slaatelid, A.*: Med kanon og kamera efter storhvalen. Ill. Oslo 1938. 8^o. H.
372. *Freuchen, P.*: Min anden Ungdom. Ill. & Kort. Kbh. 1938. 8^o. H.

December 1938.

373. *Grenfell, R.*: Sea Power in the next war. Index. The Next War, a series ed. by Capt. Liddell Hart. Chatham 1938. 8^o. H.
374. *Rogerson, S.*: Propaganda in the next war. Index. The Next War... Chatham 1938. 8^o. H.
375. *Spaight, J. M.*: Air Power in the next war. Index. The Next War... Chatham 1938. 8^o. H.
376. *Seidenfaden, G.*: Moderne arktisk Forskning. Ill. & Kort. Kbh. 1938. 8^o. H. Fv.
377. *Steven, D.*: The Shore Fauna of Amerdloq Fjord, West Greenland. Ill. & Kort. Litt.fort. Cambr. 1938. 4^o. Særtr. af "The Journ. of Animal Ecology", Vol. 7, No. 1, pp. 53—70. May H.
- *378. Map of North Greenland, scale 1:300 000, surveyed by Lauge Koch in the years 1917—23. 19 Pl. Publ. by the Geod. Inst. of Denmark. Cph. 1932. fol. H.

- *379. Excercer-Reglement for Den Kongelige danske Søetat [med Hornsignaler]. Kbh. 1854. 8^o. H.
- *380-387. Meddelelser om Grønland. 82⁵-121². Kbh. 1938. 4^o. H. Ska.
- 380. 82⁵. *Grøntved J. & Seidenfaden, G.*: The Phytoplankton of the Waters of Greenland. Ill. & Kort. Litt.fort. Index of Species mentioned.
- 381. 96⁰. *Stensiö, A:son & Sæve-Söderbergh, G.*: Middle Devonian Vertebrates from Canning Land and Wegener Peninsula (East Greenland). Part I: Placodermi, Ichtyodurulithes. Ill. Litt.fort. 1938.
- 382. 100⁷. *Ussing, H. H.*: The Biology of some important Plankton animals in the Fjords of East Greenland. Kort. Diagr. Litt.fort.
- 383. 103⁴. *Moos, A. v.*: Sedimentpetrographische Untersuchungen in Ost Groenland und Abrollung rezenter Sande aus Christian X Land. With a Summary in English. Kort. Diagr. Litt.fort.
- 384. 103⁵. *Büttler, H.*: Die teutonischen Strukturelemente des östlichen Moschusochsenfjordes. Vorläufige Mitteilung. Kort. Litt.fort.
- 385. 109¹. *Ostermann, H.*: Knud Rasmussen's Posthumous notes on the Life and Doings of the East Greenlanders in Olden Times. Ill. Litt. henv. i Forordet.
- 386. 112⁴. *Mandach, E. v.*: Skelettreste von *Dicrostonyx Groenlandicus* Traill als Inhalt von Raubvogelgewöllern, gesammelt von Mitgliedern der daenischen Dreijahres-expedition nach Nordostgrønland 1931—34. Ill. & Kort. Litt.fort.
- 387. 119¹. Errata.
- 388. 119⁷. *Bogvad, R.*: Weberite, a new Mineral from Ivigtut. Ill. Litt.fort. under Teksten.
- 389. 119⁸. *Larsen, H.*: Archaeological Investigations in Knud Rasmussens Land. Ill. Litt.fort.
- 390. 121². *Hammer, Marie*: Collembolus. Ill. & Kort.
- 391. *Møller, E.*: Nitten Aar fra Freden. Et Stykke Samtidshistorie. Angelsaksiske Riger og Lande. Oversøiske Stater. Kbh. 1938. 8^o. H. Ill.
- 392. *Busch, F. m. fl.*: Das Buch von der Kriegsmarine. Unter Mitarb. v. Adm. Gladisch, Vizeadm. v. Mantey, Konteradm. Lorey, Konteradm. (E) Mahrholz, Hauptmann a. D. Wulf Bley & Dr. Gerhard Ramlow. Lpz. u. A (1938). 8^o. M^s.

393. Marine Archiv. Der Krieg zur See 1914—18. Hrsg. von der kriegswissensch. Abt. (zugleich Forschungsanstalt) der Marine. Verantwortlicher Leiter der Bearb. Kurt Aszmann. *Lorey, H.*: Der Krieg in den türkischen Gewässern. 2. Bd.: Der Kampf um die Meerengen. Kort. Personindex. Berl. 1938. 8^o. H.
- *394. The International Code of Signals. American Ed. (Repr. 1937.) Vol. I: For Visual and Sound Signal. H. O. No. 87. Wash. 1937. 4^o. H.
- *395. *Schmehl, H., Andersen, E. & Brockamp, B.*: Relative Bestimmungen der Schwerkraft auf dem Landeszentralen. Helsinki 1937. 8^o. Særtr. af »Sonderveröff No. 6 der Baltische Geod. Komm.« Ska.
- *396. *Personen, U.*: Messung der Basis Balachov in Russland. Helsinki 1938. 8^o. Særtr. af »Sonderveröff. No. 7 der Baltische Geod. Komm.« Ska.
- *397. *Rybner, J.*: The Determination of the Instrumental Constants of the Galitzin Seismograph in presence of reaction. Lpz. 1937. 8^o. Særtr. af »Gerlands Beitr. zur Geophysik.« Ska.
- *398. *Kukkamäki, T. J.*: Über die nivellitische Refraction. Ill. Veröff. No. 25 des Finnischen Geod. Inst. Helsinki 1938. 8^o. Ska.
- *399. *Pulfrich, C.*: Neue stereoskopische Methoden und Apparate. Ill. Berl. u. A. 4^o. Særtr. af »Zeitschr. für Instrumentenkunde, 1902—1912«. Ska.
- *400. Sølov af 7/5 1937. Min. f. Handel, Industri og Søfart, 1/12 1937. Kbh. 1937. 8^o. Ska.
- *401. Vedtægt for Fiskeriet i den nordlige Del af de sønderjydske Farvande. Min. f. Landbrug og Fiskeri. 25/8 1938. Kbh. 1938. 8^o. Ska.
- *402. Kundgørelse angaaende Færingehavnen i Grønland. Kort. Statsmin. 25/5 1937. Kbh. 1937. 8^o. Ska.
- *403. *Nissen, K.*: Bureus-kartet av 1926 i Videnskapsselskapets Bibl. Trondheim 1937. 8^o. Ska.
- *404. *Sejr, E.*: Træk af Aarhus Havns Historie. Ill. & Kort. Aarhus 1937. 4^o. Ska.
405. Royal Air Force and Air Forces of the British Empire. Ill. Year Book 1938. Compiled by Leonard Bridgmann. Great Britain (Distrib., Aldershot, England) 1938. 8^o. Fv.
406. *Kinau, J.*: Der Kampf um die Seeherrschaft von der Hanse bis zum Weltkrieg. Ill. (& Portr.) Diagr. Litt.fort. München 1938. 8^o. H.

- * 407. På skidor. Ill. Skidfrämjandets årsskrift 1937 ff. För. för skidlöpningens främjande i Sverige. Malmö 1936 ff. 8^o. H. (Nyt Tidsskr.)
408. *Winther, B.*: Losning og Lastning. Stabilitet. Styrlastighed samt andre Beregninger. Index. Diagr. Kbh. 1938. 8^o. H.
409. *Jordanoff, A.*: Hvordan flyver man? Ill. Diagr. Index. Overs. og Bearb. af Kapt. John Foltmann. Kbh. 1938. 4^o. H.
410. *Seidenfaden, G.*: Moderne arktisk Forskning. Ill. & Kort. Kbh. 1938. 8^o. Fv.
411. *Pontoppidan, F.*: Om Sundhedsforholdene i Vestgrønland. Kbh. u. A. 8^o. H.
412. *Sindballe, H.*: Dansk Soret. Hft. III & IV. Kbh. 1938. 8^o. Ms.

H. Bistrup.

Luftvirksomhed i Inspektionstjenesten, Island 1937-38.

Af Kommandørkaptajn H. E. Foss.

»Den Ændring, som skete i det politiske Forhold mellem Island og Danmark for tyve Aar siden, har ikke fjernet de to Folk fra hinanden. Tværtimod er det aandelige Samkveim mellem Landene derved blevet fremmet, og den gensidige Forstaaelse mellem Forbundsfolkene har aldrig været større end nu«. Saaledes taler Nutidens Island til det danske Folk, og ingen vil erkende Sandheden af disse Ord med varmere Følelser end de mange, som indenfor den danske Marine med Aars Mellemlum er »vendt tilbage« til den store Atlanterhavsø, hvor de i Fiskeriinspektionen har forrettet en Tjeneste, der blev en Del af deres Livsgerning, og hvorunder de i langt højere Grad end manges anden Dansk har faaet Lejlighed til at komme i Kontakt med og lære det islandske Folk at kende.

Jeg hæfter mig ved Ordene »gensidig Forstaaelse« og tilføjer, at denne, forenet med en gensidig udvist Respekt, har skabt de bedste Betingelser for det udvirkede dansk-islandske Samarbejde, hvoraf Resultater af virkelig positiv Værdi har kunnet spores ikke mindst i de senest forløbne Aar.

Under disse saa betryggende Forhold indledes ogsaa Inspektionstjenesten i 1937, hvortil som supplerende Opgave dette Aar knyttedes en Luftvirksomhed med omfattende Opmaalings- og Inspektionsflyvninger. Nævnte Luftvirksomhed fortsattes i 1938, og ved Afslutningen af dette Aars Togt foreligger nu saadanne Resultater, som jeg maa formode Tidsskriftets Læsere

kan være interesserede i at blive gjort nærmere bekendt med; det er da min Hensigt i det efterfølgende at omtale denne Virksomhed, som i de sidste to Somre har været overdraget den danske Inspektion, idet Opmaalings- og Inspektionsflyvningerne, der en vis Periode i 1938 udførtes som kombineret Virksomhed, mest hensigtsmæssigt behandles hver for sig.

Opmaalingsflyvninger 1937-38.

Det indledende Skridt til en virkelig Planlægelse af luftfotogrammetrisk Opmaaling i Island foretoges af Geodætisk Institut ved en Henvendelse til Marineministeriet med Anmodning om at faa stillet et Luftfartøj med 1 Officer og 2 Mekanikere af Flyvevæsenet samt Inspektionsskibet »Hvidbjørnen« til Raadighed for Institutet Sommeren 1937 for Udførelsen af Fotograferingsarbejder i Island; iflg. en udarbejdet Plan paaregnedes Flyvefotograferingen paabegyndt i Slutningen af Maj, og som Baser for Moderskibet var udset Reykjavik, Hunafloi og Berufjord med Flyvning herfra henholdsvis over SV-, NV- og E-Landet og beregnet til ialt ca. 70 Flyvetimer. Disse Flyvninger tog alene Sigte paa den uopmaalte Del af Landet, men for Fuldstændiggørelsen af tidligere udførte Landopmaalinger, ønskedes tillige den nordøstlige Del af Landet flyvefotograferet, og dette vilde medføre, at der fra Berufjord yderligere skulde flyves ca. 31 Timer og fra Øfjord ca. 20 Timer, saaledes at Foto-Ekspeditionen maatte være forberedt paa at gennemføre et samlet Flyveprogram beregnet til 121 Flyvetimer.

Med den berammede Luftvirksomhed, som man iøvrigt allerede Aaret forinden saa smaat havde overvejet at komme i Gang med, ønskede Geodætisk Institut at realisere Tanken om en Kortlægning af de

resterende vanskeligt tilgængelige Egne af Island, idet man med de indvundne rige Erfaringer fra Opmaalingsflyvningerne paa Grønland maatte mene at kunne naa til samme tilfredsstillende Resultat i Island. I Tidsskriftets Juli Hefte 1933 har Orlogskaptajn Bangsbøl omtalt de første Grønlandsflyvninger i Opmaalings-tjenesten; disse er imidlertid siden bleven fortsat omtrent hvert Aar, og da de i egentligste Forstand danner Oprindelsen til den planlagte Luftvirksomhed i Island 1937-38, vil det være paa sin Plads ganske kort at resumere dem her.

Indledningsaaet for Geodætisk Instituts luftfotogrammetriske Opmaaling paa Grønland blev 1932, da Dr. Knud Rasmussens 7. Thuleekspedition og Dr. Lauge Kock's Trearsekspedition henholdsvis til SE- og NE- Kysten begge havde Kortlægning som særlig Opgave; Dr. Knud Rasmussen havde 1 Luftfartøj, Dr. Lauge Kock 2 Luftfartøjer til Disposition; alle var Heinkel-Maskiner, førte af Marinens Flyvere.

I Løbet af de første to Somre fotograferede Dr. Knud Rasmussens Ekspedition Kysten fra Ivigtut rundt Kap Farvel op til lidt Nord for Bernstorff Fjorden paa Østkysten (1932) og videre herfra op til Barclay Bugten (1933). Dr. Lauge Kock Ekspeditionen fotograferede det meste af Landet fra Scoresbysund til Nordkysten af Germania Land, idet dog selve Scoresbysund Omraadet paa Grund af ugunstige Vejrforhold i 1933 ikke naaedes gennemført. Her forsøgte man sig atter i 1935, men ugunstige Is- og Vejrforhold forhindrede Ekspeditionen i at naa frem dette Aar. I 1936 vendte man sig mod Grønlands Vestkyst, idet Geodætisk Institut udsendte sin første selvstændige Ekspedition for at fotograferer Landet mellem Nordre Strømfjord og Godthaab, et Arbejde, som det næsten lykkedes at faa gennemført. Næste Aar (1937) fortsattes med ikke ringe Held fra

Godthaab syd om langs Vestkysten og op til Omraadet omkring Imarsivik (Skjoldungen) paa Østkysten. Paa Grund af daarlige Vejrforhold, hvorved det kom til at skorte paa Tiden, maatte dog Flyvningerne fra Fiskenes springes over; senere da man var naaet over til Imarsivik indtraadte et Motorhavari, som skabte en ca. 14 Dages Forsinkelse i Opmaalingsarbejdet, da Omskiftning af Motor under ret omstændelige Forhold maatte foretages i Reykjavik. I 1938 er Opmaalingsflyvningerne imidlertid udført paa Foranledning af Søkortarkivet, men henset til Luftfartøjets Tilstedeværelse i Grønland ogsaa dette Aar udførtes enkelte Fotograferingsarbejder for Geodætisk Institut af de Arealer i Julianehaab Distriktet samt ved Frederikshaabs Isblink, som man ikke var bleven færdig med i 1937.

Medens saaledes Luftopmaalingen paa Grønland har været udført med Henblik paa en Fremstilling af Kort i 1:250,000 Maalestok af specielt Kyst- og Fjordomraadet indtil Indlandsisen, tilsigtedes med den planlagte Luftopmaaling i Island en mere detailleret Kortlægning i 1:100,000 Maalestok fortrinsvis af Landets indre uopmaalte eller tidligere — delvis i mindre Maalestok — opmaalte Ødestrækninger, Jøkler, Dalsænkninger, Elve m. m.

Tidligt har man i Island haft et vaagent Blik for Betydningen af Landets Kortlægning, og et af de første Forsøg paa en saadan Kortlægning daterer sig fra Aaret 1539 (Carta Marina), et Kort som kun yderst ufuldkomment viser Landets Form og Beliggenhed; senere udarbejdedes af Biskop Gudbrandur Thorlaksson et Kort, som udkom i 1585, samme Aar som den første Breddebestemmelse i Island foretoges; fra den ældre Tid kan blandt Korttegnere nævnes Knopf (1734) og Wleugel (1776) samt Stifteren af vort Søkortarkiv Poul de Løwenørn (1788), hvis Kort strakte sig fra

Reykjanes til Stykkisholm og var vedføjet en Sejlbeskrivelse udarbejdet af ham selv paa Basis af den fra den islandske Handelstjeneste kendte Skipper Miner, som foretog Opmaalinger i Aarene 1876-78.

Senere foretoges en mere omfattende trigonometrisk Opmaaling af hele Islands Kystomraade dels for at faa Landets virkelige Form og Beliggenhed bestemt, dels for paa Grundlag af disse Kort at kunne udgive et Søkort over alle Kysterne. Til denne Opmaaling, der udførtes i Aarene 1800-1818, knytter sig Navne som Born, Frisach, Scheel, Wetlesen og Aschlund; paa Basis af disse Opmaalinger lod Løwenørn fremstille Special-Søkort af de forskellige Kyststrækninger med tilhørende Sejlbeskrivelser og i 1826 kunde Søkortarkivet udgive et Oversigtskort over hele Island, som dannede Grundlaget for Bjørn Gunlaugssons Kort (1844).

I 1898 indberettede Chefen for Inspektionsskibet »Heimdal«, at Islands Kyster samt Skærene udfor Reykjanes var saa fejlagtig afsat i Søkortet, at Inspektionsskibet ikke kunde bestemme sin Plads med den Nøjagtighed, Forholdene kræver, naar det skulde undersøge, om en Trawler var inde paa Søterritoriet. Dette gav Anledning til, at Altinget i 1899 bevilgede 5000 Kr. til Opmaaling af Reykjanes-Halvøen; Opmaalingen udførtes af Søkortarkivet i 1900 samtidig med, at Generalstabens topografiske Afdeling paa Arkivets særlige Anmodning maalte en Basis ved Reykjavik, hvorpaa Triangulationen baseredes; denne specielle Opmaaling blev Indledningen til den nu under Udførelse værende omfattende Opmaaling af hele Island.

En Triangulation er da blevet udstrakt over hele Kystomraadet og et godt Stykke ind i Landet; der er udført astronomisk Længde-, Bredde-, og Azimutbestemmelser; Basislinierne er udmaalte og hele Trian-

gulationen med tilhørende Basismaaling er saaledes det faste Skelet, hvorpaa Kortlægningen er opbygget. Generalstabens Kortlægning paabegyndtes i 1902 som Maalebordsmaaling i Maalestokken 1:50,000; efter de første 4 Aars Forløb overgik man til at maale i 1:100,000 og fra 1930 er ved Geodætisk Instituts Foranstaltning en Del af det Indre opmaalt i 1:200,000. Efter Geodætisk Instituts Opgivende er til Dato udgivet 118 Blade i Maalestokken 1:50,000, 46 Blade i 1:100,000 og 5 Blade i 1:250,000. Endnu mangler 5 Blade i den sidstnævnte Maalestok, foruden at der nu kan udgives yderligere 41 Blade i 1:100,000, naar hele det paagældende Omraade fotograferes fra Luften.

Fotograferingsflyvningerne foregaar i 3600-4000 m' Højde og Landet afflyves normalt i lange Ruter med en indbyrdes Afstand bestemt af Geodætisk Institut. Iflg. 1937 Planen var denne Afstand 30 km., i 1938 indskrænkedes den til 20 km for at faa en mere detailleret Billedoptagelse. Billederne tages parvis med en Afstand paa 2 km, medens der er 6 km mellem Billedparrene. Paa Grund af det mægtige Landomraade, som skal dækkes med Billedmateriale anvendes Skraafotografering. Et specielt til Opmaalingsbrug bygget Kamera sænkes under Fotograferingen ned under Luftfartøjets Bund, og der fotograferes da i Rummet mellem Bæreplan og Ponton vinkelret paa den beholdne Kurs og med en 20° Hældning paa Kameraet, saaledes at Horizonten kommer med paa Billedet. Den vertikale Billedvinkel, som begrænses af Bæreplan og Ponton er ca. 25°, den horizontale Billedvinkel 45°, medens selve Billedets Dybde er ca. 60 km.

Af et Foredrag holdt i Ingeniørforeningen i Reykjavik »Om Islands Kortlægning« af Professor N. E. Nørlund skal jeg tillade mig at nævne enkelte frem-

satte Bemærkninger vedrørende optagne Luftbilleders Anvendelse til Udtægning af Kort.

— — — »Skraabilleder har den Fordel, at de dækker et stort Omraade, men Luftbilledet gengiver ikke Terrainet i ét bestemt Maalestoksforhold. Maalestokken i Fotografiet varierer paa en bestemt lovmæssig Maade, Fotografiet er en perspektivisk Projektion af Terrainet. For at erholde et Kort er det derfor nødvendigt at foretage en optisk Omdannelse af Luftbilledet. Hvis man tænker sig Fotograferingsprocessen vendt om, saaledes at Billedet i Kameraet belyses bagfra og betragtes gennem Objektivet, saa vil to vilkaarlige Linier fra Objektivets optiske Midtpunkt til Punkter paa Billedet danne samme Vinkel som Linierne fra det optiske Midtpunkt til de tilsvarende Punkter i Marken. Orienterer man derfor Billedet paa samme Maade, som det var orienteret under Fotograferingen, saa vil man ved Maaling til to vilkaarlige Punkter paa Billedet erholde den samme Vinkel, som man havde faaet ved at maale de tilsvarende Punkter i Terrainet. Ved Hjælp trigonometrisk bestemte Punkter paa Billedet kan man give dette den rigtige Orientering, og betragter man de to sammenhørende Billeder i et Par stereoskopisk, ser man en rumlig Model af det fotograferede Terrain, hvor alle Højdeforskelle træder tydeligt frem. Da de to sammenhørende Billeder er optaget fra Punkter, der ligger 2 km fra hinanden medens den menneskelige Øjeafstand er 65 mm, saa fremtræder Højdeforskellene stærkt overdrevne. Det er indlysende, at man kan beregne Koordinaterne for et Antal Punkter i den rumlige Model, men man er ogsaa i Stand til direkte at udtegne Kortet efter denne ved Hjælp af et meget fint og sindrigt optisk Præcisionsinstrument, Aerokartographen.« — — —

Med den planlagte Luftvirksomhed for Opmaalingens Vedkommende haabede Geodætisk Institut alt-saa at kunne indfri det længe nærede Ønske i Island om at faa Kortlægningen af hele Landet tilendebragt indenfor en virkelig overskuelig Tid. Som det vil ses, godkendte Marineministeriet Geodætisk Instituts Plan, hvad angaar Flyvningernes Tilrettelæggelse, Personel og Materiel, og meddelte i samme Anledning Inspektionen de foreliggende luftmæssige Opgaver dels for Geodætisk Institut i Opmaalingstjenesten dels i Inspektionstjenesten ved Observation af Fiskeriet paa islandsk Territorium ved Nordlandet under Sildesaisonen samt Assistance ved Localisering af større Sildestimer. Denne sidste Opgave kom imidlertid først til Udførelse i 1938, da den knapt afmaalte Tid i 1937 udelukkende maatte helliges Opmaalingstjenesten som dette Aars primære Opgave.

Luftopmaalingen i 1937.

Den 24. Maj ankom med M/S »Dronning Alexandrine« fra København Opmaalingsekspeditionens Medlemmer: Oberstløjtnant Bruhn, Opmaalingsleder, Kap-tajn Herschend, Flyverfotograf, Søløjtnant I Grønbech, Flyver, Fotografassistent Kofoed, Fagfotograf og Flyvermekanikerne Lindballe og Heil til Reykjavik og indlogeredes i »Hvidbjørnen«. Med Ekspeditionen oprejste tillige Direktøren for Geodætisk Institut, Professor Dr. phil. N. E. Nørlund, som havde ønsket at overvære selve Opmaalingsarbejdet i dets Start. Luftfartøjet H. M. II Nr. 84, som tidligere havde været benyttet under Opmaalingsflyvningerne paa Grønland, havde under Op-rejsen været anbragt ombord delvis afmonteret med Planer og Halepartiet aftagne; efter Ankomsten bragtes det i Land og monteredes paa Havnekajen i Reykjavik,

samtidig med at Reservepontoner, Reservemotor og andre Reservedele toges ombord i Inspektionsskibet. I Løbet af to Dage var Luftfartøjet prøvfløjet og klar til at begynde sin Luftfærd med at tilbagelægge de planlagte 61 Fotoruter paa ca. 7000 km ind over Island.

Som Flyvningerne var anlagt, ønskede man af Hensyn til disses ikke absolut ufarlige Karakter med et een-motoret Luftfartøj, der vilde komme til at overflyve store Ødestrækninger og mægtige Jøkler i Landets Indre, hvor Landingsmuligheder i de fleste Tilfælde maatte synes minimale, at forberede en efter Forholdene passende Sikkerhedstjeneste. Luftfartøjet knyttedes derfor til Inspektionsskibet, som foruden at tilfredsstille alle rimelige Fordringer til et Moderskib, i Forvejen havde Station ved Island i Fiskeriinspektionstjenesten. Moderskibet paatænkes stationeret ved en efter Foto-Området valgt Basis, hvor Start- og Landingsforhold under Iagttagelse af Vejrforholdene og Vejrudsigten kunde holdes under konstant Observation, hvor Forsynings- og Hjælpetjenesten som Helhed kunde opretholdes og den radiomæssige Forbindelsestjeneste mellem Moderskib og Luftfartøj kunde sikres under enhver Flyvning

Som Forholdene under Luftvirksomheden udviklede sig valgtes Reykjavik og Videy som *Vestbasis*, Akureyri som *Nordbasis*; Berufjord-Området, som var udset til *Østbasis* — og derfor forinden undersøgt af Inspektionen med Flyvning for Øje — blev imidlertid opgivet, fordi Opmaalingsflyvningerne over Sydlandet paa Grund af konstant ugunstigt Vejr kom til at trække i Langdrag; ej heller Hunafloi-Området, hvor man havde paatænkt Steingrimsfjord som passende Basis, kom i Betragtning, da Akureyri viste sig langt bedre egnet, og der samtidig hermed vilde undgaas en overflødig og tidsspildende Basisflytning.

En generel Undersøgelse af Luftbaser for Moderskib samt af Nødlandingsmuligheder for Luftfartøjet blev saavel forinden som under Flyvningerne foretaget. Disse Undersøgelser, der hviler paa Flyverens Skøn efter indhentede Erfaringer vil kun delvis blive omtalt, idet jeg her mener at maatte indskrænke mig til at berøre Forholdene ved de under Luftvirksomheden benyttede Baser samt nævne de Steder, hvor Luftfartøjet har landet udenfor Basis.

For Etablering af en flyvemæssig *Sikkerhedstjeneste* satte Inspektionen sig gennem Vejdirektoratet i Forbindelse med Slysavarnafølag Islands (The national life-saving association of Iceland), et Selskab, som oprettedes i 1928, og som nu raader over et betydeligt Antal Redningsstationer fordelt langs Islands Kyster. I Aftalerne for denne Sikkerhedstjeneste fastsattes de interne Regler for Radiotjenesten (Anvendelse af Bølgelængder, Indpejling i Tilfælde af usigtbart Vejr, Luftfartøjets Opgivelse af Plads i Kode efter benyttet Arbejdskort, Forbindelsestjeneste under eventuel Nødlanding m.m.) og yderligere, saafremt Efterretning om Luftfartøjet af en eller anden ukendt Grund skulde mangle, at indhente Oplysninger gennem Slysavarnafølag, som i Havnebygningen i Reykjavik havde Døgnforbindelse med alle Hovedtelefonstationer og de fleste Bi-Telefonstationer for den vestlige Halvdel af Island. En Anmodning fra »Hvidbjørnen« om Udsendelse af Hjælpeekspedition i paakommende Tilfælde skulde straks sendes til Vejdirektoratet, som da vilde træde i Forbindelse med Slysavarnafølag. Endvidere havde Vejdirektoratet paataget sig at holde den islandske Regering underrettet, saafremt særlige Forhold skulde indtræffe.

Med Henblik paa Udnyttelsen af enhver fotomæssig Chance uden tidsspillende og formaalsløs Flyvning, som kun vilde medføre unyttigt Slid paa Per-

sonel og Materiel, traf Inspektionen tillige Aftale med de islandske Myndigheder i Vejdirektoratet, Telegrafvæsenet og Meteorologisk Institut om Oprettelsen af en særlig *Vejrmeldingstjeneste*, for at man ombord i »Hvidbjørnen« til bestemte Tider daglig kunde udfærdige Special-Vejrkort efter modtagne Vejmeldinger fra de officielle Kyststationer: Reykjavik, Bolangarvik, Akureyri, Seydisfjord og Vestmannøerne samt fra de for Luftvirksomheden særligt bestilte og oprettede Landstationer: Kirkjubæjarklaustur, Mælifell, Sudimuli, Hæll og Hvitavatn. For Ophold under Flyvning paa Nordlandet aftaltes yderligere en Ændring med Hensyn til Landstationerne, idet Hæll i denne Periode skulde inddrages og i Stedet oprettes Stationer ved Grimsstadur, Svartakot og Hallormstadur. Foruden Special-Vejrkortene tegnedes almindelige Vejkort til Bedømmelse af Vejrudsigten, blandt andet af Hensyn til de luftmæssige Sikkerhedsforanstaltninger, der under indtrædende urolige Vejrforhold ved Basis eventuelt maatte være at træffe fra Moderskibets Side.

Da Islands Beliggenhed i et udpræget Lavtryksomraade med fremherskende Skydække over det meste af Landet og kun med kortvarige Opklaringer mellem de passerende Lavtryk som oftest skaber vanskelige Betingelser for en regelmæssig Flyvefotografering, der netop kræver skyfri Himmel, bedst naar Solen staar højt for at undgaa de lange Skyggedannelser, ingen Varmedis eller Støvskyer efter Storme, vil man forstaa denne Vejmeldings Betydning, thi kun herigenem var man i Stand til altid at have det fulde Overblik over de forhaandenværende Vejrforhold. Det kan da ogsaa bekræftes, at saa godt som enhver luftmæssig Disposition er blevet truffet ombord under nøje Iagttagelse af udarbejdede Vejkort, hvorved der skabtes en Planmæssighed over Luftvirksomheden.

I de første forberedende Dage i Reykjavik havde

man det smukkeste og klareste Vejr, og Islands Fjælde tegnede sig som skarpe Silhuetter mod en klar og skyfri Himmel; ikke en Vind rørte sig. Man tog det som et lykkeligt Varsel, alt lovede godt; men desværre holdt Vejret sig kun lige, indtil Luftfartøjet var prøvelføjet, saa begyndte en Ventetid og Taalmodighedsprøve, som skulde blive nok saa langtrukken og nedstemmende. Havde Luftfartøjet haft Vinger de første Par Dage, hvor Fotochancen i saa rigt Maal var til Stede, var denne naturligvis bleven udnyttet, men som det senere viste sig, vilde de Billeder, man eventuelt her havde faaet, ikke være blevet anvendelige til Opmaalingsbrug, da Snemeltningen i det Indre af Landet var meget lidet fremskreden dette Aar.

Som Vestbasis havde man udset sig Reykjavik Rhed eller Havn og efter Vejrforholdene Hvalfjord eller Eydisvik. *Hvalfjord* benyttedes fra den $27/5$ til den $30/5$; først ankredes i Hvammsvik, hvor Luftfartøjet fortøjede i Bøje ca. 40 m fra Land i ca. 5 m Vand laa beskyttet bag Skær og Holme; senere skiftedes dog Ankerplads til udfor Thyrrillsey helt inde i Bunden af Fjorden for at skaffe endnu bedre Læ. Fordelen ved Hvalfjord som Luftbasis er som bekendt, at Dønningen aldrig naar helt ind i Bunden af Fjorden og at Taage kun sjældent forekommer; til Gengæld viste det sig ret snart, at der med de stærke og hyppige SE og NElige Vinde indtræffer saa voldsomme Fjældkast, at de gør Start- og Landingsforholdene vanskelige. Kun under absolut gode Vejrforhold ansaa Flyveren derfor Hvalfjord egnet som Basis, og saadanne kunde man saa tidligt paa Aaret langt fra gøre Regning paa. Hvalfjord blev derfor opgivet og benyttedes ikke senere som Basis under Luftvirksomheden.

Efter det korte Ophold her afgik »Hvidbjørnen« med Luftfartøjet ombord til *Eydisvik*, hvor der etab-

leredes Basis; Fortøjningsbøje udlagdes i Vigen Syd for Videy, samme Sted iøvrigt, som den italienske Luft-Eskadre under General Balboe laa til Ankers i 1933. Af Flyvere bedømmes Eydisvik som en efter islandske Forhold særdeles velegnet Basis, idet der herfra kan startes og landes med saa godt som alle Vinde; der er normalt ingen Dønning, Taage forekommer kun sjældent, Indpejlingsforholdene er gode, navnlig under Indflyvning fra W og NW, og af Hjælpekilder findes de samme gode som i Reykjavik paa Grund af den nære Beliggenhed. Eydisvik (Videy Bro) og Reykjavik (Havn eller Rhed) blev herefter de Steder, hvorimellem der skiftedes under Opholdet ved Vestbasis. Reykjavik selv er en god Basis. Landing i Havnen er mulig, og er ogsaa flere Gange blevet udført, derimod aldrig Start, som Flyverne kun mente mulig, naar Vindretningen tillod, at der kunde startes imod og udover Ydermolen, vistnok et noget resikabelt Experiment paa Grund af den ringe Plads. Starten foregik da som Regel altid fra Reykjavik Rhed eller ud gennem Havnehullet, og selvom der her med Vestlig eller N-Wlig Vind ofte kunde staa nogen Dønning og ikke saa lidt Sø, fandtes normalt tilstrækkeligt Læ under Engey; enkelte Gange har Sejladsen fra Havnen til Engey og omvendt været ubehagelig, og der har maattet udvises stor Forsigtighed fra Flyverens Side, men under saadanne Omstændigheder laa Moderskibet altid klar til at skifte over til Videy som det absolut sikreste Sted som Basis.

Opholdet ved Vestbasis blev betydeligt længere end forventet, da Vejrforholdene i 1937 i Island ikke mindedes i mange Aar at have været saa uheldige. Regn, Dis og uroligt Vejr hørte til Dagens Orden; kun faa Opklaringer af kortere Varighed blev Luftvirksomheden til Del. Af de ialt 73 Døgn ved Vestbasis ind-

til den 5. August kunde kun 4 Dage udnyttes til Foto-Flyvning af planlagte Ruter, nemlig den $\frac{1}{6}$, $\frac{2}{6}$, $\frac{23}{6}$ og $\frac{28}{6}$, og paa disse Dage blev fløjet Ruterne 8 med Foto langs Sydkysten Vest for Vestmannøerne, 10 F,



SW Kant af »Vatnajökull«. »Langisjör« i Forgrunden.

10 V og 11 V med Foto blandt andet af Landomraader omkring Langjökull, Eyrisjökull og Hofsjökull, 8 D med Foto særligt af Vatnajökulls Vestrand og 10 B med Foto bl. a. af Ok og Vestkanten af Langjökull m. m. Dette blev Aarets Opmaalingsresultat for Sydlandets Vedkommende — foruden nogle enkelte fra islandsk Side ønskede Biopgaver med Foto fra lav Højde af Reykjanæs Halvøen, Sog Kraftstation, Almannagjá og Havnefjord, som foretoges dels ved Skraafotografering, dels ved lodret Fotografering.

Den $23/6$, da Luftfartøjet efter endt Foto af Rute 8 D og med de første Vatnajøkullbilleder i Behold befandt sig udfor Portland for hjemgaaende, indtraadte ret pludseligt lavt og usigtbart Vejr ved Basis (Videy).



»Hekla« set mod NE. »Hofsjökull« t. v., »Vatnajökull« t. h.

Telegrafisk Meddelelse sendtes straks til Luftfartøjet, at Hjemflyvning langs Kysten eventuelt rundt Reykjanæs Halvøen maatte anses for utilraadeligt; efter en Telegramudveksling bestemte Luftfartøjet sig derfor til at gaa Nord paa fra Eyrarbakki følgende Sog i ganske lav Højde og landede efter ca. 5 Timers Flyvning i det N W-lige Hjørne af Tingvalla Søen, hvor det opankredes og laa sikkert i 1 m Vand. Først ved selve Landingen blev man i »Hvidbjørnen« be-

kendt med den kortere Rute ind over Land, som Flyveren havde valgt for ikke at udsætte sig for den Mulighed at løbe tør paa Benzin. Samme Aften returnerede Kaptajn Herschend pr. Bil til »Hvidbjørnen« med Foto-Materialet, medens Luftfartøjet forblev paa Tingvalla Søen, da det trak op til Storm 10 Beauf.; først den 25. havde vi Luftfartøjet hjemme igen. Efter Landingen paa Tingvalla Søen var en Ekspedition fra »Hvidbjørnen« straks sendt til Stedet med fornødent Hjælpeudstyr, Ankergrejer m. m. og under Opholdet indlogerede Flyverne sig paa det af alle Turister saa kendte »Valbøll«; en bedre »Nødlandingsbasis«, kunde de ikke have valgt sig.

Som Tiden skred frem uden Foto-Flyvning i hele Juli Maaned, stod det efterhaanden alle klart, at Berufjord maatte opgives for i Aar og hermed ogsaa Tanken om at hjembringe større Resultater fra det meget ønskede Vatnajökull-Område, som ikke alene Geodætisk Institut, men alle i Island med spændt Opmærksomhed interesserede sig for at faa fotograferet; thi særlig over dette vanskelige Område var det jo, at Luftfartøjet skulde gøre sin store Indsats i Opmaalingstjenesten. Til alt Held var imidlertid Spørgsmaalet om Inspektionsskibets eventuelle Overgang til Hjælpetjeneste for Fiskeriinspektionen under Sildesaisonen blevet løst derhen, at den islandske Regering overfor Inspektionen havde udtalt Ønsket om Opmaalingsflyvningernes Fortsættelse indtil videre; derved var man blevet frit stillet, ikke bundet af de paatænkte Sildeobservationsflyvninger, som vilde have krævet særlige Forberedelser. Man kunde nu helt hellesig Opmaalingsarbejdet og samtidig haabe paa bedre Resultater paa Nordlandet.

Den 7. August ankom »Hvidbjørnen« med Luftfartøjet ombord til Akureyri, hvor Luftbasis etable-

redes. Uden i nogen Grad at overdrive, maa Akureyri vel regnes for det Sted i Island, som frembyder de bedste Betingelser for denne specielle Luftvirksomhed. Alene hvad Stedets Beliggenhed angaar, er man herfra i Stand til med Luftfartøjets Aktionsradius paa 5—6 Timer à 150 km at række over det videst mulige Areal, idet Ruterne over de østlige og vestlige Omraader paa Nordlandet samt Ruterne Syd over ned til Vatnajökulls Nordrand (oprindeligt beregnet til at flyves fra Berufjord) alle kan tages fra denne Basis. At det som overalt kræver Flyvninger over Ødemarker i stor Afstand fra Basis og derfor forbundet med en vis Risiko, er et Forhold, man var klar over og ikke kunde komme uden om, men henset hertil, var Flyvernes Opmærksomhed ogsaa altid henledt paa de forskellige Indsøer som for Eksempel Ishøll, Myvatn, Lagar m. fl. St. som mulige Nødlandingspladser — for Tilfældet.

Bunden af Øfjord danner ved det paa Vestsiden fremskydende Oddeyri, hvorpaa en Del af Byen er anlagt, en naturlig beskyttet Havn, og de fremherskende Fjordvinde — svage sydlige om Formiddagen, lidt friskere nordlige om Eftermiddagen — betinger fortrinlige Start- og Landingsforhold. Den uheldigste Vind er Øst, som til Tider kan forekomme med saa kraftige Vindstød, at man maa foretrække at ankre op med Skibet paa Reden, tage Luftfartøjet ombord og indstille enhver Flyvning saa længe.

Taage er ikke ualmindeligt paa Nordlandet om Sommeren, men fortrinsvis holder denne sig til Kystomraadet; saaledes er der ofte tæt Taage i Siglufjord, naar Akureyri har klart Vejr. Paa Nordlandet blev Vejret omend ikke godt saa dog langt bedre, og fra Akureyri blev fløjet ialt 6 Dage, den 9., 15., 27., 28., 29. og 30. August, og det er ejendommeligt at se,

at man paa de sidste 4 Dage, hvor Vejret var helt godt, naaede at hjemføre flere Foto, end det havde været muligt at samle i Løbet af de 2 første Maanedre paa Sydlandet. En særlig Tilfredsstillelse var det at faa fløjet Ruterne 9 og 9 A af Vatnajökulls Nord-



Udførte Foto-Ruter i 1937.

rand. Naar man ved, at der over Vatnajökull normalt kun indtræffer ca. 4 Dage om Aaret med skyfri Himmel, er det værd at konstatere, at disse Dage ikke blev forsømt af Flyverne i 1937.

Luftvirksomheden varede ialt 106 Dage, af hvilke der blev fløjet 35 Dage og udført 49 Flyvninger med ca. 73 Flyvetimer; tilbagelagt blev ialt ca. 11,000 km, hvoraf ca. 2100 var Foto-km, og der blev optaget ca. 800 Billeder, hvoraf de fra Nordlandet var de bedste. Flyvningerne forløb alle uden noget som helst Uheld, men Resultatet blev dog mindre end man havde ven-

tet og ogsaa turdet haabe paa udfra de kendte Opmaalingspræstationer paa Grønland. Flyverne karakteriserede iøvrigt Vejrforholdene i Island fra Slutningen af Maj til medio September at hyde paa gode Flyvebetingelser, hvorimod de for Fotoflyvning var mindre gode paa Grund af hyppigt forekommende op- og nedadgaaende Luftstrømme. I September indfinder de første Storme sig, og Sikkerhedshensynet kræver da, at Luftvirksomheden maa indstilles. Dette skete den 7. September med »Hvidbjørnen«s Afgang fra Akureyri. Den 13. September hjemrejste Expeditionens Medlemmer fra Reykjavik medtagende Luftfartøjet ombord i M/S »Dronning Alexandrine« afmonteret paa samme Maade som under Oprejsen.

Luftopmaalingen i 1938.

Som det var at forudse, maatte Spørgsmaalet om en Fortsættelse af Opmaalingsflyvningerne i 1938 forventes at blive taget op til fornyet Overvejelse. Geodætisk Institut arbejdede derfor i Vinterens Løb med det hjembragte Materiale og tilstillede allerede tidligt paa Aaret Marineministeriet en ny revideret Plan omfattende ialt 16 Ruter paa 1761 Fotokm., hvoraf den ene Halvdel over Sydlandet mentes at kunne flyves fra Reykjavik den anden Halvdel over Nordlandet fra Akureyri.

Efter visse forberedende Forhandlinger erklærede Ministeriet sig indforstaaet med denne Plan, men bestemte, at Luftfartøjets Virksomhed dette Aar i første Instans skulde varetage Fiskeriinspektionens Interesser ved at udføre Sildeobservationsflyvninger, som allerede paatænkt i 1937; Opmaalingsflyvningerne vilde da komme i 2. Række. Omend man var klar over, at alle var lige interesserede i, at begge Opgaver blev løst

— og helt, var Forholdet dog paa en vis Maade vendt om; men saafremt der ved denne Ordning ikke opnaaedes det ønskede Antal Fotografier, var man bekendt med, at en lignende Ordning antagelig vilde blive truffet næste Aar.

Ledelsen af Opmaalingsarbejdet blev dette Aar overladt til Chefen for »Hvidbjørnen«; Expeditionens Medlemmer Kaptajnløjtnant Harms, Flyver, Løjtnant Bonnesen, Flyver- og Fagfotograf samt Flyverkvartermester Lindballe og Flyvermekaniker Mathiesen ankom til Island den 13. Juni, og efter Aftale med den islandske Regering indlededes Luftvirksomheden fra Reykjavik med Opmaalingsflyvninger over Sydlandet under nærlig samme forberedte Vejrmeldings- og Sikkerhedstjeneste som i 1937.

Havde Vejret i 1937 været daarligt, syntes det i Aar at skikke sig noget bedre, navnlig i Begyndelsen under Opmaalingsflyvningerne over Sydlandet; for enhver Pris gjaldt det om at komme saa langt frem med Arbejdet som muligt, da »Hvidbjørnen« — bundet af Sildesaisonens og Sildeobservationsflyvningernes rettidige Indledning — helst skulde indtage sin Basis ved Nordlandet omkring medio Juli. Et yderligere Moment spillede ind, idet Geodætisk Institut i Aar havde opsendt en Opmaalingsekspedition til Island, som under Kaptajn Berthelsens Ledelse skulde foretage Landopmaaling og Korttegning af Omraader Øst for Thorsåu mellem Thorfajökull og Vatnajökull og Nord for Varnarskarð. Der som Landopmaalingsexpeditionens Maalerhold, hvoraf 4 var danske og arbejdede i det sydlige Distrikt, 2 islandske i den nordlige Del i god Tid kunde faa tilsendt et fornødent Antal Luftfotografier fra Flyverne, vilde Opmaalingsarbejdet i sin Helhed blive fremmet meget betydeligt.

Fra Begyndelsen indtog Flyverne i Aar det Standpunkt, at tage Ruterne i Brudstykker, da netop Er-

faringerne fra sidste Aar havde vist, at Vejrforholdene ikke altid tillod at tage hele Ruter paa samme Dag. Geodætisk Institut var bekendt med og ogsaa gaaet ind for denne Fremgangsmaade, idet man havde indset, at kunde man ikke faa det bedste, maatte man tage det næstbedste, og det er da ogsaa erkendt, at Kortene ikke er kommet til at lide af Mangler af denne Grund, kun har Arbejdet med Fremstillingen ved Institutet maaske været noget mere omstændeligt.

Af Oversigten over udførte Opmaalingsflyvninger vil man blandt andet se, at samtlige med 23 og 24 betegnede Ruter samt en Extrarute 25 (NV-Kant af Vatnajökull) blev gennemfløjet i Løbet af den første Maaned paa 3 Dage, nemlig den 22. og 23. Juni og den 1. Juli, og det kan siges, at enhver Foto-Chance blev udnyttet til Bunds med Brug af Fartøjets fulde Aktionsradius. Allerede inden Udgangen af Juni var ca. 350 Billeder fra de to første Flyvninger paa 730 Fotokm. fremstillet om Bord og sendt til Opmaalingsekspeditionen i Land.

Den 4. Juli indtraf imidlertid en Hændelse, som straks skulde synes ubejlelig for Luftvirksomheden, men dog ikke kom til at foranledige nogen Afbrydelse i Opmaalingsarbejdet. »Gertrud Rask« laa med et mindre Skruehavari i Isen udfor Umivik syd for Angmagsalik, og »Hvidbjørnen« anmodedes ved en telegrafisk Henvendelse fra Marineministeriet om at assistere og afgaa til Iskanten. Samme Eftermiddag forlod »Hvidbjørnen« Reykjavik, men forinden havde man efterladt Flyverexpeditionen i Land for ikke helt at udelukke en eventuel Flyvning under Moderskibets Fravær.

Natten mellem den 8. og 9. Juli returnerede »Hvidbjørnen« med »Gertrud Rask« paa Slæb, og Flyverne havde da samtidig et Resultat at opvise, idet Ruterne 22A og 22B samt 21E over den vestlige Del af Nord-

landet og egentlig beregnet til at flyves fra Nord-Basis, var blevet fotograferet lige inden vor Ankomst. Flyverne havde faaet Tilladelse til selv at disponere under lagttagelse af Bestemmelserne for Sikkerhedstjenesten



»Askja« set mod E. »Herðubreið« t. v. i Baggrunden.

og med Opretholdelse af konstant Radioforbindelse mellem Skib og Luftfartøj under de særlige Forhold, hvor Moderskibet befandt sig saa fjernt fra Basis.

Atter blev der travlt ombord med Fremkaldning og Kopiering af optagne Film, og saa snart de ca. 300 Billeder fra Flyvningerne den 1. og 8. Juli var fremstillet og sendt til Kaptajn Berthelsen, afgik »Hvidbjørnen« til Akureyri, hvor Basis indtoges den 18. Juli.

Vi er da naaet til Luftvirksomhedens sidste Afsnit,

den kombinerede Virksomhed i Opmaalings- og Inspektionstjenesten. Som disse Flyvninger var forbedret kom Kombinationen ikke til at betyde noget Afbræk i selve Opmaalings-tjenesten, kun en stærkt forøget



»Langjökull« set mod E. I Forgrunden »Skriðan« og »Hlœufell«.

Flyvning med Brug af Flyverpersonnellets fulde Effektivitet og Agtpaagivenhed.

I Perioden under Opmaalingsflyvningerne paa Sydlandet, hvor Vejret gennemgaaende havde været godt, havde der paa Nordlandet været det slettest tænkelige Vejr; de, der er kendt med islandske Vejrforhold, ved, at dette ikke er noget ualmindeligt Fænomen, da Vinde omkring Syd, som Regel giver godt Vejr paa Nordlandet og daarligt Vejr paa Sydlandet, Vinde omkring

Nord normalt det modsatte. Kun faa Dage efter »Hvidbjørnen«s Ankomst til Akureyri skiftede til al Held Vejret Karakter til det bedre, og første Foto-Chance bød sig den 1. August paa et Tidspunkt, hvor Silde-observationsflyvningen allerede var kommet godt i



den yderste Frist, og man vil lægge Mærke til, at den 29. og 30. August, da Arbejdsdagen ved de forringede Belysningsforhold var indskrænket betydeligt, trods alt blev Luftopmaalingens store Dage baade i 1937 og 1938.

Opmaalingstflyvninger 1937-38.

Udført Flyverute Nr. ifl. 1937-Planen	Dato	Foto- km	Billeder til Opmaalingsbrug	Flyve- timer
8	1/6	83		
8 D	23/6	155		
9	28/8	194		
9 A	28/8	137		
10	28/6	112		
10 B	28/6	125		
10 F	2/6	75		
10 V	2/6	98		
11 B	19/8	125		
11 V	2/6	147		
12 A	29/8	106		
12 B	29/8	105		
13	9/8	102		
13 A	9/8 } 15/8 }	117		
13 E	30/8	92		
14 A	15/8	90		
14 B	30/8	125		
1/2 14 C	30/8	80		
17 1/2 Ruter af 1937-Planen		2068		
Biopgaver	30/6 19/7 27/7	72		
Island 1937		2140	800	73
Udført Flyverute Nr. ifl. 1938-Planen	Dato	Foto- km	Billeder til Opmaalingsbrug	Flyve- timer
21	11/8 } 30/8 }	34		
	1/8 } 9/8 } 29/8 } 30/8 }	101		

Udført Flyverute Nr. ifl. 1938-Planen	Dato	Foto- km	Billeder til Opmaalingsbrug	Flyve- timer
21 B	$\frac{2}{8}$ $\frac{9}{8}$ $\frac{22}{8}$ $\frac{28}{8}$ $\frac{30}{8}$	147		
21 C	$\frac{2}{8}$ $\frac{9}{8}$ $\frac{22}{8}$ $\frac{28}{8}$	148		
21 D	$\frac{2}{8}$ $\frac{22}{8}$ $\frac{28}{8}$	53		
21 E	$\frac{23}{8}$ $\frac{8}{7}$	87		
22	$\frac{28}{8}$	97		
22 A	$\frac{8}{7}$	115		
22 B	$\frac{8}{7}$	132		
23	$\frac{23}{6}$	73		
23 A	$\frac{22}{6}$ $\frac{23}{6}$ $\frac{1}{7}$	166		
23 B	$\frac{22}{6}$ $\frac{1}{7}$	166		
23 C	$\frac{8}{7}$ $\frac{22}{6}$ $\frac{1}{7}$	158		
23 D	$\frac{8}{7}$ $\frac{23}{6}$	117		
23 E	$\frac{23}{6}$ $\frac{1}{7}$	109		
24	$\frac{23}{6}$ $\frac{1}{7}$	86		
16 Ruter ifl. 1938-Planen		1789	958	
Supplementsruter til Plan	$\frac{23}{6}$ $\frac{1}{8}$ $\frac{30}{8}$	196	64	
Biopgaver	$\frac{22}{6}$ $\frac{5}{8}$ $\frac{6}{8}$ $\frac{10}{8}$ $\frac{28}{8}$	44	62	
Omflyvninger af udf. Fotoruter		756	(400)	
Island 1938		2785	1084	51

Inspektionsflyvninger 1938.

Som man i alle Spørgsmaal vedrørende Opmaalingsflyvningerne havde forhandlet med den islandske Regering, indledes ogsaa Inspektionsflyvningerne under samme Forhold, idet man allerede paa et tidligt Tidspunkt ved en Plan over Luftvirksomheden havde underrettet Regeringen om de Forholdsregler, der vilde være at iagttage under de specielle Sildeobservationsflyvninger paa Nordlandet, særlig tagende Sigte paa en Organisation af den rent radiomæssige Underretningstjeneste mellem Luftfartøjet og Sildeflaaden. Forinden Ankomsten til Nordlandet var derfor truffet Aftale med de i Sildefiskeriet interesserede islandske Myndigheder bl. a. Sildefiskerinævnet, Siglufjord »Herring board«, repræsenterende Statens Fiskerikontrol, Fiskifélag Islands, Reykjavik og det islandske Inspektionsskib »Ægir«, som dette Aar havde Station ved Nordlandet under Sildesaison.

I nævnte Aftaler bestemtes som Retningslinie, at Inspektionen daglig gennem »Herring board« skulde indhente alle Oplysninger, som kunde tjene til Planlægning af Ruter; paa Grundlag heraf vilde Flyvningernes Omfang og Art afgøres af Inspektionen under passende Hensyn til saavel den kombinerede Virksomhed som Vejrforhold o. l. Under Flyvningerne skulde normalt søges i Feltet Syd for Grimsey mellem 16° W og 21° W Lgd. og kun udenfor dette Felt, naar særlige Ønsker herom fremførtes. Af Sikkerhedshensyn var tillige Inspektionsskibet »Ægir« anmodet om at deltage i Underretningstjenesten for at være bekendt med Luftfartøjets Bevægelser over det aabne Hav foruden samtidig i Fiskeriinspektionstjenestens Interesse at kunne følge alle udsendte Meldinger.

Enhver Luftmelding om observerede Sildestimer,

Sildefartøjer, egen Position m. m. skulde pr. Radio straks sendes til »Hvidbjørnen« og befordres videre til Siglufjord Radio til Efterretning for »Herring board«; efter eget Skøn kunde »Herring board« da pr. Telefoni over Siglufjord Radio omgaaende lade disse Meldinger rundkaste til Sildeflaaden foruden 3 Gange i Døgnet til bestemte fastsatte Tidspunkter. For det Tilfælde, at Luftfartøjet lejlighedsvis maatte finde det hensigtsmæssigt at afgive direkte Meldinger til Sildefartøjer om observerede Sildestimer, bekendtgjordes gennem »Herring board« ved Opslag i Siglufjord Havn og ved Rundkastning til Sildeflaaden en Anvisning, som meddelte, at »Retning mod eventuelle Sildestimer vises af Luftfartøjet med Kurs mod Sildestimerne; samtidig vipper Luftfartøjet fra Side til Side med Vingerne. Sildestimernes Plads vises ved Dykning umiddelbart efterfulgt af stejl Stigning; eventuelt udkastes røde Gummiflasker med Meddelelser . . .«.

Til Vejrmeldingstjenesten knyttedes Vejrmeldingsobservationerne fra de paa Nordlandet beliggende Stationer: Blónduos, Siglunes, Grimsey og Raufarhøfn, og i Sikkerhedstjenesten indgik altsaa det islandske Inspektionsskib »Ægir«.

Om Sildeobservationsflyvningernes Betydning for Fiskeriet som Helhed havdes kun faa Erfaringer i Island. Ganske vist havde Forsøg i saa Henseende været foretaget fra islandsk Side for Aar tilbage med engageret tysk Luftfartøj, men Flyvningerne, der dengang tillige tjente andre Interesser som Post- og Passagerbefordring, blev ikke drevet rationelt og naaede ikke over Forsøgsstadiet; en væsentlig Mangel var bl. a., at Underretningstjenesten dengang ikke baseredes paa Brug af Radio.

Den større Chance, der ligger i at lokalisere Sildestimerne fra Luften, synes umiddelbart indlysende og burde maaske forlængst være indgaaet som et fast

Led for fuld udnyttelse af Fangstmuligheder; men hidtil havde den islandske Fiskerbefolkning klaret sig ved egen Hjælp med indbyrdes Meldetjeneste og drevet deres Fiskeri efter egne og prøvede Metoder, og man maatte derfor forvente, at Meldinger om Sildestimer ikke straks vilde blive benyttet i større Udstrækning, i hvert Fald ikke før Fangstresultater, som virkelig kunde tilskrives modtagne Luft-Meldinger, faktisk forelaa.

Ud fra denne Betragtning mente Inspektionen da ogsaa i Samraad med »Herring board« at burde tilstræbe, at Luftobservationer af Sildestimer, hvor sparsomme Meldinger herom end i Starten maatte blive, kun rapporteredes til Sildeflaaden, naar disse skønnedes fuldt paalidelige og af absolut Interesse; thi kun herigennem vilde det blive muligt at skabe den fornødne Tillid; var denne først til Stede, da kunde man gøre sig Haab om, at Sildeflaaden ogsaa benyttede sig af Meldingerne og indrettede Sejlads og Fiskeri derefter.

Sildeobservationsflyvningerne paabegyndtes samme Dag, som »Hvidbjørnen« ankom til Akureyri, og under de to første Flyvninger — fra Hunafloi i Vest til Tjernes i Øst — observeredes ingen Sild. I tre Uger havde det daarlige Vejr paa Nordlandet bragt en Stilstand i Fiskeriet af en yderst betænkelig Karakter, og det var derfor i høj Grad magtpaaliggende for Inspektionen straks at komme i Gang og yde en første Hjælp med at finde Sildestimerne. Dette skete under den 3. Flyvning den ²⁰/₇, da en Del store, men spredte Stimer rapporteredes ved Manareyar. Efter denne Flyvning afhentedes efter Anmodning Magister Arni Fridricksson — Statens biologiske Konsulent og knyttet til »Herring board« — i Sigluffjord og blev fløjet til Akureyri; næste Dag deltog han i en meget lang Flyvning mod Øst for ved Selvsyn at danne sig et Indtryk af Problemet Luftobservation af Sildestimer. Da enkelte Fartøjer

paa Grundlag af de første Luftmeldinger opnaaede gode Fangster, rygtedes dette hurtigt indenfor Sildeflaaden; enkelte blev til flere, og efterhaanden rocedede paa »Herring board«s Anvisning hele Sildeflaaden fra Vest mod Øst til Farvandsomraadet for observerede Sildestimer. Omkring den $25/7$, samtidig med at Vejrforholdene bedredes, kom Fiskeriet i Gang for Alvor, og med de under efterfølgende indløbende paa-lidelige Meldinger om observerede Sildestimer voksede Tilliden blandt Fiskerne til Sildeobservationsflyvningerne; Meldingerne benyttedes efterhaanden i stadig stigende Grad og med ikke ringe Udbytte.

Jævnt fordelt over hele Perioden fra den $18/7$ — $1/9$ udførtes ialt 20 Sildeobservationsflyvninger med en Flyvetid paa ca. 60 Timer, og under disse er, som man vil se, observeret og rapporteret i tusindvis af Stimer.

Udførte Sildeobservationsflyvninger.

Dato	Rute	Observationer
$18/7$ Em.	Basis - Husavik - Tjernes - Rifstangi - Basis.	Ingen Sildestimer obs.
$19/7$ Nat	Basis - Haganesvik - Malmey - Skagagrund - Hunafloi Dyb - Skagafjord - Siglufjord - Grimsey - Basis.	Ingen Sildestimer obs.
$20/7$ Em.	Basis - Manareyar - Raudagnupr - Siglufjord - Grimsey - Siglufjord - Basis.	En Del store, men noget spredte Stimer ved Manareyar.
$21/7$ Fm.	Basis - Flatey - Tjernes - Axarfjord - Thistilsfjord - Langanes - Manareyar - Flak - Siglufjord - Basis.	Ingen Sildestimer obs.
$25/7$ Morgen	Basis - Skagastrand - Skagagrund - Flatey - Tjernes - Axarfjord - Skjalfandi - Basis.	Ialt ca. 70 Sildestimer ved Tjernes og i Bunden af Axarfjord obs.

Dato	Rute	Observationer
Em.	Basis - Gjörgr - Flatey - Tjörnes - Axarfjord - Basis.	Ialt ca. 170 større og mindre, men tætte Stimer i Overfladen paa Strækningen Gjörgr - Flatey - Tjörnes obs.
26/7	Basis - Hrisey - Basis.	Ingen Sildestimer obs.
30/7	Basis - Siglunes - Straumnæs - Skagafjord - Basis.	Enkelte Stimer mellem Siglunes og Straumnæs obs.
1/8 Fm.	Axarfjord - Skjalfandi - Øfjord - Basis.	Ialt obs. ca. 400 Stimer paa Strækningen Tjörnes - Manareyar - Flatey - Gjörgr.
2/8 Em.	Basis - Axarfjord - Skjalfandi - Tjörnes - Grimsey - Basis.	Obs. ca. 100 Stimer i sydl. Del af Skjalfandi, 50 i Axarfjord og ca. 200 mellem Hrisey - Olafsvik - Hjedinsfjord.
4/8 Fm.	Basis - Hrisey - Hjedinsfjord - Grimsey - Manareyar Flak - Tjörnes - Skjalfandi - Flatey - Basis.	Ialt obs. ca. 400 Stimer ad Ruten, dog ingen paa Strækningen Grimsey - Manareyar Flak.
5/8 Fm.	Basis - Bakkafloi - Langanes - Hraunes - Melrakanes - Axarfjord - Tjörnes - Skjalfandi - Olafsvik - Basis.	Ialt obs. ca. 700 Stimer ad Ruten, dog mindst ved Langanes.
6/8 Em.	Basis - Skjalfandi - Axarfjord - Grimsey - Hrisey - Basis.	Obs. ca. 500 Stimer ad Ruten Skjalfandi S - Tjörnes - Manareyar - Flatey - Grimsey Flak - Gjörgr.
9/8 Em.	Thistilsfjord - Rauferhöfn - Axarfjord - Manareyar - Tjörnes - Lundey - Skjalfandi - Flatey - Grimsey - Øfjord N - Siglufjord - Haganesvik - Basis.	Obs. ialt ca. 550 Stimer ad Ruten. Heraf ca. 400 paa NW, W, S og SE-Siden af Manareyar.
17/8 Em.	Skagafjord - Skagen - Haganesvik - Siglunes - Gjörgr - Flatey - Lundey - Flatey - Basis.	Obs. ca. 200 Stimer paa Strækningen Lundey - Tjörnes.
22/8 Fm.	Haganesvik - Skagafjord - Skagen - Skagenstrand - Basis.	Obs. 15 Stimer udfor Vatsnes.
Em.	Skagafjord - Haganesvik - Siglufjord - Gjörgr - Basis.	Obs. en Del Stimer udfor Gjörgr. Observationsforhold daarlige.

Dato	Rute	Observationer
27/8 Fm.	Hrisey - Siglunes - Gjogr - Skjalfandi - Basis.	Obs. enkelte Stimer udfor Gjogr. Observationsforhold daarlige.
29/8	Hrisey - Gjogr - Siglunes - Haganesvik - Malmey - Ofjord - Basis.	Observationsforhold slette. Ingen Stimer observeredes.
31/8	Siglunes - Haganesvik - Skagafjord - Skagen - Haganesvik - Flatey - Tjornes - Axarfjord - Skjalfandi - Basis.	Obs. 2 Stimer i Haganesvik. 2 Skibe anvist Stimerne. 1 Skjalfandi 5 Stimer ca. 1 Sml. fra Land. Enkelte Stimer længere ude. Observationsforhold daarlige undtagen i Skjalfandi S og Skagafjord.

Sildeobservationsflyvning den 5. Aug. 1938.

Radiokorrespondance.

Kl.	Til	Fra	Korrespondance
0700			Luftfartøjet startet
0725			ca. 30 Stimer i Skjalfandi S og W Del ingen Fartøjer x 0720
0745			Ingen Fotochance gaar Sildeobs. rundt Langanes x 0745
0804	Sf	Hb	Sildeobs. begyndt Kl. 0720 stop ca. 30 Stimer i Skjalfandi S og W Del ingen Fartøjer Kl. 0756 i Bakkefloi og observerer herfra West rundt Langanes x 0800
0818			35 store Stimer retv. SO fra Langanes 5-7 Sml ingen Fartøjer i Nærheden x 0818
0838			Obs. Forhold gode 3 Sml SO Langanes men mindre gode rundt Langanes og N for x 0835
0845			ca. 30 Stimer obs. tæt under Overfladen Skoruvik 1-4 Sml af Land enkelte Stimer i Overfladen 2 Skibe x 0840
0859			80 store Stimer 100 SW 3-4 Sml fra Land ingen Skibe x 0847
0900			70 Stimer 2-4 Sml NO Melrakkanes ingen Skibe x 0856
0902			8 Stimer 1 Sml O af Raufarhöfn 1 Kutter gode Obs.forhold x 0900

Kl.	Til	Fra	Korrespondance
0909	Sf	Hb	80 Stimer 3-4 Sml af Land af Hraunnes - Skoruvikahjarg x 0910
0914	Hb	84	40 Stimer 1 Sml NØ, N og NW Asmundarstadar Vik ingen Skibe x 0910
0920	—	—	ca. 80 store Stimer udfor Sigurdarstadar Vik 2-4 Sml fra Land 10 fremmede Skibe enkelte islandske x 0916
0926	—	—	ca. 200 store Stimer rundt Næsset ved Raudagnupur 2-4 Sml af Land ca. 20 Skibe hovedsagelig fremmede x 0923
0928	—	—	De fleste Stimer W og SW for Raudagnupr 2 Sml. fra Land ingen Fartøjer x 0925
0945	—	—	ca. 20 Stimer Ø for Tjørnes Halvø tæt under Land 30 Stimer 3 Sml N Tjørnes Fyr 1 Fartøj x 0943
0956	—	—	ca. 100 Stimer spredt i Skjalfandi 100 S for Flatey og 50 ved Lundey 15 Skibe x 0955
1013	—	—	ca. 20 Stimer udfor Hjedinfjord 6 Fartøjer x 1010
1015	—	—	ca. 5 Stimer Olafsvik 32 Fartøjer x 1014
1046	—	—	10 Stimer tæt Øst for Hrisey x 1044
1107	—	—	Luftfartøjet landet

I Begyndelsen koncentrerede Flyvningerne sig omkring Farvandet E. for Øfjord fra Gjogr — Flatey — Skjalfandi — Lundey — Tjørnes — Manareyar — Axarfjord, undertiden videre til Thistillfjord — Langanes — Bakkaflói, senere gik man Vest paa, og »Herring board« anmodede flere Gange om at faa undersøgt Forholdene ved Bankerne Nord for Skagen og Syd over helt ned i Hunaflói.

Under Flyvningerne gjordes adskillige interessante iagttagelser, som med Henblik paa eventuel fremtidig Flyvning bør nævnes.

Sildestimerne kommer normalt op 2 Gange i Døgnet, naar Vejrforholdene er rolige; som Regel et Par Timer efter Solopgang indtil Kl. 1000 og fra Kl. ca. 1600 til en à to Timer før Solnedgang. Under

særlige gode Vejrforhold kan de dog være oppe med Mellemrum hele Dagen. Fortrinsvis kommer de op i Omraader med blankt solbeskinnet Vand, og her er de meget let kendelige fra Luften som sorte Krusninger

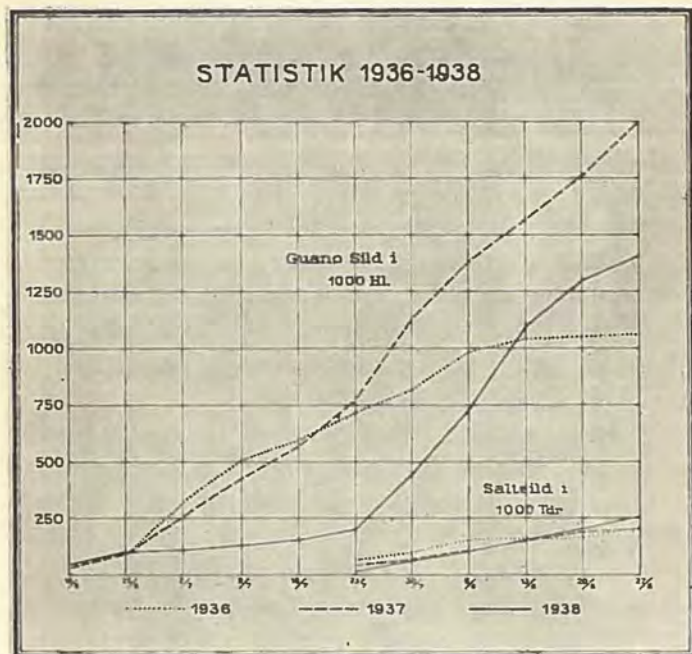


Sildestimer observeres fra Luften.

eller Pletter paa Havoverfladen. Naar Silden er stillestaaende, er Pletterne runde; er den paa Vandring, har de ofte Form som en Pilespids, der er mørk i Spidsen, hvor Førersilden gaar. Befinder man sig over en Stime, kan den under gode Vejrforhold ses et Stykke ned i Vandet navnlig paa lys Bund, indtil et Halvthundrede m Dybde, og virker da nærmest som et mørkebrunt undersøisk Skær. — Først i ca. 100 m Højde ser man enkelte Sølvblink fra Stimerne, naar Silden er i Overfladen. — Observationshøjden har været afpasset efter Vejrforholdene; under særlig gode Forhold mellem 1000—1500 m Højde, under ret daarlige Vejrforhold mellem 200—500 m Højde. — Fra 1500 m Højde er Sildestimer flere Gange observeret paa

15—20 km Afstand. — Ved Vindstyrke over 3 Beauf. vil det som Regel give ringe Resultat at foretage Sildeobservationer fra Luften.

Ved Overflyvninger af Stimer i under 200 m Højde



Sildeobs.-Perioden 18/7-1/8.

er det flere Gange observeret, at Stimen er gaaet ned, men de er da som Regel kort Tid efter atter kommet til Overfladen; naar Noten kastes paa en Stime, bør Luftfartøjet derfor holde sig paa god Afstand af Notbaadene, samt undgaa, at Luftfartøjets Skygge passerer Stimen.

Forekomst af Hvaler, der lever af de samme smaa røde Krebsdyr som Sildene, er som Regel Tegn paa, at der findes Sildestimer i det paagældende Omraade;

ofte ser man Hvalerne jage Sildestimerne og passere lige igennem dem.

Under Hensyn til disse luftmæssige Iagttagelser bestemtes iøvrigt Sildeobservationsflyvningerne efter Samraad med »Herring board«, med hvem Inspektionen som omtalt daglig havde Forbindelse. Selve Forbindelsestjenesten forløb glat, men det er mit Indtryk, at den praktiseredes lidt afvigende fra Planen, idet Sildeflaaden direkte opsnappede alle Luftfartøjets Meldinger, og at Siglufjord Radio straks rundkastede modtagne Meldinger fra »Hvidbjørnen« til Sildeflaaden uden at lade dem gaa til »Herring board« først. Oprindeligt var det Tanken, at »Herring board« som den administrerende selv skulde bestemme, hvilke Meldinger den ønskede videresendt, men antagelig i Tillid til Meldingernes Rigtighed og for at fremme Tjenesten, syntes man at have sprunget dette Mellemlid over.

Et lille Indblik i Sildefiskeriets Betydning for Erhvervet vil maaske være paa sin Plads her for ogsaa at forstaa den Betydning, der kan tillægges Sildeobservationsflyvningerne.

For Island er Sildeindustrien i de senere Aar blevet af den mest afgørende økonomiske Betydning, særlig efter den Insats der er gjort paa dette Omraade bl. a. ved Sildeflaadens Forøgelse og Trawlernes Deltagelse i dette Fiskeri, Radiotelefoni-Installationen i saa godt som alle Fartøjer, Udvidelser og Nybygninger af moderne og bekostelige Fabriksanlæg i Land m.m., sidst Hjalteyri i Øfjordens Munding. I 1936 blev der udført Sildeolie og Sildemel til en Værdi af over 7 Millioner Kroner eller $14\frac{1}{2}\%$ af den samlede Udførsel. Tilsvarende for 1937 blev ca. 14 Millioner Kroner og 29 %. Saltsilden iberegnet kom man op paa henholdsvis ca. 30 % og 41 % af den samlede Eksport. Opgørelser for 1938 er mig ikke bekendt, men Procent-

tallet menes at ligge mellem nævnte for 1936 og 1937, da Sildefangsten i 1938 blev 347.000 Tdr. mod 211.000 Tdr. i 1937 og 1,53 Mill. hl. Guanosild mod 2,17 Mill. i 1937.

Hvor stor Andel Sildeobservationsflyvningerne har haft i Aarets Fangst kan ikke siges, men saa meget er givet, at Sildeobservationsflyvningerne i væsentlig Grad har medvirket til en mere retmæssig Fordeling af Sildeflaaden over observerede Sildestimefelter og dermed fremmet Betingelserne for en mere effektiv Udnyttelse af Fangstmuligheder, hvilket som Helhed har virket til Gavn for Fiskeriet.

Den 3. September ankom »Hvidbjørnen« til Reykjavik, og man begyndte da at forberede Flyver-Ekspeditionens Hjemsendelse. En Udtalelse vedrørende Sildeobservationsflyvningerne var da at læse i »Morgenbladet« den 4. September, hvor Konsul Kristjansson paa Sildefiskerinævnets Vegne blandt andet fastslog: »at Resultatet af Flyvningerne har været af stor Værdi, idet man har Efterretning om, at Skibe i mange Tilfælde har faaet Sild efter Luftfartøjets Anvisning . . . Den ved disse Flyvninger indvundne Erfaring viser, at det er nødvendigt at fortsætte næste Aar, da det er af overordentlig stor Betydning for Fiskerflaaden at faa Besked om, hvor der er størst Sildeforekomst, paa hvor stort Omraade Silden findes, hvor mange Skibe der er paa hvert Fangstfelt, og om Tallet paa de Skibe, der er paa hvert Sted, er i passende Forhold til det Antal af Sildestimer, der ses.« Ogsaa Fiskerne selv har senere udtalt sig i lignende Vendinger.

I denne Forbindelse vil det maaske være værd at nævne, at der i Sommeren 1938 som Forsøg er foretaget lignende Sildeobservationsflyvninger ved Shetlandsfiskebankerne. Et een-motoret Luftfartøj uden Radio-Installation benyttedes, og efter en første særde-

les heldig Forsøgsmaaned. hvor der blev fløjet 30 Timer, støttede »the Herring Industry Board« disse Flyvninger med £ 200, hvorved det private Selskab, som hidtil havde finansieret Foretagendet saa sig i Stand til at fortsætte endnu en Maaned.

Den engelske Sildeindustri erkender, at *Forsøget*



Silden bringes indenbords.

har indtjent sig selv mange Gange, og der slaas stærkt til Lyd for en Fortsættelse, idet man dog anbefaler et to-motoret Luftfartøj med Radio til direkte Forbindelse med Fiskerne.

Med Luftvirksomhedens Ophør og Flyverekspe-
ditionens Hjemrejse den 12. September kunde man
se tilbage paa et udført Arbejde af vidtrækkende kul-
turel og erhvervsmæssig Betydning. Dansk Flyvning
havde for første Gang gjort sin Indsats i Island, og
naar Opmaalings- og Inspektionsflyvningerne alle gen-

nemførtes, skyldtes det — ved Siden af et vist Held, som skal til — Flyvernes Indseende og Vilje til at løse Opgaverne.

Luftfartøjet havde ialt fløjet 185 Timer; ofte havde Flyvningerne været krævende, de stærke Luftstrømme langs Fjældskraaninger foranledigede urolig Flyvning, hele Terrainets Karakter og det aabne Hav bød ikke paa mange Landingsmuligheder, den stærke Kulde over Jøklerne i den store Højde gjorde Fotograferingen vanskelig saavel i praktisk som teknisk Henseende; dog under alle disse Forhold fandtes spredte Oaser, de islandske Indsøer og Fjorde, og Flyverne benyttede sig ogsaa nu og da af disse, som for Eksempel da der landedes paa Kleifavatn paa Reykjaneshalvøen, Tingvallasøen, Ishøll i Landets Indre Nord for Vatnajökull, Kollaviksvatn ved Langanes, Høfdi ved Skagafjorden, Siglufjord m. fl. St.

For Opmaalingens Vedkommende er Billedmateriale over et 52.000 km² Terrain bragt hjem, Punktbestemmelsen er nærlig fuldført, og Kortlægningen kan fortsættes, men hvor Geodætisk Institut tidligere ikke kunde se hen til en snarlig Afslutning, er der nu skabt Mulighed for at tilendebringe Opmaalingsarbejdet indenfor en overskuelig Fremtid.

Det mangeaarige Samarbejde mellem Geodætisk Institut og den danske Marine er i disse Aar yderligere blevet rodfæstet, og i taknemmelig Erkendelse af den Interesse og Hjælpsomhed, som Luftvirksomheden i Inspektionstjenesten er blevet mødt med overalt i Island, kan man kun glæde sig over, at ogsaa denne har været medvirkende til at knytte de nationale Baand, saaledes at man med Rette føler, at »den gensidige Forstaaelse mellem Forbundsfolkene aldrig har været større end nu«.

Bogannmeldelser.

Ernst-Wilhelm Kruse: Neuzeitliche Seekriegführung.

Gegenwartsgedanken über moderne Flotten und ihren Einsatz.

Mit einem Geleitwort von Admiral a. D. Walter Gladisch.

Berlin 1938. 83 S.

Denne lille Bogs Forfatter er ikke Søofficer. Det er nødvendigt at gøre opmærksom herpaa, idet Bogen rummer en saadan Tankefylde og Fortrolighed med søkrigsvidenskabelige Problemer og disses Behandling, som man faktisk kun vil vente af en paa videnskabeligt Grundlag skolet Søofficer. Man bør lykønske den Marine, der ogsaa udenfor sin egen Kreds kan suge Honning af søkrigsvidenskabelige Studier og Overvejelser.

Bogen er et Forsøg paa, gennem en omfattende Vurdering af de moderne Søkrigsmidler og Undersøgelse af strategiske Forhold og Betingelser, at placere den nye tyske Sømagt rigtigt i sømilitær Opfattelse og Tænkning. I Bedømmelsen af Historiens Lære og de militærgeografiske Kendsgerninger synes den at rage godt op mellem den senere Tids Literatur paa dette Omraade.

Bogen er udkommet paa Mittlers Forlag og har derved faaet et om ikke officielt saa dog halvofficielt Stempel.

Selv om man naturligvis maa opfatte de fremsatte Synspunkter med al mulig Kritik, har det foreliggende Arbejde for os Danske en betydelig Interesse som et Middel til Forstaaelse af de Tanker og Muligheder, der kendetegner det sømilitære Studium og den strategiske Tænkning i vort store Naboland, saa sandt

som alt, hvad der kan lette Opfattelsen af Stilling og Udvikling i Østersø- og Nordsøomraadet ogsaa letter de Overvejelser og Beslutninger, som maa gøres og tages hos os.

Forfatterens grundlæggende Tanke er, at den saakaldte Nordsø-Flaade — Hochsee Flotte — for altid maa betragtes som en Absurditet, og at Tyskland som Halvoceanmagt ikke bør opbygge sin Flaade med Henblik paa en afgørende Kamp med England. Direkte udtrykker han det saaledes, at den tyske Flaade har den Opgave at holde Døren til Atlanterhavet aaben i en Konflikt med en kontinental Modstander. Alene dette er Maalet og ikke »weltweiten uferlosen Seemachtbestrebungen, die über das Mass unserer Kräfte hinausgehen und eine Verkenennung der durch unsere geographische Lage bedingten Wirkungsmöglichkeiten bedeuten würden«.

Med en i det reelle skarp Kritik behandler Forfatteren Udviklingen af den gamle kejserlige Marine, for hvilken de grundlæggende strategiske Tanker som bekendt var prægede af kontinental-landmilitære Synspunkter uden særlig Forstaaelse for de maritime Forbindelses- og Tilførselsvejej eminent Betydning.

»Die unglücklichste aller Ideen, der Gedanke eines Ausfallflotte wurde geboren und bestimmte die Baupolitik die Küstenverteidigungsflotte Abgesehen davon wusste niemand in der Marine für welsche strategischen Ziele gearbeitet wurde«.

Efter den senere Tids megen Tale om Mulighederne for Tysklands Selvforsyning (jfr. 4-Aarsplanen) er det ganske interessant at følge Forfatteren i Paa-visningen af, at end ikke den fuldstændige Beherskelse af Sydøsteuropa med uindskrænket Adgang til Rumæniens Olie og Ungarns eventuelt Ukraines Korn m. m. vil være nok til at gøre Tyskland uafhængig af over-

søiske Tilførsler. Det er denne haarde Lovs Forstaaelse, der trods enhver Bundethed af landmilitær Tradition og Tankegang maa blive af afgørende Betydning ved Genopbygningen af den nye tyske Marine.

»So tritt bei dem gesteigerten Bedarf einer modernen Kriegswirtschaft die Unmöglichkeit zutage, diesen autarken oder hochautarken Zustand für die Dauer eines Krieges aufrechtzuerhalten. Selbst die grosszügigste Lager- und Vorratswirtschaft vermag den Bedürfnissen nicht gerecht zu werden.«

I det hele taget er Afsnittet om Sømagtens Indsats særdeles interessant som Udtryk for en tysk Opfattelse af dette betydningsfulde Problem. Naar Forfatteren gaar saa stærkt i Rette med Fortiden, er det værd at bemærke, at det jo ingenlunde er noget nyt i Søkrighistorien, at Mennesker med en stærk landmilitær Tradition har svært ved tankemæssigt at indstille sig paa Søkrigen, og der haves jo ogsaa Eksempler paa, at Indlevelsen i bestemte i og for sig sunde strategiske Forestillinger, naar disse anvendes forkert, kan have saare uheldige Konsekvenser.

Det vil føre for vidt at komme nærmere ind paa Forfatterens Vurdering af engelsk og fransk sømilitær Tankegang og Opfattelse af Søkrigens Problemer. Det maa være nok at antyde, at han har et aabent Blik for Betydningen af Kendskabet hertil.

Med Hensyn til Betydningen af Operationer paa de maritime Forbindelsesveje er han enig med Groos, der som bekendt hævder, at de tyske Hjælpekrydseres ubemærkede Gennembrud af de engelske Blokadelinier mellem Norge og Skotland viste, at det er muligt at naa Atlanterhavet. For Groos er der heller ikke nogen Tvivl om, at alene Tilstedeværelsen af mindre tyske Krydsere eller Slagkrydsere i Atlanterhavet vilde have været tilstrækkelig til paa det alvorligste at ryste

saavel de Allieredes hele Transportsystem som især de amerikanske Troppetransporter til Frankrig. Det ændrer efter hans Opfattelse ikke noget heri, at disse tyske Skibe før eller senere vilde være hjemfaldne til Ødelæggelse paa Grund af manglende Brændstof, selv om de medførte et betydeligt Tros af hurtige Dampskibe. Men ogsaa den endelige Ødelæggelse vilde langt være opvejet af den strategiske Tilbagevirkning, en saadan Krydservirksomhed vilde have udøvet paa Landkrigens afgørende Fase.

Forfatteren gør opmærksom paa Vigtigheden af Søherredømmet i Østersøen, men understreger stærkt, at det vil være forkert at opfatte Erhvervelsen og Sikringen af dette Søherredømme som en tysk Flaades Hovedeksistensberettigelse. »Für die Sicherstellung der Seeherrschaft in der Ostsee allein wäre der Aufwand, den der Bau der Vorkriegsmarine wie unserer neuen Flotte erfordert, nicht zu rechtfertigen. Die Atlantik-Lebensadern sind das Objekt, um das jede deutsche Seemacht den Kampf um die Seeherrschaft führt«.

Af Bogens øvrige Indhold skal Opmærksomheden henledes paa Udtalelserne om Luftvaabnet, hvor Forfatteren finder Anledning til at omtale de senere Aars Revision af de overdrevne Forestillinger om Luftvaabnets Muligheder som selvstændigt Vaaben, hvad Søkrigen angaar.

Trods alle iøvrigt bestikkende Egenskaber er Luftvaabnet ude af Stand til at opretholde og udøve Søherredømme. I et Afsnit om Fremtidens Flaader henvises Luftvaabnet til sin naturlige Plads som Hjælpevaaben for henholdsvis Hær og Flaade (Eingliederung des Flugzeuges in die Seekriegsmittel als eine von und neben vielen Waffen).

Nogle Bemærkninger om Luftvaabnet synes mig værd at anføre i deres Helhed:

»Die allzu grossen Hoffnungen, die man auf die Angriffsmethode des Sturzbombenangriffe gesetzt hat, scheinen sich, wie das Studium ausländischer Quellen ergibt, ebenfalls nicht in dem vollen Umfange erfüllt zu haben. Vor allem wird bei geeigneten Abwehrmethoden die Wirksamkeit gegen das Schlachtschiff, wie bereits erwähnt, nicht sehr beträchtlich sein, während der Angriff auf leichtere Seestreitkräfte durch ihre hohen Geschwindigkeiten und die abstossende Kraft der Fliegerabwehrmaschinenwaffen nur beschränkte Aussicht auf Erfolg hat. Auf die Sturzbombenfliegerei scheint das zuzutreffen, womit ein deutscher Seeoffizier die Torpedofliegerei kennzeichnete: »Die Leistungen der Torpedoflugzeuge im Gefecht werden weniger von den technischen Fähigkeiten, als von den Grenzen der menschlichen Fähigkeiten abhängen«. Das Torpedoflugzeug muss zum Angriff auf mindestens 1000 m auf das Ziel heran. Dadurch wird es zum Durchfliegen einer mindestens 2000 bis 3000 m tiefen Zone gezwungen, die von den Abwehrwaffen der Schiffe vollkommen beherrscht wird.

Das alles bedeutet, dass die immer noch vorhandene hohe Angriffskraft der Luftwaffe den Seestreitkräften das Dasein recht schwer macht und dass ihr blosses Vorhandensein einen starken strategischen und taktischen Druck bewirkt, der die Massnahme der Seekriegsführung erheblich beeinflussen wird. Vom Standpunkt der Gesamtkriegsführung gesehen, gewinnt man aber doch mehr und mehr den Eindruck, dass sich das Flugzeug in der Landkriegsführung günstigeren Voraussetzungen gegenüberstellt, als in der Bekämpfung der gegnerischen Seestreitkräfte, die erst mit grossem Aufwand an Aufklärungsmitteln festgestellt werden müssen. Die Zusammensetzung der Seeluftstreitkräfte im Ausland, mit der Betonung der Aufklärungs- und Überwachungsaufgaben, bestätigt die Tatsache, dass andere Marinen in den Marineluftwaffen in erster Linie eine Ergänzung der Flotten selbst sehen. Auch Admiral Castex kommt in seinen erwähnten »Théories stratégiques« zu der Ansicht, dass die Luftwaffen ihre schönsten Früchte in der Unterstützung der Seestreitkräfte ernten werden und nicht im selbständigen Angriff gegen die militärischen Objekte«.

Der findes ogsaa interessante Bemærkninger om Sømagts Indflydelse paa Forholdet til neutrale Stater. De for Tiden eksisterende politiske Magtforhold gør Lokaliseringen af en eventuel Krig særdeles vanskelig, derom blev vi undervist i de bevægede Septemberdage. Under denne Synsvinkel bør man ogsaa se Værdien

og Vægten af en energisk indsat Sømagt paa andre Staters Holdning.

Et afsluttende Kapitel om Marinepolitik og nogle Bemærkninger om de skandinaviske Stater kan ligeledes paaregne Interesse.

Liddel Hart: Through the fog of war.

London 1938. 366 S.

Omend Liddel Harts Produktion saa godt som udelukkende er præget af landmilitære Problemer og hans Synspunkter som Officer i Hæren, vil han ikke være ukendt for danske Søofficerer; derfor borger hans Forfatterskabs Bredde og hans Evne til at se Tingene under nye Synsvinkler. Han føler sig ikke bundet af Dogmer og Traditioner og er i alle sine Arbejder kendetegnet ved en af positiv Friskhed præget kritisk Sans.

Den foreliggende Bog indledes med en kortfattet saakaldet Sketch af Verdenskrigen, hvorefter der følger en kritisk Bedømmelse af de betydeligste Førere indenfor de Allieredes Rækker, saaledes af Lloyd George, Wilson, Foch, Joffre og Pershing.

I 2 Kapitler foretager Hart en kritisk Gennemgang af den officielle Historie saa vidt Kampene i Frankrig og Belgien samt ved Gallipoli angaar. Som Afslutning søges de fundne Resultater anvendt paa vor Tids Situation. Det er jo altid forholdsvis nemt at være bagklog, og hvor berettiget megen af den fremsatte Kritik end kan være, saa fortjener de Personer, som dengang maatte bære Dagens Byrde, at man gør opmærksom paa, at hvad der nu ligger klart i Dagen, dengang som Regel laa skjult i den uigennemsigtigste Taage.

Paa den anden Side er det altid en Glæde og Fornøjelse at læse, hvad en aandfuld og begavet Mand kan producere paa Omraader, hvor han virkelig er sagkyndig.

Med Henblik paa en Tankeudveksling, som nylig fandt Sted mellem Hr. Henning Kehler og en Land-officer vedr. Spørgsmaalet: Politikere og Militære, kan følgende Udtalelse af Liddel Hart maaske paaregne Interesse:

"A professional soldier is rarely a professional strategist. His training is concentrated on the mechanism of tactics and military organization, and in his peace exercises he is far more concerned to see that his own mechanism works properly than to upset his opponents. Even if he finds time to study strategy he has no real practice until war comes. In contrast, there is a close relation between military and political strategy. War, like politics, is a two party contest. A sense of time and of the opponent's psychology are indispensable to both. A successful political strategist has such constant practice that, with study, he ought to be able to adjust himself to war more easily than a peace-trained soldier to strategy".

A. Legind.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Tyskland.

Luftvaaben.

Pr. $\frac{1}{2}$ er gennemført forskellige Organisationsændringer indenfor Luftvaabnet, der øjensynlig tilsigter at skabe en klarere Organisation for de operative Luftstyrker og samtidig bedre Forbindelse mellem Luftvaabnets øverste Ledelse og de 2 andre Værn:

De 3 hidtidige Luftvaabengruppekommandoer (der tidligere afløste de 6 Luftkredse) er ophævet og erstattet af 3 Luftflaadekommandoer, hvis Chefer benævnes »Chef der Luftflotte 1 (henhv. 2, 3) und Befehlshaber Ost (henhv. Nord, West)«. Statssekretæren for Luftfart er tillige udnævnt til »Generalinspekteur der Luftwaffe« (det erindres, at Luftministeren, der er Minister for al Luftfart, tillige er »Oberbefehlshaber der Luftwaffe« 3: Chef for Luftvaabnet). Endelig er 2 Generaler i Luftvaabnet 3: Personel af samme Tjenestegrad som ovennævnte 3 Luftflaadechefer, tilkommanderet henhv. »Oberkommando des Heeres« og »Oberkommando der Kriegsmarine«.

Italien.

Organisation.

Til Supplement af de gældende Flaadeoverenskomsters Kategoriinddeling, der som bekendt ikke direkte indeholder f. Eks. Krydser-, Jager- eller Torpedobaadsbetegnelserne, men henfører saadanne Skibstyper til Kategorierne »Lette Overflade-Krigsskibe« el. »Mindre Krigsskibe«, er vedtaget en Lov af $\frac{5}{9}$ 1938 om Klassificering af Krigsskibe, der bl. a. henfører en Række meget store »Jagere« (p. t. 12 Stk. à 3600 ts. u. Bygn.) til Kategorien Krydsere, der formentlig er den rette Betegnelse for Skibe af denne Størrelsesorden og samtidig Udtryk for en begyndende Sanering af Jagertypen.

Den italienske Klassificering er herefter saaledes:

Slagskibe: Pansrede Skibe, bestemt til Anvendelse i aabent Farvand; Hovedkaliber $> 20,3$ cm.

Krydsere: Skibe med høj Fart; Hovedkaliber $\leq 20,3$ cm; Displacement > 3000 ts.

Jagere: Overflade-Torpedofartøjer med Displacement 3000—1000 ts.

Torpedobaade: Overflade-Torpedofartøjer med Displacement 1000—100 ts.

Undervandsbaade: Delt i Ocean-Undervandsbaade og Kyst-Undervandsbaade.

Kanonbaade: Artilleriarmerede Skibe — uanset Kaliber — med $\text{Fart} < 20 \text{ Knob}$, $\text{Displacement} < 8000 \text{ ts.}$ samt

Hjælpeskibe: Specialskibe herunder Stationsskibe.

England.

Forsvarspolitik.

Af den nylig offentliggjorte Hvidbog¹⁾ anføres forskellige Oplysninger, navnlig vedr. Flaaden og Luftvaabnet.

De samlede Forsvarsudgifter (alle 3 Værn) indenfor de første 3 Aar af 5 Aarsperioden 1937—1941 fordeles sig saaledes:

1937	262 Mill. £
1938	388 - -
1939	523 - - (anslaet) ²⁾

Størrelsesordenen af 1939 Udgifterne belyses ved Oplysning om det samlede Statsbudget f. Eks. for 1936:

Flaade	69,9 Mill. £
Hær	49,3 - -
Luftvaaben	39,0 - -
Civile }	378,7 - -
Ministerier }	
Ialt... 536,6 Mill £	

3: Forsvarsudgifterne 1939 beløber sig til en Sum, der omtrent svarer til det samlede Statsbudget 1936.

Flaadens Nybygning belyses ved flg. Tonnagetal for Byggevirkksomhed:

Under Bygning pr. $\frac{1}{2}$ 1935.....	139 300 ts.
— — — — 1936.....	291 900 -
— — — — 1937.....	375 700 -
— — — — 1938.....	547 000 -
— — — — 1939.....	544 000 -
— — — — $\frac{31}{3}$ 1939.....	659 500 -

I 1939 forventes afleveret ca. 60 Enheder med samlet Tonnage paa ca. 145 000 ts.

I 1940 og 1941 forventes afleveret henhv. 219 000 ts. og 220 000 ts. Til Sammenligning anføres tilsvarende Tal for Aarene 1911, 1912 og 1913: gennemsnitlig 170 000 ts.

¹⁾ White Paper Cmd. 5944 »Statement relating to Defence«.

²⁾ Beløbet er excl. Udgifter til det civile Luftværn, hvilke anslaaes til ca. 56 Mill. £ 3: et Beløb, der langt overstiger Luftvaabnets samlede Budget i 1936. Tilsvarende Beløb for 1937 og 1938 var henhv. $3\frac{1}{2}$ Mill. £ og $17\frac{3}{4}$ Mill. £.

Flaadens Personel.

Aar	Antal	Forøgelse fra foregående Aar
1933—34.....	90 295	1 081
1934—35.....	91 927	1 632
1935—36.....	97 312	5 385
1936—37.....	101 868	4 556
1937—38.....	111 810	9 942
1938—39.....	121 000	9 190

∴ i 6-Aaret 1933—38 en Forøgelse paa ca. 36⁰/₀.

For det kommende Finansaar paaregnes en Forøgelse paa 12000 Mand.

Royal Air-Force. Hvidbogen meddeler ikke Fordelingen af de 523 Mill. £ til de 3 Værns Budgetter for 1939—40, men Luftbudgettet for 1939—40 anslaaes til 200 Mill. £ ∴ ca. 40⁰/₀ af det samlede Forsvarsbudget, hvilket Forhold klart belyser den ganske særlige Anstrengelse, der udfoldes for snarest at bringe Luftvaabnets Styrker (Materiel, Personel, Udrustning, Basing) op til det beregnede Niveau.

Hvidbogen angiver flg. Program-Tal for Luftfartøjer: Hjemlandet 2370 Stk., Udlandet 500 Stk. Hertil kommer Luftfartøjer til »Fleet-Air-Arm«. Det bemærkes, at engelske Opgivelser altid kun omfatter »first-line strength« (jfr. T.f.S. 1939 S. 50). Personelforøgelsen pr. 1939—40 angives til 35000 Mand, heraf 1700 Luftfartøjsførere. Det store Luftbudget kommenteres i Hvidbogen med bl. a. flg. Bemærkninger:

»..... The main reason, however, for the substantial increase in expenditure on the programme lies in the extent to which it has been necessary to enlarge the original programme, in order to make adequate provision for defence against the contingency of air attack..... The heavy rate of expenditure on the Royal Air Force is, of course, mainly accounted for by the very large number of modern aircraft now coming into the squadrons, as a result of the increased manufacturing capacity and the improved production arrangements now in operation. It should be added that, notwithstanding the measures which are being taken to reduce the number of types, and to simplify production, the cost of aircraft which embody the latest improvements in design and technique, and give greatly improved performance, is necessarily much heavier..... In addition to expenditure on the manufacture of new airframes, engines, equipment and stores of all kinds, heavy

capital expenditure is still being incurred on providing additional manufacturing capacity, and on the construction of new stations.....«

Fleet-Air-Arm.

Organisation. Admiralitetets Overtagelse af Kommando og Administration af »Fleet-Air-Arm« forventes fuldført i dette Foraar. »Air Ministry« vil dog herefter have Ansvar for:

1. Luftfartøjsmateriellets Tilvejebringelse og Udvikling.
2. Luftfartøjsførernes Grunduddannelse.

Materieltilvejebringelsen med Henblik paa Nyanskaffelser for at bringe Fleet-Air-Arm op til beregnet Niveau, svarende til den øvrige Flaades betydelige Expansion, synes efter Oplysning i Hvidbogen at skulle strække sig over 2—3 Aar.

Personelforøgelsen andrager for 1938—39 2000 Mand og anslaaes for 1939—40 til 4000 Mand, der tilvejebringes ved Overførelse fra den øvrige Flaade og fra R.A.F., samt ved Antagelse udefra.

Fra Flaaden overføres bl. a. til overordnet Ledelse og Drift af en Række Luftbaser, der overgaar fra R.A.F. til Admiralitetet, en Del Søofficerer, der nylig er passeret ud af de normale Forfremmelseszoner uden Avancement. De paagældende Søofficerer (»lieutenant-commanders« og »commanders«) gives efter Overførelsen Vedtegning »commander (A)« og »captain (A)«. Det bemærkes i denne Forbindelse, at de normale Avancementer til »commander« og »captain« fra Forfremmelseszonerne fremdeles finder Sted efter meget skarp Udvælgelse, navnlig for saa vidt angaar »lieutenant-commanders«. Eksempelvis anføres flg. fra sidste Halvaars Avancementer til »commander«:

Zonen omfattede Numrene 293—710 (»lieutenant-commanders« med Tjenestetid fra 8—3 Aar). Heraf forfremmedes kun 31 til »commanders«, bl. a. Nr. 684 med $3\frac{3}{4}$ Aars Tjenestetid.

Andet Personel til underordnet Tjeneste ved de maritime Luftbaser indgaar fremtidig i en særlig »Fleet-Air-Arm Division«: Air-Artificers (-Riggers, — Mechanics m. v.), Rating Pilots, Observers Mates, Air Gunners m. v.

Særligt Hjælpepersonel ved de maritime Luftbaser indgaar fremtidig i »Fleet-Air-Arm Supplementary Party«:

Guards, Aircraft-hands, Parachute-packers m. v. Mandskabet hertil paaregnes navnlig tilvejebragt ved Antagelse af tidligere Flaademandskab (Long-service Pensioners (under 53 Aar), Royal Fleet Reservists, Class B. o. s. v.).

Marinens Bibliotek.

Januar 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

1. *Rikli, M. m. fl.*: Flieger-Funker-Kanoniere. Ein Querschnitt durch die deutsche Luftwaffe. Ill. Vorwort des Generalfeldtmarschalls Hermann Göring. Berl. 1938. 8^o. M^s.

Rikli, M.: Wir filmen die Luftwaffe.

Eichelbaum, Hauptmann (E), Dr.: Geschichte und Organisation des dritten Wehrmachtteiles.

Adler, Major (E): Ausbildung als Soldat und Flieger. Die Aufgabe des Bodendienstes.

Braun, Oberstl.: Aufklärungsflieger.

Osterkamp, Oberstl.: Jagdflieger.

Schulz, Major: Kampfflieger.

Dettmenn, H. E., Major: Seeflieger.

Schulz, Major: Wenn der Flieger nicht fliegt. Ein Rundgang durch einen Kampffliegerhorst.

Schaller, Major: Die Flak-Artillerie.

Mittmann, Hauptm.: Die Luftnachrichtengruppe.

Gericke, W. — : Fallschirmschützen.

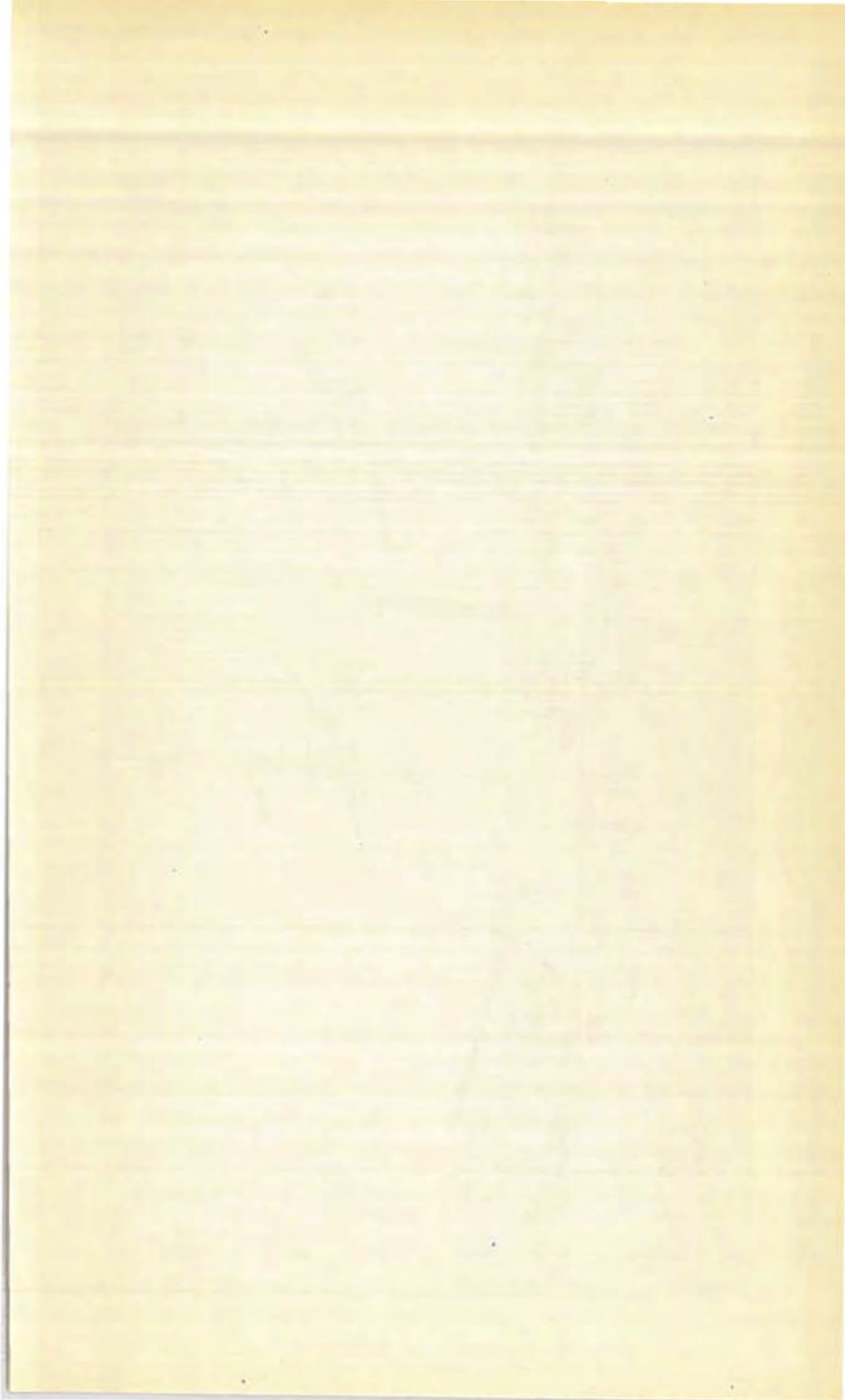
Rieckhoff, E. Oberstl.: Fliegen ist nicht gefährlich!

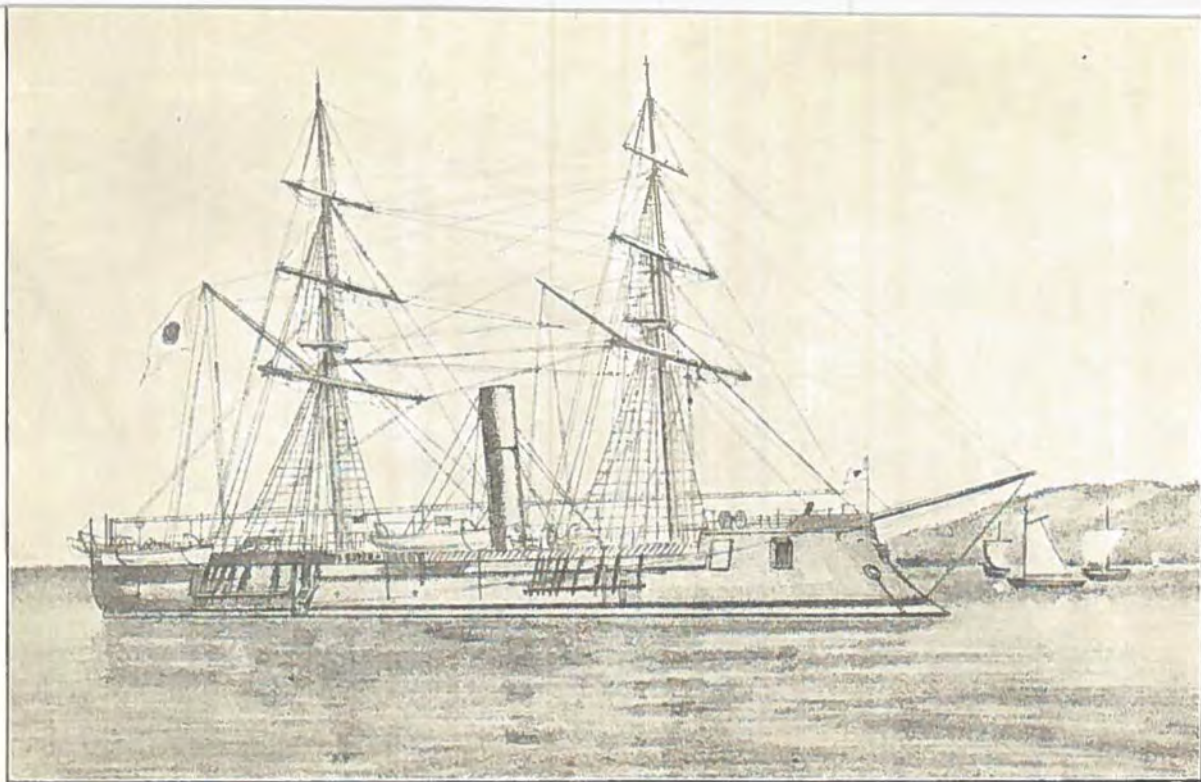
Henze, C. G. P., NSFK.-Truppführer: Das Nationalsozialistische Fliegerkorps.

2. *Bertin, L.*: Formes nouvelles et formes lavaires de poissons appodes appartenant au Sousordre des Lysmères. Ill. Kort. Litt.fort. Publ. by the »Carlsberg Foundation«. *DANA REPORT No. 15. Cph. 1938. 4^o. Ska.
3. *Greve, S.*: Echo Soundings. An Analysis of the results. Kort. Diagr. Litt.fort. . . *DANA REPORT No. 14. Cph. 1938. 4^o. Ska.
4. *Giamberardino, Oscar di*: Seekriegskunst. Ins Deutsche übertr. von Korv.kapit. (E) Mohr. Berl. 1938. 8^o. M^s.
- *5. Helgoland, 9. Maj 1864. Ill. Med en Billedtavle af Deltagerne i Kampen ved Helgoland. »Under Dannebrog«. Hft. IV. Kbh. 1914. 4^o. H. Gave fra Løjtn. B. Thostrup.
- *6. Nogle Mindeord om Direktør Daugaard-Jensen. M. Portr. Ill. Udtalelser af Statsmin. Th. Stauning m. fl. Kbh. 1938. 4^o. Særtr. af »Tidsskr. for Den grønlandske Tjenestemandsför.« 12. Aarg. Nr. 12. H.

7. *Busch, F. O.*: Weisze Segel-Weite Meere. Nach Berichten, Tagebücherblättern und Unterlagen des Kommandanten des Segelschiffes »Albert Leo Schlageter«, Fregattenkapit. Bernhard Rogge. Ill. & Kort. Segelschulschiffe der Kriegsmarine. Berl. 1939. 8^o. H.
8. *Feddersen, T.*: Nogle Betragtninger over Militærlægerens Andel i Mandskabets Uddannelse i Gasbeskyttelse. Kbh. 1938. 8^o. Udsn. af »Militærlægen«. XXXIV. Aarg. III. Hft. H.
- *9. The United States Naval Academy. A sketch containing the history, entrance requirements curriculum, athletics after graduation service and other factual information. Senate 75. Congres 3. Sess. Doc. No. 181. Wash. 1938. 8^o. H. Fra Det Kongelige Bibl.
- *10. History of the Construction Corps of the United States Navy. Ill. Chronolgy. Foreword by William P. Robert. Rear Adm. U. S. Navy Dep., Bur. of Constr. and Repair, Wash. 1937. 8^o. H. Fra Det Kongelige Bibl.
11. *Wolfslast, W.*: Der Seekrieg 1914-18. Lpz. 1938. 8^o. H.
12. *Hassel, W.*: Hilfsbuch für Hochfrequenz-Techniker. Ill. Diagr. Index. Berl. 1938. 8^o. Sm.
13. Dansk Biografisk Leksikon. Grundlagt af C. F. Bricka. Red. af P. Engelstoft og S. Dahl. Kbh. 1938. 8^o. H. Bd. XV: Lykke-Mohr.
14. *Godfrey, A. S. T.*: The Cradle of the North Wind. Kort. (M. Portr. af Forf.) Norwich 1938. 8^o. H.
15. *Burkert, P.*: Weiszer Kampf. Eigene Erlebnisse in Grönland. Ill. & Kort. Lpz. 1938. 8. H.
16. *Zimmermann-Osl, Else*: Färöer. Die unbekannten Inseln. Ill. & Kort. Hohenstaufen-Länderbücher. 1. Bd. Hrsg. Dr. F. J. Domes. Stuttg. 1938. 8^o. H.

H. Bistrup.





Det japanske Panserskib A-DZU-MA.
(Ex A-DZU-MA-KAN, ex KO-TE-TSU-KAN, ex STONEWALL, ex ST. ERKODDER, ex SPHINX). Det bemærkes, at det japanske Orlogsslag fra 1871 til 1889 var hvidt med en rød Sol i Midten uden »Straaler« — som Orlogsgosen og Koffardiflaget nu. Først 1889 indfortes det nuværende Orlogsslag.

Panserskibet STÆRKODDER.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

Har der eksisteret et dansk Panserskib ved Navn STÆRKODDER?

Et saadant Spørgsmaal skulde egentlig synes at være saa temmelig let at besvare, idet blot en flygtig Gennemgang af vore Flaadelister siden Panserskibenes Indførelse meget hurtigt maatte kunne give enten et bekræftende eller et benægtende Svar herpaa. Men helt saa let stiller Sagen sig nu alligevel ikke.

Det skal i denne lille Afhandling forsøges at kaste Lys over og udrede de historiske Data vedrørende visse af Nutiden kun meget lidt kendte — for ikke at sige i Almindelighed helt ukendte — Begivenheder paa det maritimt-politiske Omraade her i Danmark før, under og efter Krigen i 1864, ligesom det skal forsøges at fortælle den ikke helt uinteressante Historie om et af Datidens Panserskibe.

Naar da Beretningen om disse Begivenheder og dette Panserskibs Historie er læst til Ende, vil det ovenfor som Indledning til denne Afhandling stillede Spørgsmaal: »Har der eksisteret et dansk Panserskib ved Navn STÆRKODDER?« forhaabentlig være besvaret.

For de af Tidsskriftets Læsere, der ikke har Navnene paa vore første Panserskibe present, og for i det hele taget at søge at skabe en vis Baggrund for hele den efterfølgende Beretning, skal der derfor her til Orientering gives en kort Oversigt over alle vor Flaa-

des Panserskibe gennem Tiderne, saaledes som det fremgaar af de officielle Kilder: »Haandbog for Søværnet« og »Calender over den kongelige danske Søetat«, som Haandbogen tidligere benævntes.¹⁾

I. Panserskonnerter:

- (1) ABSALON. Bygget i England 1862. Jern-
- (2) ESBERN SNARE. skrog med 64 mm Jernpanser. Ca. 550 Tons. 1 Stk. 60 Ø (ca. 20 cm) og 2 Stk. 5³/₄ Tommers riflede Metalkanoner. Udgaat (d.v. s. Maskineri m. v. udtaget): ca. 1908.

II. Panserfregatter (Batteriskibe):

- (4) DANNEBROG. Sejllinjeskib søsat 1850 (Orlogsværftet). Bygget af Træ. 1862—63 raseret (øverste Dæk fjernet) og klædt med 115 mm Jernpanser. 2323 Tons, 400 H.K., ca. 8¹/₂ Knob, 14 Stk. 60 Ø og 3 Stk. 5¹/₄ Tommers riflede K. Barkrigget. Under Krigsudrustning ³⁰/₃—²¹/₁₁ 1864. Udgaat 1875. Ophugget 1897.
- (5) DANMARK. Jernskib. Bygget i Glasgow — antagelig oprindelig for Sydstaterne under den nord-amerikanske Borgerkrig. Købt paa Stabelen som Nybygning »Nr. 61«. Søsat Februar 1864. Afhentet efter Fredsslutningen af Fregatten NIELS JUEL. Ankom til København 12. Oktober s. A. som »Nr. 61«. Først givet Navnet DANMARK efter Modtagelsesprøven. 4770 Tons. Fuldrigget. 115 mm Jernpanser. 1000 H.K., 11 Knob, 20 Stk. 60 Ø og 8 Stk. 5¹/₄ Tommers riflede K. Udgaat som Panserskib 1893, ophugget ca. 1902.

¹⁾ Tallene i Parentes foran Skibsnavnene angiver Rækkefølgen for det færdige Skibs Indgaaen i Flaadens Linje (Skibets Anciennitet).

- (6) PEDER SKRAM. Sat paa Stabelen 1859 som Skruefregat (Fuldkraftsskib — forbedret Udgave af Fregatten JYLLAND — vistnok oprindelig bestemt til at bære Navnet CORT ADELER). Plancerne ændredes, medens Skibet stod paa Bedding (Orlogsværftet). Søsæt 28de Oktober 1864. Træskib med 115 mm Jernpanser. 3375 Tons, 1680 H.K., 11,7 Knob; 6 Stk. 60 Ø og 8 Stk. $5\frac{3}{4}$ Tommers riflede K. Fuldrigget. Prøvetogt 1866. Udgaaet 1885, ophugget 1897.

III. Panserbatterier (Taarnskibe):

- (3) ROLF KRAKE. Bygget af Jern hos Napier i Glasgow. Søsæt 1863, ankom til København Juli 1863. 1350 Tons. 115 mm Jernpanser (Skibsside og Kanontaarne). 700 H.K., 9 Knob, 4 Stk. 60 Ø (20 cm) i to Drejetaarne, Skudhastighed: ca. 3 Min. mellem Dobbeltskud fra samme Taarn. Armeringen ændret 1865 og flere Gange senere. Under Krigsudrustning $11\frac{1}{2}$ — $11\frac{1}{8}$ 1864. Fra 1893 Forsøgsskib (Fartøj til Orlogsværftets Brug). Udgaaet 1907. Ophugget i Holland s. A.
- (7) LINDORMEN. Bygget af Jern paa Orlogsværftet. Søsæt 1868. 2105 Tons. Panser: Skibsside og Kommandotaarn: 127 mm, Kanontaarn: 140 mm, Dæk: 25 mm. 2 Stk. 90 Ø (23 cm) i et drejeligt Taarn. Armeringen senere ændret. Udgaaet 1907.
- (8) GORM. Bygget af Jern paa Orlogsværftet. Søsæt 1870. 2350 Tons. 2 Stk. 120 Ø (26 cm). Iøvrigt forbedret Udgave af LINDORMEN. Udgaaet 1912.
- (13) SKJOLD. Orlogsværftet 1896. 2195 Tons. 1 Stk. 24 cm og 3 Stk. 12 cm i Enkeltaarne. Udgaaet 1929.

IV. Panserbatteri (Kasematskib):

- (9) ODIN. Bygget af Jern paa Orlogsværftet, søsat 1872. 3232 Tons. Panser: 150—203 mm 4 Stk.

120 Ø (26 cm) i fire Hjørnekasematter.* Armeringen senere ændret. Udgaet 1912.

V. *Panserskibe*

(alle bygget paa Orlogsværftet):

- (10) HELGOLAND. 1878. 5480 Tons, 1 Stk. 30,5 cm i Drejetaarn og 4 Stk. 26 cm i Kasematter samt 5 Stk. 12 cm. Armeringen senere ændret, bl. a. installeredes Torpedorør. Udgaet 1907. (Var — til det udgik — Skandinaviens største og — i sin Tid — stærkeste Panserskib).
- (11) TORDENSKJOLD. 1880. 2535 Tons. Ingen Sidepanser, kun Panserdæk (Staal): 41—95 mm. Kommandotaarn: 114 mm, Kanontaarn (Brystværnet): 203 mm. 1 Stk. 35 cm K. i Drejetaarn, 4 Stk. 12 cm samt 4 Stk. Torpedorør. (Skibet klassificeredes oprindeligt som Torpedoskib og først fra 1885 som Panserskib. Var, grundet paa manglende Sidepanser, ikke et egentlig Panserskib. — Tilhørte en Overgangstype mellem Panserskibe og Krydsere, der var en Del paa Mode i 1880'erne, men som bl. a. i den kinesisk-japanske Krig viste sine alvorlige Mangler). Udgaet 1908.
- (12) IVER HVITFFLDT. 1886. 3450 Tons. 2 Stk. 26 cm og 4 Stk. 12 cm. Fra 1908 Defensionskib, udgaet 1919. Ophugget i Holland.
- (14) HERLUF TROLLE. 1899. Udgaet 1932.
- (15) OLFERT FISCHER. 1903. Udgaet 1937.
- (16) PEDER SKRAM. 1908.
- (17) NIELS JUEL. 1918.

Foruden disse 17 Panserskibe — af hvilke ABSALON, ESBERN SNARE og TORDENSKJOLD dog næppe kan betegnes som egentlige Panserskibe — har den danske Flaade haft følgende fire Panserdæks-

krydsere (beskyttede Krydsere), idet Krydserfregatten FYEN (1882), der var forsynet med et 38 mm tykt Staaldæk over Maskineri, Kedler m. v., ikke medregnes her:

VALKYRIEN. 1888. Udgaet 1923.

HEKLA. 1890. Fra 1914 Stationsskib for Ubaads-divisionen.

GEJSER. 1892. Udgaet 1928.

HEJMDAL. 1894. Udgaet 1930.

Endvidere kan det nævnes, at man i sin Tid under Bygningen af Skrueskonnerten ST. THOMAS (1871 — senere klassificeret som Krydserkorvet) paa-tænkte at forsyne denne med et lettere Sidepanser. Disse Planer blev dog opgivet, idet Skydeforsøg viste, at Panseret ikke besad den forventede Modstandskraft, og Skibets fremskredne Konstruktion tillod ikke, at man overgik til et sværere Panser¹⁾.

I ovenstaaende Oversigt er saaledes medtaget alt, hvad den danske Flaade — efter dens officielle Lister — har haft af pansret Skibsmateriel — og der ses ikke heriblandt at være noget Panserskib ved Navn STÆRKODDER.

Man vil imidlertid i det bekendte, maritime Værk »Das schwimmende Flottenmaterial der Seemächte« af J. K. von Kronenfels (Wien 1881) i Afsnittet om den japanske Flaade, der paa det paagældende Tids-punkt kun bestod af 5 smaa Panserskibe samt en halv Snes mindre, upansrede Fartøjer, lægge Mærke

¹⁾ Det er antagelig dette, der i sin Tid har været Aarsag til, at ST. THOMAS fik Ogenavnet »Den skrællede Vandmelon«. (Jfr. Karl Larsen: »Dansk Soldatersprog til Lands og til Vands« (1895) Side 31, hvor der gives en formentlig urigtig Forklaring paa dette Ogenavns Oprindelse).

til følgende Beskrivelse af Japans ældste Panserskib ADSUMA-KAN («A-dsu-ma» er Navnet paa et Bjærg i Japan; »Kan» = Krigsskib)¹⁾:

Der Panzer-Widder ADSUMA-KAN.

Dieses Fahrzeug hat schon viermal seinen Herrn gewechselt. Es wurde während des deutsch-dänischen Krieges im Jahre 1864 in England für die dänische Regierung, unter dem Namen STÖRKODDER, auf den Stapel gelegt, wurde später von den Konföderirten angekauft und STONEWALL genannt, gelangte dann in den Besitz der nordamerikanischen Regierung und wurde schliesslich von Japan angekauft.

Der ADSUMA-KAN ist aus Holz gebaut und hat auf Deck zwei Reduits; das vordere ist mit einem 23 cm-Geschütze, das Reduit mitschiffs mit zwei 16 cm-Geschützen (sämmtlich Armstrongs) bestückt. Die Wasserlinie ist ringsherum mit 114 mm dicken Platten gepanzert. Die Maschine indicirt 1300 Pferdekraft und ertheilt dem Widder eine Geschwindigkeit von 9 Knoten. Das Displacement beträgt 700 Tonnen²⁾. Der Rumpf ist schon sehr krank.

Denne Oplysning om »STÖRKODDER« i en østrigsk Beskrivelse af et japansk Panserskib maa gøre et vist Indtryk paa enhver, der har Interesse for vor Flaades Historie i forrige Aarhundrede.

Det skulde nu synes nærliggende at søge nærmere Oplysninger i »Tidsskrift for Søvæsen« for 1864 og følgende Aargange. Men en Gennemgang af Registre her giver ikke noget positivt Resultat. Det viste sig — som det saa tit er Tilfældet — at Begivenheder, der er almenkendte i Øjeblikket, ofte ikke be-

¹⁾ Skønt Beskrivelsen indeholder adskillige Fejl og forkerte Oplysninger, gengives den her ordret efter Originalen.

²⁾ Displacementet var ca. 1500 Tons.

handles i samtidige Tidsskrifter — idet de da er *for* godt kendte af Samtiden til at være af Interesse. Det maa jo her erindres, at Tidsskrifter af denne Art som Regel skrives for Samtiden — og ikke for Eftertiden.

En enkelt — men tilsyneladende helt tilfældig — Notits viste sig imidlertid at være af største Vigtighed for den videre Efterforskning. Under en Omtale af den nye preussiske Flaade — saavidt erindres i Aargang 1867 — nævnes ved Beskrivelsen af Panserskibet PRINZ ADALBERT efter de almindelige Data rent parentetisk, at dette Skib er af samme Type som STÆRKODDER.

Denne lille, ligesom tilfældige Bemærkning viste, at der alligevel maatte ligge noget virkeligt til Grund for Meddelelsen i »Das schwimmende Flottenmaterial«, og at der saaledes paa en eller anden Maade og paa et eller andet Tidspunkt *maatte* have eksisteret et Panserskib ved Navn STÆRKODDER.

Yderligere findes i »Tidsskrift for Søvæsen«, 85. Aargang, i den kendte Afhandling »Krigsledelsen i 1864« af daværende Kaptajn i Flaaden, Wenck, Side 402, følgende:

»Først da Preussen havde udsendt Mobiliseringsordrerne for Flaaden ($\frac{8}{12}$ 1863) og Hæren ($\frac{5}{12}$ 1863) lykkedes det — ved Lovene af $\frac{21}{12}$ og $\frac{22}{12}$ 1863 — at faa Pengemidler til at sætte Flaaden paa Krigsfod og til Anskaffelse af Søkrigsmateriel i større Udstrækning, nemlig ca. 1,6 Mill. Kr. til Udrustninger og ca. 4,8 Mill. Kr. til »bepansret Søforsvar«, Transportbaade m. m. — Man søgte nu at købe en Panzerfregat i Skotland (den senere DANMARK), men det lykkedes ikke at faa Skibet, før Krigen var forbi. For de øvrige Penge søgte man at faa et Skib til af Typen ROLF KRAKE, men dette mislykkedes. En Krigsflaade kan som bekendt ikke improviseres.....«

Af »Søkrigsbegivenhederne i 1864« af Otto Lütken (København 1896) kan citeres følgende (Side 47):

»Fra Firmaet L. M. Arman¹⁾ i Bordeaux indkom der saaledes gennem dets Repræsentant i Paris i December Maaned (1863) et Tilbud om at levere et Panserskib, som for Øjeblikket var under Bygning i Bordeaux, og som kunde være færdigt til Aflevering i den sidste Halvdel af Maj Maaned 1864. Prisen skulde, iberegnet Artilleri, være 2,400,000 Frs., og Skibet afleveres i København, imod at Udgifterne paa Rejsen til Kul, Besætning o. s. v. skulde afholdes af den danske Regering²⁾.«

Da nu det preussiske Panserskib PRINZ ADALBERT var bygget af Firmaet Arman i Bordeaux, syntes der — trods Kronenfels' vildledende Oplysning om, at »STÖRKODDER« var bygget i England — her at være en vis Overensstemmelse, der opfordrede til en fortsat Undersøgelse. Og ved en systematisk Gennemgang af de forskellige maritime Værker, der kunde tænkes at berøre Emnet, fandtes da omsider i H. W. Wilson: »Battleships in Action«, Vol. I, pag. 38—39, under Omtalen af den nordamerikanske Borgerkrig følgende, der — sammenholdt med de øvrige nævnte Uddrag og Noter — skulde yde et værdifuldt Bidrag til hele Spørgsmaalets Opklaring:

»The South made repeated attempts to obtain formidable armoured ships, which would have been capable of destroying any United States vessel and breaking the blockade. It ordered at Laird's yard, Birkenhead, in March, 1862, two sea-going turret ships and rams. They were vessels of 2750 tons, improve-

¹⁾ Skal være M. L. Arman.

²⁾ Senere skrives — i Tilslutning hertil —: »Ministeriet fandt imidlertid, at Øjeblikket ikke egnede sig til at begynde paa Forhandlinger om Leverancer fra disse Firmaer og modtog derfor intet af Tilbudene.....«

ments upon the Danish turret-ship ROLF KRAKE, with $4\frac{1}{2}$ -inch armour on their sides and 5-inch iron on their turrets rolled in one thickness and impenetrable by any gun that existed at that date in the United States. They were each to carry four 9-inch rifled muzzleloaders in two turrets, firing projectiles of 250 pounds. Now, at that date, as has been said there was no rule of international law forbidding a neutral to sell such vessels to a belligerent; and the very decisions of United States' judges in earlier wars could be invoked by the British Government in favour of allowing them to depart. But under a threat from the United States that to permit them to leave would be war, these two all-important vessels were stopped and bought by the British Government for the British Navy in which for more than thirty years they figured as the SCORPION and WIVERN.

The French Government, as the result of Napoleon III's personal influence and his schemes for establishing French power in Mexico, showed itself a little more accommodating to the South. Contracts for four steam cruisers and two armoured rams were placed by the Confederacy in France in June, 1863, but in 1864, under pressure from the United States Government, Napoleon ordered that these ships should be sold to some neutral Power and not allowed to pass into the hands of the Confederacy. One of the armoured ships, the SPHYNX, was then nearly complete. Protected by solid iron plating 4 inches thick amidships and on her turrets, she carried one rifled 250-pounder¹⁾ in her forward turret and two rifled 70-pounders¹⁾ in her after turret, and steamed twelve

¹⁾ Med Hensyn til Angivelsen af Kaliberet i tidligere Tider skal anføres, at i Danmark angaves (1864) Kaliberet — ogsaa for riflede Kanoner — efter Vægten af den »runde Kugle«, som passede til Løbet, medens det derimod i Udlandet ofte benævntes

knots. She was sold to Denmark, then at war with Prussia, but as she was not delivered till the war was over, she was retransferred by the Danes to the South.

She left Copenhagen on January 6th, 1865, hoisted at sea the Confederate flag as the STONEWALL, and put into Corunna in Spain for repairs. Two large wooden unarmoured United States ships, the NIAGARA and SACRAMENTO, arrived off that port to watch her. On March 24th, however, she steamed out to offer battle, but found that the two wooden ships refused to fight on the ground that they would have been entirely helpless against her powerfull rifled guns. She crossed the Atlantic, proving her sea-going qualities, but when she reached the West Indies the war was over and she was surrendered to the Cuban authorities who subsequently handed her over to the United States. She was sold to Japan, and for many years figured in the Japanese Navy as the ADZUMA.«

Af særlig Interesse her er den nøjagtige Angivelse af Datoen for det omhandlede Skibs Afrejse fra København — den 6te Januar 1865 — idet en Kontrol af, hvorvidt et saadant Skibs Afsejling fra København virkelig havde fundet Sted den nævnte Dato, nu næppe vilde volde synderlig Vanskelighed.

Og i Aargang 1865 af »Berlingske Tidende« fandtes da ogsaa i Nummeret for den 7de Januar følgende lille Notits:

»Pantserbriggen STÆRKODDER lettede igaar Eftermiddags fra Rheden og gik Nordpaa.«

(STÆRKODDER's Afgang findes endvidere anført i Havnevæsenets Journaler).

efter Vægten af det Projektil, som benyttedes. Dette vejede som Regel 2 Gange Vægten af »den runde Kugle« — undertiden 3 Gange eller mere.

Paa dette Grundlag foretoges nu i Rigsarkivet en Undersøgelse af Marineministeriets Korrespondance i 1864 for om muligt at finde Materiale vedrørende STÆRKODDER. Men skønt det her kun lykkedes at fremdrage et Faatal af de paagældende originale Skrivelser, af hvilke Størstedelen helt synes at mangle, er det dog — takket være et velbevaret Resumé af hele Sagen — muligt at rekonstruere Begivenhedernes Gang i Hovedtrækkene¹⁾.

Endvidere lykkedes det i Orlogsværftets Konstruktionskontors Arkiv at finde saavel de franske Originaltegninger af SPHINX — som de noget ændrede, senere, danske Tegninger af STÆRKODDER.

I Juni 1863 afsluttedes Kontrakt mellem Sydstaterne og Firmaet L. Arman i Bordeaux om Bygning af 2 pansrede Skrue-Vædderskibe og 4 upansrede Skruekorvetter²⁾.

For at aflede Opmærksomheden fra Sydstaterne fik de to Panserskibe Navnene SPHINX og CHEOPS, idet de foregaves at være bestilte af Vicekongen af Ægypten til Forsvar for den da under Bygning værende Suezkanal. Samme Taktik anvendtes iøvrigt i England med de to Panserskibe, som dér byggedes for Sydstaterne hos Laird, idet disse Skibe fik Navnene EL TOUSSON og MONASSIR (de senere engelske SCORPION og WIVERN). To af de Arman'ske Skruekorvetter fik af samme Grund de »japanske« Navne OSAKKA og JEDDO.

²¹/₁₂ og ²²/₁₂ 1863 vedtoges i den danske Rigsdag Lovene om Anskaffelse af »bepansret Søforsvar«, og omtrent samtidig tilbyder nu Firmaet L. Arman gen-

¹⁾ Rigsarkivet. Mm.'s Korrespondance Nr. 8218, C. Dept. 1864.

²⁾ To af disse Korvetter byggedes dog i Nantes.

nem sin Repræsentant i Paris, Baron Arnous de Rivière, den danske Regering et under Bygning værende Panserskib. (Allerede paa dette Tidspunkt — og ikke i 1864 som nævnt i »Battleships in Action« — har saaledes Napoleon III antagelig beordret Arman's Skibe solgt til neutrale Magter).

Hvorledes det danske Marineministerium i Begyndelsen stillede sig til dette Tilbud, er uvist, idet det ikke kan ses, hvorvidt det var paa Grundlag heraf eller et senere Tilbud, at Directeur ved Orlogsværftet (Directeur for Skibsbyggeriet, Fabrikmester) Otto Frederik Suenson i Marts Maaned 1864 befandt sig i Frankrig, efter at Krigen mellem Danmark og Tyskland var udbrudt 1. Februar.

I hvert Fald maa der have været fremsat et senere Tilbud end dette første, idet der i den foreliggende Korrespondance omtales et Tilbud om Køb af *to* Panserskibe fra Arman, ligesom der ogsaa maa være ført en Del Forhandlinger herom, idet der findes et fuldt udarbejdet Udkast til en Kontrakt om Køb af *begge* disse Skibe.

I det følgende gengives med Angivelse af Datoer det omtalte Resumé:

⁹/₃: skriver M. M. til Direktør Suenson i Bordeaux, at han skal undersøge de af de Rivière tilbudte Panserskibe, og saafremt der findes Anledning til at indlede Forhandling om Anskaffelsen da at foranledige, at den danske Gesandt i Paris, Grev Moltke, telegraferer direkte til Udenrigsministeriet derom, samtidig med at det foreslaas de Rivière at komme til København.

¹³/₃: telegraferer Gesandten i Paris, at Direktør Suenson anbefaler Anskaffelsen af *begge* eller *eet* af Panserskibene. Telegrammet slutter: »Preussen vil ikke faa dem ud fra Bordeaux, men maaske vi.«

¹⁴/₃: skriver Direktør Suenson fra Paris og sender en Beskrivelse af Arman's 2 »béliers« (Vædderskibe), bygget af Træ med Jernforstøtning, bepansrede og med 2 faste Taarne. Maskineriet 300 H.K. forfærdiget af Mazeline et Cie. i le Havre. Kanonerne, 3 Stk., leveres af Armstrong & Co. i Elswick. Der ytres dog nogen Ængstelse for, at Deplacementet vil blive for stort — og dermed Dybgaaendet — i Forhold til Tegningerne. Anskaffelsen tilraades, saafremt »Fabrikanterne« vil garantere 12 Mils Fart, og saafremt Levering kan ske inden ²¹/₂ Maaned i en dansk Havn.

¹⁴/₃: bemyndiger Arman Baron de Rivière til i København at afslutte Kontrakt med den danske Regering om Salg af de to Panserskibe. Der foreligger et Udkast til denne Kontrakt (om Salg af 2 Skibe).

³¹/₃: afsluttes Kontrakt i København mellem Arman og M. M. om eet Skruevædderskib paa 300 H.K. med 2 bepansrede Taarne, der er under Bygning i Bordeaux, at levere færdigt den 10. Juni 1864 til en Pris af 800 000 Rigsdaler at betale ved Afleveringen her i Sundet.

Af denne Kontrakt skal anføres:

Article 1.

M. Arman s'engage envers M. le ministre de la marine, qui accepte, à achever immédiatement dans ses chantiers de Bordeaux un bâtiment bélier à vapeur à coque bois et fer, de 300 chevaux de force, à deux hélices, avec deux blokaus blindés, conformément aux plans présentés, et qui peut être mis à l'eau dans un délai de 4 à 5 semaines.

Le navire présente les dimensions principales suivantes:

Longeur p. p.	52.4 m
Largeur au maître hors blindage	10.0 „
Tirant d'eau au milieu, en aucun cas ne surpassant comme maximum	4.4 „
(le bâtiment en plein armement, y compris charbon, vivres et eau d'après le registre du navire)	
Vitesse minimum par calme	12 noeuds.

Article 2.

(Bestemmelser om Rigning (mature goëlette à huniers), Sejl, Ankre og Kæder og Fartøjer (4) m. v.).

Article 3.

L'artillerie se composera d'un canon sur chassis de 240 à 300 livres¹⁾, placé dans le blockaus avant, et de deux canons de 70 livres sur affût dans le blockaus arrière. Ces pièces sont exécutées à Elswick sur Type par Mr. Armstrong & Co. et ont fait l'objet d'un contrat spécial, lequel doit être remis au ministre de la marine danoise dans un délai de quinze jours et d'après lequel toute l'artillerie, canons, affûts et projectiles etc. etc. devront être livrés.

Les épreuves du navire sont à exécuter au compte du constructeur.

(Bestemmelser om de anvendte Træsorter, Inderhuden bag Panseret af indisk Teak m. m.)

Tous les matériaux entrant dans la construction seront de première qualité de leur espèce et ne laisseront rien à désirer sous le rapport de la force et du fini du travail. Ils seront égaux à ceux du même espèce employés dans la marine Impériale française.

Article 4.

(Bestemmelser om Maskineriet, idet der som Annex til Hovedkontrakten henvises til en Specialkontrakt med Firmaet Mazeline & Cie, der leverer Maskinerne).

Article 5.

Le navire devra être complètement achevé pour la livraison le 10 Juin 1864 — son acceptation se fera à Bordeaux par l'officier Danois, chargés des pouvoirs de son gouvernement.

Article 6.

La vitesse du navire à la vapeur par mer et temps calme ne devra pas être moindre de douze noeuds.

La calaison maximum à l'arrière ne devra pas dépasser 4 m 60 cm²⁾.

Les soutes devront être d'une capacité de deux cent quatre-vingt tonneaux de charbon.

Le poids réservé à l'artillerie et ses accessoires, dans le calcul général des poids d'armement, est de cinquante cinq tonneaux.

¹⁾ Se tidligere Note vedrørende Kaliber.

²⁾ Jfr. Bestemmelsen i Article 1 om »Middeldybgaændet«.

Article 7.

(Bestemmelser om Panserpladernes Tykkelse (henholdsvis 12, 11, 10 og 9 cm), og at de skal underkastes de samme Prøver som tilsvarende Panserplader til den kejserlige franske Marine).

Article 8.

(Liste over Inventar og Gods som skal leveres sammen med Skibet: Ankre, Kabys, Kabysinventar, Lanterner, Møbler, Køjer, Værktøj, Kompasser etc. etc., alt af Kvalitet og Maal som i den kejserlige franske Marine).

Article 9.

Le prix du navire construit d'après les conditions qui précèdent est fixé à la somme de 800 000 Rdlr., ammunition, artillerie compris, payable au comptant à la livraison au gouvernement Danois dans le Sund entre la côte du Suède et l'Île de Seeland, vers lequel endroit les pièces d'artillerie devront être en même temps dirigées, à moins qu'elles n'aient été précédemment livrées au gouvernement Danois. — Le navire ne partira de Bordeaux que lorsqu'il aura été accepté pour complet de la part de l'officier ayant les pouvoirs du gouvernement Danois.

Article 10.

Il pourra être opéré sur le prix du navire une retenue de mille francs par chaque jour de retard au délai fixé pour la livraison.

Article 11.

Lorsque l'officier Danois qui a été chargé de surveiller l'achèvement à Bordeaux a déclaré que le tirant d'eau et la vitesse du navire correspondent aux conditions de la convention, le navire devra être expédié à la place de livraison mentionnée à l'article 9, et le constructeur s'engage à fournir le capitaine et l'équipage ainsi que les vivres et charbons nécessaires à la conduite du navire à sa destination. — Tous les frais, assurance, solde et rapatriement du capitaine et de l'équipage, vivres, charbons et autres seront au compte du gouvernement Danois et seront remboursés sur présentation des factures à la livraison.

Article 12.

Le ministre de la marine Danoise aura le droit de détacher un officier pour surveiller la construction et l'achèvement du navire etc., dont les remarques d'après les stipulations du contrat devront être observées. Cet officier ne devra apporter aucun retard à la

réception du navire lorsque ce navire sera déclaré complet par le constructeur.

Article 13.

Lors de la livraison du navire dans le Sund : mentionnée à l'article 9 :¹⁾, si des contestations s'élèvent sur la façon dont aura été exécuté le présent contrat, le ministre de la marine Danoise d'une part, et le constructeur d'autre part auront le droit de nommer chacun un expert pour en décider; en cas de différence d'opinion entre les experts ceux-ci devront élire un arbitre dont le jugement sera définitif.

Fait double à Copenhague le 31 Mars 1864.

Pour M. L. Arman de Bordeaux

H. Arnous de Rivière.

C. Schönheyder.

Esskildsen¹⁾.

Temoins.

Medens Prisen i Arman's Decembertilbud var paa 2.4 Mill. Frs. (ca. 864 000 Rdlr.), var Prisen i Kontraktudkastet til Købet af begge Skibene vokset til 937 500 Rdlr. pr. Skib, idet denne Betaling skulde erlægges saaledes:

Ved Kontraktens Underskrift	375 000 Rdlr.
„ Skibets Søsætning	281 250 „
„ Leveringen i Bordeaux	281 250 „

ialt: 937 500 Rdlr.

Men da der paa det paagældende Tidspunkt kun var ca. 800 000 Rdlr. til Disposition af det ved Tilægslov af ²²/₁₂ 1863 bevilgede Beløb, er det forstaaeligt, at Prisen i den endelige Kontrakt af ³¹/₃ netop blev 800 000 Rdlr.

Til Sammenligning kan anføres, at ROLF KRAKE, der var et langt bedre Skib end SPHINX, havde kostet

¹⁾ Capitainlieutenant Christian Wilhelm Schönheyder (* 1820), militær Expeditionssecretair i Marineministeriet og Adjutant hos Marineministeren.

Justitsraad (senere s. A. Etatsraad) Frederik Christian Esskildsen, Directeur for M. M.'s 3. Afdeling, — Commissariats-Departementet.

643 000 Rdl. — dog uden at Artilleriet var indbefattet i denne Pris (jfr. Prisen for STÆRKODDER's Artilleri næste Side).

Ogsaa paa adskillige andre Punkter bød denne Kontrakt forskellige Fordele for Køberen. Efter Udkastet skulde saaledes Skibet bringes til en Havn i Sverige, ligesom der heller ikke her var nogen nøjagtig Angivelse af Maximumsdybgaaendet, og Bestemmelserne for Afleveringstidspunktet var ikke helt klare.

Som en yderligere Bestemmelse vedtoges det, at der skulde betales 5 % af Købesummen fra Dagen for Kontraktens Underskrift til Betalingsdagen.

⁴/₄: beordres Underfabrikmesteren (Underdirecteuren ved Skibsbyggeriet), Capitainlieutenant Gottlieb Peter Schönheyder¹) til at rejse til Bordeaux for dér at tilse Bygningen af STÆRKODDER i Henhold til Kontrakten og rapportere gennem den danske Konsul i London. (I denne Skrivelse ses Navnet STÆRKODDER anvendt for første Gang.)

¹⁸/₄: Underfabrikmesteren rapporterer fra Bordeaux, at Panzerpladerne, der leveres af Firmaet *Petin & Gaudet* i Rive de Gier, først vil blive paasat, naar Skibet er sat i Vandet. Det bemærkes, at »Træarbejdet er mindre smukt, end det gøres her« (∴ Orlogsværftet). Har anmodet om Forandringer i Apterungen svarende til vor Personelorganisation, uden at noget udført Arbejde omgøres. Kullempningen om Bord vil medføre Vanskeligheder. Anmoder om at faa Ordre tilstillet gennem den danske Gesandt i Paris.

²⁵/₄: Underfabrikmesteren rapporterer: Fabrikantene har ikke gjort nøje Beregning over Deplace-

¹) Capitainlieutenant Gottlieb Peter Schönheyder (* 1818), Broder til den tidligere nævnte Capitainlieutenant Christian Wilhelm Schönheyder.

mentet (S krogets Egentyngde)¹⁾. Kulkasserne holde kun 200 Td. i Stedet for 280. Tør ikke fordre større Forøgelse end til 220 Td. — svarende til 6 Etmaal, hvilket Arman har lovet.

²/₅: Underfabrikmesteren rapporterer: Skibet er meget stærkt. Anmoder om Tilladelse til at engagere Assistance til Beregninger og Kontrol af mindre Bygningsdetaller. (Bifaldes af M. M. ⁹/₅).

⁴/₅ og ⁷/₅: Skrivelser fra Handelsfirmaet R. Puggaard i Paris, at Armstrong har sendt 300 Kasser Ammunition til STÆRKODDER, og at Kasserne skal losses straks.

⁹/₅: Underfabrikmesteren rapporterer: Maskineriet er ikke kommet endnu, ej heller nogen Panzerplader. Skibet vil ikke kunne fuldføres til den bestemte Tid.

²²/₅: Underfabrikmesteren rapporterer: Maskinerne stadig ikke ankommet. Vil rejse til Paris og le Havre for at paaskynde Arbejdet.

²⁵/₅: Underfabrikmesteren rapporterer fra Paris: Har været i le Havre og paaskyndet Arbejdet med Maskinerne. Fremsender Kopi af Kontrakten med Armstrong & Co. om Levering af Kanonerne til STÆRKODDER.

Af denne Kontrakt mellem Sir William George Armstrong & Co. og M. L. Arman skal anføres følgende vedrørende Priserne for Artilleriet, idet det erindres, at Kontrakten omhandler Artilleriet til begge Arman's Vædderskibe:

Guns.

Two 300 pounder guns at £ 1600 for each gun.

Four 70 " " " " 650 " " "

Ammunition for the 300 pounder guns.

200 cast iron shots at £ 1.15.0 for each shot.

200 " " common shells at £ 2.19.0 for each shell.

¹⁾ Som man vil have bemærket, var Displacementet ikke nævnt i Kontrakten!

100 cast iron segment shells at £ 3.0.0 for each shell.

100 steel shells at £ 18.0.0 for each shell.

Ammunition for the 70 pounder guns.

400 cast iron shots at 12 sh. for each shell.

400 „ „ common shells at 15 sh. for each shell.

200 „ „ segment „ „ 17 „ 6 for each shell.

200 steel shots at £ 6.0.0 for each shot.

Fuzes (Brandrør).

300 percussions fuzes to burst on graze (følsomme Brandrør) at 1 sh. 10 for each fuze.

600 percussions fuzes not to burst on graze at 2 sh. 10 for each fuze.

Gun carriages.

2 carriages for the 300 pounder guns with compressors complete at £ 270.0.0 for each carriage.

4 carriages for the 70 pounder guns with compressors complete at £ 115.0.0 for each carriage.

Carriage slides.

2 carriage slides for the 300 pounder guns at £ 130.0.0 for each slide.

4 carriage slides for the 70 pounder guns at £ 65.0.0 for each slide.

(Ialt ca. £ 6150 for Artilleriet til hvert Skib).

6/6: Underfabrikmesteren rapporterer fra Bordeaux: En Del Maskineri og Panserplader er ankommet. Der er sket en Fejl ved Bygningen af det agterste Taarn, saaledes at Kanonerne paa hver Side kommer ca. 14 Tommer længere ind end bestemt. Man maa finde sig deri hellere end forlange Taarnet ombygget. Slæderne kunne maaske afkortes noget. (Tegning medfulgte — bifaldes af M. M. 14/6).

13/6: Underfabrikmesteren rapporterer: Har klaget over langsomt Arbejde. Kedlerne kommer ikke under Vandlinien, som Kontrakten bestemmer. De bliver imidlertid beskyttede af Panseret og Kulkasserne.

20/6: Underfabrikmesteren rapporterer: Maskiner og Kedler er ankommet. Rejser til Rochefort for at anstille Sammenligning mellem Skibet og Skibe i den

franske Orlogsmarine, særlig med Hensyn til Panserpladernes Paasætning.

²⁷/₆: Underfabrikmesteren rapporterer fra Rochefort: STÆRKODDER er løbet af Stabelen den 21. ds. Vil formodentlig fuldt udrustet komme til at stikke 4 Tommer for dybt. Efter Sammenligningen med den franske Flaades Krigsskibe lader Panserpladernes nøjagtige Tilpasning og Sammenslutning en Del tilbage at ønske. Der er intet synderligt derved at gøre, men det er vigtigt med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt man ved den endelige Afgørelse vil modtage Skibet eller ikke.

³/₇: Underfabrikmesteren rapporterer fra Bordeaux: Den preussiske Regering har købt Søsterskibet CHEOPS og de 2 Skruekorvetter JEDDO og OSACCA¹⁾, de sidste hver paa 12 Kanoner og 400 H.K. Korvetterne er bygget af Træ med Jernforbinding, men er ikke bepansrede.

⁸/₇: Underfabrikmesteren rapporterer fra Nantes: To Korvetter, som han efter M. M.s Ordre gennem den danske Gesandt i Paris skulde bese i Nantes, er ikke til at faa.

¹¹/₇: Underfabrikmesteren rapporterer fra Bordeaux: STÆRKODDER's Styrlastighed vil blive altfor stor. M. M. vil maaske ogsaa af denne Grund ikke modtage Skibet.

²²/₇: Underfabrikmesteren rapporterer: Dybgaendet agter ¹/₂ Fod for stort. Styrlastigheden for stor.

¹⁾ CHEOPS fik Navnet PRINZ ADALBERT, Korvetterne kaldtes henholdsvis AUGUSTA og VICTORIA. Det var Korvetten AUGUSTA, der under den fransk-tyske Krig 1871, trods den franske Flaades Overlegenhed, netop udfor sin »Fødeby« Bordeaux opbragte flere franske Koffardskibe. Af de to andre Korvetter solgtes den ene senere til Peru. — I Virkeligheden var CHEOPS imidlertid blevet solgt til Preussen allerede den 25. Maj 1864 — netop med den samme Baron Arnous de Rivière som Mellemmand — (jfr. »Marinerundschau« 1897, S. 342 og videre).

Bepansringen er uforsvarlig, Pladerne tildannes meget skødesløst. Disse Mangler er forlangt rettede, for at Skibet skal kunne modtages. Underfabrikmesteren har »udfordret« Arman til at modbevise Formodningen med Hensyn til Dybgaaendet.

²⁴/₇: Underfabrikmesteren rapporterer: Arman re-monstrerer (∴ gør Modforestillinger, vægrer sig). Underfabrikmesteren foreslaar, at han efter sin Protest foreløbig lader Arbejdet gaa sin Gang og afventer, hvad Arman vil foretage sig for at raade Bod paa Manglerne.

²⁷/₇: M. M. skriver til Underfabrikmesteren: Det kommer mere an paa, at Skibets Styrke ikke lider ved mangelfuldt Arbejde eller Materiale, og at det i Kontrakten stipulerede Dybgaaende samt Farten overholdes, end om Arbejdet er udført med mere eller mindre Accuratesse og Omhu (!). Skal tilkendegive Arman, at M. M. vil gaa ind paa, at Arbejdet først bedømmes, naar det foreligger i sin Helhed, og at man haaber, at han vil anvende sit yderste paa, at Skibet leveres i saadan Stand, at dets Antagelse bliver mulig.

²⁹/₇: Underfabrikmesteren rapporterer: Arman har i Skrivelse af ²⁷/₇ tilbudt, at han vil levere 10 nye Plader og tilsætte ovenover 4. Rang en Række Plader og sende dem hid, og at i Købesummen maa tilbageholdes 1000 Frcs. pr. Ton af de Pladers Vægt, der vil være at hidsende, indtil de er leverede tilfredsstillende. De kasserede Plader forbliver M. M.'s Ejendom.

Pladerne i 4. Rang er $1\frac{1}{2}$ Tomme for smalle — og et smalt Tillæg vil blive svagt. De groveste Fejl ved Bepansringen vil blive rettet ved Arman's Tilbud, og Arbejdet her betales med de kasserede Pladers Værdi. M. M. fraskriver sig dog derved Ret til at paa-tale de øvrige hidtil stedfundne Mangler. Anbefaler Tilbudets Antagelse. (Bifaldes $\frac{5}{8}$ af M. M.). Har ²⁸/₇

modtaget Depeche om ikke at forcere Spørgsmaalet om Bepansringen.

Underfabrikmesteren rapporterer videre fra Bordeaux:

⁸/₈: Arman erkender, at Styrlastigheden er for stor.

¹⁴/₈: Har givet Samtykke til Apteringsforandringer for at formindske Styrlastigheden. Taarnpanserpladerne er ikke ankommet.

²⁸/₈: Der er opstaaet Vanskeligheder med at dreje Skruerne. Skibet maa derfor sættes i Dok nogle Dage. Nogle Taarnpanserplader er ankommet.

⁷/₉: Taarnpanserpladerne ankommer langsomt. Arman vil henvende sig til det franske M. M. for at faa Tilladelse til at benytte en af Dokkerne i Rochefort.

¹⁸/₉: STÆRKODDER er opsat paa Bedding for Skruernes Skyld. Panserpladerne til Taarnene er lige-saa vanskelige at faa tilpasset som Pladerne til Skroget.

³⁰/₉: STÆRKODDER er atter i Vandet.

⁹/₁₀: Maskinerne arbejdede godt under Prøven. Dybgaaendet bliver større. Underfabrikmesteren antager en Expert til Assistance ved Bedømmelsen af Farten.

¹⁴/₁₀: Skibet ligger for dybt — 1 Fod agter, $6\frac{1}{2}$ Tomme over Livet. Der spørges, om Skibet ikke skal modtages, saafremt Prøven viser, at Farten bliver ringere end contraheret! Til Støtte for Overvejelser desangaaende faar Skibet følgende Bedømmelse:

A. Fordele:

Skibet er stærkt bygget.

Har kraftig Armering.

Godt Maskineri.

Gode Manøvreegenskaber.

Godt Inventar.

B. Mangler:

Bygget af Træ og Jern.

Panserpladerne er under Minimumstykkelse efter seneste Fordringer og slet anbragt.

Opstaaende over Dækket svagt forbundet.

Indskrænket Plads i agterste Taarn.

Agterste Taarn har ikke Skydefrihed tværs.

Kedlerne udsatte.

Slet Søskib.

Indskrænket Plads paa Dækket og Banjerne.

Daarlige Kullempningsforhold.

²¹/₁₀: (Telegram) Fart ved Prøven 10,8 Knob. Styrede godt. Med een Maskine $5\frac{1}{2}$ Mil. Maskinerne arbejdede godt. Magelige Bevægelser, men tager temmelig meget Vand over.

²³/₁₀ beordrer M. M. Directeur Esskildsen til at rejse til Bordeaux for at afgøre Sagen med Arman. Der gives Fuldmagt og følgende Direktiv: M. M. er tilbøjelig til at modtage Skibet, hvis Arman vil indvilge i en passende Nedsættelse (80 000 Frcs.) af Købesummen — dog maa Mulkten betales: 1000 Frcs. daglig for senere Aflevering.

²⁵/₁₀ telegraferer Underfabrikmesteren fra Bordeaux: STÆRKODDER er afgaaet til Sundet. Arman overlader til M. M.'s Generøsitet, om det vil modtage Skibet paa andre Betingelser end stipuleret.

²⁹/₁₀ forhandler Directeur Esskildsen i Paris. Som Køber forlanger han et Afslag paa 300 000 Frcs. i Prisen¹). Sælgeren tilbyder Afslag paa 200 000 Frcs. Firmaet Puggaard raader til at tilbyde 220 000 Frcs.

³⁰/₁₀ telegraferer Directeur Esskildsen fra Paris:

¹) Den daglige Mulkt for senere Aflevering inclusive.

Forgæves forhandlet med Arman. Arman har beordret STÆRKODDER standset ved Cherbourg.

²/₁₁ telegraferer Directeur Esskildsen: Forhandlingerne afbrudte.

S. D. telegraferer M. M. til Directeur Esskildsen, Paris: Hvorfor? Arman's Tilbud var jo dog passende.

³/₁₁ telegraferer Directeur Esskildsen: Sælgeren har ikke foreslaaet nogen Nedsættelse i Prisen men forlangt Voldgift. (Der synes at være en Uoverensstemmelse mellem dette Telegram og de Meddelelser, som gives under ²⁰/₁₀. Iøvrigt er Resuméet her ved Slutningen meget mangelfuldt — det oplyses saaledes, at der er sendt Telegrammer forskellige Datoer — idet det i Parentes tilføjes: Telegrammet mangler).

Resuméet afsluttes med, at Underfabrikmesteren ¹¹/₁₁ faar Ordre til her (i København) at undersøge STÆRKODDER.

Da det ikke af officielle Kilder har været muligt at fremdrage videre, fortsættes Beretningen om STÆRKODDER med følgende fire Notitser, der alle er taget fra Dagbladet »Berlingske Tidende«:

Den 11. November 1864:

»Det nye Pantserkib STÆRKODDER, der er bygget i Frankrig og taklet som Brig, ankom her til Rheden igaar Eftermiddag og lagde henimod Kl. 5 gennem Bomløbet ind mellem Strømmens Pæle¹⁾.«

Den 1. December 1864:

»Den nye Pantserbrig STÆRKODDER foretog i Formiddag en Prøvetur i Sundet.«

Den 5. Januar 1865:

»Pantserbriggen STÆRKODDER lagde igaar Efter-

¹⁾ »Strømmens Pæle« var en Række Duc d'Alber W. og SW. for Flaadens Leje — fra udfor Kvæsthusbroen til udfor Nyhavns Hoved. De sidste af disse Duc d'Alber fjernedes 1938.

middags fra Havnen ud paa Rheden, for derfra senere at afgaa til Bordeaux.«

Den 7. Januar 1865:

»Pantserbriggen STÆRKODDER lettede igaar Eftermiddags og gik Nordpaa.«

Det kan ikke med Sikkerhed siges, hvad der har været Grunden til, at STÆRKODDER ikke blev købt. Som det vil ses af M. M.'s Direktiv til Directeur Eskildsen, syntes man, inden Skibet kom herop — og da vel antagelig især Marineministeren selv, Orlogscapitain Otto Hans Lütken — at have været tilbøjelig til at ville modtage Skibet, saaledes at Købet næppe kan være strandet paa en mindre Uoverensstemmelse med Hensyn til Prisen. Det sandsynligste er vel, at Orlogsværftets Teknikere, der var vant til godt og solidt Arbejde, har fraraadet Købet af dette mærkelige Panserskib, som, trods nogle enkelte virkelig gode Sider, ellers nærmest maa betegnes som en Fejlkonstruktion.

De Erfaringer, man senere gjorde med STÆRKODDER, hvis Skrog, som nævnt i Slutningen af Kronenfels' Beskrivelse af ADSUMA-KAN, var i meget daarlig Stand, synes fuldt ud at have retfærdiggjort de ansvarlige Myndigheders Afstaaen fra Købet. Heller ikke PRINZ ADALBERT var nogen heldig Erhvervelse. Den fik bestandig større Lækager, naar den kom til Søs, og selv under Oplægning maatte der daglig lænses. Endvidere viste der sig galvanisk Virkning mellem Panseret og Kobberforhudningen. Allerede i 1875 udtoges de agterste Kanoner, og i 1878 udrangeredes Skibet. En Undersøgelse af Skroget viste, at det var fuldstændig ubrugeligt paa Grund af Raaddenskab.

Men foruden de Betæneligheder ved at overtage »Pantserbriggen«, som Orlogsværftet saaledes antagelig har næret, har ogsaa Krigens Afslutning (Vaabenstilstand ²⁰/₇, Fredslutning i Wien ³⁰/₁₀ 1864) været medvirkende til, at Købet ikke kom i Stand. Ikke mindst har vel her den offentlige Kritik, som ogsaa fremførtes i Rigsdagen, over Købet af DANMARK og STÆRKODDER haft Indvirkning.

Det viste sig imidlertid, at Arman havde gjort et antagelig særdeles velovervejet Træk ved at sende STÆRKODDER til København. Skibet var dermed blevet bragt ud af Frankrig — og medens Forhandlingerne om Salget stod paa med det danske Marineministerium, har Arman stadig haft Forbindelse med Agenter fra Sydstaterne.

Og at disse Forhandlinger med Danmark blev ved at trække i Langdrag har maaske næppe været helt uvelkomment for Arman, idet han da antagelig har benyttet dem til at sætte Prisen, som Sydstaterne skulde betale, i Vejret — paa samme Maade som det vides, at det engelske Værft (Thompson i Glasgow) noget tidligere havde presset Prisen for Panserfregatten DANMARK i Vejret ved at kunne henvise til, at der var saavel peruvianske som navnlig preussiske Købere til dette Skib.¹⁾

Resultatet blev da, at STÆRKODDER som allerede nævnt afgik fra Københavns Rhed den 6te Januar 1865 — officielt med Bordeaux som Bestemmelsessted. I Virkeligheden var Skibet imidlertid allerede paa dette Tidspunkt solgt til Sydstaterne, og da det forlod København, var det i Realiteten under Kommando af Captain T. J. Page (Conf. St. Navy), der — saa snart man var kommet ud i aaben Sø — højste Sydsta-

1) I 1864 befandt Peru sig i Krig med Spanien.

ternes Flag¹⁾ og gav Skibet Navnet STONEWALL²⁾. Det virkelige Bestemmelsessted var Quiberonbugten, der var opgivet som Rendezvous for Dampere City OF RICHMOND, der afgik et Par Dage senere fra London med den resterende Del af Besætningen og med forskellig Udrustning.

Denne Arman's lidt vel smarte Transaktion skulde imidlertid senere volde ham forskellige Ubehageligheder og Vanskeligheder, idet den franske Regering, da Søsterskibet CHEOPS³⁾ var solgt til Preussen og i Foraaret 1865 skulde forlade Bordeaux, krævede, at Skibet skulde *afhentes* af en preussisk Marinebesætning. Da dette ikke var muligt, var det ikke langt fra, at denne Handel var gaaet i Stykker, og først da selveste Fyrst Bismarck i sin Egenskab af preussisk Udenrigsminister intervenerede, gav den franske Regering sin Tilladelse til, at CHEOPS maatte afsejle, mod at to preussiske Søofficerer og en »Maschinenbaudirektor« medfulgte om Bord som Passagerer — og som Garanti mod videre Arman'ske Transaktioner. (»Marinerundschau« 1897, S. 348).

Kort efter at STONEWALL havde forladt Quiberon, sprang Skibet læk og maatte søge ind til Corunna for at reparere. Da Nordstaterne protesterede herimod overfor den spanske Regering, afgik STONEWALL fra Corunna og stod over til Ferrol (en halv

1) Det har desværre ikke været muligt at faa oplyst, hvorvidt STÆRKODDER under sit Ophold i København og paa Prøvefarten i Sundet (1¹/₁₂ 1864) har sejlet under fransk Flag, dansk Handelsflag eller dansk Orlogsflag.

2) I »Marinerundschau« (1897, Side 346) og i Jane's »The Imperial Japanese Navy« (1904) og forskellige andre Steder ses Navnet angivet at være STONEWALL JACKSON. Dette er dog urigtigt. STONEWALL JACKSON var Navnet paa en af Sydstaternes Kanonbaade (armeret Floddamper), der sænkedes ved Admiral Farragut's bekendte Forcering forbi Forterne Jackson og Philip 24/4 1862.

3) Først 29/10 1865 fik CHEOPS Navnet PRINZ ADALBERT.

Snes Kvartmil fra Corunna!) — og her synes det, som om Skibet senere fik Assistance til at udbedre forskellige Havarier. Medens STONEWALL laa i Ferrol, ankrede Nordstaternes Orlogsskibe NIAGARA og SACRAMENTO den 6te Februar udfor Corunna for herfra at observere og holde Føling med STONEWALL.

Sydstaterne havde imidlertid udspreddt allehaande alarmerende Rygter om STONEWALL's umaadelige Styrke og glimrende Egenskaber som Panserskib, og disse Rygter, der skabte en Del Nervøsitet iblandt Nordstaternes Rhedere, var sikkert ogsaa medvirkende til, at Chefen for NIAGARA¹⁾, Commodore Craven, da STONEWALL den 24de Marts stod ud fra Ferrol for at udfordre ham til Kamp à la KEARSARGE contra ALABAMA, nægtede at modtage Udfordringen og blev liggende paa neutralt Territorium²⁾.

Skønt STONEWALL som Panserskib, trods sit ringe Antal Kanoner, maatte antages at være Nordstaternes to upansrede Skibe betydelig overlegen (jfr. MERRIMAC paa Hampton Road før MONITOR's Ankomst), blev Commodore Craven forstaaeligt nok senere stillet for en Krigsret og straffet for ikke at have taget Kampen op.

Efter denne moralske Sejr afgik STONEWALL fra Corunna, anløb Lissabon og stod herfra Vest paa over Atlanterhavet, idet det var Hensigten at gaa til en Havn i Sydstaterne. Den 6te Maj blev Nassau paa Bahamaøerne anløbet, hvorfra der fortsattes til Havanna

1) NIAGARA var en Fregat paa lidt over 5000 Tons, 12 Knob, armeret med 12 Stk. 11 Tommers glatløbende Kanoner (135 \mathcal{E} -dige Granater).

2) Efter sin berømte Rejse som Handelsødekugler (fra England over den mexikanske Golf til det kinesiske Hav og tilbage til Atlanterhavet) gik ALABAMA som bekendt ind til Cherbourg. Da Nordstaternes Orlogsskib KEARSARGE lagde sig udenfor Havnen for at observere den, stod ALABAMA ud. Efter en heftig Kamp blev ALABAMA sænket (¹⁰/₀ 1864). Hverken KEARSARGE eller ALABAMA var pansrede.

paa Cuba. Her erfarede man, at Borgerkrigen var endt, og efter forskellige Forhandlinger blev Kommandoen nu strøget og Skibet overgivet til de cubanske Mynigheder mod, at disse udbetalte 16 000 Dollars — den Sum som Besætningen havde til Gode som Lønning. Juli 1865 blev STONEWALL udleveret til U.S.A. og lagt op paa Washington Navy Yard.

STONEWALL var saaledes nu de forenede Staters Ejendom — men ses ikke at have skiftet Navn — ejheller at være indgaaet i Flaaden. Ved Afslutningen af Borgerkrigen fandtes der saa meget Søkrigsmateriel i Nordamerika — dels færdigt, dels endnu paa Stabelen — at der var mere end tilstrækkeligt til Marinens Behov under normale Fredsforhold. Man søgte derfor at skille sig af med saa meget som muligt — og helst ved direkte Salg til andre Mariner, idet Prisen for et Skib, der blev solgt paa denne Maade, selvfølgelig var langt større end den, der kunde opnaaes ved Salg til Ophugning. Der blev saaledes bl. a. afhændet et Par mindre 1-Taarns Monitorer til Peru, og Frankrig købte 2-Taarns Monitoren ONONDAGA (2600 Tons, 4 Stk. 24 cm) og det 7000 Tons store Kasematskib DUNDERBERG¹⁾.

I 1866 ankom et Selskab af japanske Samurai'er til Amerika. I lang Tid var Formaalet for deres Besøg ukendt, men den Opmærksomhed, som de vakte, var dog stor nok til, at der nu og da sendtes telegrafiske Meddelelser om deres Rejse og om de Formodninger, man havde om deres Hensigter, til den europæiske

1) DUNDERBERG, der omdøbtes ROCHAMBEAU og var armeret med 4 Stk. 27 og 10 Stk. 24 cm, var en fuldstændig Fejlkonstruktion og udgik allerede 1872. Grundet paa Rygter i den engelske Presse om, at Preussen paatænkte at købe Skibet, skyndte Frankrig sig at komme Preussen i Forkøbet. Prisen for Skibet var lidt over 10,2 Mill. Frcs. ONONDAGA, som Franskmændene havde betydelig mere Glæde af — og som først udrangeredes i 1904 — kostede 4,3 Mill. Frcs.

Presse. Men da det endelig rygtedes, at det var disse Japaneres Opgave »at købe Panserskibe« — opfattedes denne Meddelelse nærmest som en Morsomhed. Dengang betragtede man endnu Japanerne som halvvilde — og selv om enkelte, der kendte lidt til Forholdene, maaske nok forstod, at Japanerne til en vis Grad var et Kulturfolk, — regnede man dem dog i al Almindelighed ikke for meget mere end Maorierne paa New Zealand og de øvrige Polynesiere.

Men allerede her viste Japanerne sig Situationen voksen. De mange mindre Monitorer og upansrede Kanonbaade brød de sig ikke synderligt om — de interesserede sig kun for STONEWALL, som var et søgaaende Panserskib. Og for en Pris af 400 000 Dollars erhvervede Japan i 1866 sit første Panserskib.

Paa det Tidspunkt, da Købet fandt Sted, var det Shogunen, der regerede i Japan — og paa en Maade var det saaledes en Skæbnens Ironi, at det netop skulde være ham og hans fremskridtsfjendtlige Tilhængere, der købte dette Skib. I 1867 døde imidlertid den gamle Mikado, som hele sit Liv havde ført en Skyggetilværelse, og da den nye Mikado, Mutsuhito, der dengang kun var et Barn, kom paa Tronen, benyttede hans Raadgivere, der tilhørte det fremskridtsvenlige Parti, Lejligheden til at gøre et Forsøg paa at knække Shogunens Magt.

Da STONEWALL efter et længere Eftersyn paa Orlogsværftet i Washington og efter en langvarig Rejse gennem Magellanstrædet og via Hawaii ankom til Japan den 2den April 1868, var Kampen mellem Mikadoen og Shogunen endnu ikke afsluttet — og den amerikanske Fører af STONEWALL, der ikke ønskede at blive blandet ind i Japanernes indbyrdes Stridigheder, erklærede sig derfor neutral og afventede Begivenhedernes Gang. I Januar 1869 var Situationen saa

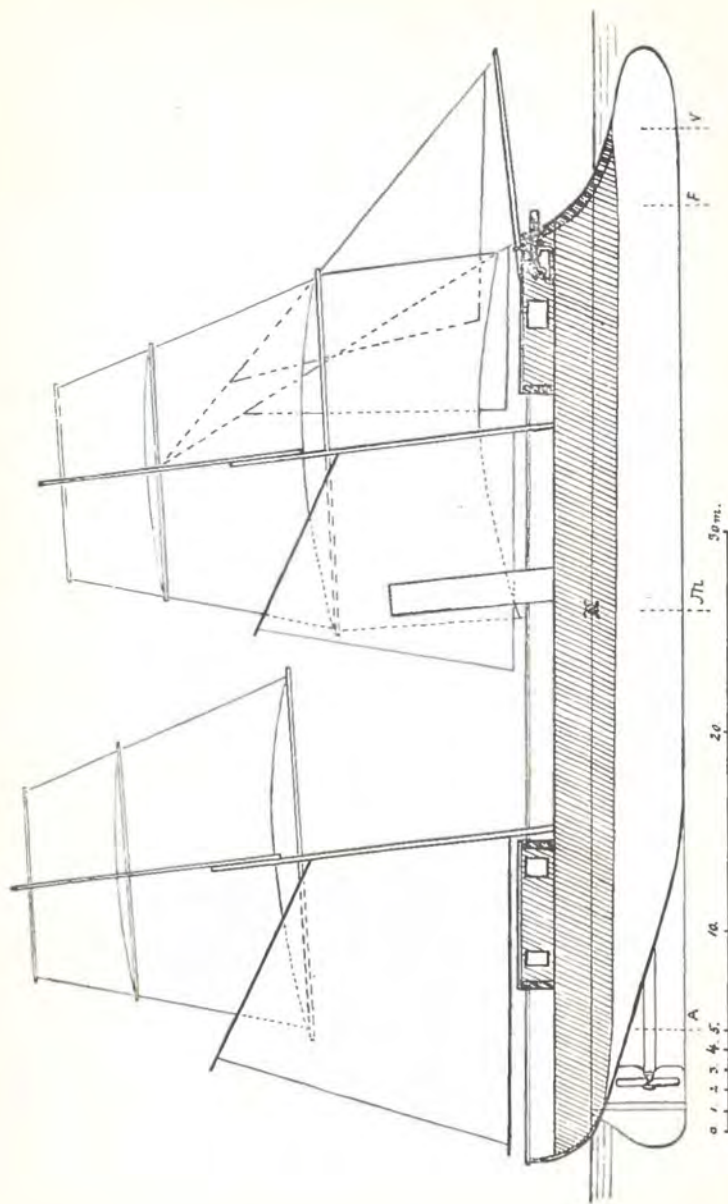
vidt afklaret, at STONEWALL kunde overgives til Mikadoen, der nu havde Magten, og Skibet indgik da i den kejserlige Flaade under Navnet KO-TE-TSUKAN (?: »Staalkrigsskibet« eller »det pansrede Krigsskib«).

Nogle Maaneder senere gjorde Shogunen imidlertid Oprør, og det kom herunder til et Søslag udfor Hakodate den 6te April, hvor den kejserlige Admiral, Nahamoto, ødelagde Størstedelen af Oprørernes Flaade. »Staalkrigsskibet« kom her for første Gang i sin omtumlede Tilværelse for Alvor i Kamp og viste sin Overlegenhed overfor Shogunens upansrede Skibe.

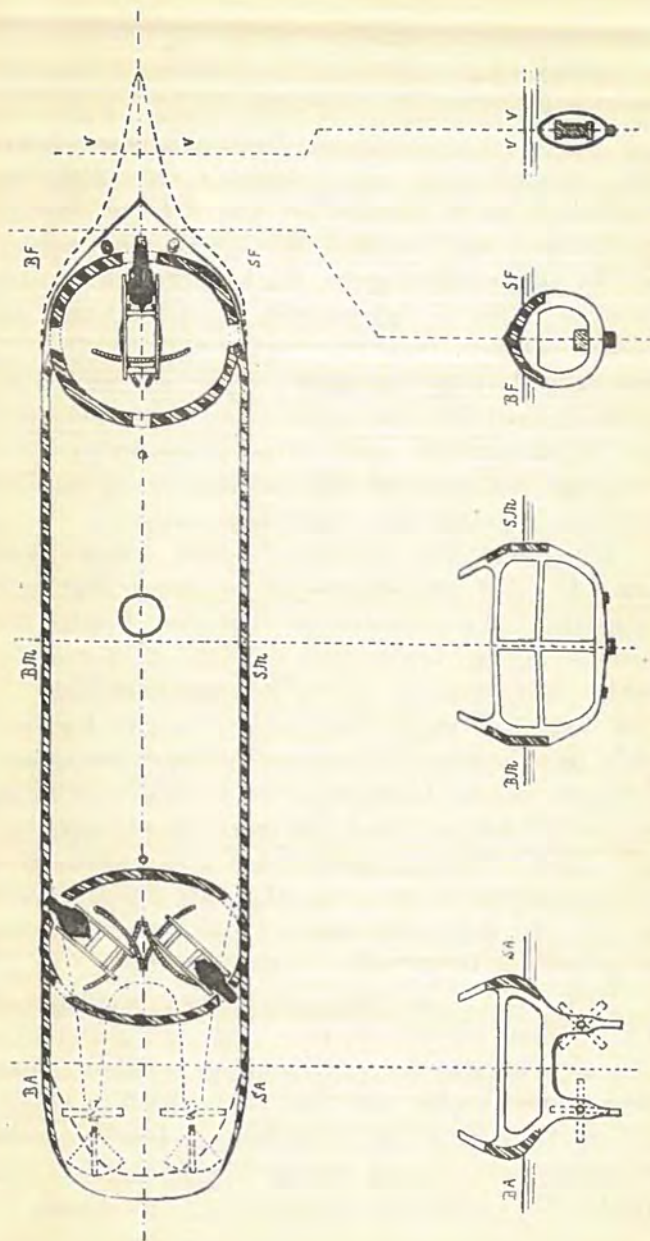
Først i December 1871 fik »Staalkrigsskibet« Navnet ADZUMA-KAN, der nogle Aar senere simplificeredes til ADZUMA. Det var nu og da paa mindre Togter, men anvendtes dog hovedsagelig som Vagtskib i Havn. Den 28de Januar 1888 blev det officielt strøget af Flaadelisten. — Men efter at Panserplader, Kanoner og Maskiner var udtaget, og Skibet derved var blevet lettet, laa det endnu i mange Aar som Depot- og Logisskib med Oversiden af sin vældige Vædderstævn ragende op over Vandet. Vædderstævnen fandt her en fredelig Anvendelse som en Slags Badeflaade for den japanske Flaades Matroser — en Anvendelse, som Arman næppe havde tænkt sig, hverken da han i 1863 konstruerede SPHINX til Sydstaterne — eller da han i 1864 søgte at sælge STÆRKODDER til den danske Marine.

*Bemærkninger til Tegningerne af Panserskibet
STÆRKODDER.*

Skibsbygningsmæssigt set frembyder Skibet to interessante Træk: dels den usædvanlig kraftige Vædderstævn — uden Tvivl inspireret af Krigsbegivenhederne



Maatstok in Meter



Panzerskibet STÆRKODDER.

under den nordamerikanske Borgerkrig, (men tegnet tre Aar før Slaget ved Lissal) — dels den egenartede Stævnkonstruktion agter. Dobbeltskrueskibe var vel ikke noget nyt paa det paagældende Tidspunkt, men medens andre Konstruktører løste Problemet ved simpelthen at anbringe de to Skrueaksler paa hver sin Side af Agterstævnen, der saaledes beholdt sit Ror, saadan som det almindeligvis gøres nu, konstruerede Arman paa disse Skibe to Agterstævne, der hver havde *sin* Skrue og *sit* Ror. De to Ror var dog kobledes sammen, saaledes at de begge bevægedes af det samme Rat og fulgtes ad med lige store Rorvinkler. Dette gav selv sagt Skibet særdeles gode Manøvreegenskaber, men Konstruktionen var ret omstændelig og er saavidt vides kun gentaget nogle faa Gange senere.

Armeringen var anbragt i 2 faste Taarne med Porte, der kun gav Kanonerne en meget begrænset Skydefrihed. Foruden en helt død Vinkel agter paa næsten 8 Streger, fandtes der fuldt op af »halvdøde« Vinkler, hvor kun en enkelt Kanon kunde bære — og der var kun meget faa Vinkler, hvor to Kanoner kunde bære sammen. Yderligere tog Omskiftningen af en Kanon fra een Portaabning til en anden betydelig Tid. Skibet kan saaledes paa ingen Maade sammenlignes med — endsige (som anført i »Krigsledelsen i 1864«) betegnes som — et Skib af Typen ROLF KRAKE, idet dette med sine to Drejetaarne kunde faa alt sit Artilleri til at bære i samme Bredside.

Søsterskibet, som købtes af Preussen, ændredes — eller om man vil forbedredes — dels ved at der byggedes en »Bølgebryder« paa Vædderen ovenover Vandlinien til Beskyttelse mod Søerne, der ligefrem »pløjedes« op og trængte ind i det forreste Taarn gennem Portaabningen (selv om denne var lukket!) — dels flyttedes Stormasten hen agten for agterste Taarn.

Foruden Portene i selve Taarnet agter var der i den upansrede Skanseklædning Aabninger, der korresponderede med disse Porte.¹⁾

Sejlarealet var 738 m².

Det bemærkes, at de vedføjede Planer er udarbejdet efter de *oprindelige* franske Tegninger af Skibet. Under Bygningen forlængedes Skibet ca. 2¹/₂ m midtskibs.

¹⁾ I PRINZ ADALBERT var Skanseklædningen beregnet til at slaa ned under »klart Skib«. Under Eftersynet paa Washington Navy Yard ændredes STONEWALL paa lignende Maade.

Nekrolog.

Kommandørkaptajn Just Andreas Thiele blev født den 30. Marts 1889 i Skanderborg, Søn af Borgmester og Byfoged Frederik Andreas Thiele og Hustru Bertha Emilie f. Langkilde.

Han blev Kadet i 1906 og afgik fra Kadetskolen som Sekondløjtnant i 1910. Vinteren 1910—11 var han paa Togt med Skonnerlen »Ingolf« til Vestindien, og i 1911 blev han Premierløjtnant.

Den 19. September 1913 blev han Elev paa Flyveskole, og første Gang han var i Luften, styrtede »Ørnen« ned, hvorved Føreren, Ulrich Birch, mistede Livet. Thiele, som slap med uvæsentlige Skrammer, havde dog ikke mistet Lysten, men Flyveskolen stoppede sin Virksomhed indtil videre.

Efter forskellig Søjteneste kom han tilbage til Flyvningen i 1915, og derefter fulgte 8 Aars god Tjeneste i dette nye Vaaben, hvor Thiele, som i 1913 havde faaet Medaillen for Druknedes Redning, fik Brug for sit raske Vovemod. I disse Aar var der endnu meget af Æventyret over Flyvningen, og alt tyder paa, at Thiele netop her fandt Tilfredsstillelse for sin Trang til Oplevelse og til daadfuld Handling.

Den 2. Oktober var hans Uddannelse som Flyver afsluttet, og den følgende Vinter var han Leder af Flyvervirksomheden i Slipshavn. I 1917 blev han Lærer ved Flyveskolen og senere Skoleforstander.

I 1918 deltog han i en Tjenesterejse til de Forenede amerikanske Stater med den danske Marinedelegation, og han blev iøvrigt ved flere Lejligheder anvendt ved Sendelser til Udlandet.

I en Periode af 1919 var han Interimschef for Luftmarinestationen København, og herunder ledede han — og deltog selv i — de første danske, regelmæssige Flyvninger med Postbefordring for Øje, disse Flyvninger, som til Trods for usædvanligt ugunstige Vejrforhold, gav et saa forbavsende godt Resultat til Gavn for Autoriteternes Holdning overfor det nye Befordringsmiddel.

I 1920, det Aar, da han blev udnævnt til Kaptajn, var han Kommandohavende paa et Luftgruppetogt til Norge, og i 1922 til Holland.

Efter med 5 Søluftfartøjer at have været Flotillefører paa en Flyvning til Sverige og Finland fratraadte Thiele, som i 1920 havde været Næstkommanderende i Hejmdal, i September 1923 Tjenesten ved Marinens Flyvevæsen, hvor han skabte sig et Navn, og hvor han var almindelig afholdt paa Grund af sit aabne og tiltalende Væsen og sin redelige Karakter.

Thiele var Chef for Inspektionsskibet »Diana« 1923—24, Næstkommanderende i Orlogsskibet »Niels Juel« paa Kongerejsen til Island og Færøerne 1926, Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren 1926—27, Næstkommanderende i Kystforsvarsskibet »Olfert Fischer« 1928, Adjutant hos Kronprinsen 1929—32 og deltog i dennes Rejse med M/S Fionia til Østen 1930.

Jævnside med at være Chef for Flaadens Mærkevæsen 1932—34 var han i 1934 Chef for »Marstrand«, og i 1935 Chef for det nye Opmaalingskib »Heimdal« i grønlandske Farvande.

I 1928 udnævntes han til Orlogskaptajn og Aaret efter til Ridder af Dannebrog.

Efter Ansøgning fik han i 1936 sin Afsked fra Søværnet og blev samtidig udnævnt til Kommandørkaptajn i Reserven, senere til Chef for Kystudkigsvæsenet.

Under den spanske Borgerkrig var han en Tid Leder af den internationale Kontrolltjeneste paa Madeira. Fra 1937 var han Medlem af Sø- og Handelsretten.

Han blev gift den 14. April 1923 i Holmens Kirke med Mette Marie Benzon født d. 23. Oktober 1902, Datter af Forfatter, Apotheker Otto Benzon og Hustru Ellen Lucinde f. Bramsen.

Thiele døde den 10. Marts 1939.

A. E. V. G.

Boganmeldelse.

Meteorologi for Sjøfolk

skrevet af Sverre Petterssen og Finn Spinnangr.

Den Udvikling, som Meteorologien har gennemgaaet i den sidste Snes Aar, har bragt Vejrtjenesten op i et Plan, der klassificerer den som et af de moderne Hjælpemidler, som Samfundet kan og derfor ogsaa bør lade sig betjene af.

Norge maa i første Instans tilægges Æren herfor, idet dette Land er Arnestedet for den Lære, der har foranlediget det betydeligste Impuls, og som under Navnet Frontteorien eller den bergenske Teori finder Anvendelse overalt, hvor der er Tale om moderne Vejrtjeneste.

Det Stadium, der i disse Aar er naaet frem til, skyldes imidlertid ikke alene denne Frontteori og dens videnskabelige Uddybning af de meteorologiske Problemer, men den forøgede og forbedrede Meldetjeneste saavel som den senere Tids videre Udforskning af Atmosfæren har for en ikke ringe Del ogsaa ydet deres Bidrag.

Ikke alene er selve de respektive Landes meteorologiske Stationsnet blevet forøget, men i Modsætning til tidligere indløber der nu ogsaa fra Søen daglig et meget stort og meget værdifuldt Antal Observationer. Og medens man med Hensyn til Oplysninger om de højere Luftlag tidligere var henvist til f. Eks. nogle faa og maaske ikke engang særlig højtliggende Bjergstationer, saa faar man nutildags et forholdsvis større Observationsmateriale fra store Højder til sin Raadighed, et

Observationsmateriale, der i flere Lande daglig fremskaffes ved Hjælp af Flyvemaskiner, Drager og Observationsballoner.

Den praktiske Betydning heraf vil opmærksomme og interesserede Iagttagere herhjemme ikke have kunnet undgaa selv at spore gennem de meget betydelige Fremskridt, som ogsaa danske Vejrprognoser i denne Periode og navnlig i de seneste Aar herigennem har gjort.

Selv om man trods disse betydelige Fremskridt endnu ikke er naaet til at kunne give saakaldte Kortfrist-Prognoser, Vejrforudsigelser for 12—24 Timer, med absolut Sikkerhed, saa har dog denne Udvikling ikke alene nedsat Prognosernes Fejlprocent væsentligt, men ogsaa gjort det muligt ganske anderledes at præcisere det kommende Vejrs Forløb, hvad der i høj Grad har forøget Vejrforudsigelsernes praktiske Betydning.

Ikke desto mindre mødes Vejrtjenesten endnu med Skepsis af en ikke ringe Del af Offentligheden, men dog ganske vist navnlig af den Del, som ikke er direkte økonomisk interesseret i Vind og Vejr, og som derfor ofte kun lejlighedsvis følger Forudsigelserne og fælder sin Dom paa Grundlag af et forholdsvis Faatal af Prognoser, som Uheldet maaske har villet netop har rummet enkelte, der mere eller mindre har maattet betegnes som deciderede Fejlslag.

Bortset fra denne i nogen Grad uberettigede Kritik maa det imidlertid indrømmes, at ikke enhver interesseret kan drage Fordel i samme Udstrækning af Vejrforudsigelserne. Vindretning og Vindstyrke, Temperatur og Skydække kan i Almindelighed langt sikrere forudsiges end Tidspunktet for Nedbørens Intræden eller dens Varighed og Mængde. Da Nedbøren nu engang er det vigtigste for f. Eks. Landbruget, saa er det ganske klart, at Landbruget ikke hører til Vejrtjenestens mest taknemmelige Lyttere.

De forbavsende sikre Resultater, som Vejrtjenesten imidlertid er naaet frem til med Hensyn til Forudsigelser om Vind-, Skydække- og Sigtbarhedsforhold, har derimod hurtigt gjort Meteorologien til en meget betydningsfuld og skattet Faktor indenfor det moderne Trafikmiddel, Flyvningen. Praktisk talt i alle Lande har derfor Lufttrafiken ogsaa selv etableret egen Vejrtjeneste for bedre at kunne lægge Vægt paa de for Flyvningen særlig vigtige Sider herunder saaledes ogsaa Vejrsituationen i de højere Luftlag.

Ogsaa Søens Folk, for hvem navnlig Vind- og Sigtbarhedsforhold selv i vor Tid stadig maa siges at være af væsentlig Interesse, er mere og mere begyndt at faa Øjnene op for de Muligheder, som den moderne Vejrtjeneste rummer.

Den Bog, som i 1938 er udkommet paa John Griegs Forlag i Bergen »Meteorologi for Sjøfolk«, skrevet af Sverre Pettersen og Finn Spinnangr, er et tydeligt Bevis herfor, hvad ogsaa fremgaar af Bogens Forord:

»Professor V. Bjerknes har engang udtalt at i vår tid »er all næring anvendt videnskap«. Dette gjelder ikke mindst paa sjøen. De som forstaar å innrette sig efter vær og vind, sjø og strøm har en fordel fremfor dem som ikke tar slike hensyn, en fordel som ofte er av adskillig økonomisk betydning, og undertiden kan den være av direkte betydning for sikkerheten til Sjøs.

I betragtning av den betydning værtjenesten kan ha for skibsfarten, anmodet Bergens Skipperforenings formann, kaptein P. Kaland, forfatterne om å holde nogen foredrag om værvarsling til sjøs i Bergens Skipperforening vinteren 1936—37. Foredragene blev trykt efterhvert og udsendt til foreningens medlemmer. Naar forfatterne nu efterkommer anmodningen om å utgi disse foredragene i omarbejdet form som en lærebok,

er det med det håp at denne boken vil sette navigatøren i stand til å innrette sig efter værforholdene og også vil bidra til å øke samarbeidet mellem sjøfartens folk og meteorologene til beste både for skibsfarten og meteorologien her i i landet. . . .

Bogen er i Kvartformat og paa 160 Sider. Den giver først en klar Fremstilling af de meteorologiske Elementer og lægger her særlig Vægt paa de Forhold, der er at iagttage for ombord saa nøjagtigt som muligt at kunne foretage de af de forskellige Landes Vejr-tjeneste saa eftertragtede Skihsobservationer.

Denne Del, der omfatter ca. Halvdelen af Bogen, tager saaledes Sigte paa den ene af de i Forordet nævnte to Opgaver, nemlig Samarbejdet mellem Søens Folk og Meteorologerne, idet netop disse Observationer er et saa betydningsfuldt supplerende Materiale for en effektiv Belysning af den øjeblikkelige Vejrsituation, der er Grundlaget for de Slutninger, Meteorologerne kan drage, og paa hvilke Vejrforudsigelserne baserer sig.

Derefter følger en Beskrivelse af den omtalte Front-teori, der kort betegnet er Udtryk for en Opfattelse af, hvad der egentlig foregaar i Lufthavet ved de forskellige Slags Vejr. De Navne, der i første Række knytter sig til denne Frontteori, er den norske Professor V. Bjerknes, hans Søn Professor J. Bjerknes en anden Nordmand Professor Solbjerg samt den svenske Doktor T. Bergeron, idet det er paa disses teoretiske og praktiske Studier, at denne Teori, der indenfor Fagkredse har vundet Anerkendelse Verden over, er grundet.

Nok havde man tidligere haft Opfattelse af, at det skiftende Vejr skyldtes en Kamp mellem kolde og varme Luftmasser og at f. Eks. de lavere Bredders forholdsvis stabile Vejr maatte forklares ved, at kolde, tunge Luftmasser som Passatstrømme bevægede sig i de underste Lag mod Ekvator, og at varm Luft i

Højden bevægede sig mod Polerne som Antipassatstrømme, og at det stabile Vejr netop maatte forklares ved, at hele dette store Kredsløb fuldførtes uden videre Forstyrrelser, idet Luftmasserne bevægede sig i Højder svarende til deres respektive Vægt.

Ligeledes havde man ogsaa nok haft Opfattelsen af, at vore Breddegraders stærkt skiftende Vejr netop skyldtes, at den varme subtropiske Luft paa disse mellemhøje Bredder her mødte Polarregionernes kolde Luft, og at det var Kampen mellem disse, der resulterede i en stadig Dannelse af Lufthvirvler eller saakaldte Cykloner, der viste sig i Hovedsagen at forskyde sig Øst over, og at de Omraader, der laa paa deres Baner derfor kunde forudsiges at maatte komme under Indflydelse af bestemte Luftstrømninger og Temperaturer samt af Nedbør eller det, som vi i almindelig Tale kalder daarlig Vejr. Da der nemlig fra alle Sider strømmede Luft skøns ind mod Midten af Cyklonen, sluttede man, at der maatte foregaa en opadgaaende Luftbevægelse og en dermed følgende Fortætning af Luftens Vanddamp.

Hvad der egentlig foregik, havde man imidlertid kun en ret vag Forestilling om, idet man manglede fyldestgørende Forklaring paa Spørgsmaal som, hvorfor der indenfor Cyklonen — trods den opadgaaende Luftbevægelse — forekom store Omraader uden Nedbør, hvorfor der nogle Steder forekom vedvarende Regn, andre Steder Byger, og hvorfor der endog ved den laveste Barometerstand i Cyklonens Midte undertiden observeredes fuldkommen klar Himmel.

Det er paa disse Spørgsmaal, at Frontteorien blandt andet giver Svar gennem sin Teori om Cyklonernes Opstaaen langs Grænsefladen af de subtropiske og polare Luftmasser, den saakaldte Polarfront, om hvorledes disse Cykloner er konstrueret og opbygget af

kolde og varme Luftmasser skarpt adskille ved Grænselader eller saakaldte Fronter, at det netop er langs disse Grænselader, at den opadgaende Luftbevægelse finder Sted, og at det derfor alene er til disse Grænselader eller Fronter, at den optrædende Nedbør er knyttet, at Skyernes og Nedbørens Art er vidt forskellig afhængig af, om Skydannelsen foregaar langs en Grænselade, hvor den varme Luft jævnt og roligt glider til Vejrs op over den kolde, en saakaldt Varmsfront, eller hvor den kolde mere eller mindre voldsomt kiler sig ind under den varme Luft og maser og presser denne til Vejrs, en saakaldt Koldfront.

Men, hvad der ikke er af mindre Betydning, er Frontteoriens Forklaring paa, hvorledes hele »Mekanismen« i en saadan Luftvirvel fungerer, hvorledes den efter sin Opstaaen stadig gennemgaar en Række Udviklingstrin, under hvilke Grænseladerne mellem Cyklonens varme og kolde Omraade mere og mere nærmer sig hinanden for endelig at forenes, hvad der almindeligvis kaldes, at Cyklonen okkluderer, stadig pressende den varme Luft til Vejrs tilstræbende den Hvilestilling, hvor den varme og lettere Luft praktisk talt er bragt til at flyde ovenpaa den tungere Koldluft, det Stadium, hvor Cyklonen staar overfor sin Opløsning.

Med denne Lære om disse kæmpemæssige »Mekanismers« Opbygning og Funktionering er der givet Meteorologerne Mulighed for ganske anderledes at bedømme de paa Vejrkortet stadig opdukkende Cykloner, Mulighed for at afgøre, paa hvilket Udviklingsstadium de befinder sig, en Opgave der er saa meget desto vigtigere, eftersom ikke alene Vejrtilstanden indenfor Cyklonerne ændrer sig med disses Forandring, men at ogsaa Cyklonernes videre Bevægelsesretning og Hastighed er afhængig af dette Udviklingsstadium.

Bogens Afsnit om denne Frontteori og om det

dertil hørende Grundlag for Vejrforudsigelse er fremstillet overordentlig klart og letfatteligt tildels ved at undgaa en altfor indgaaende Uddybning af Problemerne, hvorved netop den anden af de i Forordet nævnte Opgaver at sætte Navigatører i Stand til at indrette sig efter Vejrforholdene er løst paa en udmærket og hensigtsmæssig Maade.

Da Bogen tager Sigte paa at gøre det muligt for Navigatørerne selv at udarbejde Vejrkort ombord enten for bedre at kunne følge og vurdere de udsendte offentlige Meldinger eller for eventuelt ogsaa selv at kunne bedømme Vejrsituationen og Udsigterne for det kommende Vejr, indeholder den ydermere Vejledning i Vejrkorttegning, og hvad der navnlig skal pointeres en Række overordentlig lærerige Deseiner i Analysering af Kortet, praktiske Vink til Belysning og Forstaaelse af, hvad det er der foregaar i Lufthavet i den givne Situation, hvilket selvsagt er Hovedsagen, hvis man virkelig skal kunne udnytte Kortet og have Mulighed for med rimelig Sikkerhed at kunne bedømme den videre Udvikling.

Bogen, der er vedlagt et særligt Hæfte med Oplysninger om de vigtigste Vejrmeldinger, der udstedes fra de forskellige Lande for Skibsfarten saavelsom Oplysninger om Koder, Stationsnumre, Sendetider m. m., vil være af Interesse for enhver, der ønsker at sætte sig ind i Meteorologi, og kan anbefales som en udmærket Haandbog for Meteorologiofficerer i vore Skibe.

Ernst.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Til Belysning af Dardanellernes handelsmæssige Betydning meddeles Uddrag af den af Tyrkiet i Medfør af Montreux-Konventionen af 20/7 1936 udgivne aarlige Beretning, der bl. a. angiver Tonnaget for passerende Handelsskibe:

Land (1938)	Tonnage (Netto-Reg.)
England	ca. 2.890 200
Italien	- 1.604 700
Grækenland	- 1.576 100
Norge	- 743 700
Sovjet-Unionen	- 740 100
Rumænien	- 647 400
Tyskland	- 627 400
Frankrig	- 408 100
Holland	- 372 900
U. S. A.	- 275 600
Polen	- 197 000
.....
Sverige	- 92 000
.....
Danmark	- 54 700
.....

Tyskland.

Luftvaaben.

I Tilslutning til den i Marts Hefte (S. 163) givne Oplysning om Oprettelse af 3 Luftflaadekommandoer meddeles, at der yderligere medio Marts er oprettet:

Luftflaadekommando 4, hvis Chef benævnes »Chef der Luftflotte 4 und Befehlshaber Südost«.



KAMPEN VED HELGOLAND 9. MAJ 1864
Efter Maleri af Fyrdirektør, Kommandør Sinding.

Kampen ved Helgoland.

9. Maj 1864.

Det vilde være overflødigt at give dette Tidsskrifts Læsere en Fremstilling af den danske Flaades sidste Søkamp.

Men det vilde paa den anden Side være lidet overensstemmende med Søs-Lieutenant-Selskabet og dets Tidsskrifts Aand og Traditioner, om 75 Aars Dagen for denne for vor Flaade saa hæderfulde Kamp blev forbigaaet uden Mindeord i dette vort gamle Tidsskrift.

Selv om Maal og Midler — Søværnets Opgaver og dets Materiel — er saa vidt forskellige fra den Gang, da vor Flaade havde Herredømmet i vore Farvande og Kanonen var det eneste Vaaben, saa er Personnellets Opgave: »at gøre sit yderste for at løse den maritime Opgave, som Regeringen stiller«, uforandret gennem Tiderne.

For at kunne løse denne Opgave maa Personellet ikke alene have Evner til og Viden om moderne Søkrigsførelse, men dertil hører ogsaa, at det forstaar at drage de rette Erfaringer af tidligere Søkrigsbegivenheder.

Omend Kampen ved Helgoland intet ændrede ved Forholdenes Udvikling, saa havde den sin store moralske Betydning, den bidrog til, at Folket genvandt sin Selvtillid og fastslog, at Aanden i Flaaden var den samme som altid før.

Den samme offensive Aand, som beherskede Kong Kristian den IV, da han med sit Flag vajende i »Trefoldigheden« stod Skagen ud og Fjenden i Møde syd paa i Nordsøen og slog den hollandsk-svenske Flaade

under Thiessen ud for Lister Dyb mere end 200 Aar før (Maj 1644), var ogsaa til Stede i Suensons frem-skudte Nordsøeskadre, som uden Betænkning og paa nærligt samme Sted tog Kampen op mod den fremtrængende østrigsk-preussiske Forpoststyrke.

Saa langt Forskningen formaar at føre vor Søkrigshistorie tilbage, indtil den fortaber sig i dunkle Sagaer, fremtoner denne »fighting spirit«.

Fra Vikingefærd til Absalons og Valdemarernes Straffe- og Erobringstogter, fra Kampe mod Hanseater og Svenskere, fra den Gang, Englenderne mente at berøve vort Søforsvar alle Muligheder og vi dog vidste at bide fra os paa Søen, havde de, der kæmpede ved Helgoland, taget Tapperhed og Kampmod i Arv.

De mange Enkeltmandsberetninger, der foreligger fra vore Helgolandsbesætninger, giver det samme Indtryk som de officielle Beretninger om fast Ledelse, Tillid op — og ned ad til, Humør og Sejrsvilje, ganske upaa-virket af det almindelige Mismod i Landet efter det ulykkelige Vinterfelttog.

Der er vor Ære og Glæde at mindes de Mænd, der ved Helgoland førte Flaadens ærerige Traditioner videre, og det er vor Pligt at holde disse i Hævd.

Men Minderne bør ogsaa give os Lyst og Mod til at prøve at fortsætte i vore Forfædres Spor, besjælet af den samme Aand, naar Pligten kalder.

P. I.

Luftbombekastets Træffemulighed?

Af Orlogskaptajn (R) Bangshøll.

Spørgsmaalet er i Øjeblikket ret vanskeligt at diskutere, idet man er henvist til teoretiske Overvejelser med Orientering i Retning af, hvad der er kendt fra praktiske Erfaringer. Utilstrækkeligt Kendskab til Bombekastets Problem i Forbindelse med Hemmeligholdelse af de i Praksis opnaaede Resultater stiller sig hindrende i Vejen for at naa til en Vurdering, der baserer sig paa omfattende praktiske Forsøg. Man staar med sine egne sparsomme Erfaringer og nogle sporadiske Oplysninger fra som Regel optimistiske og ofte endog opportunistiske Tidsskriftsartikler o. l.

Man kan gribe Spørgsmaalet an paa flere Maader. Man kan differentiere eller filosofere sig gennem hele Bombekastets Teori for ved Hjælp af antagne Fejl i Kastets Data at kunne bestemme de deraf resulterende Nedslagsafvigelser. Blandt Tidsskriftsartikler, der behandler Emnet ud fra denne Synsvinkel, skal nævnes:

Dansk Artilleritidsskrift 1925: »Beregning af Banen for en Bombe udkastet fra Flyvemaskine»,

Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwesen 1928: Generalleutnant v. Rohn: »Ballistik der Abwurfgeschosse,«

Svensk Artilleri-Tidsskrift 1929: Odelberg: »Studie over Træffesandsynligheden ved Bombekastning fra Luftfartøj,«

Rougeron i *Revue de L'Armee de L'Air 1936*, pag. 1377: »Le Bombardement en Piqué»; se endvidere:

*Dansk Militært Tidsskrift 1936, samt Rougerons Bog:
»Le Bombardement Aerienne«.*

Den differentierende Metode maa anses for at være særdeles lærerig, naar det gælder om at uddanne Personellet til Forstaaelse af Kasteproblemet. Som Basis for en Vurdering af den praktiske Træffesandsynlighed er nævnte Metode derimod lidet egnet. Den giver ikke Mulighed for en sammenlignende Vurdering af den til et givet Øjeblik eller Uddannelsestrin eller en Luftfartøjs-type svarende Træffesandsynlighed, altsaa Vurdering af, hvad man under givne Forhold med Rimelighed kan paa-regne opnaaet overfor Maal af forskellige Dimensioner under varierende Forhold, saasom varierende Kaste-højde.

For at kunne skønne over Muligheden for i Praxis at kunne opnaa Resultat ved Bombekastning mod Maal af varierende Dimensioner og under varierende Forhold, mener jeg, at det er hensigtsmæssigt at søge at opstille en Norm for Nedslagsfordelingen og i videst muligt Omfang basere denne Norm paa Erfaringer fra virkelige Kast. En saadan Nedslagsnorm skønnes at maatte basere sig paa Nedslagenes Afstand fra Sigtepunktet (Maalmidte), og Afstanden maa af Hensyn til vekslende Kastehøjde udtrykkes i Procent af Kastehøjde.

Denne Maaleenhed er ikke helt korrekt, men for rimelige Variationer i Kastehøjden maa den anses for anvendelig.

Det kan synes omsonst at opstille Normer for Kast af enkelt Bombe fra enkelt Luftfartøj ved enkelt Angreb, hvad der er Forudsætningen i det efterfølgende. Hvert Kast er saa at sige et »individuel« Kast uden anden Relation til øvrige Kast end Forsøget paa at træffe Maalet, men dette Forsøg er, trods de talrige Kastedatas mere eller mindre uafhængige Varieren, tilstrækkeligt Bindemiddel mellem Kastene til, at det

maa anses for berettiget at søge at opstille en vis Norm for, hvorledes Nedslagene kan forventes at ville fordele sig. At en saadan Norm maa have en betydelig Usikkerheds-Margin er givet.

Ud fra teoretiske Betragtninger, støttende sig paa Oplysninger fra Tidsskriftsartikler o. l. samt paa i Praksis indhøstede Erfaringer, mener jeg, at man for Kast med »enkelt Bombe« for Tiden 1936/38 kan opstille den i efterfølgende Tabel 22 anførte Nedslagsfordeling, hvor 50 % af Nedslagene er ansat til at falde indenfor 5 % af Kastehøjden.

Tabel 22.

Afstand fra Maalmidte			Procent af Nedslagene	
indtil	1 %	Kastehøjde.	ca.	3 % Nedslag.
» 2 »	»	»	» 9 »	»
» 3 »	»	»	» 20 »	»
» 4 »	»	»	» 38 »	»
» 5 »	»	»	» 50 »	»
» 6 »	»	»	» 59 »	»
» 7 »	»	»	» 66 »	»
» 8 »	»	»	» 72 »	»
» 9 »	»	»	» 77 »	»
» 10 »	»	»	» 81 »	»
» 15 »	»	»	» 94 »	»
» 20 »	»	»	» 97 »	»

Anm.: Der er regnet med 3 % Vildskud.

Middelfstanden er 6,11 % H (se Tabel 23). Spørgsmaalet er, om denne Nedslagsfordeling og specielt 50 %-Afstanden paa 5 % af Kastehøjden kan anses for overensstemmende med virkelige Forhold. Til Belysning af dette Spørgsmaal skal anføres følgende Oplysninger, der yderligere har det Formaal at angive Udviklingen hvad angaar Træfning ved Bombekast fra Luftfartøj:

1. Rougeron anfører i *Revue de L'Armee de L'Air*, December 1934: »Man hører ofte fremsat den Mening, at det skal være meget let at passere Vertikalen gennem et Punkt paa Jorden, altsaa naar det gælder Bombekastning (Horisontalkast), at lægge den beholdne Banc saaledes, at Bevægelsens Vertikalplan i Kasteøjeblikket gaar gennem Sigtepunktet. Denne Illusion findes ikke alene hos usagkyndige, men man møder den ogsaa hos endog særdeles dygtige Flyvere, der blot aldrig har prøvet Bombekastning fra stor Højde... Her er nogle Resultater maalt i stille Vejr ved Hjælp af et *camera obscura* i Sigtepunktet. Angrebene udførtes af 5 dygtige Flyvere, der selv havde valgt Luftfartøjstype, Kastehøjde og Angrebskurs. 25 Angreb fra Højder mellem 600 og 2500 m gav som Middel $10,5^\circ$ Afvigelse. Fejlene i Luftfartøjets Lodlinie fordelte sig saaledes, at de bedste Resultater gav 2° , og 90 % af Resultaterne gav over 5° Afvigelse. (Se: *Mechanical Engineering*, Juni og September 1924, samt *Mémorial de L'Artillerie Française*, 1927, Pag. 604).

Rougeron fortsætter: »Sideafvigelsen svarende til $10,5^\circ$ vil for et Luftfartøj med Fart 130 km/Timen og 1500 m Højde blive 113 m. Den er af samme Størrelsesorden som Gennemsnitsafvigelsen ved de to første af ovennævnte Kasterækker, 115 m og 86 m. Den tredje Rækkes 52 m maa betragtes som udmærket.

Længdeafvigelsen bliver efter Capt. Billard's Undersøgelse for store for de to første Serier og acceptable for den sidste Række. Han kommer til det Slutresultat, at et trænet Personel bør naa til en sandsynlig Afvigelse paa 56 m fra 1500 m og 100 m fra 3000 m. Disse Resultater gælder langsomme Luftfartøjer. De tager ikke Fartens Indflydelse i Betragtning, og vi har jo netop tidligere vist dens Betydning. Disse Tal ligger i Nærheden af dem som Hobley og Inglis angiver

for langsomme Luftfartøjer, Højde 1800 m og Sigteapparater af samme Type: 83 % Træffere i Maal 320×460 m, 66 % i Maal 140×180 m og 20 % i Maal som store Kampskibe.

Hvad kan man forvente ved Horisontalkast, der benytter samme Sigteapparat, men har Luftfartøjsfart 360 km/Timen og Kastehøjde 5000 m? Hvis vi forudsætter en sandsynlig Afvigelse i Siden paa 60 m ved 180 km/Timen og 2000 m Højde, samt at Afvigelsen varierer proportionalt med Farten og Kvadratroden paa Højden, vil den sandsynlige Afvigelse blive 190 m. Hvis vi gaar ud fra de tidligere Tal, og at Variationen er lidt langsommere end Farten og Højden, bliver den sandsynlige Længdeafvigelse 300 m.

Det viser Umuligheden af et nøjagtigt Kast under disse Forhold.

I den tidligere nævnte Undersøgelse af Hobley og Inglis gengiver Forfatterne Resultater fra Forsøg foretagne med synkroniserede Sigteapparater, der viser stærkt reducerede Sideafvigelser. Kastningerne er foretaget mod bevægelig Skive af betydelig Størrelse og med ringe Fart. Vi har vist, at under de Forhold spiller Skivens Bevægelse ingen Rolle, særlig ved den anvendte Højde 1500 m. Vi gengiver derfor Resultaterne som gældende for Kast mod fast Maal. I Tabellen er angivet 5 Passager efter hinanden.

Højde m	beh. Fart km/Timen	Side- afvigelser	Længde- afvigelser	Afstand i % H.
1520	113	000	÷ 023	1,51
1830	147	v.030	000	1,64
1830	166	v.008	000	0,44
1220	146	v.008	+ 012	1,20
1229	120	v.003	÷ 024	1,98

(Et Kast fra 3000 m. er udskudt, da det daarligt kunde anvendes ved Sammenligning af Afvigelserne fra 1500 m):

Det drejede sig ved disse Kast om at vise, hvilke bemærkelsesværdige Resultater, der kunde opnaas ved en ny Sigteapparat-Konstruktion. Kastene er sikkert blevet foretaget med særlig Omhu, idet de flest mulige Fejlkilder er søgt elimineret. Paa den anden Side er Antallet af Kast for faa til at give et sikkert Spredningsbillede. Man vil derfor i Fredstid sandsynligvis være tilfreds med at kunne paaregne under lignende Forhold at opnaa disse Afvigelser forøget med 50 %, og under Krigsforhold Afvigelser der er to Gange saa store.

Ud fra de anførte Tal, hvorledes vil det saa blive med Afvigelseernes Størrelse, hvis der kastes med Luftfartøjsfart 360 km/Timen fra 5000 m Højde? Gennemsnitsfarten ved de 5 Kast er 138 km/Timen og den gennemsnitlige Højde 1520 m. Idet man for Sideafvigelsen antager den samme Lov som tidligere, nemlig Proportionalitet med Farten og Kvadratroden paa Højden, faar Spredningsbæltet en Størrelse paa 128 m og falder helt paa venstre Side af Sigtepunktet. I Længden faar man ved den samme Variationslov som tidligere, at Spredningsbæltet faar en Længde paa 252 m.

Selv om man gaar ud fra, at Afvigelser ved Mellem-Hastigheder og lave Højder er saa smaa, som de anførte, bliver det alligevel udelukket, at man ved Horisontalkast med stor Luftfartøjsfart og fra stor Højde kan regne med nøjagtig Kastning mod et Maal med smaa Dimensioner.

Med Hensyn til Dykkekast kan der ikke fremføres tilsvarende Forsøgsresultater som for Horisontalkast, eller i det mindste er saadanne Resultater ikke blevet offentliggjort. Vi maa drage Slutninger ud fra den eneste teoretiske Studie, som foreligger derom.

Det er ikke for meget at paastaa, efter Undersøgelsen af de forskellige Afvigelser, at man rundt regnet kan tillægge Dykkekastet en Spredning i Siden og Læng-

den halv saa stor som ved Horisontalkast foretagne under de givne Forudsætninger og under samme Nøjagtighedsbetingelser. Resultatet vil mod Maal af smaa Dimensioner være 4 Gange saa godt som ved Horisontalkast.

Ved bevægeligt Maal med stor Fart maa man yderligere tage i Betragtning, hvor stor Mulighed der er for Afdrej, hvilken ved Dykkekast er Nul.

Sluttelig skal man pege paa Dykkekastets Enkelt-hed, at Kast kan foretages under særlige Forhold uden noget Sigteapparat. Det er af betydelig praktisk Betydning, nemlig naar den ene Dimension af Maalet er stor i Forhold til den anden. Det vil f. Eks. være Tilfældet ved Jernbanelinier, Skibe, Dæmninger. I visse Tilfælde kan den ene Dimension endog betragtes som praktisk talt uendelig, f. Eks. ved Jernbanelinier, Diger o. l.«

2. Rougeron anfører i Artiklen: »Le Bombardement en Piqué« i *Revue de L'Armée de L'Air*, December 1934: »I den tidligere citerede Artikel af Capt. Billard (Pkt. 1.) anføres Resultater fra 3 Rækker Bombekastninger, udført med det reglementerede Sigteapparat S. T. A. Den første Række udførtes i 1921 med et ikke angivet Luftfartøj, den anden i 1923 med F. 50, og den tredje samme Aar (?) med Brequet 19. Der anvendtes Øvelsesbomber af Cement paa 6,4 og 4 kg i Salver paa 30, 32 og 8 Bomber. Kastehøjden var henholdsvis 1500 m, 1500 m og 2000. m Luftfartøjets Fart er ikke angivet, men det kan kun dreje sig om ret ringe Fart, 120 til 180 km/T. Nedenstaaende Tabel angiver Længde- og Sideafvigelsen for Salvernes Middelnedslagspunkt, angivet i % H. (Ved Nedlægning af Dataene er Afstand fra Maalmidte bestemt til de i Tabel b angivne Procenter af Kastehøjden. Det bemærkes, at Artiklen angiver, at de anførte Afvigelser maa anses for at være ganske normale). Det anvendte Sigteapparat var ikke forsynet med automatisk Kursdirigerer til Flyveren. Hobleys

og Inglis' Forsøg førte til Afvigelser af samme Størrelse.

Tabel a.

I.		II.		III.	
Side	Lgd.	Side	Lgd.	Side	Lgd.
v. 6,2+	15,9	v. 1,0÷	18,7	v. 0,4+	2,0
v. 12,0+	7,8	v. 8,7+	1,1	00,0+	5,6
h. 8,5+	4,7	v. 1,6÷	3,1	h. 2,0÷	1,0
v. 5,0+	9,1	h. 13,5÷	5,1	v. 8,2÷	3,5
v. 0,6÷	0,8	h. 0,2+	4,2	v. 4,5÷	13,3
h. 0,4+	15,7	h. 8,5÷	10,1	h. 2,4÷	0,6
v. 1,3+	13,9	v. 8,3+	5,3	h. 1,1÷	12,2
h. 9,9+	17,5	h. 4,3+	9,3	h. 3,0÷	2,7
h. 15,1+	17,8			h. 1,8÷	2,5
h. 15,1+	21,8				

Tabel b.

Nedslagenes Afstand fra Maalmitte bliver

17,1	18,7	2,0
14,3	8,8	5,6
9,7	3,5	2,2
10,4	14,4	8,9
1,0	4,2	14,0
15,7	13,2	2,5
14,0	9,8	12,3
20,2	10,2	4,0
23,2	—	3,1
26,5	—	—
50 % — Afst. 14,3	9,8	4,0
50 % — Afst. for samtlige 27 Kast: ca. 10 % H.		

3. Fra U. S. A.s Bombekastningsøvelser i Oktober 1922 (?) oplyses: »6 Luftfartøjer kastede fra 8000 feet Serie paa 12 Stk. 230 lbs. Bomber med utilfredsstillende Resultat. 6 Nedslag laa til Dels inden for Kampskibs-Dimensioner. Middelnedslagspunktet laa ca. 100 feet

(1,2 % H.) fra Maalmidte. Fra Højde 6000 feet gav en senere Serie 6 Træffere af 12 Bomber.«

4. *La Revue Maritime*, 1926, Pag. 421: »Under Konkurrencekast ved Langley Fields har et Luftfartøj ved Kast fra 1500 m opnaaet, at 7 af 9 Bomber faldt indenfor 30 m af Maalmidte, nemlig i følgende Afstande: 4,6 — 9 — 9 — 12 — 12 — 21 — 27,5 — 46 — 97,5 m eller i % H af Kastehøjden: 0,3 — 0,6 — 0,6 — 0,8 — 0,8 — 1,4 — 2,0 — 3,1 — 6,5.« (50 %-Afstanden er altsaa ca. 1 % af Kastehøjden, altsaa væsentlig mindre end den i Tabel 22 angivne).

5. *La Revue Maritime*, 1926, I. Pag. 388: »En U. S. A.-Officer angiver, at man kræver, at enhver Bombeskytte, som ikke kan præstere 80 % Træffere ved Kast fra 2750 m Højde mod et Maal af et Linieskibs Dimensioner, bør sendes tilbage til Skolen for ny Træning. . . En Kommission, der leder Øvelserne, har imidlertid lige fundet ud af, at Sandsynligheden kun er 32 % ved Kast fra 2750 m, og endog forudsat at Maalet er kvadratisk. Chancen gaar ned til 23 %, hvis Maalet bliver elliptisk. Fra 2750 m har Bomben en sandsynlig Afvigelse paa 13,7 m. (Højde, Fart og Vindfejl). (De 80 % svarer for et cirkulært Maal ca. 200 m i Diameter til en 50 %-Afstand paa ca. $2\frac{1}{2}$ % H. Kommissionens 32 % synes derimod at give en 50 %-Afstand paa ca. 5 % H.)

6. *La Revue Maritime*, 1926, Pag. 264: »Ved en italiensk Bombekastnings-Opvisning anvendtes et Maal med Diameter 10 m udvendig og 8 m indvendig. Der optraadte 2 konkurrerende Styrker, hver paa 3 Luftfartøjer, hvert Luftfartøj med tre Bomber. Trods ugunstige Vejrforhold var Træfningen god.«

7. *Revue de force Aérienne*, 1929, Pag. 643: »Ved Slutningen af Juni 1928 (?) har Luftfartøjer fra Langley Fields kastet 29 Bomber af 30 indenfor et Maal 30 m

i Diameter. Kastningen udførtes paa Marinens sædvanlige Maade ved Dykning fra 1500 m til 100m. D. 7. Juli kastede 7 Luftfartøjer Bomber mod det græske Skib »Paraguay«, der siden 1927 har staaet strandet paa Kysten tæt ved Kitty Hawk. Hvert Luftfartøj var udrustet med en Bombe paa 300 kg, en Bombe paa 150 kg og 2 Bomber paa 50 kg. Af 24 kastede Bomber ramte 5 Skibet, Resten faldt mindre end 20 m fra Skibet.« (De smaa Bomber har efter alt at dømme været anvendt til Indskydning. Dataene kan derfor ikke sammenholdes med Tabel 22).

8. *Marine-Rundschan*, Nr. 10, 1930 (se *Revue Maritime*, Marts 1930) . . . (Pag. 459) . . . : »Krigserfaringerne vedrørende Bombekastning fra Luftfartøjer er af kun ringe Værdi, fordi hverken Kastemidler eller Modforanstaltninger var tilstrækkeligt udviklet. Kastningerne efter Krigen er virkelighedsfjerne. Man burde anstille talrige nye Forsøg under meget strænge krigsmæssige Forhold . . . Vedrørende de gennem talrige Kastninger konstaterede Kastefejl har man fundet Fejl i Lodlinie 5° . . . Ifølge amerikanske Forsøg har gode Flyvere med Flyvehøjde ca. 3000 m (?) og Opløbsdistance 600 til 2500 m opnaaet en Kasteafvigelse paa gennemsnitlig 156 m eller $10,5^{\circ}$ Fejl i Sigtingens anvendte Lodlinie. Hvad Fejlen i Flyvestillingen angaar har man erfaret, at de store Bombeplaner har en rullende og duvende Bevægelse paa $4-5^{\circ}$ omkring Midterstillingen. . . I Dag, hvor nye og geniale Metoder er i Brug, benytter det amerikanske Luftvaaben Sigteapparater, der har en Vinkelfejl paa ca. 1° til Trods for, at Sigteapparatet er ophængt kardansk og gyroskopstyret. Der opnaas derved bedre Fart- og Vindbestemmelse i Løbet af kun 20 Sekunders retlinet Flyvning. Træfningsresultaterne opgives til 40%«

9. *Revue des Forces Aeriennes*, 1930 Pag. 589:

»Ved Horisontalkast (Kast af 5 Bomber samtidig) fra Bombebærere med Bomberne siddende vertikale, har man følgende Beliggenhed af 8 Salvers Middelnedslagspunkt:

Salve Nr.	Lgd. Afv.	Side Afv.	Afst. fra Maalmidte
1	lang 100 m	v. 10 m	100 m
2	kort 80 »	h. 50 »	95 »
3	kort 100 »	h. 100 »	140 »
4	kort 50 »	v. 100 »	115 »
5	lang 120 »	h. 80 »	140 »
6	lang 80 »	h. 100 »	130 »
7	kort 90 »	v. 80 »	125 »
8	kort 5 »	h. 10 »	5 »
Gennemsnit 105,6»			

Middelfstanden fra Maalet var under Øvelseskursus i 1927: 116 m og i 1928 110 m. Man opstillede en dertil svarende Vurdering af Kastninger ifølge Afstand fra Maalet, nemlig:

Afst. fra Maalmidte	0— 50 m	Kastn. udmærket
» » »	50— 75 »	» meget god
» » »	75—100 »	» god
» » »	100—125 »	» middelgod
» » »	125—150 »	» ret god
» » »	150—175 »	» passabel
» » »	175—200 »	» middelmaadig
» » »	200— »	» daarlig

(Kastehøjden er ikke anført, men for Kastehøjde ca. 3000 m er 50%-Afstanden ca. 5% H. som antaget i Tabel 22.)

Fra Horisontalkast (?) fra 1000 m Højde (8 Kast, med 4 Bomber) anføres følgende Middelfstande:

Dato	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	Middel
19/12 1929	100	200	140	100	20	35	35	50	86 m.
17/12 »	»	80	110	115	95	110	100	115	108 »
9/1 1930	25	50	150	155	45	90	50	150	90 »

(Tages disse Kast samlet, faas en 50 %-Afstand paa ca. $8\frac{1}{2}\%$ H.)

General Felix Marie oplyser i samme Tidsskrift, Pag. 714: »Paa Basis af Bombekastnings-Kursus 1929 kan man for Kastehøjde 1000 — 2000 m opstille følgende Nedslagsfordeling:

Afst. fra Maalmidte:	0	0-50	100	150	200	250	300	350	400 m
Procent af Nedslag:	0	17	56	77	90	94	97	98	»

eller

Procent af Nedslag:	10—20—30—40—50—60—70—80—90—100
Indenfor Afstand (m):	35 55 65 75 90 110 130 160 200 400
» (% H) c.	$2\frac{1}{2}$ $3\frac{2}{3}$ $4\frac{1}{3}$ 5 6 $7\frac{1}{3}$ $8\frac{2}{3}$ $10\frac{2}{3}$ $13\frac{1}{3}$ $26\frac{2}{3}$

(Sættes i sidste Række Højden til ca. 1500 m falder Nedslagsfordelingen meget nær sammen med den i Tabel 22 angivne).

10. Tidsskrift i Sjöväsendet, 1930, Pag. 714: »... 100 %-Spredningen, der tidligere ansattes til ca. 16 % af Kastehøjden, er ved moderne Kastemetoder reduceret til:

	Store Højder	Mindre Højder
U. S. A. Opgivelser	4 % H.	2 % H.
Polen »	$2\frac{1}{2}\%$ H.	2 % H.

Franske Opgivelser anfører noget større Tal. (Se iøvrigt: Svensk Artilleritidsskrift, 1929, 4. Hefte). (Medens de 16 % H. svarer ret godt til Tabel 22, er selve Dataene kun ca. $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{8}$ deraf).

11. Revue des forces aerienne, 1931, Pag. 1499: »Der afholdtes i U. S. A. Konkurrence mellem 8 Jagerflyvere... (se: Bee Hive, November 1931)... Hvert Luftfartøj medførte 2×5 Stk. 9 kg Bomber. Hvert Luftfartøj skulde kaste en Serie paa 5 Bomber i Løbet af

10 Minutter og fra Højde ikke under 60 m. Maalet var et Centrum 4 m i Diameter med en Omkreds 35 m i Diameter. Hver Træffer i Centret gav 25 Points, øvrige Træffere gav 2 Points mindre for hver 0,6 m, som Afstanden fra Centret var større, altsaa over 2,0 m. . . Vinderen opnaaede 154 Points. Han dykkede fra ca. 400 m næsten lodret med fuld Motor paa. Han sigtede med Geværsigte og udløste Bomben i ca. 60 m Højde,« (Gennemsnittet 15 Points svarer til ca. 5 m Afstand fra Maalmidte eller ca. $8\frac{1}{2}\%$ H, hvilket svarer til en 50 %-Afstand større end 5 % H.)

12. Dr. Heinrich Hunke: *Luftgefahr und Luftschutz* (1934) anfører Pag. 67: »Amerikanske Angivelser vedrørende Kast fra 1—500 m under gunstige Vejrforhold og uden Modtræk anfører Træffesandsynligheden:

Mod Undervandsbaade	8 %
» Torpedojager	11 %
» Krydser	15 %
» Linieskib	30 %.

13. *Die Luftwacht*, December 1931 anfører: »Studerer man de under Fredsforhold udførte Bombekastninger, saa viser det sig, at Træffeprocenten ved Kast fra 5000 m Højde vil være ca. 10, medens den ved lave Kast (30—100 m) vil være ca. 90.« (Maalet er formentlig et Panserskib).

14. *Svensk Tidsskrift i Sjöväsendet*, 1932 og 1933 har et Par Artikler, der behandler Træffesandsynligheden ved Bombekast. For Maal 180×30 m angives

Kastehøjde	4000 m	Træffesandsynlighed	7 %
»	3000 »	»	10 %
»	2000 »	»	14 %
»	1000 »	»	30 %

15. *Luftwehr*, Juni 1934, behandler i en Artikel Spørgsmaalet »Nødvendig Bombeindsats mod et givet

Maal« og anfører bl. a.: »Nat-Bombning af en Hangar 60×70 m med 50 kg Bomber (formentlig fra Højde mellem 2500 m og 4000 m)...for at have 80 % Sikkerhed for at løse Ogaven at ødelægge Hangaren skal der anvendes 5 Luftfartøjer, der hver kaster 7 Bomber, til trods for at den enkelte Bombes Virkningsareal er 5000 m². «

Det undersøges derefter, hvorledes en Bombeformation kan ødelægge et 80×100 m Maal ved Bekastning med 4 Stk. 50 kg Bomber, og man naar til, at der skal foretages 13 Kasteserier for at opnaa 3 Træffere og 18 Serier for at opnaa 4 Træffere.

Sluttelig undersøges Træffesandsynligheden for Kast af enkelt Bombe (100 eller 200 kg) mod et Maal 20×200 m, og man naar til Resultatet:

Træffesandsynligheden ved Angreb i

Længderetning 0,0536
 Træffesandsynlighed ved Tværsangreb ... 0,0525
 Træffesandsynlighed ved Firstregersangreb 0,053
 (Disse Data stemmer ret godt med Tabel 22s).

16. Det svenske *Artilleri-Tidskrift*, 4. Hefte 1939, samt den svenske *Luftförsvarsutredningens Betänkande* af 1932 giver følgende Oplysninger vedrørende Horizontalkast. I nedenstaaende Tabel er det svenske Artilleri-Tidsskrifts Oplysninger anført under Rubrik A, de øvrige under Rubrik B.

50 % Spredningen.

Højde m	A.		B.	
	Længde % H.	Side % H.	Længde % H.	Side % H.
500	24	6,6	10,4	5,0
1000	18	5,9	7,0	5,0
2000	12 1/2	5,2	4,4	4,3
3000	10,5	4,9	3,3	4,2
4000	9,2	4,8	2,7	3,6
5000	8,4	4,7	2,5	3,3

50 %-Afstanden lader sig ikke med Sikkerhed beregne paa Basis af 50 %-Spredningerne. Da den maa være større end den mindste af Spredningerne, kan man sætte den til betydeligt over 5 % H for Række A og over 5 % H for Række B i Kast fra under ca. 3000 m).

Den svenske Betænkning af 1932 giver iøvrigt følgende Data:

Horisontalkastets Træffesandsynlighed ved Bombekastning mod fast Maal.

Kastehøjde	Antal Bomber for at opnaa een Træffer i Maalet.			
	10×10 m	100×6 m ^{a)}	20×50 m	50×100 m ^{a)}
500 m	55 (2 %)	11 (9 %)	2 (50 %)	2 (50 %)
1100 »	143 (0,7 %)	28 (4 %)	7 (14 %)	3 (33 %)
2000 »	334 (0,3 %)	57 (2 %)	13 (8 %)	7 (14 %)
3300 »	556 (0,2 %)	87 (1 %)	22 (5 %)	11 (9 %)
4000 »	625 (0,2 %)	117 (1 %)	27 (4 %)	14 (7 %)
5000 »	834 (0,1 %)	132 (0,8 %)	36 (3 %)	19 (5 %)

Anm.: Tallene i () er Træffeprocent.

a) beregnet for Flyvning i Maalets Længderetning.

17. *Revue des Forces aeriennes*, 1933, Pag. 865:
»50 %-Spredningen i Længden og Siden kan sættes til en Fjerdedel af 100 %-Spredningen. Den angives til nedennævnte Værdier, idet dog 50 %-Afstanden er beregnet:

Kastehøjde	50 %-Lgd. Sprdn.		50 % Sidesprdn.		50 %-Afst.
m	[m]	% H.	m	% H.	% H.
3000	70	2,33	60	2,00	2,2 — 3,0
4000	88	2,20	75	1,88	2,0 — 2,9
5000	98	1,96	89	1,78	1,9 — 2,7
6000	107	1,78	92	1,53	1,7 — 2,5
7000	114	1,63	98	1,40	1,5 — 2,2
8000	119	1,49	102	1,28	1,4 — 2,0
9000	126	1,40	108	1,20	1,3 — 1,9
10000	130	1,30	111	1,11	1,2 — 1,75.«

18. *Flygning*, 1936, No. 12: »... Ved Flygvap-

nets Forsøg 1934 i Østersund med Kast fra 6—700 m Højde faldt over 50 % af 140 kastede Bomber indenfor et Omraade med 25 m Radius. (Altsaa en 50 %-Afstand af ca. 4 % H. Det er imidlertid ikke angivet, om Afstanden er opgivet i Forhold til Maalmidte, eller i Forhold til Middelnedslagspunktet; formentlig drejer det sig om Dykkekast).

19. *Luftwehr* No. 2, 1936, Pag. 62: »... En italiensk Artikel angiver, at af forskellige under Fredsforhold foretagne Bombekastninger fremgaar det, at Nedslagsbilledet ved Nat-Bombekastning — samme Maal, samme Kastehøjde, samme Luftfartstype — har mindre Udstrækning og derved større Træffesandsynlighed end Dag-Kast... Masseangreb mod et lille Maal er et lidet økonomisk Foretagende...« (Oplysningen er sikkert optimistisk, med mindre der ved Nat-Kastene er anvendt automatisk Pilot, og Træfningen maaske endog er beregnet i Forhold til Middelnedslagspunktet).

20. *Royal United Service Institution*, Maj 1936: »... Høj-Bombekastning... i klart Vejr og fra Højder op til 20,000 feet vil 50 % af Bomberne falde indenfor et dockeyard-areal som Maltas eller Gibraltars. Om Natten vil saadanne Angreb kunne udføres udenfor effektiv Rækning af Projektørerne. Mod en Flaade i Søen vil der ved Dag kunne paaregnes 5—10 % Træffere... Dykkebombe-Angrebet vil mod særlige Maal, saasom Dokker, Værksteder, Kraftstationer, Skibe i Dok o. l. kunne paaregnes at give mindst 30 % Træffere...« (Ud fra Tabel 22's Data vil det sige, at Maltas og Gibraltars dockeyard-areas skal være ca. 300 m. i Radius, hvad de sikkert er.)

21. *The Journal of the Royal Aeronautic Society*, Juni 1937, Pag. 433, anfører om Fejl i Sigtningens Lodlinie følgende: »Fra 3 fotografiske Kontroloptagelser har man følgende Data:

I.		II.		III.	
Side	Lgd.	Side	Lgd.	Side	Lgd.
+ 0,15°	+ 1,08°	÷ 0,33°	÷ 0,14°	+ 0,00°	÷ 0,16°
+ 00,14°	+ 0,17°	+ 0,12°	÷ 0,27°	÷ 0,05°	÷ 0,06°
+ 0,62°	+ 0,48°	+ 0,22°	÷ 0,25°	+ 0,24°	÷ 0,21°
+ 0,05°	+ 0,27°	+ 0,00°	÷ 0,11°	÷ 0,11°	+ 0,24°
+ 0,46°	÷ 0,90°	÷ 0,18°	÷ 0,54°	÷ 0,02°	+ 0,02°
+ 0,25°	÷ 0,66°	÷ 0,03°	+ 0,28°	+ 0,53°	÷ 0,06°
+ 0,00°	÷ 0,23°	÷ 0,12°	0,00°	+ 0,16°	+ 0,06°
÷ 0,13°	÷ 0,88°	+ 0,08°	+ 0,53°	÷ 0,09°	+ 0,18°
÷ 0,10°	÷ 0,62°	+ 0,03°	+ 0,03°	+ 0,03°	0,00°
—	÷ 0,40°	—	+ 0,47°	—	—
Sandsynlige Fejl:					
0,19°	0,64°	0,11°	0,23°	0,15°	0,10°

De tre Serier er udført i 1935 som følger:

Serie 1 er Kast fra 11000 feet Højde, hvad der var Luftfartøjets max. Stigehøjde, et Forhold, der sikkert maa siges at paavirke Kastenøjagtligheden.

Serie 2 er Kast fra D. H. Dragon fra 12000 feet.

Serie 3 fra et den Gang fuldt moderne Bombe-luftfartøj. Kastehøjden var 18000 feet.

(Omsætter man disse Vinkelfejl i Luftfartøjets Kastestilling til Afvigelser i Nedslag, finder man meget smaa Afvigelser. Man maa absolut ikke overse, at disse Data ikke er Nedslagsafvigelse, idet de ikke indeholder Fart-, Højde- eller Vindfejl.)

22. Et engelsk Tidsskrift anfører ved Omtale af Krigen i Kina (se: *Dansk Tidsskrift for Søvesen*, 1938, Pag. 245): »Ved Kast fra 3000 m Højde kan man regne med 18 % Træffere indenfor ca. 70 m Afstand fra Sigtepunktet. (Denne Opgivelse stemmer ret godt overens med Tabel 22, idet denne angiver 18 % Træffere indenfor ca. 2,9 % H, altsaa 87 m).

23. *Norsk Stortings Meddelelse* Nr. 38, 1937 »Om Organisasjon av Luftforsvaret« anfører den i den Svenske

Försvarsutredning af 1932 opstillede Tabel over nødvendigt Antal Bomber for at opnaa een Træffer i et Maal af givne Dimensioner. Yderligere anføres følgende:

Træffesandsynlighed.

(Maal 4000 m² svarende til Slagskib)

Kastehøjde	Horisontalkast	Dykkekast
Indtil 1000 m.	20 %	50 %
2000 m.	10 %	—
4000 m.	2 %	—

Anm. 1. Træffesandsynligheden er proportional med Maalets Størrelse. Man kan regne med at Træffeprocenten for forskellige Skibstyper reduceres som følger i Forhold til Træffeprocenten overfor Slagskib:

Panserskib og Krydser	$\frac{1}{2}$
Jager	$\frac{1}{3}$
U-Baad	$\frac{1}{10}$
Transportfartøj	$\frac{1}{4}$

Anm. 2. Mod Maal i Bevægelse kræves, alt efter Kastehøjde og Maalets Fart, 2—4 Gange saa mange Bomber, som naar Maalet er fast eller stilleliggende.

Anm. 3. Ifølge et opstillet Skema skal der mod pansret Skib af Middelstørrelse med Kastehøjde 4000 m kastes 30—45 Bomber for at opnaa een Træffer.

Mod et 3000 tons Handelsskib til Ankers skal der fra Kastehøjde 1500 m kastes ca. 30 Bomber for at opnaa een Træffer.

24. Tidskrift i Sjöväsendet 1935, Pag. 382 o. fl.:
»... Statistikken fra Artilleri, Torpedoeer m.m. viser, at man i Krig bør regne med ca. $\frac{1}{5}$ af den tabel-

mæssige Træffesandsynlighed . . . Bomben turde almindeligvis ikke være over 300 kg. . . Paa Skudafstanden 15000 m kan man med en af Sverrigklassens 28 cm Kanoner paaregnes 1 Træffer af 5—6 Skud. Ved Bombekast fra 4000 m er Træffesandsynligheden omtrent den samme men Gennembrydningsevnen kun ca. $\frac{1}{3}$, og gaar man til mindre Bomber eller til f. Eks. Dykkekast fra 1000 m Højde med 100 kg Bomber vil Virkningen kun kunne sættes til $\frac{1}{5}$. . . Ifølge Krigstræffesandsynlighed ca. $\frac{1}{5}$ af Fredstids-Erfaringerne vil der altsaa i Krig kræves ca. 17 dykkeangribende Luftfartøjer for at opnaa en Træffer i et Marat-Skib og ca. 25 for et Sverrig-Skib ved Kastehøjde ca. 600 m. Er Kastehøjden 1200 m kræves der henholdsvis 34 og 50 Bomber for at opnaa en Træffer.« (Træffesandsynligheden er væsentlig mindre en den af Tabel 28 fremgaaende).

25. *Svensk Artilleri-Tidskrift 1935*: »Vedrørende Spredningen ved Bombekastning . . . paa denne indvirker en Del Omstændigheder af flyveteknisk Art . . . interesserede henvises til en detailleret Studie i *Revue de L'Armee de L'Air December 1934*, »Le Bombardement en piqué af Rougeron« . . . her skal jeg kun referere de væsentligste af Slutningerne . . . Ved sædvanlig Kastning er Sidespredningen proportional med Luftfartøjets Fart og Kvadratroden paa Højden, medens Længdespredningen vokser noget mindre . . . For Dykkekast er der ikke offentliggjort Tal. Rougeron naar til følgende Resultat i sin Udredning . . . Man gaar ikke for langt, om man efter Studiet af de forskellige Spredningsaarsager tilskriver Dykkekastet en Spredning i Længde og Side kun Halvdelen af Spredningerne ved Horisontalkast, idet det forudsætter, at Kastningerne i begge Tilfælde sker under samme Forhold. Dykkekastet giver derved en fordoblet Træffesandsynlighed

mod smaa Maal . . . Det fremgaar ikke klart, hvad der menes med svarende Forhold, men det synes som om »ekvivalerende Højder« er de Højder, hvor A. L. Beskydningen skønnes at have svarende Virkning. Som ekvivalerende Højder angiver Rougeron 5000 m og 2500 m samt 3000 m og 1500 m.«

26. *Royal United Service Institution*, Maj 1936, anfører i en særdeles interessant Artikel blandt andet: »... man har fundet, at 50 %-Spredningen ved Horisontalkast fra 10000 feet vil være ca. 300 feet eller 3 % H. (50 %-Afstanden vil blive 4—5 % H). Tallene gælder kun Fredstids-Kast. Under Krigsforhold maa 50 %-Zonen mindst sættes til 900 feet. For Dykkekast under Fredsforhold og 2000 feet Kastehøjde kan 50 %-Zonen sættes til 150 feet. Antages Krigsforhold at have samme Virkning som ved Horisontalkast, bliver den krigsmæssige 50 %-Zone 450 feet. . . . Man er nu i Stand til at sammenfatte de sandsynlige Resultater for de 3 Metoder for Luftangreb:

	Træffe procent mod Skib	Procent nedskudte Luftfartøjer
Horisontalkast	0,4 %	61 %
Dykkekast	1,6 %	60 %
Torpedoangreb	2,25 %	85 %

idet dog disse Tal først faar den rette Vurdering, naar man tager Betydningen at en Træffer i Betragtning«.

Betragter man den af Tabel 22's Nedslagsfordeling resulterende Nedslagstæthed pr. Arealenhed, angivet ved Gennemsnittet i de forskellige ringformede Bælter i Forhold til den gennemsnitlige Nedslagstæthed i det centrale Omraade, finder man, at Nedslagstætheden er størst omkring Afstanden $\frac{2}{3} r$ eller med Tabel 22's Data omkring Afstanden ca. $3\frac{1}{2} \% H$.

Tabel 23.

Nedslagstætheden pr. Arealenhed.

Arealets Radier	Procent Nedslag	Nedslagstæthed
0— 1 % H.	3	$1 \times C$
1— 2 % H.	6	$2 \times C$
2— 3 % H.	11	$2,2 \times C$
3— 4 % H.	18	$2,6 \times C$
4— 5 % H.	12	$1,3 \times C$
5— 6 % H.	9	$0,8 \times C$
6— 7 % H.	7	$0,5 \times C$
7— 8 % H.	6	$0,4 \times C$
8— 9 % H.	5	$0,3 \times C$
9—10 % H.	4	$0,2 \times C$

Det »nedslagstynde« Omraade omkring Maalmidte er den karakteristiske Forskel mellem Kanonskydning og Bombekastning og den afgørende Vanskelighed ved at opnaa Træfning ved Bombning af smaa Maal. Dets Tilstedeværelse vil blandt andet tydeligt fremgaa af Skitsen over Bombekastningerne mod »Goeben« (se: *Der Krieg zur See*: »Die Mittelmeer-Division«, Pag. 345). Mindre tydeligt vil det fremgaa af en Skitse i *Tidskrift i Sjöväsendet*, 7. Hefte, 1935.

Tilstedeværelsen af et »nedslagstyndt« Omraade omkring Maalmidte kan formentlig forklares ret populært ved følgende Betragtning:

En paa Land opstillet Kanon har fra Skud til Skud en ganske bestemt Skudstilling, naar man ser bort fra visse smaa Ændringer i Kastestilling. Det er ikke udelukket, at disse smaa Ændringer skaber »nedslagstyndt« Omraade omkring Maalmidte, men Tilstedeværelsen af dette Omraade lader sig vanskeligt bestemme paa Grund af Afvigelsesernes ringe Dimension bl. a. i Forhold til Projektillets Gennemslag, samt fordi disse smaa Afvigelser er uden praktisk Betydning ved Skydning paa Skibe.

Ved Bombekastning er det klart, at den til den øjeblikkelige Kastestilling svarende Kasteparaboloide stadigt vil svaje frem og tilbage svarende til Luftfartøjets varierende Kastestilling. Det er ligeledes klart, at kun ved Sigtningen kan man erkende Passage af Kasteparaboloiden. Med de nuværende Sigtemidler, der paa Forhaand er indstillet til bestemte Kastedata og har Lodlinien fortøjet til Luftfartøjs-Konstruktionen, vil Sigteapparatets og den virkelige Luftfartøjsstillings Kastedata sjældent svare til hinanden. Der vil være ringe Sandsynlighed for, at Bombens Udløsning netop sker i det Øjeblik, Luftfartøjet passerer den svajende Kasteparaboloide. I Virkeligheden vil der, da Sigtningens Data er fastlagt paa Forhaand, kun være Mulighed for at træffe Maalmidte, naar Luftfartøjets Kastestilling netop svarer til Sigtemidlernes, eller naar Afvigelserne i de to Sæt Kastedata ophæver hinanden, hvad der sikkert sjældent vil forekomme. Det er sandsynligst, at Udløsningen sker før eller efter Passagen af den usynlige Kasteparaboloide, og at Afvigelsen vil have en vis Middelværdi, der i Forbindelse med de øvrige Afvigelser fører til et »nedslagstyndt« Omraade omkring Maalmidte.

Paa Bombekastningens nuværende Udviklingstrin bør man sikkert regne med, at Radien i det »nedslagstynde« Omraade svarer til indtil ca. 1 % af Kasteøjden. En saadan Afvigelse vil selvsagt, da 50 % -Afstanden er ca. 5 % H., være af væsentlig Betydning ved Bedømmelsen af Bombekastningens Træffesandsynlighed overfor Maal af smaa Dimensioner.

For at gaa videre i Vurderingen af Bombekastningens Træffesandsynlighed kan man allægge de i Tabel 22 angivne Data i Kurve og derefter for hver fulde Procent Træfning udtage den tilsvarende Afvi-

gelse i Procent af Kastehøjden. Man finder derved de i Tabel 24 angivne Afstande for 100 »normale« Kast af »enkelt« Bombe.

Tabel 24.

Kast No.	Afstand fra Maal	Kast No.	Afstand fra Maal	Kast No.	Afstand fra Maal	Kast No.	Afstand fra Maal
1	0,35	26	3,35	51	5,10	76	8,79
2	0,65	27	3,40	52	5,20	77	9,00
3	0,90	28	3,45	53	5,30	78	9,25
4	1,15	29	3,50	54	5,40	79	9,50
5	1,35	30	3,55	55	5,50	80	9,78
6	1,55	31	3,60	56	5,60	81	10,05
7	1,72	32	3,67	57	5,72	82	10,32
8	1,90	33	3,73	58	5,85	83	10,60
9	2,00	34	3,80	59	6,00	84	10,88
10	2,13	35	3,85	60	6,12	85	11,16
11	2,25	36	3,90	61	6,27	86	11,45
12	2,38	37	3,95	62	6,40	87	11,80
13	2,48	38	4,00	63	6,55	88	12,15
14	2,58	39	4,09	64	6,70	89	12,52
15	2,65	40	4,18	65	6,85	90	12,95
16	2,72	41	4,25	66	7,00	91	13,40
17	2,80	42	4,32	67	7,16	92	13,87
18	2,86	43	4,40	68	7,32	93	14,40
19	2,93	44	4,48	69	7,48	94	15,00
20	3,00	45	4,56	70	7,65	95	15,65
21	3,08	46	4,65	71	7,82	96	16,55
22	3,12	47	4,73	72	8,00	97	19,00
23	3,18	48	4,80	73	8,19	98	Vildskud
24	3,24	49	4,90	74	8,38	99	»
25	3,30	50	5,00	75	8,58	100	»

Baserer man sig paa disse 100 »Normal-Nedslag«, finder man de i Tabel 25 anførte Træffesandsynligheder overfor cirkulære Maal af forskellige Dimensioner ved Kast fra forskellige Kastehøjder.

Tabel 25.

Træffesandsynlighed overfor cirkulære Maal.

Cirkulens Diameter	Kastehøjde					
	4000 m	1000 m	500 m	300 m	200 m	100 m
10 m	0,2	1,5	3,4	7,2	13,2	50
20 »	0,5	3,4	9,0	25	50	81
30 »	0,8	5,8	20	50	69	94
40 »	1,2	9,0	38	64	81	97
50 »	1,6	13,2	50	73,4	88,8	—
60 »	2,0	20,0	59	81	94	—
70 »	2,5	29	66	88,4	96,6	—
80 »	3,0	38	72	90,8	97	—
90 »	3,6	44	77	94	—	—
100 »	4,2	50	81	96	—	—
150 »	7,6	69	94	97	—	—
200 »	13,2	81	97	—	—	—
250 »	22	88,8	—	—	—	—
300 »	33	94	—	—	—	—
400 »	50	97	—	—	—	—
1600 »	97	—	—	—	—	—

Overfor Maal, der har ikke-cirkulær Form, kan Træffesandsynligheden bestemmes ved følgende Fremgangsmaade, idet der gaas ud fra, at Maalets Midte er det rette Sigtepunkt. Der tildeles et Nedslag med en given Afstand fra Maalet en Træffesandsynlighed svarende til, hvor stor en Procentdel af Cirklen med Centrum i Maalmidte og den givne Afstand som Radius, der falder indenfor Maalets Konturer.

For at illustrere den angivne Bedømmelsesmaade overfor ikke-cirkulære Maal er i Tabel 26 anført for Kystforsvarsskibet »Olfert Fischer«s Dimensioner Nedslagenes Træffesandsynlighed alene ifølge deres Afstand fra Maalmidte.

Tabel 26.

Træffesandsynlighed i Henhold til Afstand fra
Maalmidte.

(Kystforsvarsskibet »Olfert Fischer«.)

Afstand	Træffe- procent	Afstand	Træffe- procent	Afstand	Træffe- procent
7,6 m	100	19 m	24,5	31 m	10,5
8 »	81,6	20 »	23,2	32 »	9,8
9 »	64,6	21 »	21,6	33 »	9,1
10 »	55,4	22 »	20,2	34 »	8,6
11 »	48,7	23 »	18,7	35 »	7,8
12 »	43,6	24 »	17,6	36 »	6,9
13 »	39,5	25 »	16,3	37 »	5,9
14 »	36,0	26 »	15,4	38 »	4,8
15 »	33,1	27 »	14,3	39 »	3,9
16 »	30,8	28 »	13,2	40 »	2,8
17 »	28,4	29 »	12,2	41 »	1,8
18 »	26,2	30 »	11,4	42 »	0,6

Hvad angaar Træffesandsynligheden overfor rektangulære Maal giver: »Luftförsvarsutretningens Betänkande, Stockholm 1932« visse Data for Horisontalkast. Samstemmende Data er anført i den norske Stortings-Meddelelse Nr. 38/1937: »Om Organisasjon af Luftforsvaret.«

I Tabel 27 er for forskellige rektangulære Maal i Rubrik A anført Træffesandsynligheden ifølge Tabel 22's Nedslagsfordeling, samt i Rubrik B de tilsvarende svensk-norske Opgivelser. Tabellen synes at vise, at der er ret god Overensstemmelse mellem de opstillede Data og de svensk-norske Oplysninger.

Tabel 27.

Træffesandsynlighed overfor rektangulære Maal.

Kaste- højde (m)	Maal		Maal		Maal		Maal	
	10×10 m		100×6 m		50×50 m		100×50 m	
	A.	B.	A.	B.	A.	B.	A.	B.
500	3,67	1,82	10,13	9,1	55,04	50,0	37,76	50,0
1100	1,00	0,70	3,66	3,6	13,77	14,3	28,03	33,0
2000	0,01	0,30	1,07	1,8	4,73	7,7	8,68	14,3
3300	—	0,18	0,42	1,15	2,27	4,5	3,73	9,1
4000	—	0,16	0,32	0,86	1,65	3,7	2,83	7,1
5000	—	0,12	0,21	0,75	1,12	2,8	1,92	5,3

Det bør bemærkes, at Tabellen i den norske Stor-tings-Meddelelse har de under Pkt. 23 anførte Anmærkninger.

Betragter man stilleliggende Skibsmaal, kan man ud fra Tabel 24 beregne Træffesandsynligheden under Fredsforhold overfor forskellige Skibstyper til følgende:

Tabel 28.

Fredsmæssig Træffesandsynligheden overfor stilleliggende Skibsmaal.

Maalet	4000 m	1000 m	500 m	300 m	200 m	100 m
Slagskib »Rodney«						
Lgd. 216 m, Br. 32,3 m	2,65	23,7	50,3	72,2	84,8	96,4
Kystforsvarsskibet						
»Olfert Fischer«						
Lgd. 86,5 m, Br. 15,2 m	0,57	7,6	21,6	39,8	59,3	84,1
Krydser »Exeter«						
Lgd. 180 m, Br. 18 m	1,22	13,1	27,4	46,0	64,5	87,0
Destroyer e. l.						
Lgd. 120 m, Br. 12 m	0,57	7,6	17,8	30,7	46,6	75,2
»Dragen«-Baad						
Lgd. 60 m, Br. 6 m	0,17	2,2	7,7	14,5	22,7	45,8
U-Baad »Thames«						
ca. Lgd. 96 m, Br. 8,8 m	0,34	4,7	12,5	22,6	34,6	64,9
U-Baad »Rota«						
Lgd. 48 m, Br. 4,4 m	0,07	1,2	4,7	9,9	16,2	34,5

Mange af de anførte Oplysninger maa synes rigtig »utidsvarende«. Paa den anden Side maa man ikke

glemme, at Problemet Bombekastning indtil for faa Aar siden kun har været bedømt udfra Træfning overfor store Maal. Først de sidste Par Aar har Dykkekastet bragt Mulighed for Bombeindsats overfor smaa Maal. Erkendelsen af Nedslagsbilledet og Nutidens ringe Træffesandsynlighed har bragt Fart i Spørgsmaalet »større Kastenøjagtighed« og dermed rejst Spørgsmaalet om tilfredsstillende teknisk og taktisk Sigteapparat.

Er Problemet »det automatisk-reagerende Sigteapparat« virkeliggjort, og har Flyvernes Træning naaet fuldt at kunne udnytte Sigteapparatet m. m., vil Nedslagsbilledet blive indsnævret og Tabel 22's 50 % -Afstand paa 5 % H vil maaske kunne reduceres til f. Eks. $\frac{1}{4}$. Den Træffesandsynlighed man da vil kunne paa-regne at opnaa overfor Maal af givne Dimensioner vil kunne udregnes af Tabel 28 ved at reducere Kaste-højden tilsvarende. Overfor smaa Maal vil Træffesand-synligheden først blive af praktisk anvendelig Størrelse, saafremt »det nedslagstynde Omraades« Udstrækning da vil være ringe i Forhold til Maaldimensionerne.

Det skal bemærkes, at en Skelning mellem Nedslagsfordelingen ved Horisontalkast og Dykkekast ikke er foretaget fordi Vurderingsgrundlaget skønnes for usikkert. Mit Skøn er at den angivne Træffeprocent muligt maa reduceres med indtil $\frac{1}{3}$ for Horisontalkast og forøges med indtil $\frac{1}{3}$ for Dykkekast.

Sluttelig skal anføres følgende Oplysninger fra Marin-litteraturforeningen Nr. 37, »Taktiska Spörsmaal II«, der foruden efterfølgende Oversigter A, B og C an-fører: »...for at sænke eller alvorligt beskadige et ældre Kampskib (til Ankers) kræves ved Kast fra 4000 m Højde ca. 45 Stk. Bomber paa 300-500 kg, og der kan i saa Tilfælde regnes med 3 Træffere... (Pag. 44). Ved Horisontalkast mod Maal under Gang

bliver Forholdene betydelig ugunstigere idet der for at sænke eller beskadige alvorligt et ældre Kampskib under Gang med 20 Knob kræves for Kastehøjde 4000 m 318 Stk. Bomber paa 3-500 kg og fra 2000 m Højde 222 Bomber. I Henhold til det tidligere nævnte kræver en saadan Bombeindsats henholdsvis 159 og 111 Bombe-luftfartøjer. For at opnaa tilsvarende Resultater mod de svenske Panserskibe kræves ca. 100 % flere Bomber og altsaa ogsaa Luftfartøjer . . . Sammenlignet med de andre Angreb har Dykke-Angrebet saadanne Fordele specielt mod Fartøjer, at Maaden sandsynligvis bliver fremherskende.

Oversigt A.

(Mindst 1 Tr. ved Højdeangreb.)

Fartøjstype	Antal Træffere	Bombevægt
Moderne Kampskib	5	500-1000 kg
Ældre Kampskibe	3	300-500 »
Panserkrydsere	3	300-500 »
Moderne Krydsere	2-3	300-500 »
Ældre Krydsere	2	100-200 »
Jagere	1-2	100-200 »
U-baade	1	50-150 »
Torpedobaad	1	50-150 »

Oversigt B.

Beregnet Antal Bomber for at have 63 % Sandsynlighed for at opnaa 1 Træffer mod et ankerliggende Skib, naar Luftstyrken er i V-Formation og udløser Bomberne samtidigt.

	Kastehøjde:			
	4000 m	3000 m	2000 m	1500 m
Ældre Kampskib	15-16	12-13	9-10	7-8
Panserkrydser	26-30	23-24	20-22	16-18
Jager	57-64	49-53	38-40	24-26
U-baad	200-213	160-185	120-131	80-100
Transportskib				
mindst 4000 t.	60-67	50-56	40-44	25-27
under 2000 t.	100-107	80-92	60-65	40-43

idet der er regnet med Afstand 50-60 m mellem Luftfartøjerne, samt med at der er 82 % Sandsynlighed for at Formationens Nedslagsbillede dækker Maalet.

Oversigt C.

Beregnet Antal Bomber for at have 63 % Sandsynlighed for at opnaa 1 Træffer i et Fartøj under Gang, naar Luftstyrken er i V-Formation og Afstanden mellem Luftfartøjerne er 60-80 m og Bomberne udløses samtidigt. Skibene paaregnes at zigzagge.

	Kastehøjde:			
	4000 m	3000 m	2000 m	1500 m
Ældre Kampskib (20 Kn.)	106	90	74	65
Panserkrydser (20 Kn.)	200	170	140	125
Jager (20 Kn.)	435	370	300	270
U-baad (10 Kn.)	720	600	480	420
Transportskib (10 Kn.)	180	150	120	105

Katalog

over den

Historiske Modelsamling paa Holmen.

Den historiske Modelsamling paa Holmen eller, som det tidligere hed, paa Orlogsværftet har altid kunnet glæde sig ved talrige Besøg Aaret rundt af de mange marineinteresserede, som ikke skyede Ulejligheden ved at opnaa den specielle Tilladelse til at bese den gamle Samling, som gennem Aarhundreder har haft til Huse indenfor Marinens Enemærker, og særlig paa de store Besøgelsesdage, hvor Portene slaas op for det store Publikum, har Samlingen været fyldt indtil Trængsel.

Marinen har Grund til at være stolt af denne ærværdige Samling, som viser Orlogsskibenes Udvikling lige fra Niels Juels Dage indtil Nutiden, en lille Perle, vel ikke helt fuldkommen for det mest kritiske Blik, fordi Tidens Ugunst ogsaa har givet den Ridser, men smuk og afrundet, fordi den er blevet plejet med Nænsomhed, og det, der er bevaret, er uden Lyde og viser saa faa Brister, at Magen til en saa ubrudt Række af teknisk fuldkomne Skibsmodeller vanskeligt kan findes selv i de største udenlandske Samlinger.

Marinen har længe følt Savnet af et Katalog, der kunde give den besøgende en vejledende Orientering og ved et righoldigt Billedstof bidrage til at fastholde Indtrykket af de smukkeste Modeller, et Savn som nu er afhjulpet, idet Flaadestationen med Marineministeriets Billigelse har overdraget Marinehistorikeren Orlogskaptajn P. Holck, at underkaste Samlingen en

videnskabelig Undersøgelse til Identificering af adskillige Modeller, hvorom der hidtil kun havde ringe Efterretning. Orlogskaptajnen har udført et kritisk, dygtigt og aarelangt Forskningsarbejde, som nu er resulteret i Fremkomsten af et illustreret Katalog over samtlige større og mest interessante Skibsmodeller, et 48 Sidet Hefte, som præsenterer sig meget smukt, og som, hvad Format, Tekst og Billedstof angaar, tilfredsstiller alle de Krav, der maa stilles til et moderne Katalog.

I den historiske Indledning fortælles, hvad vistnok kun de færreste ved, at Skibsmodeller lige siden Orlogsskibenes første Dage tjente til Vejledning for Skibsbygningen, og at allerede Frederik d. II paa Peder Skrams og Herluf Trolles Tid ejede Skibsmodeller, som ikke stod tilbage for Nutidens, men at det var Christian d. IV, som med aldrig svigtende Interesse for Flaaden paa Frederiksborg Slot lod indrette den berømte Skibssal for de historiske Modeller, som i pragtfulde Omgivelser dannede en enestaaende Samling, vel sagtens den ældste Museumssal i Danmark, og det er derfor kun naturligt, at en smukt udskaaret Statue af den navnkundige Konge er opstillet paa en fremtrædende Plads i vor nuværende Samling.

Den værdifulde Modelsamling gik desværre tabt, da Svenskerne hærgede Slottet, hvorefter de senere Modeller blev opstillet i Frederik d. III's Kunstkammer.

Den historiske Modelsamling paa Holmen er grundlagt af Christian d. V ved Marinens Nyordning i 1670, og Modellerne husedes i en lang Aarrække i Christian d. IV's gamle Admiralitetshus paa Gammelholm, indtil Danneskiold-Samsøe lod den overflytte til den nyopførte Pavillon ved Holmens Kanal i 1742, og nogle Aar senere indlemmedes de gamle Skibsmodeller fra Kunstkammeret, hvoraf nogle var fra Christian d. IV's Tid, i Samlingen.

I denne prægtige Bygning ramtes Modelsamlingen i 1795 af den store københavnske Brandkatastrofe, hvor mange af de ældste Skibsmodeller trods energisk Redningsarbejde blev Rov for Flammerne, medens andre blev kastet brændende i Kanalen, og kun de Modeller, der stod nærmest Trappen blev bragt i Sikkerhed i nogenlunde uskadt Stand. Modelsamlingen blev atter indrettet i den genopførte Bygning og led ikke Skade ved Byens Bombardement i 1807. Paa denne Tid var der paa det nye Værft paa Nyholm oprettet en Samling af de mest moderne Modeller, som blev et Bytte for Englænderne ved Værftets Okkupation i 1807, hvor det kun lykkedes at at redde ganske faa, heriblandt den berømte Model af »Dronning Juliane Maria«.

Den stærkt reducerede Samling førte derefter i en længere Periode en kummerlig Tilværelse, idet der ikke kunde skaffes Penge til Restaurering af de brandlidte Modeller eller Bygning af nye, og efter Opgivelsen af Gammelholm som Orlogsværft kunde der kun fremskaffes et yderst beskedent Rum i Spantelloftsbygningen paa Nyholm.

Efter Overgangsperioden fra Træ- til Jern- og Panserskibe var overstaaet, vaagnede den historiske Erkendelse af de gamle Modellers store Kulturværdi, nye Kræfter sattet ind, og i den nuværende Museumsbygning er Samlingen under kyndig Ledelse ikke alene ført til Dato, men dygtige Modelbyggere har med Flid rekonstrueret de ældre Typer, som savnedes, saaledes at Modelsamlingen nu giver et samlet Overblik over Udviklingen gennem den lange Periode siden Oprettelsen i 1670.

Kataloget er saaledes affattet, at hver Periode indledes med en kort og koncis Redegørelse for de Prin-

cipper, der laa til Grund for Skibsbygningen, hvorefter Modellerne omtales i kronologisk Orden og afviger derfor i nogen Grad fra Opstillingen i Samlingen, hvor man af Pladshensyn og Modellernes forskellige Størrelse og Art ikke strengt har kunnet overholde den tids-mæssige Rækkefølge, men ogsaa har maattet tage Hensyn til den dekorative Virkning.

Ved Indtrædelse i den store, lyse Modelsal fanges Blikket straks af Samlingens ældste Model »Anna Sophia«, der byggedes af Cort Adeler og indlagde sig Berømmelse i Niels Juels Søslag. Den gamle Model er egentlig bygget som Kirkeskib, men udmærker sig ved den velbevarede Rejsning, der placerer den mellem de værdifuldeste Skibsmodeller i Verden. Ved Siden heraf er opstillet de svære Skibsskrog til de følgende Skibe, Modeller som maaske ikke virker ved udvortes Skønhed, men som er meget instruktive, bygget nøjagtigt som det egentlige Skib, saaledes at hver enkelt Del tjente til Forbillede ved Tilhugning af det svære Tømmer. Blandt disse Modeller ses Kongens Lystfregat »Elefanten« og Orlogsskibet »Tre Løver«, der begge stammer fra Kunstkammeret og viser, hvor smukt forarbejdede de ældste Modeller, der gik tabt ved Branden i 1795, har været med det dekorative Billedarbejde og de skønne gamle Farver.

I Salens Midterrække findes en moderne Rekonstruktion af en svær Tredækker fra omkring 1700, udført nøjagtigt efter de originale Konstruktionstegninger med Rejsning, Sejl og dekorativ Udsmykning, ret Typen paa Datidens svære Slagskib med den høje Skanse, de flotte Kampagnelanterner og de tre lange Rader Metalkanoner.

Samlingens største Model, »Fyen« fra 1736 er centralt opstillet, en i alle Retninger ypperlig Model, som i de mindste Enkeltheder viser Rejsning og Sejl,

og som i mange Aar tjente som Forbillede for Skibenes Rigning og endog blev bragt til Christiansborg Slot, for at Kongen her kunde gøre sig bekendt med Takkelagen.

Dernæst finder vi den elegante Fregat »Rota«, som i 1838 hjembragte Thorvaldsen og en Del af hans Kunstværker fra Italien, og Rækken sluttet med vort sidste Sejllinieskib »Dannebrog« fra 1850, der repræsenterer Sejlskibsperiodens Kulmination.

Turen kommer derefter til de kombinerede Sejl- og Dampskibe, Skruefregatten »Niels Juel«, der i 1864 kastede Glans over vort Flag under Suenson ved Helgoland og endelig vort sidste store Sejlskib, Krydserfregatten »Fyen«, et stolt Skib, der gjorde flere oversøiske Togter til Middelhavet og Vestindien.

Nu ser vi Danmarks ældste Panserskib »Rolf Krake« 1863, der deltog i Krigen næste Aar, den smukke Krydser »Valkyrien«, af hvilken der gik saa stort Ry, og som bedst kendes fra Prins Valdemars berømte Togt til Østasien 1899—1900, og sidst Kystforsvarsskibet »Peder Skram«, en fuldt ud moderne Model, som i alle Enkeltheder viser, hvad Nutids Modelkunst formaar.

Med denne Rundgang, som hurtigt har bragt os fra det ældste Orlogsskib til vor Tids Panserskib, har vi forbigaaet en Del Modeller, som fortjener nærmere Omtale. Blandt Rækken af Skibsskrog finder vi en tilsyneladende ret uanselig Model af Skytskibet »Hjælperinden« fra 1718, som var et af Datidens stærkeste Skibe, særlig bygget til Angreb paa Fæstninger og til Farvandet ved Rügen, hvor denne Type bragte Admiral Judichærs Navn som Konstruktør viden om, endvidere Barbé's Projekt til en Tredækker, en finthbygget Model, der kan skilles og viser Skibets Indre, og som Pendant hertil den berømte Model af »Dronning Juliane Maria«

1752, som i teknisk Henseende staar Maal med det bedste Udlandet kan opvise, idet den kan skilles efter alle Dæk og paa det nøjeste viser hele Skibets indre Apterling.

I Vinduesrækken ses det berømte Gernerske Flaadebatteri 1787, paa hvilket Willemoes bød Nelson Trods i halvfjerde Time og først opgav den ulige Kamp, da den dødbringende Beskydning med Skraa fra de højtliggende engelske Kanoner havde tyndet svært ud blandt den tapre Besætning, endvidere Stykprammen »Haien«, der paa det kraftigste forsvarede København mod Bombardement fra Søsiden i 1807, nærlig bygget som de Stykpramme, der af Judichær konstrueredes til Tordenskjolds Angreb paa Elfsborg. Derefter kommer Modeller af de berømte smaa Kanonfartøjer, som efter Flaadens Ran byggedes i stort Antal og muliggjorde Krigens Fortsættelse, Baade, der viser, hvilke Stabadser Besætningerne maatte udholde for stedse at kunne byde Fjenden Trods, selv i de strengeste Vintermaaneder, hvorefter Rækken afsluttes med en Minebaad med Miner og en Serie Modeller af Torpedobaade, der viser hele Udviklingen fra den første lille Baad i 1874 til de større Torpedobaade, der bevogtede vore Farvande under Verdenskrigen.

Paa det omløbende Galleri er opstillet en lang Række Skibsskrog, hvoriblandt Benstrups Skibe fra omkring 1730 gør sig bemærket ved den fine Udførelse og de elegante Linier. Her finder vi ogsaa Defensionsfregatten »Hjælperen« 1787, der var et veritabelt Panserskib, idet Skibssiden beskyttedes af et 5 Fod tykt Træpanser, der var uigennemtrængelig for Datidens Skyts. Endvidere et stort Antal smukke, riggede Modeller af lettere Orlogsskibe, hvoraf særlig den berømte Brig »Lougen« 1805, Datidens lette Krydser, med den umaadelige Sejlføring viser, hvilke Krav der stilledes til disse Fartøjers Sejlsads.

Her findes endvidere opstillet et Utal Modeller af enhver Art, lige fra morsomme gamle Muddermaskiner til Kraner og indviklede Detailkonstruktioner, der appellerer til Sagkundskaben, hvorimod Øjet frydes af de mange herlige Galionsfigurer og rigt dekorerede Ornamentspejle, som er anbragt paa Vægkonsoller over alt i Samlingen.

Kataloget er udgivet ved Midler fra forskellige Fond og Legater, som derved har ydet Sagen deres værdifulde, interesserede Støtte.

Modelsamlingen giver først og sidst et Indtryk af dansk Orlogs-Skibbygnings høje Stade igennem Hundreder af Aar og af den danske Flaades historiske Betydning for vort Folk.

Maatte Nationen forstaa at drage Lære heraf, ogsaa i vor Tid.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage.

Af Kommandørkaptajn F. H. Kjølsen.

At vort Lands Størrelse og udenrigspolitiske Betydning igennem Tiderne har staaet i ligefremt Forhold til vor Flaades Størrelse, Effektivitet og sømilitære Evne, er en Kendsgerning, som ikke behøver mere end en overfladisk historisk Analyse af Danmarks Riges Historie for at blive bevist.

Idet vi har Grund til at haabe, at den dybe Bølgedal, som vor Flaade har befundet sig i siden Verdenskrigens Afslutning, har passeret sit Minimum, og Tidens Krav, i Form af forøget Beredskab og et tidssvarende Materiel, vil ske Fyldest, kan vi, der forhaabentlig skal bidrage til at bygge dette vort naturlige nationale Værn op, maaske ogsaa have godt af samtidig at blade tilbage i Historiens lærerige Bog.

Det har Værdi for os selv at blive mindet om vor Flaades Bedrifter gennem Aarhundrederne, foruden at vi ifølge Marineministeriets Bestemmelser og Sejlorder har en ligefrem Pligt til overfor vore Skibsbesætninger at mindes vort Søværns Historie og nationale Mindedage.

Da det sikkert kun er de færreste af os, der har haft Stunder til jævnlig at studere Søkrigshistorien, vil det maaske være af praktisk Betydning at koncentrere den i en Slags retrospektiv Samling af de historiske Hovedbegivenheder, som har fundet Sted indenfor hver af Aarets 12 Maaneder.

Det engelske Tidsskrift »The United Services Review« bringer hver Uge under Rubrikken »Next Week's

Anniversaries« den kommende Uges søkrigshistoriske Begivenheder indenfor den britiske Flaade igennem Tiderne, og med dette Blad som Forbillede er Grundlaget for en maanedlig Oversigt over vort Søværns Hæders- og Mindedage udarbejdet.

Det er da Tanken, at »Tidsskrift for Søvæsen« for Fremtiden vil udkomme med en Oversigt af denne Art i hvert af sine Hæfter.

At England benytter sig af ugentlige Oversigter, medens vi maa indskrænke os til en maanedlig, behøver ikke at betyde, at vor Sømagts Historie staar saa meget tilbage for dette Lands, i alle Fald ikke i det Forhold mange paa Forhaand vil være tilbøjelig til at mene, naar de kun tænker paa de 2 Landes nuværende indbyrdes Størrelse.

Dette behøver ikke noget indgaaende historisk Studium for at blive dokumenteret, og iøvrigt burde Bevidstheden om, at vi tilhører en af de ældste Nationalstater i Europa, og at vi er Indehaver af et af Verdens ældste Flag, nok kunne bringe vort Folk til Eftertanke om den Rolle, som vort Land — sin nuværende Lidenhed til Trods — har spillet i Historien.

I denne Forbindelse kan det være fristende at minde om, at naar det store Albion med berettiget Pietet værner om Mindet om Nelsons Signal *forinden* Slaget ved Trafalgar i 1805, ved hvert Aar paa Datoen for denne Kamp at hejse Signalet »England expects every man to do his duty« paa det daværende Flag-skib »Victory«s Top, saa kunde vi med lige saa stor national Stolthed mindes den Konge, som over halvandet Hundrede Aar *forinden* i 1644, trods sine 67 Aar, personlig førte sin Flaade i Kamp mod Rigets Fjender, og *midt* under Slaget i en kritisk Situation, hvor han selv var alvorligt saaret og blindet paa det ene Øje, lod Kampen fortsætte under Parolen: ». . . Naar

kun enhver vil gøre sin Pligt»; et Motto, som vi i Flaaden baade i vore Skibe og Skoler burde tilegne os som en fundamental Grundsætning i al vor Gøren og Virken.

I Haabet om at dette Arbejde kan være nogle af Tidsskriftets Læsere til Nytte, tillader jeg mig da at præsentere hosstaaende Oversigt for Maj Maaned og føjer dertil en indtrængende Anmodning om at alle, der har Interesse herfor, efterhaanden som Maanedshæfterne udkommer, gennem Indsendelsen af Bidrag og Forslag vil bidrage deres til, at disse Oversigter i alle Tilfælde ad Aare kan fremtræde i saa fyldig og rigtig en Form som muligt.

Dette gælder selvfølgelig i første Række de Søofficerer, som ved Lærergerning m. m. særlig har Betingelser herfor, men det er ogsaa mit Haab, at de af Søe-Lieutenant-Selskabets ældre Medlemmer m. fl., der allerede har ydet deres store Indsats til Belysning af hele vor Flaades sømilitære og biografiske Historie, vil gennemlæse Oversigterne og da lade enten Forfatteren eller Tidsskriftets Redaktion tilflyde deres eventuelle kritiske Bemærkninger.

At den senere Tids Historie er relativt fyldigst omtalt, ligger i, at de ældste Kilder som bekendt mange Gange ofte er vanskelig tilgængelige og ikke sjælden ukorrekte.

Selve Søkrigsbegivenhederne, samt hvad der direkte er knyttet hertil, danner det væsentlige Grundlag i Oversigterne, ligesom kun Chefens eller den kommanderende Søofficers Navn er nævnt; selvom mange underordnede Skibschefer eller subalterne Officerer ogsaa fortjente Omtale, saa er dette for det meste undladt af Pladshensyn.

Til Meddelelserne om rent søkrigshistoriske Begivenheder skulde da knytte sig Oplysninger af mere

almen maritim Interesse, f. Eks. hvornaar Søofficererne første Gang fik Uniform, hvornaar Admiralitets Kollegiet blev oprettet, hvornaar vi fik vort første Panserskib, Ubaad o. s. v., og ogsaa her vil jeg tillade mig at rette en Appel til vore Divisioner og Institutioner om at bistaa med Oplysninger og Vejledning i Tilfælde af, at Begivenheder af Betydning er blevet forebigaaet.

At citere Kilder for Udarbejdelsen af dette Arbejde i selve Teksten, har jeg for Oversigtens Skyld maattet renoncere paa, men til Oplysning tjener, at disse er søgt blandt historiske Skrifter og Memoirelitteratur, hvor de nu bedst findes, dog har selvfølgelig H. G. Garde »Den danske — norske Sømagt«, T. A. Topsøe-Jensen og E. Marquard »Officerer i den dansk-norske og danske Søetat 1660—1932«, H. D. Linds forskellige Bidrag til den dansk-norske Sømagts Historie fra 1559—1670 samt Schaffalitzky de Muckadell »Haandbog i Nordens Søkrigshistorie« dannet Hovedgrundlaget, hvorfra Begivenheder, Aarstal og Datoer er hentet.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Maj Maaned.

1. Maj 1676: Eskadre paa 8 Linieskibe og 8 Fregatter under Admiral Niels Juel erobrer Visby og besætter Gulland.
1. Maj 1869: Søkadetakademiet flytter til Nyboder, samtidig med at dets Navn ændres til Søofficersskolen.
2. Maj 1605: 2 Orlogsskibe under Admiral Kønig afsejler fra København paa Togt, hvor Grønland genfindes, og Grønlandsfarten genoptages.
7. Maj 1937: Efter Søværnslovens Vedtagelse udskilles Kystflaaden fra Flaadestationen; Stationschef for Flaadestation oprettes med Kommandørkaptajn Ipsen som første Stationschef.
8. Maj 1629: Niels Juel fødes.
8. Maj 1848: Hjuldampskibet »Hekla« samt 6 Kanonbaade under Kaptajn Bille beskyder ved Fredericia tysk Feltartilleri.
9. Maj 1742: Bygmester Philip de Langes Tegninger til Arsenalbygningen paa Nyholm approberes ved kgl. Resolution
9. Maj 1864: Nordsøeskadren: Skruefregatterne »Niels Juel« og »Jylland« samt Skruekorvetten »Heimdal« under Orlogskaptajn Suenson slaar ved Helgoland østrigsk Eskadre, bestaaende af Skruefregatterne »Schwarzenberg« og »Radetzky« samt 3 preussiske Dampkanonbaade »Preussischer Adler«, »Blitz« og »Brasilisk« under Linienschiffs-kapitän v. Tegetthoff.

11. Maj 1712: Eskadre bestaaende af Linieskibet »Fyen« og 4 Fregatter »Søridderen«, »Leoparden«, »Raa« og »Lossen« under Kommandørkaptajn Knoff kæmper udfor Fladstrand (Frederikshavn) med svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schouthynacht Sjøblad.
12. Maj 1810: Eskadre paa 4 Orlogsbrigger under Kaptajn Krieger kæmper med og fordriver engelsk Fregat »Tribune« udfor Mandal.
14. Maj 1717: Kattegateskadren bestaaende af 2 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 12 Galejer m. fl. under Kommando af Kommandør Tordenskjold angriber Göteborg.
16. Maj 1619: Orlogsskibet »Enhjørningen« og Jagten »Lampretten« under Kaptajn Jens Munk afsejler fra København for at finde Nordvestpassagen, hvilket mislykkes. »Enhjørningen« forliser, efter Overvintring ved Hudsonstrædet vender Jens Munk og 2 Mand som eneste overlevende tilbage til Norge med Jagten i 1620.
16. og 24. Maj 1644: Flaadestyrke paa 9 Skibe under Kong Kristian IV ombord paa Orlogsskibet »Trefoldigheden« slaar i Listerdyb svensk-hollandsk Flaade paa 13 Skibe under Martin Thijssen.
16. Maj 1753: Middelhavseskadren paa 4 Fregatter m. fl. under Kommandørkaptajn v. Lützow afslutter Traktat med Kejseren af Marokko og sikrer Handelskolonien Saffia.
16. Maj 1797: Middelhavseskadren bestaaende af Fregatten »Najaden« og Briggen »Sarpen« m. fl. under Kaptajn Bille kæmper udfor Tripolis mod tripolitansk Eskadre paa 6 Skibe.

23. Maj 1809: 20 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder angriber i Store Bælt Konvoj under Dækning af engelsk Eskadre paa 5 Linieskibe og 2 Fregatter m. fl., hvorefter engelsk Fregat »Melpoméne« maa sendes hjem for Kassation.
24. Maj 1612: Elfsborg Fæstning kapitulerer efter at Eskadre paa 7 Skibe under Admiral Jørgen Daa i 1611 og 1612 har angrebet svensk Flaade i Gøteborg og blokeret Gøta Elv.
25. og 26. Maj 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 18 Linieskibe og 8 Fregatter under Admiral Niels Juel kæmper mellem Bornholm og Rügen uafgjort med svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter under Admiral Lorenz Creutz.
26. Maj 1737: Tørdokken paa Christianshavn indvies, Linieskibet »Christianus Sextus« indsættes som første Skib i Dokken, som var i Brug indtil 1872. (Medaille slaaet). En i 1681 planlagt Dok paa Bremerholm blev aldrig fuldført.
30. Maj 1563: Eskadre paa 9 Skibe under Admiral Jacob Brockenhuus kæmper med og fordrives af svensk Flaade paa 19 Skibe under Admiral Jacob Bagge udfor Rønne.
30. Maj 1564: Dansk-lübsk Flaade paa 29 danske og 10 lübske Skibe under Admiral Herluf Trolle slaar under Øland svensk Flaade paa 36 Skibe under Admiral Jacob Bagge; denne tages til Fange, medens Admiralskibet »Makalös« springer i Luften.
-

Bogannmeldelse.

Tidsskriftet »Le Nord«.

Bind I, Aargang 1938.

Fra Marinens Bibliotek foreligger nu første Aargang af det nye Tidsskrift »Le Nord«, der udkommer kvartalsvis.

Da Tidsskriftet endnu maa antages at være lidet kendt, henledes Opmærksomheden herved paa det med Tilføjelse af nogle orienterende Oplysninger. »Le Nord« betegner sig som et nordisk, internationalt Tidsskrift og udgives af Landskomitéer for de 5 nordiske Lande. Dets Redaktion forestaas for Danmarks Vedkommende af Landstingsmand Holger Andersen, hvis Navn borger for Indholdets Lødighed.

Landskomitéen for Danmark er sammensat af følgende Medlemmer: Statsminister Th. Stauning, Udenrigsminister Dr. P. Munch, fhv. Statsminister J. Th. Madsen-Mygdal, Folketingsmand J. Christmas Møller og Professor ved Københavns Universitet Dr. N. E. Nørlund.

I første Hefte af »Le Nord« bringer de 5 nordiske Lande gennem deres respektive Komitéer Tidsskriftet ud til den øvrige Verden i en Indledning, hvoraf visse Betragtninger af særlig Interesse skal citeres:

»Tanken at starte et Tidsskrift med den Hensigt at hjælpe udenlandske Læsere til at forstaa de nordiske Landes Synspunkter og Anskuelser er i sig selv naturlig.

Thi Norden har sin egen Karakter og Individu-

alitet, som maa studeres som et Hele og i sine Enkelt-heder, for tilfulde at blive forstaaet.«

Senere i Indledningen staar der:

»Det hævdes især i den senere Tid temmelig ofte, at man fra forskelligt Hold appellerer til de smaa Nationer for at formaa dem til at gøre deres Indflydelse gældende i den internationale Retsindigheds Tjeneste. Det er sandt, at denne Indflydelse ikke har frembragt mange synlige Resultater, men den Kendsgerning, at der eksisterer et næsten universelt Ønske om at se den anvendt, er i sig selv bemærkelsesværdig. Og i hvert Tilfælde kan der ikke være Tvivl om at for de smaa Nationer selv er Tanken om at Ret skulde gaa før Magt eller snarere, at den eneste legitime Brug af Magt er i en retfærdig Sags Tjeneste, et Grundprincip og en Betingelse for selve deres Eksistens.

I Bestræbelsen for at knæsatte dette Princip rykker de i Marken med deres samlede Kræfter, hvor smaa de end synes at være, i et Øjemed, som de anser for al være af vital Betydning for alle Nationer, og i Haab om, at de ved at gøre dette, kan bidrage til at lægge Grunden til et lykkeligere Menneskeliv end det er muligt at leve paa de nuværende Betingelser.«

Indledningen slutter med at udtale Haabet om, at Udgivelsen af »Le Nord« maa bidrage til at hverve flere Venners Samarbejde indenfor de smaa Nationers Kreds for de Tanker, som dette Tidsskrift vil give Udtryk for.

I nøje Forstaaelse med Indledningen skildrer Tidsskriftets første Artikel »When Kings and Foreign Ministers meet« (af Stortingspræsident Hambro) Udviklingen af dette Samarbejde, saaledes som det haandgribeligt har givet sig Udtryk gennem en Mødeinstitution, som specielt Verdenskrigen og den usikre Efterkrigstid har givet en særlig Betydning.

Netop i disse Dage erindrer man sig dette ved Meddelelsen om, at det næste nordiske Udenrigsminister-møde afholdes i Helsingfors den 20.—22. Februar.

I den følgende Artikel »Neutralité nordique« af Udenrigsminister R. Sandler fremsætter Udenrigsministeren for egen Regning nogle personlige Kommentarer til dette vigtige fælles nordiske Spørgsmaal.

I Tidsskriftets 4. Hefte findes en Indholdsfortegnelse over samtlige i 1938 skrevne Artikler. Et Blik paa denne giver et ganske godt Udtryk for, hvad »Le Nord« paa de 400 Sider vil slaa fast, belære om eller blot meddele videre.

Indholdsfortegnelsen ser saaledes ud:

Andersen, Holger: Le Danemark et la minorité allemande du Slesvig.

Bergersen, Birger: The International Whaling Situation.

Björnsson, Sveinn: The Kingdom of Iceland. Some remarks on its Constitutional and International Status.

Cecil Viscount of Chelwood: Nansen and the League of Nations.

Christiansen, C. P. O.: Die dänische Volkshochschule, ihr Wesen und ihre Form.

Ekeberg, Birger: Die nordische Zusammenarbeit auf dem Gebiete der Gesetzgebung.

Forchhammer, Henni: Karen Jeppé and the League of Nations.

Friðriksson, Arni: The Icelandic Fisheries.

Hambro, C. J.: When Kings and Foreign Ministers meet.

— The Northern Countries at the League.

Hambro, Edvard: Les sanctions et l'attitude actuelle des états du Nord après l'assemblée de la Société des Nations de 1938.

Hansson, Michael: L'office International Nansen pour les réfugiés sous l'autorité de la Société des Nations.

Hatt, Gudmund: The Potentialities of Inter-Northern Commerce.

Henriksson, Fritz: Les prix Nobel.

Holsti, Rudolf: La neutralité des îles d'Aland.

Hejninen, Emil: Das Bauerntum im Wirtschaftsleben Finnlands.

Kampmann, Per: Collaboration Suédo-danoise pour la construction de chemins de fer dans le Proche-Orient.

Koht, Halvdan: The Oslo Convention and after.

— The Queen of Norway.

Lindhult, Niklas A.: Der Nordische Administrative Verband.

Mantere, M. Oskari: Conditions linguistiques de l'enseigne-
ment en Finlande.

Nörlund, N. E.: La Fondation Rask-Örsted.

Procopé, H. J.: Economic co-operation between the Northern Coun-
tries and the Joint Delegation for its promotion.

Ramsay, Henrik: Les Pays du Nord et leur approvisionnement en
cas de crise internationale.

Sandler, Rickard: Neutralité nordique.

Schencke, Wilhelm: Das Institut für vergleichende Kulturforschung
in Oslo.

Tanner, Väinö: Some economic problems in the North.

Thulin, Gabriel: Die Vereine »Norden« und ihre Wirksamkeit.

Undén, Östen: La question d'Aland.

Voionmaa, Väinö: The Birth of a Nation

Chroniques, trimestrielles: Danemark.

— Finlande.
— Islande.
— Norvège.
— Suède.

Det maa haabes, at dette nye Tidsskrift maa vinde
stor Udbredelse til Gavn for Opfyldelsen af sit høje
kulturelle Formaal.

M. Lorck.

Nekrolog.

Kaptajn Svend Vinge blev født 18. September 1890 som Søn af Postmester, Løjtnant Johan Peter Vinge og Hustru Christiane f. Ottesen. Han var gift med Inger Eriksen. Ægteskabet opløst.

Vinge blev Kadet 1907, Sekondløjtnant 1911 og var 1911—1912 paa Vintertogt med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien.

18. Maj 1912 blev han udnævnt til Premierløjtnant. Under Sikringsstyrkens Formering var han dels Chef for Torpedobaade under den flydende Defension og dels Adjutant hos Chefen for 1. Eskadre. Herfra kom han til Tjeneste ved Undervandsbaadsdivisionen og var fra 1919 til 1923 Chef for Undervandsbaade. 1. Februar 1921 udnævntes han til Kaptajn, men maatte den 31. Juli 1924 tage sin Afsked paa Grund af Svagelighed.

Efter sin Afgang fra Søværnet opholdt han sig i nogle Aar i de forenede Stater og levede de senere Aar i Odsherred.

Vinge var i sine yngre Aar en fornøjelig Kammerat, men efter sin Afgang fra Tjensten havde han fuldstændig trukket sig tilbage fra sine Kammerater.

Hans senere Aar har sikkert været vanskelige. Private Sorger og svækket Helbred tyngede ham stærkt.

Han døde den 27. Marts 1939.

L. B.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Norge.

Nybygning.

Jagere. Af den mindre Jagertype paa ca. 600 ts. (færdige »Sleipner« og »Æger«) er nu yderligere 3. Baad »Gyller« under Aflevering.

4. Baad, »Odin«, søsattes i Jan. d. A., 5. Baad, »Balder«, søsættes i Sommerens Løb, medens 6. Baad, »Tor«, siden Nov. s. A. er i Arbejde¹⁾ ved Privat-Værftet i Frederiksstad som Følge af fuld Beskæftigelse frem i Tiden paa Statsværftet i Horten, paa hvilket bl. a. Bygningen af 2 store Jagere paabegyndes i For-sommeren.

Flg. Data foreligger for sidstnævnte Type:

Standard-Depl. = 1220 ts., L. = 97 m, B. = 10 m, D. = 2,7 m.
Hovedmaskineri 2 Stk. Laval Turbiner \sim 30 000 H.K. Garanteret
Fart \sim 1300 ts. = 34 Knob. (Det bemærkes, at der for den mindre
Jagertype blev opnaaet ca. 2 Knob over garanteret Fart — henhv.
32 og 30 Knob).

Artilleri: 4 Stk. 12 cm K. (2 i Dobbelt-skærm for, 2 over
og under hinanden agter), 2 Stk. 40 mm og 2 Stk. 12,7 mm A.L.K.

Torpedoarmering: 2×2 53 cm T-rør.

Desuden Paravaneudstyr samt 2 Dydbombekastere og 4
D.B.-Slippeapparater.

U-Baade. Nybygning af 1 U-Baad paaregnes i 1940.

Italien.

U-Baadsstyrke. I en Beretning, der ledsager Marinebud-
gettet 1938—39, udtales i Anledning af sammenlignende Betragt-
ninger over italiensk ctr. fransk-engelsk Flaadestyrke i Middelhavet
med særligt Henblik paa effektiv U-Baadsstyrke:

»..... i Krig vil det være umuligt at holde mere
end $\frac{1}{3}$ af det samlede Antal U-Baade udrustet (?: i Søen), dels

¹⁾ Bygges ved ekstraordinære Midler.

paa Grund af Reparationer o. l. 2: af materielle Hensyn, dels paa Grund af utilstrækkelige Besætninger 2: af personelle Hensyn....»

I det engelske Admiralitets aarlige Oversigt over Flaadestyrke opgøres italiensk U-Baadsstyrke pr. 1/2 1939 saaledes:

Færdige	97	Baade
Under Bygning.....	7	—
Projekteret	10	—
		Ialt... 114 Baade

England.

Nybygning.

1939/40 Programmet omfatter Bygning af ialt 80 Enheder, heraf bl. a.:

2 Slagskibe, 1 Hangarskib, 4 Krydsere, 16 Jagere, 4 U-Baade, 22 Ledsageskibe, 10 Minestrygere, 1 Mineskib, 6 Motortorpedobaade.

I det løbende Finansaar vil herefter ialt 200 Enheder være under Aflevering, under Bygn. m. v., heraf bl. a.:

9 Slagskibe, 25 Krydsere, 6 Hangarskibe, 43 Jagere, 19 U-Baade, 24 Ledsageskibe, 14 Minestrygere, 19 Motortorpedobaade.

Konvoyering. Under Forelæggelsen af Byggeprogrammet oplystes overfor Parlamentet specielt flg. vedrørende Konvoybeskyttelse (Forholdsregler overfor U-Baads- og Luftangreb):

1. Af Programmets Ledsageskibe vil Hovedparten blive af en ny, hurtiggaaende Type med kraftig A.L. Armering, hvis Bygning vil blive fremskyndet¹⁾ (sml. »Egret« bygget 1938: 1200 ts., 19 Knob, 8 Stk. 10 cm A.L.K. og 4 Stk. 4,7 cm A.L.K.).

2. Vedrørende Handelsskibes Selvforsvar oplystes, at ca. 1000 Skibe var klargjort med Henblik paa f. Eks. Artilleriarmering, og at 9000 Koffardi-Officerer var uddannet i Konvoytjeneste og Anvendelse af Artilleri m. v.

Flg. Udtalelse ledsagede disse Spørgsmaals Forelæggelse:

»..... Even if science had stood still, the convoy system would by itself enable us to meet the submarine menace, but science had not stood still, and our methods of detecting, hunting and killing the submarine were more advanced than those of any other country.....«.

¹⁾ 10 Stk. Ledsageskibe blev givet i Ordre umiddelbart efter offentliggørelse af Byggeprogrammet. En Række ældre Jagere vil blive omdannet til Ledsageskibe (Luftforsvarsskibe).

Nauticus 1939.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

(Fortsættelse).

I en tidligere Anmeldelse er omtalt denne lærerige Aarbogs 1ste Afsnit om Militær-Politik, her følger nu et Referat af det andet Afsnit om:

Militær-Teknik.

Det skal straks siges, at denne Titel ikke helt dækker over Indholdet efter vort Sprogbrug, idet de forskellige Afhandlinger under dette Afsnit indeholder adskilligt om de forskellige Vaabenarters *Taktik* og om almen Taktik; men det giver jo kun Afsnittet yderligere Værdi. Da Bogen er anlagt med Henblik paa at ogsaa »Ikke Fagmænd« skal kunne læse den med Udbytte, er det indlysende, at der i dens Afhandlinger findes mangt og meget, som er, specielt de til de respektive Vaaben knyttede Søofficerer, bekendt; men da det jo er vanskeligt for Søofficerer at følge med paa alle Omraader, er der utvivlsomt adskillige Oplysninger, som er af megen Interesse, i al Fald for de ikke særlige Fagkyndige.

Afsnittet omfatter følgende Emner:

1. Nutidige Skibsartilleriproblemer paa Grundlag af Krigserfaringer af Konteradmiral Erich Mahrholz.
2. Torpedovaabnets Betydning i moderne Søkrig af Korvettenkapitän Hans Erdmenger.
3. Undervandsbaadsvaabnets Opgaver og Standpunkt af Kapitän zur See Karl Dönitz.

4. Nutidens Flaaders Hangarskibe af Dipl.-Ing. Wilhelm Haderer.
5. Højtryksdamp og Motorer i Krigsskibs-Maskinbygning af Korvettenkapitän (Ing.) Dipl.-Ing. Karl Thannemann.

Referatet vil nærmest forme sig som en Række Strøbemærkninger vedrørende bemærkelsesværdige Punkter.

Nutidige Skibsartilleriproblemer paa Grundlag af Krigserfaringer.

Naar der tales om Krigserfaringer, menes ikke alene direkte Erfaringer fra Kamp, men heri indbefattes hele den Udvikling af Vaaben og Taktik, som Krigen har medført, og som i den senere Tid særligt har været præget af Luftvaabnet.

Vedrørende Hovedprincipperne for *Skydning til Søs* henvises til en Artikel i Nauticus 1936 af Vice-admiral A. D. Kinzel. Efter et Resumé af denne Artikels Synspunkter fastslaas det, at den for Nedslagsobservationer *gunstigste Salve er 4 Skudssalven*, under 3 Skud bør man ikke gaa, hvor stort et Antal Skud, man *kan* anvende, afhænger af forskellige Forhold.

Der opstilles punktvis en Række *artilleristiske Krigserfaringer*, heraf skal kun fremdrages:

1. Nødvendigheden af bedre Beskyttelse for Mellem-Skyts, Let-Skyts og, mod Granatsplinter, for Projektørbetjeningspersonel og Bropersonel.

2. Vanskeligheden ved Angivelse af Maal, hvor det drejer sig om et større Antal Skibe.

Om *Skydning paa større Afstand og Grænserne herfor* paapeges, hvorledes Tyskerne før og under Verdenskrigen, bl. a. i Forhold til Englænderne, havde begrænset Elevationen af deres svære Skyts og ikke

havde indøvet Skydning paa over 200 hm. Manglerne herved bevirkede, at man efter Krigen nærmest var tilbøjelig til at overvurdere Skydning paa størst mulige Afstand. Naturligvis er det en Fordel, som ved Falklandsøerne, i Kraft af overlegen Fart og Rækkeevne at kunne nedkæmpe Modstanderen uden selv at være eksponeret; men praktiske Forhold, saasom Muligheden af at observere Maal og Nedslag fra Artillerilederstationen sætter Maximumgrænser for Værdien af Rækkeevne. Hvad angaar den Hjælp, man kan have af Flyveobservationer, saa udtales først:

»Nach den vorliegenden Nachrichten aus dem Auslande werden die Aussichten der Feuerleitung durch Flugzeuge ziemlich ungünstig beurteilt.«

Naar større Styrker er i Kamp, er det vanskeligt at holde Rede paa, hvorfra Nedslagene stammer og Krav om, at Meldetjenesten skal være øjeblikkelig og kontinuerlig, er vanskelig gennemførlig, men naar der er kunstig Taage eller Røg, kan Nedslagsobservation fra Luften dog være til stor Hjælp.

Ved Beskydning af faste Maal i Land er Luftobservation af aller største Betydning og kan endda herved gennemføres, selvom Maalet ikke kan ses fra det beskydende Skib (bemærkelsesværdig for Kystdefensionen, idet det stiller Krav om Samarbejde med Flyvevæsenet for at holde Observationsflyvere fra Livet).

Om de nuværende *Taarnmaster* siges, at vel er de gode; men de forstørrer desværre Skibs-Silhouetten.

Der følger derefter en Del — for »Ikke Fagmænd« — interessante Oplysninger om Udskiftning af Kærnerør. Medens man tidligere kun kunde omtubere Kanoner paa Kanonfabrik, kan dette nu i stigende Grad udføres om Bord, endda paa relativt kort Tid. Det nævnes, at i Italien skiftes Kærnerør paa 12 cm Kanoner paa 20 Minutter, og at man fremstiller saa-

danne »Fûtterrohre« til op til 20,3 cm. Det er dog særligt til det Skyts, der har højt Skudantal og er hurtigt skydende, at saadan hurtig Udskiftning er nødvendig.

Englænderne er for nylig gaaet bort fra *Traadkonstruktion*, som de endnu anvendte til de 40,6 cm og 15,2 cm Kanoner i »Nelson«-Klassen og til 20,3 cm i 10 000 ts. Krydsere, og er overgaaet til almindelig Mantelkonstruktion, der er overlegen i Styrke; men samtidig tungere.

I nogle Betragtninger over Fordringer til Artilleriet i Slagskibe fastslaas det, at Krigserfaringer har vist, at Princippet om *midt-skibs Opstilling af det svære Artilleri* er rigtig, thi der har ikke foreligget noget Tilfælde, hvor der er kæmpet til begge Sider, og hvor Sideopstilling har været at foretrække.

Derefter afvejes Fordele og Mangler ved 2—3 eller 4 *Kanontaarne*. Som en Ulempe ved Flerkanontaarn Systemet nævnes, at ved samtidig Ildafgivelse fra et Taarns Kanoner paavirker de tæt ved hinanden flyvende Projektiler hinandens Baner, Amerikanerne har derfor i deres Trillingtaarne indført en Affyringsforsinkelse, der kan indstilles saaledes, at Skuddene afgives successivt. Fordelen ved et Antal af 3 Trillingtaarne er, at man ved 3 i Luften værende 3 Skudsalver hurtigt kan indskyde sig, og at 3 Skuds Salven netop er nok til at bedømme Dækning af Maalet.

Et Kapitel om *Valg af Kaliber* er meget belærende, ogsaa her afvejes Fordele og Mangler ved de forskellige svære Kalibre (Vægt, Ladehastighed, Mundingshastighed, Skudhastighed, opnaaelig Antal Kanoner o. s. v.). Hvis man kun regner med Vægt, saa kan der for hver 40,6 cm Kanon opstilles 1,22 Kanon af 38 cm, 1,5 af 35 cm, næsten 2,5 af 30,5 cm og næsten 3 af 28 cm Kaliber, og der siges: Nødvendigheden af at

fastholde Maalet kræver hurtige Salverækker, hvis dette ikke kan opnaas ved god Skudhastighed, saa maa man have et større Antal Kanoner, i Realiteten en Skrue uden Ende. Italienerne mener, at deres 38,1 cm Kanoner er det rigtige Valg.

Vedrørende *Taarnopstilling* saa siges det, at Engländerne fortryder den koncentrerede forlige Opstilling i Rodney Typen; de planlagte nye Skibe af King George Klassen skal have 10 Stkr. 35,6 cm opstillet i 2 Fire-Kanons Taarne forude og 1 Dobbelttaarn agter, og det nævnes, at disse Skibe skal have *skraatstillet Sidepanser* med en tynd, ydre, lodret Skibsside.

I ef moderne Slagskib udgør *Pansringen 40 % af Tonnagen*, idet det vandrette Panser til Luftbeskyttelse i høj Grad har øget Panservægten. De nyeste franske Slagskibes horizontale Pansring skal være saa stærk, at den kan modstaa op til 750 kg *Bomber, kastet i 3000 m Højde*.

Om *Mellemkaliber Armering* siges, at Krigserfaringer har medført, at Mellemkaliberskyts nu næsten overalt opstilles i Taarne paa Overdækket, i de nyeste engelske Slagskibe skal opstilles 16 — 13 cm Kanoner i Dobbelttaarne, som tillige skal være Antiluftskyts.

Ved *Krydserarmering* burde der skelnes mellem *Fladekrydsere* og *Handelskrigskrydsere*, idet det er vidt forskellige Krav, der stilles til to saadanne Typer. En konsekvent Kategorisering savnes saa at sige overalt, og Krydserkonstruktionerne er derfor noget ulogiske. Flaadekrydseren skal fortrinsvis tjene til Eklairering, den skal være manøvreedygtig, have lille Silhouet og nogle Knob mere Fart end Slagskibe, og nærlig samme Aktionsradius som Hovedflaaden. Dens Armering skal være Jagere overlegen, og hertil vil 15 cm Kaliberet være tilstrækkelig.

Handelskrydseren, som baade skal tjene til Be-

skyttelse af egen Søhandel og til Angreb paa Fjendens, skal have stor Aktionsradius og høj Fart, den skal være sødygtig og kunde tage Kampen op med smaa Krydsere og Hjelpekrydsere, hertil er 15 cm Kaliberet for ringe, man maa have ca. 20 cm Skyts, den maa altsaa i det hele være et større Fartøj end Flaadekrydseren.

Den saakaldte Washingtonkrydser med ringe Beskyttelse og ringe Aktionsradius er ikke ideel som Handelskrydser.

Muligvis vil den franske »Mogador« Type, som er 2900 ts. stor, har en Armering paa 8 Stkr. 13,8 cm Kanoner, 10 Torpedorør og 38 Knobs Fart, blive den fremtidige Flaadekrydsertype, og Japan bygger nu Pan-serkrydsere paa 16 500 ts. med 6 til 8 Stkr. 30,5 cm Kanoner, som vil være en særdeles kraftig Handelskrydser.

Om Armering af Undervandsbaade siges, at det er tilstrækkeligt, at de er armeret med Skyts til Forsvar mod Luftfartøjer og lignende.

Afhandlingen slutter med en Betragtning over Artilleritaktik.

• Vedrørende *Belysningsforhold* udtales:

»En god Belysning (Synlighed) af Maalet er af afgørende Betydning for Resultatet, det har Krigs-erfaringer alle Steder bevist. Den, der har Ansvaret for en Artillerikamps Indsats, skal derfor i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa Sigelbarheds- og Synlighedsforholdene hele Horisonten rundt, saalænge en Operation er i Gang, om nødvendigt bør der udsendes specielle Fartøjer for at tage Observationer af disse Forhold. Den taktiske Fører maa tage Veksling i Belysning om Morgen og om Aften med i Betragtning. Coronel er et særligt godt Eksempel herpaa.

Graf v. Spee ventede saa længe med at aabne Ilden, til de engelske Skibe tegnede sig skarpt mod Horizonen, medens hans egne Skibe knapt kunde ses af Englænderne mod den mørke Horizont. Under Skagerakslaget indtraadte ogsaa en Veksling i Belysning; ca. Kl. 1800 forandrede Sigtbarhedsforholdene sig fuldstændigt og utvivlsomt i Tyskernes Disfavør. Saadanne Ændringer i Belysning maa man være opmærksom paa, da man ellers risikerer kun at blive Skive for Fjenden.«

Om *Vindretning* siges, at efter at Artilleriledelsen foregaar til Vejrs og med indirekte Kanonindstilling, er Luvstilling ikke længere saa afskrækkende med Henblik paa Kanon- og Skorstensrøg, den har tilmed den Fordel, at man har bedre Betingelser for Anvendelsen af kunstig Taage. Men derefter udtales:

»Ein Schiessen bei Nacht aus der Luvstellung mit *Scheinwerferbedienung* und direktem Richten der Geschütze ist auch heute noch trotz aller technischen Verbesserungen ziemlich aussichtslos; der auf den Gegner ziehende Pulverqualm nimmt sehr bald jede Sicht, so dass die Scheinwerfer das Ziel verlieren. Bei Beleuchtung des Ziels durch *Leuchtgeschosse* wird man aber im indirekten Schiessverfahren mit Leitung vom erhöhten Stand ein solches Schiessen erfolgreich durchführen können.«

Vedrørende *Valg af Position* nævnes, at det selvfølgelig gælder om hurtigst mulig at komme ind paa og fastholde en Position i Forhold til Modstanderen, hvor eget Artilleri og egen Beskyttelse virker relativt bedst, og det siges:

»Hierbei ist auch der Auftreffwinkel der Geschosse auf den Panzer zu berücksichtigen; eine Stellung mit vorlicher oder achterlicher eigener Schussrichtung bei Querlage des Gegners zu dieser Schussrichtung ist

günstig, da der eigene Panzer unter spitzem Winkel, der gegnerische senkrecht getroffen wird.«

Om *Tidspunktet for Ildens Aabning* udtales, at foruden at tilstræbe en gunstig Begyndelsesposition bør Ilden straks virke overraskende og overvældende; som Eksempel herpaa nævnes Artilleriledelsen i Hippers Krydserkamp i Skagerakslaget, hvor den tyske Træfning kun faa Minutter efter Kampens Begyndelse straks bragte Forvirring i den engelske Ildledning, og hvor »Indefatigable« sænkedes i Dybet, uden at »v. d. Tann« havde faaet en eneste Træffer. Fordelen ved de mange unægteligt komplicerede Ildledelsesapparater m. m. er først og fremmest, at man derved kan:

»Hit *first!* Hit hard! Keep on hitting! Whoever hits *soonest* and *oftenest* will win!«

Torpedovaabnets Betydning i nutidig Krig.

Der indledes med nogle *strategiske* Betragtninger:

Søkrigsførelse nu om Dage vil fortrinsvis blive Kamp om oversøiske Tilførsler. Kamphandlinger vil foregaa paa Verdenshavene, og det vil ikke kunne forventes, at Flaaderne bliver holdt tilbage, som paa begge Sider under Verdenskrigen. Kampen om Beskyttelse af og Angreb paa Søhandel vil give alle Vaabenarter rige Muligheder for at yde deres Indsats.

Luftvaabnets Tilkomst har øget Betingelserne for at Søstyrker kan opsøges og angribes, derunder *planmæssig Indsats af Torpedostridskræfter i Natangreb*.

(Som negativt Eksempel nævnes, at under Skagerakslaget — hvor der manglede Luftreconoscering — tabtes Følgen med Fjendens Hovedstyrker efter Dagkampen, de tyske Flotiller deployeredes i forkerte Retninger, og den enestaaende gunstige Lejlighed til det attraaede Sammenstød mellem Jagerne og Modstanderen glippede.)

Da der kun bygges et Faatal af de kostbare Slagskibe, vil Tabet af faa Enheder betyde en fatal Svækkelse, til Gengæld bygges der overalt et relativt stort Antal mindre for Størstedelen torpedoarmerede Enheder, hvis Aktionsradier, takket være Motorer og Oliefyring, er betydeligt forøgede.

Til Forskel fra Verdenskrigen vil Handelskrigen fremtidigt ikke i saa høj Grad blive ført ved Undervandsbaade som ved lette Overfladefartøjer.

Da de lette Styrkers Artilleri vil være virkningsløst mod de store Skibes Pansring, bliver Torpedoen derfor stadigt de mindre Fartøjers bedste Chance i Kamp mod de store Skibe. I *Kystfarvandskrigen* vil torpedobevæbnede Fartøjer være en stadig Trusel og virke afskrækkende paa de store Skibe, saaledes at de kun med stor Ulyst holder til i disse Farvande. *Kunstig Taage og Røgsløring* har øget Chancerne for Torpedoangreb paa havarerede Skibe (Tsushima).

Den, der maa gøre Brug af *forældet Artilleriskibsmateriel*, og det maa saa at sige alle, da det er uoverkommeligt til enhver Tid kun at besidde det nyeste og bedste, maa tilrettelægge sin Taktik med Henblik paa *Samvirke mellem Artilleri- og Torpedofartøjer* under Træfning med overlegne Artilleristyrker og det, at de store Skibe særligt i Sø efterhaanden er de lette Styrker jævnbyrdige i Fart, og disse derfor under ugunstige Vejrforhold har vanskeligt ved at undslippe, bevirker, at de maa være forberedt paa en resolut Anvendelse af Torpedovaabnet, hvor *Angrebet bliver det bedste Forsvar.*

(Som et Eksempel paa Anvendelsen af Torpedoen, som sidste Forsvar under endda haabløs Artillerikamp, nævnes »Wiesbadens« — muligvis den ligeledes stærkt havarerede V 48's — Torpedoskud mod »Marlborough« og »Revenge« i Skagerakslaget.)

Der følger nu en Redegørelse for:

Torpedobaabnets tekniske Udviklingsstandpunkt.

Medens de ældre Krigsskibstyper under Verdenskrigen var meget saarbare, saaledes at de kunde sænkes blot ved et enkelt Torpedoskud, viste de nyere Typer — takket være de skibbygningstekniske Foranstaltninger — sig saa modstandsdygtige, at torpedo-ramte Skibe i flere Tilfælde holdt deres Plads i Linien (»Marlborough« — »Seydlitz«). Dette har som bekendt medført en Kappelstrid mellem Sprængladning, kvalitativt og kvantitativt, og Skibskonstruktionen. Derefter omtales Betydningen af at have skud- og stødsikre Sprængladninger og Sikkerhedsanordninger og Forsøg med »boblefri« Torpedoer. Om Hastigheden siges, at vel er man oppe nu paa de ca. 50 Knob, men at Hastigheden paa større Skudafstande stadigt i alle Mariner er relativt ringe og Manglen herved maa udlignes med Torpedosalver.

Hvad angaar Styringen nævnes Forsøg i den amerikanske Marine med »Hirsch-Bølger« og i den engelske Marine med at lade Torpedoen Zig-Zagge eller løbe i Spiral ved Enden af Banen for at forøge Træffesandsynligheden. Alle disse og andre Forsøg viser, at Torpedoens Udvikling ingenlunde var afsluttet med Verdenskrigen; men at der stadigt arbejdes paa tekniske Forbedringer, saasom at undgaa Bobler. Torpedoen fortsætter Konkurrencen med Modforanstaltningerne.

Om Torpedorør udtales:

Fra enkelt og dobbelt Rør har man i længere Tid været inde paa Tvilling, Firling, ja i England er man i Jagertypen inde paa Femlingrør.

I den amerikanske Marine har de nyeste Jagere 12 Rør, af disse kan dog kun 8 Rør bruges til en Side.

Hvad angaar Erfaringer fra Skydninger med disse Grupper Rør, saa kan det fastslaas, at Udskydning af 5, 8 ja op til 10 Torpedoer fra samme Fartøj kan være en betydelig Fare ogsaa for korte og bevægelige Linier, saaledes som man kan forvente i moderne Søkrig. To til tre moderne Jagere vil derved være i Stand til næsten at kunne udskyde ligesaa mange Torpedoer, som der f. Eks. blev udskudt i det berømte Angreb af III, IV og IX tyske Flotiller i Skagerakslaget, hvor der af 17 Baade i alt blev udskudt 22 Torpedoer.

Man kommer — siges det — ikke uden om den store *Fordel ved Torpedoen i Forhold til Artilleriet*, at Udsuddet er lydløst og usynligt, idet disse Egenskaber byder Mulighed for, at Vaabnet kan sættes ubemærket ind og dermed med Udsigt til god Træfning; dertil er imidlertid at sige, at Artilleriet har tilsvarende Fordele, saasom Projektilernes langt større Hastighed og Massevirkning, større Rækning o. m. a., i Stedet for denne generelle Bemærkning havde det været interessantere at faa noget at vide om Resultaterne af moderne Støjlytning og andre Muligheder for Modforanstaltninger; men herom udtales intet.

Vedrørende *Ildledelsesmidler* omtales de betydelige Fremskridt paa dette Omraade. I nogle Lande som England og Japan fastholdes Princippet »fast Indstilling« med Vinkelskydning. Der tillægges Feltskydning med en vis Spredning af Torpedobanerne stor Betydning.

I korte Træk angives derefter Principperne for Maalbestemmelse efter forskellige Systemer.

Der følger derefter et Afsnit om *torpedoberende Fartøjer* og deres Indsats paa Grundlag af Krigserfaringer.

Først skildres Udviklingen fra de smaa ca. 100 ts.

Torpedobaade til de i Størrelse stadigt stigende Jager-typer, der normalt nu er paa 1600—1800 ts. med en Artilleriarmering paa 5 à 6 Stk. 12 cm à 13 cm Kanoner og med 8—12 Torpedorør.

Den nye tyske Type »Leberecht Masz« har to Firlingrør. I adskillige Lande er man oppe paa endnu større Typer, der nærmest tilhører Krydserklasserne. Overgangen til Oliefyring har saa væsentlig forandret Torpedofartøjernes Aktionsradius, at de nu har ganske andre Betingelser, end de kulfyrede Baade under Verdenskrigen for at foretage langtrækkende Operationer til Søs. Ved Siden af den store Jagerklasse bygges der dog nu igen en stærkt torpedo- men svagt artilleri-armeret Torpedobaadstype paa 600—1000 ts.

Der følger en kort Oversigt med Skitser over forskellige *Torpedobaadsangreb* om Natten under Verdenskrigen (Angrebene paa »Tokashio« og »Goliath« og de tyske og engelske Angreb efter Skagerakslaget). Nogen klar Paavisning af, hvilke Metoder, der efter Krigs-erfaringer nu bør anvendes, gives ikke, men det synes at fremgaa, at den tyske Marine fastholder det samlede Passageangreb, som det stadigt rigtigste.

Derefter gennemgaaes *Dagangrebene* under Skagerakslaget. Det fremgaar af disse, at beslutsomme modige Torpedobaadschefer har Chancer, særligt naar Modstanderen er indviklet i Ildkamp og kunstig Røg eller Taage hæmmer Sigtbarheden paa Krigsskuepladsen.

Naar Torpedotræfningen den Dag var ringe skyldes det, at Torpedokølvandene var lette at observere, da det næsten var Havblik.

Men omend Træfningsresultatet var ringe, saa var den taktiske Virkning saa meget større; som bekendt bevirkede det tyske Angreb med III, IV og IX Flo-tiller i Aftenbelysningen paa den engelske Linie, at

den tyske Flaade ubemærket kunde foretage sit samtidige 16 Stregers Drej og frigøre sig i en vanskelig Situation, hvor særligt Slagkrydserne var haardt engageret.

Men ogsaa i Kampe mellem Jagere indbyrdes anvendtes i nogle Tilfælde Torpedoen med Held. I øvrigt viste Jageres Flydeevne — ligesom under den russisk-japanske Krig — sig betydeligt større end ventet, flere haardt tilredte Jagere bjergedes i Havn; det samme var ogsaa Tilfældet med minesprængte (jfr. »Sværdfisken« i 1918).

Hvad der siges om *Motortorpedobaade* (Schnell-boote) indeholder intet nyt; i alt Fald ikke for dem, der har Interesse for og Tro paa denne Type; det samme gælder *Torpedoplaner*, hvis kendte Fordele og Mangler nævnes; det fremhæves — som ogsaa alment erkendt — at deres Angrebschancer stiger ved Masseangreb i Samvirke med Angreb af andre Vaabenarter og kombineret med Taageudlægning.

Krydsere. I de fleste udenlandske (ikke tyske) Mariner fører Krydsere en Trilling eller Firling-Rørgruppe paa hver Side. I den tyske Marine haves to Trillingrørgrupper paa hver Side; en lignende Armering har de japanske Krydsere. Paafaldende er de amerikanske 10 000 ts. Krydseres Mangel paa Torpedoarmering, der synes særlig følelig i Tilfælde af Natkamp med Slagskibe eller med andre Krydsere, og som ogsaa kan gøre sig gældende under forskellige Omstændigheder under Dagkamp.

(Som Eksempel paa handlekraftig og resolut Anvendelse af Torpedovaabnet fra Krydsere nævnes »Emden«s Nedskydning af den russiske Krydser »Schemretschuk« ved Dagbry den 28. Oktober 1914 i Penangs Havn.)

Kampskibe. Paa Grund af disse Skibes Artilleris store Rækkeevne er det ønskeligt, at ogsaa deres even-

tuelle Torpedoer har en stor Aktionsradius. Det nævnes, at »Nelson« og »Rodney« derfor har faaet 61 cm Torpedoer med over 20 000 m Distance, men Hastigheden er til Gengæld kun 25 Knob. De tyske og franske 26 000 ts. Slagskibe har ingen Torpedoarmering.

(Vedrørende den taktiske Betydning for store Skibe i at besidde Torpedoer f. Eks., naar forfulgt under Jagtkamp nævnes forskellige Eksempler fra Verdenskrigen.)

Slutbetragtningerne kan kort resumeres som følger:

Efter en i Abstraktioner holdt Sammenligning mellem de forskellige Vaaben følger nogle ganske interessante Oplysninger.

Det opgives, at af de 14,8 Mill. Brutto Reg. ts. Handelsskibstonnage som tyske Stridskræfter sænkede, har Undervandsbaadsvaabnet de 13,9 paa sin Samvittighed. Derefter følger en Oversigt over de allieredes Tab af Slagskibe, Slagkrydsere og Krydsere ved de forskellige Vaabenarter.

Artilleri	Torpedoer	Miner
11 Skibe	25 Skibe	13 Skibe
paa ialt 147 615 ts.	paa ialt 262 595 ts.	paa ialt 158 990 ts.

De fleste Skibe, der sænkedes, var af ældre Typer, men det gælder for alle 3 Vaabenarter. Af moderne Slagskibe gik intet tabt ved Artilleriild, eet »Szent Istvan« ved Torpedo fra Motortorpedobaad og eet »Audacious« ved Mine.

Af de 23 ældre *Kampskibe* der sænkedes i Verdenskrigen, skyldtes 1 Artilleriild, 2 indre Eksplosioner, 3 Torpedoer fra Overvandsfartøjer, 10 Undervandsbaadstorpedoer og 7 Minesprængninger. Til Gengæld sænkedes i Skagerakslaget 4 *Slagkrydsere* ved Artilleriild. Af ældre *Panserkrydsere* sænkedes 8 ved Artilleriild (Coronel, Falkland, Skagerak) 5 ved Minesprængning, 1 ved Stranding, 2 ved indre Eksplosioner, og

13 ved Undervandsbaadstorpedoer. Af 30 paa begge Sider sunkne *mindre Krydsere* skyldtes 12 Artilleriild, 3 Torpedoer fra Jagere, 5 Undervandsbaadstorpedoer og 4 Miner, Resten indre Eksplosion og Stranding.

Interessant er ogsaa en Opgørelse af Tab af Jagere og Torpedobaade paa tysk og engelsk Side:

	Ialt	Artilleri	Torpedo	Miner	Kollision, Stranding	Andet
Tyskland	98	20	3	56	13	6
England	80	12	10	27	31	

Det erkendes, at Broderparten af Ofrene i det hele tilfalder Undervandsbaades Torpedoer; men Grunden til Overvandsfartøjernes sparsommere Resultater menes blandt andet at være de daværende utilstrækkelige Ildledelsesmidler.

Fra den sidste Tids Begivenheder nævnes Sænkningerne af de to Krydsere »Cervantes« og »Balears« ved Torpedoer.

Til Slut fremhæves den *overvældende Betydning af Personnellets Uddannelse og af Førerens Dygtighed og Vovemod.*

Det næste Kapitel omhandler:

Undervandsbaadsvaabnets Opgaver og Standpunkt.

I det historiske Tilbageblik nævnes den dog muligvis apokryfe Historie om Admiral Jarl St. Vincents Afvisning af Amerikaneren Fultons Opfindelse af Undervandsbaaden til Anvendelse mod den franske Flaade, idet Admiralen skal have udtalt de profetiske Ord:

»Don't look at it, and don't touch it. If we take it up, other nations will; and it will be the greatest blow at our supremacy on the sea that can be imagined.«

I øvrigt er det nærmest Oversigten over de forskellige større Mariners Bestand af Undervandsbaadsmateriel, der skønnes at have Interesse, idet alt, hvad der udtales om Undervandsbaades Opgaver, Udvikling, Modmidler etc. nærmest synes beregnet paa Lægmænd.

Omend de mange efterfølgende Kapitler indeholder mangt og meget, der kunde fortjene Omtale, maa Anmeldelsen af »Nauticus 1939« hermed slutte med en varm Anbefaling om at gennemlæse denne i sin Art enestaaende alsidigt sømilitære og handelsmaritime Aarbog.

Gotland.

Den svenske Marinelitteraturforening har som 43de Afhandling udgivet en forsvarshistorisk og økonomisk Studie omhandlende Øen Gotland. Naar Marinelitteraturforeningen har set det som sin Opgave at tage dette Emne op blandt en lang Række af sømilitære Emner, der er behandlet i dens Aarshefter, skyldes det, at Gotlands Historie først og fremmest er Søkrigshistorie og at denne Ø i enestaaende Grad ikke alene i Fortiden har spillet en afgørende Rolle som Handelscenter og Operationsbasis, men i Kraft af sin militærgeografiske Beliggenhed stadigt tillægges stor strategisk Betydning i Sverrigs Forsvar.

Afhandlingen indledes med et Forord af Prins Oscar Bernadotte, og dansk Professor Knud Fabricius har skrevet Afsnittet om Gotland og Danmark (1361—1645) med Oplysninger vedrørende Geopolitik og Erhvervsliv.

Bogen er inddelt i 3 Afsnit: Forsvarshistorie — Geografiske og økonomiske Forhold — Gotlands Søinteresser i historisk Belysning.

Helt tilbage i Stenaldertiden har Gotland været beboet og i Vikingetiden udnyttedes Øen i Kraft af sin centrale Beliggenhed i Østersøens østlige Del som Mellemstation for Forbindelse mellem Sverrig og Østersølandene særligt Gardarike og den blev tidligt Stabelplads for Østens og Vestens Produkter.

Ved Møntfundene haves der et utvetydigt Vidnesbyrd om Øens Betydning og Rigdom, thi enten det drejer sig om romerske, arabiske, angelsaksiske eller tyske Mønter, har Gotland bidraget med Hovedparten af de i Skandinavien gjorde Fund.

De arabiske Sølvmonter stammer fra Aarene 875—950. De store Møntfund tyder paa, at Øen hyppigt er bleven udsat for Overfald og Skattene derfor nedgravet.

Men det var som bekendt særligt i Hansatiden, at Visby blomstrede op til at blive Nordeuropas betydeligste Havn næst efter London.

Intet Under, at denne rige Stad fristede den eventyrlystne, entreprenante Konge Valdemar Atterdag.

Efter at have gjort Landgang paa Øland, erobrede han Gotland, idet han først slog Gotlænderne ved Maasterby og senere den 27. Juli 1361 indtog han Visby, som brandskattedes, med det beklagelige, men vel retfærdige Resultat, at Skatteskipet sank ved Karlsøerne. Professor Fabricius oplyser — meget interessant — at det muligvis var for at faa Midler til et planlagt Erobringstogt til England, at Visby skulde plyndres. Men iøvrigt var Staden paa dette Tidspunkt ved at træde i Skyggen for Hansestædernes Hovedstad Lübeck. Samtidigt med, at Visby blev en dansk By, beholdt Hansaen alligevel Retten til at benytte den som Stabel- og Handelsplads.

Dansketiden inddeles i 3 Perioder:

- I. 1361—1439. *Kampen mod Hansaen* for at skabe og bevare Unionen. Ialt 78 Aar, heri fragaar 14 Aar (1394—1408) = 64 Aar.
- II. 1439—1570. *Kamp mod Sverrig* for at genindføre Unionen. Ialt 131 Aar med Fradrag af 31 Aar (1439—48, 1468—87, 1523—25) = 100 Aar.
- III. 1570—1645. *Dansk Herredømme i Østersøen* = 75 Aar.

ad I. I denne Periode førtes Kampen baade mod Sverrig og Hansaen, i Tiden fra 1394 til 1468 havde Viktualiebrødrene og senere den tyske Orden gjort sig til Herre over Øen og i Tiden indtil 1439 var Herre-

dømmet omstridt, i 1411 anlagdes Visborg, det var i denne Tid (1439—48), at Erik af Pommeren og senere Søren Norby (1523—25) drev deres Condottiere-Tilværelse paa Øen.

ad II. Sin særlige Betydning havde Øen som Flanke-Stilling i Angrebene paa Sverrig, alt med det Formaal at tvinge den modstridige Part af Svenskerne ind under Unionen.

ad III. Her havde Øen nærmest søstrategisk Betydning for den danske Flaades Operationer.

Enhver Søofficer med Interesse for vor Søkrigshistorie vil have Glæde og Udbytte af at læse dette Afsnit om »Dansketiden«. Selv om denne Tid ikke bragte Øen Fremgang, hvad jo egentlig ikke kan undre, idet vor Interesse i at besidde den nærmest var strategisk, saa glæder det at faa at vide, at vor virksomme, folkekære Kong Christian den IV ogsaa her vandt Befolkningens Hjerte, saaledes at denne under den Skaanske Krig 1666—1679) hilste det danske Herredømme velkommen, da Niels Juel besatte Øen i 1676.

Endnu under den store nordiske Krig paataenktes et dansk Okkupationsforetagende mod Gotland, men vor Flaade var fuldt beskæftiget i Østersøens sydlige Del og i Kattegat; til Gengæld hjemsøgte Øen flere Gange af russiske Styrker; indtil Ankomsten af den engelske Flaade, der derefter benyttede Øen som Operationsbasis, indtil Freden sluttedes 30. August 1721 i Nystad.

I strategisk Henseende er Gotland et Sted benævnt »Østersøens Malta« og denne Analogi har endda givet sig Udtryk ved, at Kong Gustav IV Adolf i 1806 tilbød Malteserordenen Øen som Lehn i et Gavebrev, der havde nøjagtig samme Ordlyd, som det Brev, hvorved Kejser Karl den V overlod Malta til Ordenen. Det menes, at England stod bag ved denne Tanke for at

give Ordenen Kompensation for Malta, som England havde besat 1800 og fik tilkendt ved Freden i Paris 1814; men i alle Tilfælde, Ordenen betakkede sig.

Under Krigen mellem Sverrig og Rusland besatte Russerne Øen i 1808, men efter 23 Dage maatte de, afskaaret fra Hjemlandet, kapitulere. Formaalet med Okkupationen var at forhindre Englænderne i at benytte Øen som Basis.

Under Krimkrigen gav Sverrig Tilladelse til, at de Allieredes Flaader benyttede Færø Sund til Operationsbasis, den blev ogsaa anløbet af ikke mindre end 200 Orlogsfartøjer, 168 Kuldampere og 70 andre Fartøjer. Intet Under at Rusland var misfornøjet med denne Form for Neutralitet.

Et Særligt Afsnit vies *Gotland og Verdenskrigen*. Paa Gotland mobiliseredes den 3. August 1914. Den svenske Flaade tog Position i Stockholms Skærgaard, det hævdes, at den russiske Krigsledelse forment, at den laa i Færø Sund og vilde cooperere med den tyske Flaade. Derfor afgik Admiral Essen med en russisk Flaadestyrke mod Færø Sund, men tilbagekaldtes ved et Radiotelegram fra Petersborg saalydende:

»Den Øverstkommanderende har forbudt enhver offensiv Operation, Flaadens Opgave er Forsvaret af Petersborg. Dette fordrer Flaadens stadige Nærværelse i den finske Bugt«.

Samme Nat passerede en tysk Styrke Øst om Gotland; i det hele foregik der i det første Krigsaar livlig Flaadevirksomhed ved Kysterne. I Januar 1915 var Krydseren »Rurik« saa tæt inde under Land, at den tog Grunden, men den kom flot ved egen Hjælp. I Juli 1915 forefaldt den kendte Episode, hvor det tyske Mineskib »Albatros« efter Kamp med overlegen fjendtlig Styrke maatte sættes paa Land, hvorefter Be-

sætningen interneredes og Sverrig protesterede over for Rusland mod den skete Neutralitetskrænkelse.

Senere forefaldt flere mindre Neutralitetskrænkelser.

Det følgende Kapitel omhandler *Gotlands Lokalforsvar*. Paa Øen findes interessante Borgrester fra Hedningetiden, ligesom det ses, at de ældste Kirker — som paa Bornholm — har været indrettet til Forsvar. Vishy Ringmur paabegyndtes i det 12. Aarhundrede, Visborg Slot opførtes af Erik af Pommeren, senere anlagde baade Hanseater og Danske forskellige Fæstningsværker og Anlæg under og efter den store nordiske Krig.

Efter Forsvarsordningen af 1936 inddeltes Kysten i 6 Marinedistrikter, Gotland blev et af disse. Gotlands Marinedistriktschef har dog i Fredstid Station i Stockholm, hvor han tillige varetager andre Hverv.

Ved Mobilisering har han en mindre lokal Flaadestyrke til Raadighed. Paa Gotland savnes endnu en frivillig Motorbaadsflotille.

Igennem Tiderne har Øen haft sine egne Forsvarsstyrker og efter Forsvarsordningen af 1936 er saavel Kystartilleri, Luftstyrker som de bevægelige landmilitære Styrker kraftig øget. Gotlands Infanteriregiment har noget større Kadrer end det normale svenske Regiment.

Bogens øvrige interessante Indhold falder uden for dette Tidsskrifts Rammer, men er vel værd at have i Erindring for dem, det forundes den Glæde og Nydelse at besøge denne betagende, smukke Ø med de for Nordens Historie saa enestaaende Mindesmærker.

At Øen igen vil komme til at spille en betydelig Rolle, hvis Sverrig inddrages i en Østersøkrig, derom nærer ingen svensk Søstrateg nogen Tvivl.

Bog anmeldelse.

»En för alla . . .« af Ragnar Smith, Major, Fil. lic. Inlägg i frågan om Nordens Fred och Försvar. Stockholm, Karlskrona 1939.

38 Sider. Pris 75 Ore.

Midt i en dybt alvorlig Tid, hvor vort Land ene af alle Nationer hidtil har gaaet sin egen isolerede militærpolitiske Vej, er en svensk Pjece »En för alla . . .« udsendt, der maa virke som et memento til Danmark som Skandinaviens Forpost mod Syd.

I seks korte Afsnit paa kun 38 Sider ialt klarlægger Forfatteren, den svenske Major og Fil. lic. Ragnar Smith, hvad der taler for Etableringen af et nordisk Samarbejde og understreger Nødvendigheden af, at Danmark finder sin naturlige Kurs mod Nord i et praktisk og effektivt nordisk Samarbejde med Norge, Sverige og Finland.

Idet der i Anmeldelsen her kun vil blive fremdraget Hovedpunkterne i Major Smith's Hæfte, anbefales det varmt til alle de af Tidsskriftets Læsere, der interesserer sig for dette for vort Land saa betydningsfulde Problem.

I denne Sammenhæng kan der ogsaa henvises til en anden kendt svensk militær Skribent Oberst C. W. Kleen, der lige har fremsat lignende Anskuelser i en Artikelserie »Nordisk Neutralitetsvillie og Beredskab« i det interskandinaviske Tidsskrift »Nordisk Samling«, og som sikkert vil være Læserne bekendt fra sine Kronikker i Berlingske Tidende fra Marts 1937 om samme Emne.

Major Smith indleder sin Pjece med at paapege,

*) Skrevet forinden Tysklands Henvendelse til de nordiske Stater om en Ikke-Angrebspagt.

at den Tryghed, som de smaa Magter forgøglede sig igennem Tilslutning til Folkeforbundet, nu er afløst af den Uro, som følger i Stormagtsalliancernes Kølvand, og man maa indrømme, at den europæiske Politik, som vi har været Vidne til i det sidste Aar, ikke synes at love godt for Smaastaternes Vedkommende.

For at undgaa at disse Staters Svaghed bliver til en Fristelse, som Stormagterne ikke formaar at modstaa, mener Major Smith, at kun et relativt stærkt Forsvar indenfor hver Stat i Forbindelse med et indbyrdes Samvirke er deres eneste reelle Chance.

Da nordisk Samarbejde historisk set desværre hidtil ikke har bragt noget varigt Resultat, er det nu nødvendigt ikke alene at gøre os klart, hvori vor Samhørighed bestaar, men ogsaa hvorledes de Kløfter, der eksisterer, kan udjævnes for derved at finde frem til en Basis for Imødegaaelse af fælles Farer.

Vi ved, at Nordens Folk er knyttet sammen ved stærke Baand gennem Sprog, Oprindelse og Kulturarv, at vore Idealer er Frihed og Fred, og at dette giver os en Fællesholdning gennem vore Bestræbelser for Neutralitet.

Ser man paa Nordens Naboskab til 3 Stormagter: Storbritannien, Tyskland og Sovjet, maa man erkende, at vi udenrigspolitisk befinder os i samme Baad og er underkastet et Interessesfællesskab, nemlig i videst mulig Omfang at unddrage vort, imellem Nord-Europas politiske Kraftcentre beliggende Omraade, fra Deltagelse i Stormagtsfejder samt at forhindre saadanne Krænkelser af Neutraliteten, som kan være en Følge heraf.

Dette kan kun naaes, dersom vi allerede i Fredstid forbereder et militært Samvirke eller i alle Fald gennemtænker og planlægger de dermed forbundne Spørgsmaals Løsning.

Den første Fordel man kan konstatere af et saadant nordisk Forsvarssamvirke er af ren politisk Karakter, idet enhver Ytring til at ville yde indbyrdes Bistand formindsker udefrakommende Risikomomenter.

Andre Magters Holdning vil nemlig væsentlig paa-virkes af de nordiske Staters større eller mindre Sammenhold, og af den Kraft disse i Fællesskab repræsenterer.

Dersom Resultatet af en udenrigspolitisk Krise medfører, at en af de nordiske Staters Selvbestemmesret helt eller delvis gaar til Grunde, vil dette medfører de alvorligste Konsekvenser for de andre, idet den øjeblikkelige Følge heraf bliver, at en eller flere af disse i Stedet for faar en ikke nordisk Stat i direkte Kontakt med sine egne Grænser.

Hvad Følgen heraf vil blive, kan selvfølgelig ikke med Sikkerhed forudsiges, men militært set er det utvivlsomt, at intet kan være mere ønskeligt for en Magt, som vil gøre sig til Nordens Behersker, end at naa dette i Etapper.

Forfatteren peger dernæst paa de Fordele, som en fælles nordisk Politik vil have i militær-politisk Henseende og nævner her, hvad det rent maritimt vilde betyde i Retning af Fordele ved fælles Baser og fælles Reparations- og Byggeværfter indenfor de nordiske Stater.

Hvad angaar Luftbaser peges der paa, at da de enkelte nordiske Stater er saa smaa i Udstrækning, kan de paa Dybden baserede Luftbaser kun opnaas ved fælles Optræden, for ikke at tale om Fordelene ved en Standardisering af Forsynings-, Reparations- og Nybygningsomraadet indenfor Luftvaabenet.

Sluttelig er det til stor Gavn for al militærteknisk Beredskab at kunne støtte sig saa meget som muligt paa hinandens Raavarelager og industrielle Resurcer

samt i Almindelighed paa Varefordeling og Kommunikationslinier og -midler.

Jo mere Kendskab vi i Tide indbyrdes har til hinanden paa disse Omraader, desto større Betingelser overhovedet for en Rationalisering af Krigsforberedelser, og desto mer Valuta faar Borgerne i de respektive nordiske Stater for de i Forsvaret nedlagte Penge. Jeg føler i denne Forbindelse ogsaa Trang til at citere »Marine Rundschau« for Januar 1939, hvor der i Artiklen: »Die strategische Bedeutung der dänischen Durchfahrtsgewässer« udtales paa Pag. 30: »Deshalb bedeutet auch jede Krone mehr für das dänische Verteidigungsbudget *vermehrte Sicherheit*, nicht bloss für Dänemark selbst sondern in zweiter Linie auch für den Norden in seiner Gesamtheit — während jede Krone weniger identisch mit *verringerten Sicherheit* ist«.

I Kapitlet om Forsvarsforbundets Vilkaar og Betingelser omtaler Major Smith først de forskellige Former, som et nordisk politisk — militært Samvirke kan antage og fremhæver, at den første Forudsætning for et saadant er, at hvert Land først indenfor sine Grænser skaber et efter sine geografiske Forhold afpasset forsvarligt Værn. En Oversigt over de nordiske Landes Forsvarspolitik, ogsaa over de særprægede dansk-radikale pacifistiske Synspunkter, kan her forbigaa; det fastslaas dog, at ethvert Neutralitetsforbund med en eller flere i Realiteten afrustede Stater selvfølgelig altid er en Anomali, hvad Forfatteren iøvrigt udtaler, at alle i Danmark ogsaa indser og indrømmer.

En anden Betingelse for Samvirke er, at der blandt de paagældende Lande eksisterer en saa stor Solidaritet, at de virkelig kan forventes at ville føre en fælles Udenrigspolitik, her omtales Danmarks og Norges Vanskeligheder ved at drive en Politik, som er i Modstrid henholdsvis med tyske og britiske Interesser, ligesom

Rygterne om Danmarks større eller mindre Afhængighed af sin sydlige Nabo bringes paa Bane, idet det bemærkes, at den Applaus, den tyske Presse belønner enhver dansk Afstandstagen fra et effektivt nordisk Samarbejde, har været i høj Grad medvirkende til at styrke disse højst beklagelige Rygter.

En tredie Betingelse for Samarbejde er, at der fra de nordiske Magter i Fællesskab nedlægges en saa stor samlet Kraftfaktor paa Forsvarets Omraade, at Formaalet hermed har Muligheder for at naaes, nemlig at en Stormagtskombination hellere lader Norden staa udenfor en Konflikt eller foretrækker at udnytte de Fordele, som vor Neutralitet skænker den fremfor at drive os over i Fjendens Lejr.

De militærgeografiske Forsvarsproblemer er saa nærliggende, at nærmere Motivering for en fælles Optræden næppe behøves, man behøver blot at tænke paa Aaland, hvor en Okkupation i lige høj Grad vil true Sverige og Finland, og paa den saakaldte »Kalot« i Nordnorge og Sverige, som ligger i umiddelbar Nærhed af de norske Havne og de svenske Malmlejers Udførselsveje, og som derfor dækker vitale Interesser baade for disse 2 Lande samt for Finland. Endvidere er den svenske Vestkyst (Kattegatskysten), der flankeres af Norge og Danmark, et saarbart Sted, det samme kan siges om Øresund, hvor Sverige og Danmark har lige store Interesser. Der kan saaledes med Lethed findes mange Kombinationer, i hvilke to eller flere nordiske Stater er i lige høj Grad truede, og hvor en fælles Optræden bliver den naturlige Løsning.

Hvad enten nu Tidens Løsen vil være et fuldstændigt eller begrænset Samarbejde (den saakaldte »Koordination«?), saa er det dog et uundgaaeligt Krav, at et Samvirke, som etableres igennem en parallelt løbende Udenrigspolitik, maa kompletteres i Tide ved et snæ-

vert Samarbejde imellem de respektive Landes ledende militære Myndigheder.

Før dette sker, er nordisk Samarbejde i sine vitale Former i Realiteten ikke mulig, idet et saadant i modsat Fald eventuelt maatte improviseres, hvilket er mer eller mindre umuligt, bl. a. af Mangel paa tilstrækkelig Tid.

Desværre er det, der herom er kommet til Offentlighedens Kendskab foreløbig kun ringe, nemlig fælles Neutralitetsregler, Drøftelse af visse Kommunikationsproblemer, visse Vareforsyningsplaner paa det økonomiske Omraade, og hvad det rent militære angaar, er det kun Aalandsspørgsmaalet imellem Finland og Sverige, der endnu er taget op foruden visse Drøftelser af Leverancer af Luftmateriel m. m. mellem Sverige og Norge.

I Kapitlet »Fraser og Förpligtelser« tager Major Smith til Orde for en nøjagtig Klarlæggelse af de Forpligtigelser, enhver af de deltagende Lande paatager sig indenfor de forskellige Fraser af et sig udviklende nordisk Samarbejde, idet det maa undgaas, at man regner det nordiske Fællesskab som en Kendsgerning, medens det endnu er paa Forhandlingernes Stadium, i Lighed med hvad der skete i Danmark i 1864 og i Finland 1918.

Det sidste og for os paa denne Side Sundet maaske interessanteste Kapitel er dog det, der afslutter Bogen med Titlen: »Med eller utan Danmark?«. Spørgsmaalstegnet giver Udtryk for, at et nordisk Samvirke kan tænkes uden vort Lands Deltagelse heri, idet den nuværende danske Regerings vaklende, men hidtil ret afvisende Holdning i dette Spørgsmaal, er en væsentlig Hindring for nordisk Samling som Helhed.

Selv om et Fenno-Skandinavien tilsyneladende udgør en naturlig militær-geografisk Enhed, vil det dog,

naar alt tages i Betragtning, være langt svagere, end hvis Danmark var tilknyttet dette.

Et Danmark paa fremmede Hænder vil desuden ændre hele den strategiske Situation paa afgørende Vis, man behøver blot f. Eks. at tage et moderne Bombe-luftfartøjs Aktionsradius i en Passeraabning og anbringe den ene Passerspids i Nørrejylland for at overbevise sig om, at Størsteparten af den skandinaviske Halvø beherskes heraf, for ikke at tale om at alle svenske og finske Søforbindelser igennem Skagerak overskæres herved.

Resultatet er efter Major Smith's Mening, at Nordens Folk staar og falder samlet, altsaa: »En for alle og alle for en«.

Forfatteren erkender imidlertid paa den anden Side klart Danmarks vanskelige strategiske Stilling og udtaler da ogsaa, at nogen Garanti for Jyllands Sydgrænses Ukrænkelighed overstiger de nordiske Staters Kræfter, men fremhæver at ligesaa lidt som selve Jyllands Besættelse behøver at afgøre Danmarks endelige Skæbne, ligesaa sikkert maa det være, at det vil betyde en alvorlig Risiko for en Angriber — uanset om denne er en Stormagt — dersom en saadan Okkupation af Jylland vil bringe det samlede Nordens Resurcer paa Forsynings og Raavarers Omraade over i den modsatte Lejr.

En dansk Selvopgivelsespolitik er derfor ingenlunde det eneste Alternativ for dansk Politik, mener Pjecens Forfatter, en anden og bedre Udvej er sammen med de nordiske Stater at holde de danske Farvande i et saa stærkt militært Greb, at Neutraliteten respekteres, thi er denne først i væsentlig Grad krænket, er der ikke langt til, at det næste Spørgsmaal drejer sig om Landets Eksistens.

En nordisk Sammenslutnings første og sidste Op-

gave er da ved en kraftig Indsats at sikre de nordiske Staters Neutralitet og Fred. Langsomt og sikkert vinder da ogsaa Forvisningen herom Terræn. Spørgsmaalet er blot, om Sagen kan blive funktionsduelig, inden den stilles paa en afgørende Prøve?

Udsigterne herfor er maaske ikke altfor lyse — men for de nordiske Stater, som ikke anerkender Nødvendigheden af Krig som et politisk Middel, maa det altid blive en Pligt at opbyde *alle* Kræfter for at undgaa, at Krigen berører de nordiske Landes Omraader.

F. H. Kjølsten.

Vort Soværns Hæders- og Mindedage. Juni Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvesen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255).

1. Juni 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 25 Linieskibe og 10 Fregatter m. fl. under hollandsk General-Admiral Tromp og Admiral Niels Juel slaar ved Øland Södre Udde svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorentz Creutz. Admiral Creutz Flagskib »Kronan« kæntrer og springer i Luften med hele Besætningen. Svenskerne mister 4 Linieskibe, 2 Fregatter og ca. 4000 Mand, deriblandt 3 Admiraler. (Medaille slaaet.)
1. Juni 1677: Østersøeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Møen svensk Gøteborgeskadre paa 3 Linieskibe og 5 armerede Kollardiskibe under Admiral Sjöblad; 6 svenske Skibe erobres, 1500 Mand deriblandt Admiral Sjöblad tages til Fange.
2. Juni 1577: Admiral Peder Munk nævnes som den første Indehaver af Titlen »Rigens Admiral«; Rigsadmiraltitlen afskaffes omkring Aar 1700.
2. Juni 1799: Skonnerten »Iresine«, Chef Premierløjtnant Lillienkjöld, kæmper med engelsk Kaperfregat »Experiment« i Vestindien. (Æressabel til L.).

3. Juni 1753: Fregatten »Falster«, Chef Kaptajn Hoog-lant, fra Middelhavseskadren brænder og springer i Luften paa Saffias Rhed i Marokko; 132 Mand omkommer.
3. Juni 1808: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Wulff erobrer engelsk Orlogsbrig »The Tickler« udfor Taars.
4. Juni 1565: Allieret Flaade paa 19 danske og 13 lybske Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper udfor Bukow i Femern Bælt mod svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Horn.
4. Juni 1824: Den danske Flaades første Dampskib, Hjuldampskibet »Kiel«, ankommer til København fra England.
4. Juni 1849: Korvetten »Valkyrien«, Chef Kaptajn Polder samt Dampskibet »Gejser«, Chef Kaptajnløjtnant Wulff fra Nordsøeskadren beskyder ved Helgoland 3 slesvig-holstenske Orlogsdampfartøjer under Admiral Brommy og forfølger disse indtil Cuxhafen.
5. Juni 1555: Kong Kristian III's Søkrigsartikler ud-gives.
5. Juni 1587: Eskadre paa 8 Orlogsskibe under Kap-tajn Duriam afsejler fra København for at forhindre andre Nationers Fiskeri og Handel paa Finmarken, Færøerne og Island (»Fiskeriinspektion«).
5. Juni 1680: Kongelig Ordre udstedes om Erthol-menes Befæstning (Christiansø ved Born-holm). (Medaille slaaet). Fæstningen nedlægges i 1855, militær Besætning inddrages i 1863.
- 5., 6. og 7. Juni 1795: København brænder; Ilden op-

staar i Delehaven paa Gammelholm, hvor bl. a. Admiralitetsbygningen og Generalkommissariatet brænder.

5. Juni 1848: Som Følge af Grundloven indføres Værnepligt til Flaaden, den faste Stok formindskes og afskaffes efterhaanden, Kollegialstyrelsen ophæves og Marine-ministeriet oprettes.
8. Juni 1800: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn van Dockum, tvinger udfor Cap de Gata 3 engelske Fregatter »Sheerness«, »Sensible« og »Resource« til at afstaa fra Visitation af dansk Konvoj. Den 6. Juni s. A. er engelsk Fregat »Ceres« ligeledes afvist udfor Malaga.
9. Juni 1535: Allieret Flaade paa 20 danske, 11 svenske og 6 preussiske Skibe under Admiral Peder Skram og Svenskeren Måns Sonneslaar under Bornholm lübsk Flaade paa 9 større og 14 mindre Skibe under Michel Samsing for derefter at tilintetgøre den lübske Flaade i Svendborg-sund.
9. Juni 1808: 21 Kanonbaade og 12 Morterchalupper under Kommandørkaptajn Krieger angriber engelsk Konvoj paa 73 Sejlere under Eskorte i Flinterenden, engelsk Orlogsbrig »Turbulent« og 11 Kollardiskibe erobres.
10. Juni 1578: Lavritz Kruse udnævnes til »Holmens Admiral« som den første permanente Indehaver af denne Titel.
15. Juni 1169: Flaadestyrke paa 30 Skibe under Biskop Absalon erobrer Rügen.
15. Juni 1219: Valdemarsdagen; Flaade paa ca. 1000

Skibe og Fartøjer med 30000 Mand under Kong Valdemar Sejr erobrer Estland. Iflg. Sagnet falder Danmarks Nationsflag »Dannebrog« paa denne Dag ned fra Himmelen i Slaget ved Lyndanisse ved Reval, senere altid anvendt i Flaaden som Orlogsflag.

16. Juni 1750: Kong Frederik V anlægger som første Konge Søofficersuniformen ved Orlogsskibene »Neptunus'« og »Sjælland«s Afløbning paa Nyholm.

16. Juni 1845: Korvetten »Galathea«, Chef Kaptajn Steen Bille, hejser Kommando for Togt Jorden rundt for Fremme af Handel og videnskabelige Undersøgelser m. m. Korvetten anløber bl. a. Østasien for Aflevering af danske Besiddelser i Indien: Tranquebar og Serampore til England, medens Nicobarøernes Kolonisation understøttes, senere anløbes Sydamerika; Hjemkomst i 1847.

17. Juni 1397: Kalmarunionen stiftes, hvorved Nordens 3 Riger forenes.

19. Juni 1794: Eskadre paa 8 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Krieger forener sig med svensk Eskadre paa 8 Linieskibe under Viceadmiral Wachtmeister til Hævdelse af Neutraliteten i Farvandene som Følge af det den 27. Marts 1794 indgaaede bevæbnede Neutralitetsforbund. De forenede Eskadrer udrustes derefter de følgende Somre under skiftevis Kommando indtil Slaget paa Københavns Rhed den 2. April 1801, som den svenske Flaade paa Grund af Modvind ikke naaede at deltage i.

19. Juni 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulff, med 4 Kanonbaade under Sekondløjtnant Fønss erobrer engelsk Orlogsbrig »Seagull« udfor Flekkerø i Norge.
22. Juni 1743: Ordre udstedes om, at alle Skibschefer skal føre Orlogsvimplen, tidligere førtes denne kun af Kommandører og Kommandørkaptajner.
25. Juni 1565: Admiral Herluf Trolle dør efter at være blevet saaret i Slaget ved Bukow. Berømt som Flaadefører fra Syvaarskrigen og Skaberen af en begyndende Søtaktik.
25. Juni 1679: Flaade paa 35 Linieskibe og Fregatter under General-Admiral Niels Juel indeslutter og blokkerer indtil Freden i Begyndelsen af September svensk Flaade paa 31 Linieskibe og Fregatter under General-Admiral Wachtmeister i Kalmarsund. Linieskibet »Norske Løve«, Viceadmiral Henrik Span, erobrer svensk Linieskib »Laxen«. Linieskibet »Enigheden«, Kaptajn Dreyer, forsænkes i Kalmarsunds sydlige Udløb.
25. Juni 1784: Orlogsskibet »Indfødsretten«, Chef Kommandørkaptajn Lütken, erklæres forulykket efter Udeblivelse fra Togt til Tranquebar i Juni 1782, og efter at skibets Barkas og Navneplade var drevet i Land paa Islands Sydkyst i 1783.
25. Juni 1862: Vort første Panserskib: Panserskonnerthen »Absalon« ankommer til København efter Bygning i England, ført af Premierløjtnant Schultz.
28. Juni 1849: Orlogsbriggen »St. Croix«, Chef Kap-

tajnløjtnant Holm, paa Blokade i Østersøen kæmper med preussisk Hjuldampskib »Preussischer Adler«, Chef Komodore Schröder ud for Hela i Danzigerbugten.

29. Juni 1811: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Wigelsen erobrer engelsk Orlogsbrig »Safeguard« udfor Randers Fjord.

30. Juni 1694: Orlogsskibet »Gyldenløve« med Konvoj, Chef Kommandørkaptajn Barfoed, angribes af engelsk Eskadre i Kanalen efter at have nægtet at kippe Orlogsvimplen for Englænderne og gaar ind paa Downs Rhed. Her kæmper Orlogsskibet senere den 11. August 1694 med 3 detacherede Linieskibe fra en engelsk Eskadre paa 20 Linieskibe, som laa paa Rheden under Viceadmiral Chovel, og tvinges til at stryge. Orlogsskibet frigives igen og afgaar fra England den 24. Februar 1695.

30. Juni 1849: Søtransportvæsenet under Kaptajn Tegner overfører General Ryes Korps fra Helgenæs samt Hærstyrker fra Als og den 4/7 fra Fyen til Fredericia og muliggør derved det sejrrige Udfald fra Fæstningen den 6/7 1849.

Nekrolog.

Kommandør **Johan Wolfhagen** blev født den 17. Februar 1887 i København og var Søn af Oberstløjtnant i Artilleriet Frederik Wolfhagen og Hustru Nanna Cathrine Elizabeth, f. Burmeister.

Han blev Kadet i 1903, Sekondløjtnant i 1908 og Premierløjtnant i 1910. Paa sit første Officerstogt var han med Skonnerten »Ingolf« til Vestindien. Derefter forrettede han subaltern Tjeneste i Inspektionsskibe, Torpedo- og Undervandsbaade og det var særligt til dette Vaaben, at han knyttedes.

I ung Alder blev han Chef for Undervandsbaade fra 1916—25, samtidig var han fra 1920—25 Adjutant hos Forsvarsministeren. I 1919 blev han Kaptajn, i 1923 Orlogskaptajn. I 1925—26 Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren« til Færøerne, i 1927—28 atter Chef for Undervandsbaad, fra 1928—1935 Chef for Undervandsbaadsdivisionen og i disse Aar (undtagen 1932 og 1933) Chef for Undervandsbaadsflotillen paa selvstændige Togter og i Eskadre. I 1930 var han Chef for Krydseren »Hejmdal« som Kadetskib og i 1933 Chef for Kystforsvarsskibet »Olfert Fischer« paa Artilleriskoletogt og i Eskadre. Han blev Kommandørkaptajn i 1931 og Kommandør i 1935.

I 1935 blev han Stabschef hos Chefen for Kystflaaden, indtil han 1937 blev Chef for Søofficersskolen.

Wolfhagen var i udpræget Grad farende Søofficer og faa havde som han, efter mange Aars Erfaring som Flotille- og Skibschef, Rutine i og Blik for den praktiske Tjeneste. Dette, parret med Myndighed og Beslutsomhed, skabte ham Respekt og Anseelse i Sø-

værnet, og ved sit repræsentative Væsen, sit lyse, muntre Sind var han afholdt, hvor han kom hen i Ind- og Udland.

Det blev særligt ved Undervandsbaadsvaabnet, at han kom til at yde sin store Indsats, hans Navn er her knyttet til adskillige Togter, som vil blive mindet med Ære. Ved indgaaende Kendskab til Materiellet og fast Tro paa dette Vaabens Betydning og ved sin Fastholden ved de Principper, han ansaa for de rigtige, kom han til at præge mange Aargange Sø-officerers Uddannelse ved Undervandsbaadene.

I 1924 blev han Ridder af Dannebrog, i 1933 Dannebrogsmænd og i 1938 Kommandør af Dannebrog.

Han var gift med Ellen Halvorsen, født den 24. Juni 1890, Datter af Ritmester Emil Frederik Sivert Halvorsen og Hustru Henriette Christiane Sophie, f. Giedde.

Efter hele sit Liv at have været i sjælden Grad sportstrænet og spænstig, blev Wolfhagen syg ved Vintertid i 1938 og døde paa Marinehospialet den 11. Maj 1939.

Han begravedes den 14. Maj 1939 fra Holmens Kirke.

P. I.

Kommandør Frederik Ludvig Franz Gotschalk blev født den 25. Januar 1864 i København og var Søn af Grosserer Victor Hugo Gotschalk og Hustru Alvilda Francisca, f. d'Auchamp.

Han blev Kadet 1881, Sekondløjtnant i 1885 og kom derefter paa Fregatten »Fyen's« første Togt til Middelhavet. Blev Premierløjtnant i 1887. I 1899—1900 Adjutant hos Eskadrechefen, i 1901 i den franske Flaade og i 1901—02 om Bord i Krydseren »Valkyrien« paa Togtet, hvor denne assisterede ved Martinique

Katastrofen. Blev Kaptajn i 1902, derefter Adjudant hos Marineministeren til 1904. I 1905 — 1912 Adjudant hos Kongen. Efter forskellige Togter som Næstkommanderende i disse Aar, Chef for Skonnerten »Ingolf« i Vestindien og som Øvelsesskib for Konstabelevskolen i 1911—12—13. Blev Kommandør 1913. Under Sikringsstyrken 1914—15 Stationsofficer i Esbjerg, i 1915 Chef for Panserbatteriet »Skjold« og senere for Panserskibet »Herluf Trolle«, 1915—17 Stabschef ved den flydende Defension paa Københavns Red.

Tog i 1917 sin Afsked paa Grund af Øjensvagthed, i 1917—18 Delegeret for Røde Kors til Inspektion af Krigsfangelejre i Tyrkiet, Lille-Asien og Mesopotamien. I 1918—19 Regeringens Delegerede ved Hjemsendelsen af fremmede Krigsfanger. I 1928—32 Chef for Søtransportsvæsenet.

Gotschalk var et sjældent fint og kultiveret Menneske; skønt personlig beskeden og fordringsløs, besad han megen Myndighed og nød alles Respekt. Han havde fra sin alsidige og forskelligartede Tjeneste høstet megen Menneskekundskab, efter hans Afgang fra Marinen udrettede han som nævnt et stort og fortjenstfuldt internationalt Arbejde, som han løste med megen Takt, og hvorved der blev Brug for hans gode Administrationsevner. Ved sit stille Lune, sin usvigelige Retsindighed og sit ridderlige Væsen blev han agtet og afholdt overalt, hvor han færdedes.

I 1905 blev han Ridder af Dannebrog, i 1914 Dannebrogsmænd og i 1917 Kommandør af Dannebrog.

Han var gift med Harriet Thora Emilie Plum, Adoptivdatter af Professor Dr. med. Peter Andreas Julius Plum og Hustru Ellen Mathilde, f. Hansen.

Han døde den 22. Maj 1939 i sit Hjem i Hørsholm.

Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1938-39

Det 154. Forsamlingsaar.

25. Oktober 1938 Dagsorden: I Henhold til Lovenes § 27.
1. Novbr. » Kommandør Hammerich: Nogle Betragtninger over dansk Militærpolitik.
8. » » 1. Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1939 fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal.
2. Kaptajnløjtnant Saabye: Nogle Bemærkninger vedrørende Uddannelsen i Farvandskendskab.
22. » » 1. Behandling af og Afstemning om Forslag til Prisspørgsmaal for 1939.
2. Orlogskaptajn Kaalund: Eksercerskoler for værnepligtige og deres Betydning for det øvrige Personel.
29. » » Kommandørkaptajn Foss: Opmaalingss- og Inspektionsflyvninger. Island 1937—38.
6. Decbr. » 1. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1939.
2. Søløjtnant I. F. Haugsted: Flaadens Popularitet.
10. Januar 1939 1. Kommandør Augsborg: Eskadren 1938.

2. Forevisning af kort Smalfilm:
»The British Navy«
24. Januar 1939 1. Orlogskaptajn Heiberg: Forevisning af 2 Films fra Bofors: »Tilvirkning af Artillerimateriel.« og »Nogle Billeder af Bofors Marinekanoner.«
2. Afstemning om hvorvidt Kaptajnløjtnant A. Schmidt's Forslag til Lovændring skal nyde Fremme.
31. » » Søløjtnant I Høegh-Guldberg: Diskussionsindledning over Emnet »Det søkrigsvidenskabelige Studium« i Tilslutning til Spørgsmaalets Behandling i Tidsskrift for Søvæsen.
7. Februar » 1. Meddelelse fra Formanden vedrørende Lovenes § 19.
2. Kaptajnløjtnant Prip: Nogle Betragtninger vedrørende dansk Flyvevæsen.
14. » » Orlogskaptajn Vedel: September 1938.
21. » » Kommandørkaptajn Nørgaard: Søværnets Opgaver og Sammensætning.
28. » » 1. Nedsættelse af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1940.
2. Kaptajnløjtnant T. Bjerre: Om Samarbejdet mellem Flaaden og Armeen 1849.
7. Marts » Kaptajnløjtnant Tøyberg-Frandzen: Radioamatører i Meddelellestjenesten.
27. » » Selskabets Medlemmer var indbudt til at overvære »Det krigsvidenska-

belige Selskabs«s Foredragssammenkomst i Officersforeningens Lokaler. Dagsorden: Generalmajor Leschly: Luftforsvar.

4. April » 1. Fyrdirektør, Kommandør Sinding: Spredte Bemærkninger om Fyr- og Vagervæsenet.
 2. Valg af Bestyrelse.

Til Forsamlingsaarets 5. og 14. Møde var der inviteret Gæster.

Paa Aarets første Møde valgtes til:

Redaktør af »Tidsskrift for Søværnen«: Kommandør P. Ipsen. Redaktørsuppleant: Orlogskaptajn A. H. Vedel.

Følgende Udvalg er nedsat i Forsamlingsaaret:

1. Voldgiftsraad for »Tidsskrift for Søværnen«:
Kommandør E. M. Baron Gyldenkrone.
» A. E. V. Granjean.
2. Redaktionsudvalg.
Orlogskaptajn Qvistgaard
» Petersen
» Mørch
Kaptajnløjtnant Topsøe-Jensen
» Bahnsen.
3. Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1939:
Kommandørkaptajn Frandsen,
Orlogskaptajn Ramlau-Hansen og
Kaptajnløjtnant Carstensen.
Suppleanter er:
Kommandørkaptajn P. Jensen,
Kaptajnløjtnant Arendrup og
Søløjtnant I Louis-Jensen.

4. Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1940:
Orlogskaptajn Vedel,
» Qvistgaard,
Kaptajnløjtnant Overbye og
Søløjtnant I Marckmann.
 5. Udvalg til Undersøgelse af Betimeligheden af en
Ændring af Lovenes § 2:
Kommandør Evers,
Kommandørkaptajn Andersen,
Kaptajnløjtnant Weilbach
» Grønbech og
Søløjtnant I Louis-Jensen.
-

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 4. April
1939 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende valgt:
Formand: Kaptajnløjtnant E. J. Saabye
Næstformand: » K. H. Seehusen
Regnskabsfører: Søløjtnant I A. Helms og
Suppleant: » F. Haugsted.

Søe-Lieutenant-Selskabet i April 1939.

S. Pontoppidan,
Formand.

Marinens Bibliotek.

Februar—Marts—April 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

17. *Hamnargren, H.*: En försvarshistorisk och ekonomisk-geografisk studie. Kort. Litt.fort. Med företal av Prins Oscar Bernadotte og bidrag av Prof. Knud Fabricius, Kph. Mar. litt.för. Nr. 43. Sthlm. 1938. 8^o. H.
18. *Stödler, R.*: Flottengeleit im Seekrieg. Untersuchungen zur seekriegsrechtlichen Stellung feindlicher Geleitzüge. Hamb. 1936. 8^o. M^s.
19. Expédition antarctique belge... Zoologie. *Thompson, G. B.*: Mallophaga. Ill. Anvers 1938. 4^o. H.
- *20. *Bistrup, H.*: A Day in North Greenland. A Rectification. *Koch, L.*: Remarks to H. Bistrup & Concluding remarks. Kbh. 1938. 8^o. Særtr. af Geogr. Tidsskr. 41. Bd. 2. Halvbd. H.
21. Udenrigspolitiske Meddelelser. Et Tidsskrift for nordisk Samarbejde. 4. Aarg. Nr. 1 ff. Kbh. 1938. 8^o. H. Nyt Tidsskr.
22. *Deschamps, B.*: La vérité sur Guadalajara. Ill. & Kort. Préface de Marcel de Chaminade. Paris 1938. 8^o. H.
- *23. Haandbog for Underofficerer af Søværnets Artilleri-, Matros- og Søminekorps samt Tøihus- og Ekvipageafdelingen. 1889 (chapiogr.), forts. med: Haandbog for Underofficerer af Søværnet, 1890—1907. Kbh. 1889—1907. 8^o. H. Gave fra Artillerimester Wrem.
24. *Daveluy, R.*: Sjöstridskrafternas organisation. (Del III af »Sjökrigets väsende«.) Öfvers. från fransken af E. Öberg. Marinelitt.för. N: 12. Sthlm. 1912. 8^o. H.
25. *Corbet, J. S.*: Some Principles of Maritime Strategy. Index. Lond. 1938. (1. publ. 1911.) 8^o. M^s.
- *26. *Frifelt, S. J.*: Konsulen. Konsul Ditlev Lauritzen's Levned. Nogle Data og Aarstal af Konsul D. Lauritzen's Liv og Virke. Rederiet J. Lauritzen's Skibe. Ill., Portr. og Kort. Index. Kbh. 1939. 4^o. H. Gave fra Familien Lauritzen.

27. *Splittgerber, A.*: Kettelspeisewasserpflge. Ill. Diagr. Litt.fort. Lpz. 1937. 8^o. Udsn. af Resultaterne af de anvendte physikalischen Chemie. Bd. IV, Teil 2. K¹.
28. *Diringshofen, H. v.*: Medizinischen Leitfaden für fliegende Besatzungen. Ill. Diagr. Index. Mit einem Anhang: Erste Hilfe bei Flugunfällen. Gräfenhainischen 1939. 8^o. Fv.
29. *Edwards, K.*: We dive at Dawn. Ill. & Kort. Index. With a foreword by Adm. of the fleet Sir Roger Keyes. Lond. 1939. 8^o. H.
30. *Holck, P.*: Den historiske Modelsamling paa Holmen. Vejledende Katalog over Samlingens Skibsmodeller. Flaadestationen. Kbh. 1939. 8^o. H.
31. *Sternberg, F.*: Die deutsche Kriegsstärke. Wie lange kann Hitler Krieg führen. Diagr. Paris 1939. 8^o. H.
32. *Fuller, J. F. C.*: Der erste der Völkerbundskriege. (The First of the League Wars. A study of the Abyssinian War. Its Lessons and Omens.) Kort. Index. Deutsch von Dr. Rudolf Stoff. Lpz. 1937. 8^o. H.
- *33. *Møller, N. C. T.*: Historiske Meddelelser om A/S Ostgrønlandsk Kompagni. Ill. & Kort. Kbh. 1939. 4^o. H. Gave fra Grosserer N. C. Th. Møller.

H. Bistrup.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Krigsskibsbygning.

Af det engelske Admiralitets aarlige Oversigt over visse Flaademagters Materielstyrker meddeles Uddrag af de 2 Hovedskemaer, der særdeles overskueligt angiver Bevægelser i Krigsskibsbygningen saavel indenfor de enkelte Flaader som disse imellem. Det bemærkes, at de nævnte Opgivelser er de officielt meddelte; af Flaadehaandbøgerne (Jane m. v.) kan saaledes udledes Opgivelser, der ikke fremgaar af de her anførte f. Eks. vedrørende Motortorpedobaade m. v. Forsaavidt angaar Rusland anføres i Aar flg.:

»As it is no longer the practice of the Government of the U.S.S.R. to furnish particulars for this purpose, all reference to the Soviet Navy has now been omitted.«

Færdigbygget Materiel.¹⁾

Skibstype	Engl.m. Domin.	U. S. A.	Japan	Fran- krig	Italien	Tysk- land
Slagskibe.....	12	15	9	5	4	—
Slagkrydsere.....	3	—	—	1	—	2
Panserskibe.....	—	—	—	—	—	3
Hangarskibe.....	7	5	5	1	—	—
Moderskibe f. Luftf..	1	—	3	1	—	—
20 cm Krydsere.....	15	17	12+5	7	7	—
13-15 cm Krydsere...	24+21	15	13+8	11	12+2	6
Lette Krydsere.....	—	—	1	32	—	—
Jagere.....	97+62	47+162	67+16	26	48	17
T-Baade.....	1+10	—	18+20	14	41+28	11+5
Eskorte-Skibe.....	38	—	—	25	32	8
Patrouille-Skibe.....	8	9	—	—	—	—
Mineskibe.....	1	8	11	—	—	—
Minestrygere.....	26+12	—	12	0+8	39	29
U-Baade.....	44+10	20+67	39+19	76	97+7	43

¹⁾ Tallene i de forskellige Rubrikker angiver Antal af »under age« Skibe. Saafremt der i en Rubrik er angivet 2 Tal, betegner første Tal »under age« og sidste Tal »over age« Skibe indenfor vedkommende Skibstype.

Materiel u. Bygn. el. u. Prove.¹⁾

Skibstype	Engl.m. Domin.	U. S. A.	Japan	Fran- krig	Italien	Tysk- land
Slagskibe.....	7	6	?	2	4	2
Slagkrydsere.....	—	—	—	1	—	—
Hangarskibe.....	6	1	1	—	—	2
Moderskibe f. Luftf..	—	—	2	—	—	—
20 cm Krydsere.....	—	1	—	—	—	5
13-15 cm Krydsere...	21	8	2	—	—	—
Jagere.....	28	42	2	8	9	5
T-Baade.....	—	—	—	4	—	18
Eskorte-Skibe.....	5	—	—	2	—	—
Patrouille-Skibe.....	3	—	—	—	—	—
Mineskibe.....	3	—	—	—	—	—
Ministrygere.....	4	—	—	18	—	7
U-Baade.....	15	19	2	10	7	22

*Handelsskibsbygning.**Verdenstonnage 1938.*

Aldersklasse	Verdens Tonnage		Danmarks Tonnage	
	B. R. T.	%	B. R. T.	%
Under 5 Aar.....	ca. 8,6 Mill.	ca. 12,9	—	ca. 13,8
— 5—10 -	- 8,6 -	- 12,9	—	- 19,7
— 10—15 -	- 9,9 -	- 14,9	—	- 18,7
— 15—20 -	- 18,0 -	- 27,0	—	- 24,0
— 20—25 -	- 8,3 -	- 12,5	—	- 10,3
Over 25 -	- 13,2 -	- 19,7	—	- 13,6
	66 870 151	—	1 129 556	—

Under Bygning i hele Verden er pr. April 1939 716 Skibe med 2,7 Mill. Tons. Heraf 227 Dampskibe (1,0 Mill. Tons), 423 Motorskibe (1,6 Mill. Tons) og 66 Sejlskibe (ca. 40 000 Tons). For de største skibsbyggende Lande opgives flg. Byggetal:

England.....	129 Skibe	0,6 Mill. Tons
Tyskland.....	125 —	0,38 - -
U. S. A.	104 —	0,42 - -

¹⁾ Oversigten medtager ikke indeværende Aarsprogrammets ikke-kollagte Skibe (projekteret, bevilgede o. l.).

Holland.....	103	Skibe	0,24	Mill. Tons
Japan	66	—	0,31	- -
Italien	35	—	0,22	- -
Norge	35	—	0,15	- -
Danmark	25	—	0,13	- -

Sovjet-Unionen.

Personel.

Ved Forordning af Maj 1939 er »til Styrkelse af Arbejder- og Bondekrigsflaadens Kampberedskab, den bedst mulige Tilegnelse af Teknik og højt kvalificeret Uddannelse af Specialister til den røde Flaade o. s. v.« Tjenestetiden for værnepligtige fastsat saaledes (forhøjet til):

For værnepligtige paa Skibe og ved Flaadeafdelinger 5 Aar, for værnepligtige ved Kystforsvar 4 Aar.

Polen.

U-Baade.

Den sidste af 2 ved hollandske Værfter byggede U-Baade, »Semp«, har medio April holdt Tryk- og Fartprøver ud- og neddykket paa den norske »maalte Mil« ved Horten og er herefter afleveret til Polen.

Data: $\frac{1110}{1460}$ ts., $\frac{19}{8}$ Knob, 1 Stk. 10 cm K., 2 Stk. 40 mm A.L.K., 8 Stk. 53 cm T-rør (4 Stævn, 4 Dæk).

Italien.

Nybygning.

Ved Marinebudgettets Vedtagelse fremhævedes, at Italiens Flaade er fornyet helt fra Grunden i Løbet af de sidste 17 Aar. Forestaaende Byggeprogrammer vil primært omfatte Bygning af U-Baade og lette Krydsere (tidligere betegnet som Jagere; »Scipioni Africano« Tonnage ca. 3500 ts., Armering 8—10 Stk. 13 cm. K., Fart 40—44 Knob).

Vedrørende Slagskibe udtaltes, at Italien ved nylig stedfunden Færdiggørelse af 35 000 ts. Skibene »Littorio« og »Vittorio Veneto« (9 Stk. 38 cm K., 12 Stk. 15 cm K., 12 Stk. 9 cm A.L.K.) samt efter Bygningen af Søsterskibene »Roma« og »Impero« vil have naaet ønsket Niveau indenfor dette Omraade af Materiel. Af ældre Skibe haves som bekendt de ombyggede 4 Skibe af »Doria« og »Cesare« Klasserne (ca. 24 000 ts., 10 Stk. 32 cm K., 12 Stk. 12 cm K., 8 Stk. 10 cm A.L.K.)

Norge.

Medio Maj vedtog Stortinget ekstraordinære Forsvarsbevillinger paa 20 Mill. Kr., der fordeler sig saaledes:

Civile Luftværn	2 Mill. Kr.
Hæren	3 - -
Luftforsvaret	7,3 - -
Søforsvaret	7,7 - -

Af de ekstraordinære Midler til Luftforsvaret skal ca. 4 Mill. Kr. anvendes til Indkøb i Udlandet af Jagere til Hæren, hvis Luftfartøjsfabrik for Tiden fremstiller lette Bombeluftfartøjer, medens ca. 3 Mill. Kr. skal anvendes til Indkøb af Materialer til Luftfartøjsfremstilling. Af de ekstraordinære Midler til Søforsvaret anvendes ca. 1 Mill. Kr. til Kystartilleriet (hovedsagelig Ammunition til 30,5 og 15 cm Skyts), medens ca. 7 Mill. Kr. anvendes til Marinen (Indkøb af Motortorpedobaade og Luftskyts med Ammunition).

Det bemærkes, at 90⁰/₀ af det omhandlede Beløb — 20 Mill. Kr. — anvendes til rent militære Formaal.

Motortorpedobaade. For ordinære Midler er medio April sluttet Kontrakt om Levering af 1 Stk. Power M.T.B.

Af ovennævnte ekstraordinære Bevillinger til Marinen anvendes 5,5 Mill. Kr. til Indkøb af yderligere 3 Stk. Power M.T.B. og 4 Stk. Vosper M.T.B., for hvis Levering Kontrakt er sluttet i Maj. Gennemsnitsprisen for M.T. Baadene er 0,8 Mill. Kr., incl. Udstyr og Reservemateriel, men excl. Torpedoer.

Power M.T.B. (L. = 63 Fod) skal leveres i Lobet af 10 Maaneder og forsynes med Rolls-Royce Motorer.

Vosper M.T.B., der skal leveres i Løbet af 14 Maaneder, forsynes med Isotta-Fraschini Motorer (hvis Levering fra italiensk Fabrik er Led i italiensk-norsk Vareudveksling) samt med engelske Hjælpe-motorer til Marchfart.

Data for Vosper M.T.B.: L. = 60 Fod, B. = 15 Fod, D. = 4 Fod. Skroget bygges af 2—3 Lag Mahognyfinér med Mellemlæg af olieret Dug; Køl, Stævne og Spanter af engelsk Eg. Max. Fart = 41 Knob, Marchfart = 9 Knob. 10 Mands Besætning.

2 Stk. 45 cm. T-rør anbragt paa Dækket paa Siderne af Styrehus.

1 Stk. 20 mm Oerlikon A.L.K., 2 Stk. 8 mm A.L.G. Dybd-bombe- og Taageinstallation.

Missionær D. Rosen's Koloniforsøg paa »Nicobarerne«.

Af Bent Rosenkilde Nielsen.

I en udmærket Artikkel: »Det første danske Nicobar-Foretagende 1755—60«, i dette Tidsskrift (78. Aarg.), har Forfatteren Kay Larsen gjort Rede for det første Koloniforsøg paa de gamle, danske Besiddelser »Nicobar-Øerne«. Da imidlertid Dannebrog vajede over disse Øer næsten uafbrudt i 114 Aar, og de Koloniforsøg, der her blev planlagte, er ukendte, er der Grund til at dvæle ved en anden Periode i Øernes Historie. I »De Danske Ostindiske Koloniers Historie«, Bd. 1—2, skriver Kay Larsen: »Jo mere Forholdene trykkedes i den gamle Kolonie (Trankebar), der fremfor alt manglede Opland og hverken betød noget som Opkøbs- eller Afsætningssted, jo mere samlede Haabene om Nicobarerne. Det blev oftere og oftere bragt paa Bane, at Fastlands-kolonierne, der aarligt forvoldte Staten saa uforholdsmæssige store Omkostninger, burde afhændes — og alle Kræfter koncentrerer om Kolonisation af Nicobarerne. — Adskillige Planer om Nicobarernes Kolonisation indsendtes til Guvernementet og den danske Regering, og flere Afhandlinger derom blev trykte og udkom i Moderlandet. — Mest Opsigt vakte en Plan, der var udarbejdet af den danske Missionær (i engelsk Tjeneste) D. Rosen; den danske Regering tog den for god og gjorde de første Skridt til dens Udførelse.« —

For nøjagtigt et Hundred Aar siden udkom Missionær David Rosens: »Erindringer fra mit Ophold paa de Nikobarske Øer, med en kort Skildring af Øernes

naturlige Beskaffenhed og deres Indbygges Eiendommelighed«. (Forf.s Forlag. Kbh. 1839).

Fra Fredsslutningen med England i 1815 og indtil 1831 stod Nicobar-Øerne næsten stille som et dansk Koloniforetagende. Da er det Missionær Rosen i Trankebar (af det tamilske Ord »trangambadi«, Søby) gribes af Ekspansionstrangen og Tanken om at fortsætte i de tidligere Kolonisters Spor. Han skriver selv følgende om sin stort anlagte Plan til Udnyttelse af Ø-Kolonien i den bengalske Havbugt:

»Naar Talen var om, at Danmark skulde eie en virkelig Colonie i Indien, da kan det ingen Tvivl være underkastet, at Øer som de Nikobarske maatte ved deres Beliggenhed og Størrelse have overvættets Fortrin for de smaa og precært situerte Pletter, Trankebar og Sirampor. De Nikobarske Øer have et meget større Antal og ere fordeelagtigere beliggende for Handelen end selv Pulo Penang, der fra et Fiskerleie af i en Tid af 45 Aar har reist sig til en af de meest blomstrende Colonier i Ostindien.« — (Penang paa Malakka-halvøen er i vore Dage vokset frem til at være en af Bagindiens største og vigtigste Havnebyer med 101,000 Indbyggere.)

David Rosen fortsætter: »Nancovri-Havn er en af de første i Indien. Det vilde være let at forestille sig, naar en Kolonie blev anlagt paa et saadant Sted, naar Planter og Handlende fandt Beskyttelse, — hvor mange der efterhaanden vilde strømme til, hvor stort et Selskab af Landsmænd, der snart vilde dannes, og hvorledes en Dansk, som engang i Tiden skulde træffe til at besøge disse Egne, vilde der, — som Engellænderen med Føie kan sige om sit Indien, — finde et halvt Fædreland. — — — Disse Ideer havde længe beskieftiget mit Sind. Omsider fattede jeg den Beslutning at hjemsende et allerunderdanigst Forslag angaaende

denne Plan om Colonisering af Nikobar-Øerne. I dette fremstillede jeg Maaden, hvorpaa jeg troede dette Colonisations Forsøg kunde iværksættes, med Ansøgning om at blive betroet Opsynet over samme. Jeg ansaae det for bedst at udrette det som et privat Forsøg og udbad mig dertil en vis Understøttelse; lykkedes dette, da var mit Forslag, at et formeligt kongeligt Colonie-anlæg skulle følge derpaa. — — — Imidlertid blev mit Tilbud hjemme antaget; vores allernaadigste Konge bevilgede den Understøttelse, jeg havde begjært for min Famillie, ligeledes fik jeg Løfte om et Forskud til Planens Udførelse; men det paalagtes det trankebarske Gouvernement at see det Hele iværksat paa en saadan Maade og med saadanne Forandringer, som det maatte ansee for tjenstligt. Gouverneur L. Christensen, Capitain i Søetaten, som ankom til Trankebar den 4. Marts 1829, medbragte Fuldmagt til at begynde denne Expedition; men han udtrak det, — uden gyldig Grund, — til henved Enden af det tredie Aar.« —

Paa Baggrund af de sørgelige Erfaringer og de Rædsels-Begivenheder, der havde fundet Sted under »Nikobar-Foretagendet 1755—60«, forekommer det egentlig besynderligt, den danske Regering gik med til nye Nicobar-Projekter. De ulykkelige Aar havde jo til Fulde bevist, Nicobar-Øernes Klima absolut ikke egnede sig for Kolonisering. Hvor mange brave, danske Mænd havde ikke mistet Livet paa disse »Dødens Øer«. —

Kay Larsen skriver om den første, festlige Indvielse: »Endelig fastsloges Koloniens Indvielse og Øernes Annektion til 1. Januar 1756. Denne Dag samledes alle, der kunde undværes fra Skibene (»Kongen af Danmark« og »Ebenezer«). En Del Indfødte var lokket til ved Løfte om Brændevin; Soldaterne opstilledes til Parade, og Ljnt. Tanck tog i Kong Frederik-

den 5tes Navn Øerne i Besiddelse. Efter Ordre hjemme fra omdøbtes Nicobarerne til »Frederikssøerne«, og selve den nyanlagte Koloni fik Navnet »Ny Danmark«, Flaget blev derpaa hejst »under Kanoners Affyring og Pocalers Tømning«, og der blev afsunget en Sang, hvoraf følgende Linier er bevarede:

»Gud glæde Kongen god
med Nye Dannemarck,
det ønske vi med Liv og Blod
vor høyeste Monarck.«

En festlig Ouverture indledte Nicobar-Øernes Kolonihistorie under Dannebrog. Fyldt af Forventning ventede Danmark og de stagnerede Kolonier paa Kysten af Forindien paa, at disse Øer skulde give Renters Rente. Men hvor nedslaaende er ikke Beretningerne eftersom Dage, Uger og Maaneder skrider frem. Sumpfeberen lammer Initiativ, Mod og Virketrang. Kolonien »Nye Danmark« maa opgives, og: »Den 18. Oktober 1756 blev Flaget hejst under 3 Kanonskud; Kolonien fik Navnet »Ny Sjælland«. Et nyt Forsøg paa en ny Ø møder de samme uundgaaelige Modstande som det gamle. Den 24. December var kun 24 Personer i Live, »Lund udbad sig Tilladelse til at ophæve Kolonien og vende tilbage med Folkene.« I 1760 »naaede Lund tilbage til Trankebar som et vandrede Skelet, som en Genganger, der bragte Bud fra de Dødes Rige. — Saaledes endte det første danske Nicobar-Foretagende.« —

Imidlertid var der jo gaaet en Del Aar siden det første Foretagende, og den nye Koloniseringsplan blev udelukkende bygget paa det Initiativ og de Planer, Missionær Rosen viste. Om David Rosen vides forøvrigt ikke stort mere end han fødtes 1791 i Ebeltoft og døde 1857 som Præst i Lille-Lyndbye, og Broderen

Frederik Carl, der var Præst i Ebeltoft, indlagde sig Fortjeneste ved at oversætte Thiers berømte »Den franske Revolutions Historie«.

»Det var Løverdagen d. 13. Julii 1831. Christensen gjorde et stort Gjestebud, hvorved ikke alene Trankebars Embedsmænd, men ogsaa adskillige fremmede var tilstede. Ud paa Natten kom han ombord, — jeg havde indfundet mig tidligere, da jeg ei deeltog i Festen, — og alt var nu færdigt. Omtalte Skonnert »Cimbria« blev ført af Capt. Fr. Halsøe. Vi vare stærkt ladte, og al Plads paa Dækket var optaget; desuagtet kunde vi dog ei bringe alt med os, men maatte kort efter fragte et Fartøi til at overføre Resten, hvoriblandt 4 Køer og 2 Arbeidsoxer befandt sig. — Samme Nat gik vi under Seil.«

Af Indførte medførte »Cimbria« 31 Mand, af disse var 3 Tømrer, en Bødker, en Smed, en Kok, 12 Arbejdskulier samt 13 Laskarer, »der vare bestemte til at udgjøre vor Vagt, men maatte tillige forrette grovt Arbeide med de øvrige Kulier.« —

Efter en stormfuld og besværlig Sejlads løb Skonnerten den 1. August ind til Øen »Nankovri« (Laoi). Rosen skildrer sit første Indtryk og Mødet med de Indfødte i Datidens karakteristiske Udtryk:

»Vi blev snart omringet af en Mængde Kanoer, og her havde vi først Leilighed til nøiere at betragte de Indfødte. Deres underlige Skik at bemale Kinderne, Næsen og Hagen med en rød Farve giver dem et sært og vildt Udseende. Fruentimmerne, med deres glat-ragede Hoveder, fandt vi rædsom stygge: disse havde blot et Stykke Lærred om Lænderne, men Mandfolkene vare nøgne paa nogle nær, som havde enkelte europæiske Klædningsstykker som Trøier eller Buxer paa. En af de sidste viste sig i en stadselig, fordum

skarlagensrød Kappe og førte i Haanden en sølvknap-pet Stok, hvis Mærke — Anno 1756 — ovenpaa mindede os om de gamle Koloniforsøg, da hans Fader eller Farfader havde, som Hovedmand for en Landsbye, faaet denne Foræring af de Danske. — — — Blandt andre kom ogsaa en gammel Neger, eller — som de sædvanlig kaldes i Indien — en »Kafer«, ved Navn »Joan« til os. Han talede flydende Portugisisk og fortalte, at han oprindelig var fra »Bombay«, var derfra kommet til Trankebar, hvor han, for en 40 Aar siden, havde ladet sig engageres om »Sipahi« til at gaae over til disse Øer. Her havde han giftet sig med et indfødt Fruentimmer, havde vænnet sig til deres Leve-maade, lært deres Sprog og var i et og alt, som det syntes, saa ganske en Nicobar, at han endog som disse gik nøgen. Han sagde, han følede sig endnu de Danske hengiven, og tilbød os sin Tjeneste, naar det skulde behøves«. — — —

Denne primitive »Neger Joan« var den eneste Tiloversblevne af den gamle, danske Flagvagt, og han havde, paa sin Facon, været Danmark en god og trofast Repræsentant. Intet synligt Tegn paa Øen, ingen Ruiner, Vaaben, forkyndte om den tidligere Koloni's Trivsel, og den indfødte Befolkning bevarede ej nogen Tradition eller Erindringer om Danskerne. Alt forud-gaaende Arbejde, hele det første Koloniforsøg, havde fortonet sig i en Sagnverden, som »Neger Joan« var den eneste, der kunde give Ord og opfriske. — —

Længe søgte de nye danske Kolonister efter et passende Sted for Anlæggelsen af en Koloni og Handelsplads. Efter Guvernør Christensens Forslag blev det endelig bestemt at grundlægge Kolonien paa »Camorta« (Nancovri) i Nord-Øgruppen. Stedet blev kaldt »Kanhaha« og var sandsynligvis den samme Plads, hvor Volqvarts i 1756 havde anlagt en Koloni.

Her gik man nu i Gang med at opføre Hytter til Folkene og et Træhus. Men Vanskelighederne møder frem lige fra første Færd, baade i Sygdom og Kalamitet, Bryderier med egne Folk og de Indfødte. Endelig d. 22. September, før »Cimbria« sætter Kurs mod Trankebar for Forsyninger, Forraad og Byggemateriale, kan Kolonien indvies. »Det blev bekjendtgjort, at dette Sted, vi havde bebygget, herefter skulde hedde Frederikshøi. Derpaa blev der overrakt Hovedmanden en sølvknappet Stok med Kongens Navnetræk, et lille dansk Flag, som de skulde heise, naar Skibe kom, samt et Stykke Lærred af omtrent 4 Rupiers Værdie. Ligeledes Tobak blev uddeelt til de Tilstedeværende. Christensen føiede endnu hertil Uddelingen af adskillige danske Smaamynter. Vi toge derpaa tilbage til Skonnerten, hvor vi spiste Aftensmad og drak Kongehusets Skaal i et Glas Champagne.« — — —

David Rosen og hans Folk, en lille Skare af Mænd, er under »Cimbria«s maanedslange Fravær fuldstændig afskaaret fra Omverdenen og prisgivet de Indfødtes Luner og malajiske Sørøvere, der holdt til ved Øerne. Det er forbavsende at se denne danske Forpost's Aktivitet og Udholdenhed. »Paa samme Tid drog jeg omkring til de forskellige Hovedmænd ved Havnen og i Nærheden af samme for, ifølge en forhen tagen Bestemmelse, at overlevere dem det Danske Flag og de samme Foræringer, som Hovedmanden i Malakka havde faaet.« — —

Et Træhus, man havde medbragt Materialer til fra Trankebar, blev opført, men med et Palmebladstag af Mangel paa Træ; og en god, dyb Brønd blev gravet. Brønden styrtede imidlertid sammen, og Træhuset brændte. — Rosen skildrer denne Katastrofe, det var for Kolonien: »Jeg erfarede hvorledes alt var tilgaaet: Skonnerten med Guverneur Christensen var an-

kommet, ved sin Ankomst var Guverneuren gaaet iland, og en Salut var affyret til Ære for ham med de to Kanoner, som stode foran Træhuset. Af Skjødeshed havde »Sipahierne« ei bemærket, at et af Fængslerne var sprunget op i det tørre Bladetag, som begyndte at brænde.« — — —

Sergeant Voigt og en Trediedel af Mandskabet er døde af Feberen, og de Indfødte vilde ikke arbejde: »Man fik dem undertiden til at tage en Spade eller Hakke i Haanden, saa betragtede de det kun som en Leg og lagde den, efter et Hug eller to, fra sig igen.« — Man opgiver »Frederikshøi« efter Træhusets Brand og flytter bag Anlægget til »Mongkata Høiene«, hvor Feberen ikke menes at være saa slem.

»Den 1. December var jeg paa »Mongkata«, da et Kanonskud blev hørt. Jeg besteg straks den største Høi og saa i Kikkerten vor Skonnert uden for det østlige Indløb. Jeg lod straks to Mand roe mig ud, men blev forundret, da jeg ved at komme nærmere ei kunde opdage Capt. Halsø ombord. En fremmed Person fremstillede sig som Skonnertens Fører under Navn af Capt. Forbes. Jeg forefandt ombord Bataillons-Chirurg Christens, som Gouvernementet havde ansat som Læge ved Colonien, samt Sergeant Poulsen, som skulde afløse afgangne Voigt. Der medfulgte tilige et Antal af nye Sipahier og Kulier. Da vi kom iland, fortalte Christens mig, at Capt. Forbes egentlig var en simpel Engelsk Sømand ansat ved Jernværket i »Portonovo«. Da Gouverneur Christensen blev uenig med Capt. Halsø og var i Forlegenhed for en Fører til Skonnerten, havde han taget denne Mand paa Maa og Faa. Jeg fik just ikke fordelagtige Begreber om hans Sømandsskab, da de videre fortalte mig, at Forbes, efter at være afseilet fra Trankebar d. 6. November først bragte dem til »Atsjin«, derpaa til »Stor-

Nicobar« og videre til den nordligste af Øerne, »Kar Nicobar« for omsider, efter at være bleven viist tilrette af en anden Engellænder sidste Steds, med Nød og neppe fandt deres Bestemmelse, og dette uagtet Gouvernementet havde forsynet ham baade med Kaarter o. a. Tilbehør. — Den 9. Dec. tog jeg Christens og Poulsen paa Raad med mig, hvorvidt de ansaae det for rigtigt at sende Skonnerten til »Sambelong« (Syd-nicobar-Øerne) for at hente nogle Skibbrudne der. Det forekom mig at være i den Danske Regjerings Aand at hjælpe disse Ulykkelige.« —

I Begyndelsen af November var en stor, indisk Brig løbet paa Grund og strandet paa Sambelong. Besætning samt Passagerer, 200 Mand, var alle bleven redede i Land, men blev overfaldet af de Indfødte, der stjal Strandingsgodset. —

»Cimbria« sejlede nu de Skibbrudne til Undsætning og førte dem tilbage til Kolonien »Mongkata«, og som Tak traadte 26 Mand i Danskernes Tjeneste.

Denne Redningsdaad staar for Efterverdenen som det eneste menneskeligt oplysende Moment i Rosens Kolonitid paa Nicobarerne. Modgang, Sygdom og Død er de fremtrædende Faktorer i Daniel Rosens Erindringer. Kolonien bliver atter opgivet paa »Mongkata« og flyttes først til »Kar Nicobar«, siden til »Trinket«.

Frem og tilbage, ustandselig tvinges Rosen i Knæ, hemmes i sine Fantasiplaner og i de daglige Anstregelser under skærende Solstraaler, syghede Regnskyl. Medhjælperne falder fra. Rosen staar tilbage alene; en ukuelig Missionær, der er noget af en Idealist og Digter.

Guvernør Christensen havde meddelt Aviserne i Madras, »at den Danske Regering havde anlagt en Koloni paa de nicobarske Øer, hvor forbisejlende Skiibe kunde blive forsynet med Proviant.« Følgen blev, at

engelske Orlogsskibe lagde Vejen om ad Nicobar-Øerne for at udspejde, hvor stort og stærkt det danske Kolonianlæg var. Imponerende har den lille, svage danske Forpost ikke været, og beroliget er Englænderne sejlet videre. —

1832 døde Guvernør Christensen af Feber ombord paa »Cimbria«. — »En ung Person fra Kjøbenhavn ved Navn Friis, som han havde haft med sig som Tjener, balsamerede sin Herres Lig, der blev ført til Trankebar og senere til Kjøbenhavn.« — Sergeant Worm, der blev udsendt fra Trankebar, var syg det halve Aar, han gjorde Tjeneste paa Øerne, og døde kort efter Afrejsen.

David Rosen er i 1833 »Guvernør«, den Øverste paa Nicobarerne efter Christensens Død. Han planlægger Kolonien paa »Trinket«, men opgiver den igen og fuldender Anlægget af Kolonien »Frederikshavn«. I 1834 truer to malajiske Sørøver-Prahus de Danskes Eksistens. »Cimbria« nødsages til at vende tilbage til Trankebar for Proviant, skønt Mandskabet og Kapt. Halsøe er syge. »Frederikshavn« gøres klar til Belejring. Palisader opføres, og foruden Anlæggets 2 Kanoner laaner Rosen 2 Skibskanoner. Syge og nedbrudte venter Besætningen paa »Cimbria« og »Frederikshavn« paa Malajernes Angreb. En Monsunstorm holder imidlertid Malajerne borte fra »Frederikshavn«, og kun Efterretningerne om Sørøvernes Færd paa Øerne naar frem. Da »Cimbria« vender tilbage fra Trankebar, føres Skonnerten af en ny Kaptajn. — Halsøe er ladet tilbage i Trankebar syg og vanvittig. —

Anstrengelserne og Feberen har ogsaa udmattet Daniel Rosen. Han tager til Trankebar for Orlov, men vender aldrig tilbage til Nicobarerne. En Halfcaste eller Portugiser, »Kervere«, har afløst ham, — men kort Tid efter er ogsaa Kervere blevet Offer for Nico-

bar-Feberen. Sergeant Buchmann blev udsendt som Portugiserens Afløser, og han forblev — »med nogle faa Folk indtil August 1837, da han og de øvrige tillige med alt Inventarium bragtes til Trankebar, og Colonien fra det Øieblik af aldeles blev ophævet.« — —

»Galathea«s Jordomsejling.

»Galathea«s Jordomsejling i Aarene 1845—47 under Admiral Steen Bille bringer paany Nicobar-Øerne i Forgrunden som et dansk Koloniforsøg. Steen Bille sejlede til Øerne for at anerkende Danmarks Højhedsret og nøjere undersøge Mulighederne for fortsat Kolonisering, og Admiralen skriver: »Danmark vil her finde et Tilflugtssted for de Kræfter, som savnede en nyttig Beskæftigelse i Hjemmet. Dertil kom en for Handelen overordentlig heldig Beliggenhed af Øerne, fortræffelige Havne, en frugtbar Jordbund og et paa Fiskerier rigt Hav. Men Colonisation frembød ogsaa paa den anden Side store Vanskeligheder, navnlig med Hensyn til de klimatiske Forhold, til Mangel paa Arbejdskræfter og til Spørgsmaalet om Tilveiebringelsen af de fornødne Pengemidler.« —

I to Maaneder opholdt »Galathea« sig i Farvandede omkring Nicobar-Øerne. Videnskabelige Ekspeditioner blev foretaget til Øernes Indre, hvor man traf Spor af de lidet kendte Urmennesker »Shom Pen«. Alt blev gjort for at aabne Muligheder for fortsat Kolonisation, — men nu som tidligere strandede alt Initiativ paa Sumpfeberen. Trods »Galathea«s negative Resultater oprettedes den sidste Koloni i 1846, men maatte opgives efter kun 2 Aars Eksistens. —

Hermed er Nicobar-Øerne som en dansk Koloni afsluttet. I 1869 overtog Storbritannien Øerne.

Daniel Rosens engelske Efterfølger blev Edward Horace Man, der blev Englands »First Assistant Superintendent of the Andaman and Nicobar Islands«. Fra 1871—75 opholdt Man sig paa Nicobarerne, og han kom til samme Resultat som Rosen: at Øernes Klima forhindrer Europæere i Kolonisation. Kun de Indfødte og Kineserne kan staa imod. Følgen er at Storbritannien ikke har større Fordel eller rigere Udbytte af Nicobar-Øerne end Danmark, der kæmpede en sejr, men haabløs Kamp for at skabe et Stykke Danmark i den bengalske Havbugt. —

De ældste Søbatterier Tre Kroner og Prøvestenen.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Ved de fornylig foretagne Uddybninger i Forbindelse med Anlægget af den nye Benzinhavn ved Søbatteriet Prøvestenen har Gravemaskinen maattet arbejde sig gennem Størstedelen af det undersøiske Fundament til det ældste Søbatteri af samme Navn, hvorved man har faaet Syn for, at dette Søbatteri, som man hidtil kun har karakteriseret som nogle faa grundsatte ud-rangerede Orlogsskibe, i Virkeligheden repræsenterer et efter Datidens Forhold betydeligt Ingeniørarbejde.

Da Kommandør O. Judichær i 1713 fremkom med sit Projekt, vakte det megen Modstand, erfarne Mænd indenfor Administrationen rystede paa Hovedet og spaaede et saadant Værk en hastig Undergang, men ikke desto mindre formaaede dette Batteri, endskønt det efter faa Aars Forløb fik Lov til at forfalde, at modstaa Søens Magt i nærlig $\frac{3}{4}$ Aarhundrede, og at dømme efter det nu opfiskede Tømmers Kvalitet og Friskhed kunde det med relativ ringe Vedligeholdelse have staaet den Dag i Dag.

Det er derfor forstaaeligt, at Kaptajn F. C. Lütken i 1755 udtalte det Ønske, at Søetaten tog den naturlige Opgave op at skrive Batteriets Historie, idet han pegede paa, at det samtidig opførte Søbatteri Tre Kroner alt var forsvundet, og det var at forudse, at ogsaa Søbatteriet Prøvestenen vilde forsvinde, uden at der sikredes Eftertiden Oplysninger om et saa betydeligt, maritimt Værk.

Desværre frugtede denne Appel ikke, hvad der saa meget mere maa beklages, som de detaillerede Tegninger tillige med adskillige vigtige Dokumenter, der vides at have eksisteret, synes at være tilintetgjort med Fortsæt af Judichærs Modstandere, da de angreb hans Embedsførelse og fremkaldte hans Fald ^{4/11} 1727.

Da Ingeniørkorpsets Jubilæumsskrift 1864—1884 var under Udarbejdelse, fandt man det ønskeligt ogsaa indgaaende at behandle de to Søbatterier, selv om de henhørte under Søetaten, men Tanken blev opgivet, vel sagtens fordi det Materiale, der kunde tilvejebringes, var saa ufuldstændigt.

Naar jeg derfor giver mig i Lag med dette Arbejde, skyldes det, at jeg under Uddybningsarbejdet ved Selvsyn har kunnet danne mig et Skøn over et af disse Søbatteriers Konstruktion og derved er sat i Stand til nogenlunde at forbinde de spredte Oplysninger.

Samtidig har jeg fundet det naturligt at meddele, hvad jeg hidtil har fundet om endnu ældre Forsvarsforanstaltninger, der maa anses at være Forløbere for den egentlige Søbefæstning.

Københavns ældste Søbefæstning.

Det maa anses for sandsynligt, at Københavns Havn allerede paa et meget tidligt Tidspunkt har været beskyttet mod Søiden, og ældre Marineoplegninger, der i hvert Fald kan føres tilbage til ca. 1750 (Manuscript i Marinemuseet i Horten, jfr. Ny Kgl. Saml. 4. 782 ab) beretter da ogsaa, at der før Anno 1256 findes at have været anlagt et Kastel, Refsahlsborg, paa Refshalen for at observere alle Skibes rigtige Anmeldelse paa Toldboden.

I September 1609 lod Christian IV opføre »det

ny Vagthus« paa Vraget af det gamle Orlogsskib »Josva« udi Krabbeløkke (Rentem. Regnsk. 524).

¹⁴/₈ 1616 afsluttedes Kontrakt med Murmester Jacob Bremer (Berner) om at opføre en Skanse med en Mur over Runddelen, hvor Kickenborg tilforne stod paa Bremerholm (for Enden af Reberbanen). En Hvælving under Skansen skulde indrettes med to Cementkar til Tjæring af Tovværk, det saakaldte Tjærehus (Rentem. Regnsk. 469).

¹⁶/₈ 1620 omtales Skansen paa Bremerholm, til hvis Vold der leveredes Tørv (Rentem. Regnsk. 309).

Efter Opførelsen af Christianshavns Vold 1618—20 paabegyndtes i Aaret 1624 Bygningen af to Blokhuse for Enden af St. Annæ Bro: Skansehus og Toldhus. Herom er ²⁰/₂ 1624 noteret i Christian IV's Skrivekalender, at der udi Havnen for København blev sænket adskillige store Skibe og tvende Bolværker derpaa bygte. Iblandt de Skibe, som blev sænket, var de tvende, som gjorde den første Rejse til Ostindien — altsaa Orlogsskibene »Elephanten« og »David« (Danske Saml. 2. R. III, p. 372).

Det var Kongens Hensigt at anlægge et større Kastel her, hvorefter et Areal paa ca. 160 Kvadratfod blev indpælet, og ²⁵/₈ 1627 fik Tømmermand Jørgen Hansen Restbetaling for de 8 store Stenkister, han fra ¹⁶/₈ til ²³/₉ 1626 havde »ophugget og nedersat ved Blokhuset ved Amagerland« (Rentem. Regnsk. 90), men herved forblev det, da Pengemidlerne medgik til Krigsførslen.

De to Blokhuse er vist i Resens Atlas (gengivet i Schultz: Den danske Marine 1814—1848 Bd. II, p. 136), de er her forbundet ved en Dæmning med et Havneindløb, der kunde spærres med en Bom. Man har ment, at denne Dæmning aldrig er blevet fuldført, og noget sikkert herom kan vel ikke siges, men

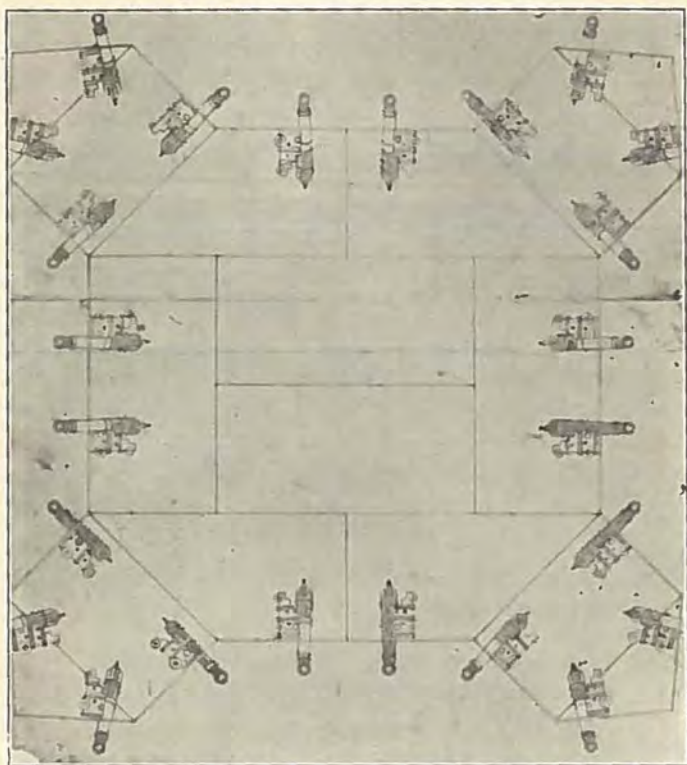
Regnskaberne udviser, at der blev arbejdet her i flere Aar, saaledes fremgaar det af Bremerholms Materialregnskab, at der i Tiden fra $\frac{6}{6}$ til $\frac{7}{7}$ 1628 udliveredes en Del Materialer, heriblandt Kobberskiver til Rambukken, Tovværk til Hestetræk og smaa Ankre til Fartøjsfortøjning m. m. til Arbejdet ved Blokhuset og den ny Bygning ved St. Annæ Bro og Toldbod, hvoraf synes at fremgaa, at der er foretaget et større Pælesætningsarbejde.

$\frac{12}{3}$ 1634 fik Murmester Anders Jensen Betaling for Nedbrydelsen af en Mur, 214 Alen lang, 6 Alen høj og 2 Alen tyk omkring Skansen paa Skarnholm, og næste Dag fik Tømmermand Jørgen Rasmussen Betaling for $20\frac{1}{2}$ Rader Pæleværk med Hammer og Forankring, han af ny for den Skanse her ved Mynten har opsat (Rentem. Regnsk. 163 og 171).

Da det efter Sundtoldens — særlig Salpeter-toldens — Forhøjelse i 1639 befrygtedes, at en nederlandsk Flaadestyrke vilde blive sendt til Sundet for at fremtvinge toldfri Passage for en Konvoj, gav Kongen Befaling til at lade opføre forskellige Skanser ved Sundet, dels paa en fremspringende Odde paa den skaanske Kyst lige overfor den ved Kronborg liggende Hammermølle, dels paa Lappen, og endvidere paa Amager ved Dragør og paa Saltholmen.

Om Kastellet paa Lappen haves sikre Efterretninger. Da Hans Ohnemøller, der havde faaet Ordre til at udføre Tømmerarbejdet, ikke forstod den af Kongen forfærdigede Tegning, skrev Christian IV $\frac{25}{2}$ 1640 fra Glyksborg til Korfitz Ulfeldt, at Tømmeret skulde oplægges ved Kronborg, men at der skulde ventes med Sammenføjningen, til Kongen selv kom til Stede, dog vidste Kongen ikke at gøre noget bedre Afrids. Stenene til Værket skulde hentes fra Skaane i Baade og henlægges paa Stranden tværs af Lappen.

Batteriet blev sammentømret og udlagt i Tiden $13/8$ — $24/8$ 1640, og David Baldtzersen og Tømrer Helle Hansen fik $19/7$ 1642 Restbetaling for Arbejdsløn paa



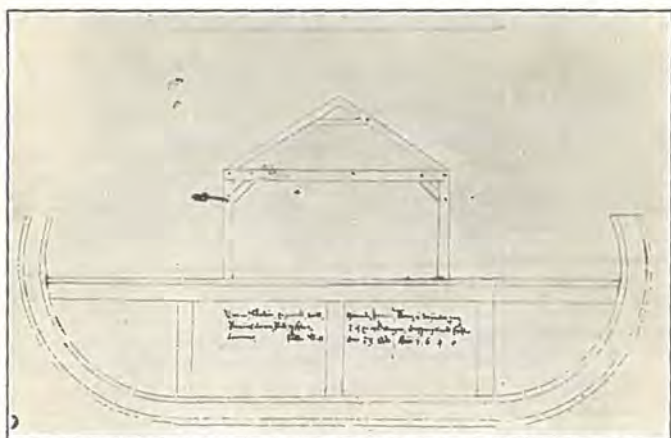
Formentlig Christian IV's egenhændige Tegning til Søbatteriet paa Lappen 1640.

det Blokhús de af ny med det gamle Tilbehør havde udført og nedsjunken paa Lappegrunden for Kronborg, samt tre Kraner sammesteds forbrugt (Rentem. Regnsk. 173).

Dette Danmarks ældste Søbatteri, der er bygget i aabent Farvand, er selvfølgelig af allerstørste Interesse,

og det stiller sig saa heldigt, at der er bevaret en Tegning, som maa antages at forestille dette Værk (se Ill.)

Paa Rosenborg Slot fandtes i 1832 nogle Tegninger, som Cancelliet efter Kongens Befaling lod undersøge af Professor Finn Magnusen, der udtalte, at det maa formodes, at de var tegnede af højsalig Kong Christian IV, idet den ene Tegning, der forestiller



Christian IV's egenhændige Tegning til en Pram, dat. 23/10 1640.

Middelspantet til en Pram (se Ill.) bar følgende Paa-skrift, der syntes at være Christian IV's egen Haand: »Denne Skalun er giordt tiill thuende Pramme, som i Vinter paa Bremerholmen skall opsettis, och er Affsetningen derpaa giivedt efther tomme Købn: Slott den 23. Octr.: Anno 1640.«

Batteriet er saa egenartet i sin Konstruktion, at der næppe kan være Tvivl om, at det drejer sig om et isoleret beliggende Søbatteri, idet Pladsforholdene er saa indskrænkede, at man vanskeligt kan tænke sig et saadant Batteri anlagt paa Landjorden, hvor der altid vil være Plads til Raadighed, særlig naar det som her drejer sig om et Værk, der skal kunne virke til alle Sider.

Det er særlig denne sidste Omstændighed, der tyder paa, at Batteriet er konstrueret til Lappen, hvor det var udsat for Beskydning fra alle Retninger, thi det synes udelukket, at man andetsteds i Danmark eller Norge vilde anlægge et saa usædvanligt Forsvarsværk, og da det af Tegningen fremgaar, at Værket bestaar af forskellige sammenføjede Tømmerkonstruktioner, kan det med ret stor Sikkerhed siges, at vi her staar overfor Christian IV's egenhændige Tegning til Søbatteriet paa Lappen 1640.

Skansen paa Saltholmen blev opgivet, idet Kongen skrev følgende Brev, dateret Haderslevhus ¹⁴/₁ 1640:

»Den Afridsning, Hans Jacob haver gjort paa Saltholmen med dertil fornødne Skantser, haver jeg examineret, og befunden Tiden intet at ville række til at effectuere det Værk, saa hastig, som man det behøver, omendskjøndt Tømmeret var vedhaanden, og man brugte alle de Tømmermænd dertil, som findes i al Danmark. Thi skal Verket saaledes gjøres, at det kan bestaae, da vil de hugges og føjes i hinanden paa Landet, og siden føres did, som de skal staa, hvortil vil strax være fladgaaende Skibe vedhaanden, saa bastant af Master og opstaaende Vandt, at man kan holde Tømmeret saa længe oven Vandet, indtil det bliver sanket, saa at de kan naae Grunden; og naar skjønt Tømmeret er sanket, som man det begjærer, da seer jeg intet, hvor alle de Stene og Sand skulle i en Hast komme fra, som dertil vilde behøves.«

I Stedet gav Kongen samme Dag Ordre til, at de to Pramme »Stumpede Dorethe« og »Fladlusen« skulde grundsættes paa Amagersiden og derefter indtage Ballast og Skyts, medens Erik Ottesens Skib skulde grundsættes paa Saltholm for at forsvare Gennemsejlingen mod Hollænderne.

Om de i dette Aar opførte Batterier ved Kullen

og Dragør skriver Slange (Christian den Fierdes Historie, 1749), at de var anlagt til ingen Nytte, thi paa det første kunde Stykkerne ikke lange saa vidt og langt, som behøvedes, og ved Dragør befandtes Grunden, som Dæmningen blev lagt paa, alt for ubekvem formedelst Kvægsand, saa at Bolværket kort efter faldt ud i Stranden.

Den faretruende Situation, der indtraf efter Pros Munds Nederlag i Femerbælt $13/10$ 1644, tvang Kongen til at iværksætte Batterianlæg og Spærreforanstaltninger i Drogden for at sikre Forbindelsen med Skaane og forhindre en nederlandsk Flaadestyrke paa 50 Orlogsskibe, der var under Udrustning, i at forene sig med den svenske Flaade. Skønt Rigsraadet $4/3$ 1645 indstændigt fraraadede at spærre Dybet ved Amager af Hensyn til England og andre søfarende Nationer, opgav Kongen ikke sin Plan, men skrev $9/3$, at han var til Sinds at anlægge et Blokhus ved Dybet ved Amager, hvor Løbet var saa smalt, at man kunde række tværsover med Skraa, samt at forsænke Dybet paa den anden Side, saa der kun blev en ganske smal Passage. Til dette Foretagende blev udset de gamle Orlogsskibe »St. Anna«, »Raphael« og »Gabriel«, til ligemed en Del Borgerskibe, der var bragt tilveje og taxeredes til 30,000 Rdr.

Kongen var allerede Dagen forinden taget til Kastrup, hvor han i den nærmest følgende Tid ofte opholdt sig i Bondefogedens Gaard for personlig at lede Arbejdet. Til »det ny Verk« ved Kastrup Knæ blev der nedsænket 5 store Stenkister og paakørt Jord, saaledes at Batteriet kunde tages i Brug midt i Maj 1645, men selve Blokhuset var først fuldt optømret $28/9$ (Rentem. Regnsk. 26, 129 og 135).

Som bekendt bøjede Kongen sig for Rigsraadets indstændige Anmodning og den franske Gesandts Fore-

stilling om ikke at skærpe Situationen til det yderste; den 5. Juni passerede den nederlandske Flaade paa 47 Orlogsskibe og op imod 300 Koffardiskibe uhindret Kronborg, og $\frac{9}{7}$ stod næsten hele Konvojen forsigtigt Syd paa gennem Drogden mellem Dæmningen, »det ny Verk« og de udlagte Støkkepramme.

Om dette Batteris Skæbne vides kun lidt, selve Blokhuset blev paa en eneste Nat skruet ned af Isen, men Aarstallet herfor opgives ikke, og Resterne af Fundamentet var endnu synlige i 1726.

I 1648 byggedes et Batteri ved St. Annæ Bro, hvor der ud til Stranden opførtes et Brystværn af Træ (Rentem. Regnsk. 139) antagelig det nye Batteri ved Toldboden, som i 1653 forsynedes med Skansekurve. I 1657 tiltrængte det gamle Batteri ved Toldboden Reparation, da det var saa faldefærdigt, at det ikke kunde taale, at der fyredes med de svære Kanoner.

I 1659 opkastedes et Batteri paa Amager Odde, hvorfra man uden Held beskød et svensk Orlogsskib, der under Blokaden var kommet paa Grund i Nærheden af St. Annæ Bro, dette er rimeligvis det saakaldte »gamle Batteri«, som senere omtales.

Da Befæstningsspørgsmaalet blev taget op i 1655, synes man ganske at have forladt enhver Tanke om Opførelse af Søbatterier; Københavns Red skulde forsvares med Støkkepramme, og da Kastellet stod færdig i 1664, var Indløbet til Havnen effektivt beskyttet; og Batteriet ved Toldboden er formentlig ikke blevet vedligeholdt, da der ofte senere var udlagt et ældre Orlogsskib ved Toldboden som Vagtskib.

Flaadens Forlæggelse fra den gamle Havn til Hocken i 1684 medførte, at det nye Flaadeleje maatte beskyttes med nye Værker, og i Oktober 1685 var det store ny Bolværk og de nye Batterier saa vidt fremskredne, at det udlagte Vagtskib kunde inddrages.

Mod Reden var anlagt: »Det store Batteri«, der efter Bestykningen kaldes »Neptunus«, nærlig hvor Batteriet »Sextus« nu ligger, samt »Batteriet ved Toldboden« (den ny Toldbod) og endvidere Prammen »Arca Noæ«, medens Hockens SO Hjørne beskyttedes af »det gamle Batteri«. Samtidig paabegyndtes Arbejdet med Forlængelsen af Christianshavns Vold, saaledes at Flaaden atter kunde blive indesluttet i Fæstningen.

Da Kaptajn G. C. Nyebuhr, der tidligere havde været i svensk Tjeneste, i Efteraaret 1688 kunde meddele, at man i Sverige forberedte et Forsøg paa at forsænke Indløbet til København mellem Refshalen og Stubben med 8 store stenlastede Flaader, blev det i 1689 besluttet at udlægge et Vagtskib paa Reden, og næste Aar opførtes en Bastion ved det ny Indløb til Hocken: »Batteriet ved Bommen«, saaledes at Reden nu kunde bestryges med effektiv Krydsild i følgende Hovedretninger: fra Kastellet og »Neptunus« mod Øst, fra »Bommens Batteri« og »Neptunus« mod Nord og fra »Toldbodbatteriet« mod NO.

Disse store Forsvarsforanstaltninger, der skulde beskytte Flaaden og Havnen mod Beskydning fra Søsidén, kunde imidlertid ikke holde de nylig opfundne Bombardergalioter*) paa tilstrækkelig Afstand, og Bombardementsfaren bevirkede, at man i 1689 byggede 2 svære Støkkepramme til Redens Forsvar, men da

*) Bombardergalieten, der angives at være brugt første Gang i Bombardementet af Alger under du Quesne i 1661, regnes imidlertid for at være opfundet af Chevalier Renau d'Elicagaray i 1680. De første danske Bombardergalioter var »Citronen« og »Pommerantzen«, bygget 1698, og 1700 indrettet til 1—100 pdg. eller 2—50 pdg. Morter, men allerede 1686 byggedes Bombarderskibet »Hecla« og 1688 Bombarderpram No. 1, ligesom »Postillionen« og en mindre Pram blev indrettet til Bombekastning. Ved Eksercits i 1691 kastede disse Fartøjer 60 Granater i 20 Minutter, og den 50 pdg. Morter opnaaede en Rækning paa 3800 Alen.

man forudsaa, at det under visse Forhold, særlig med Paalandsvind, der begunstigede et Angreb, kunde være vanskeligt at bringe Prammene rettidigt frem, argumenterede Ekvipagemester O. Judichær for Opførelsen af et fremskudt Søbatteri til Redens Forsvar og foretog i 1695 omfattende Opmaalinger af Grundene udenfor København, hvor han paa Stedet udviklede sine Planer for Kongen, der $18/4$ i sin Chaloupe var taget ud for at bese Farvandet.

Planen strandede imidlertid paa manglende Penge-midler, og $22/2$ 1697 resolverede Kongen, at Christianshavns Volde skulde forlænges, »saa at Flaaden er fri for Bomber og Havnen for Siunkning, en Foranstaltning der viste sig utilstrækkelig, da den danske Flaade i Krigsaaret 1700 maatte vige for den betydelige Overmagt.

Da Krigssituationen indtraf, var dette Voldanlæg »Nye Værk« tilendebragt, men ikke bestykket. I Juli 1700 tvang den forenede svensk-engelsk-hollandske Flaade den danske Flaade til at trække sig indenfor Søtønden paa Københavns Red, hvorefter Løbet blev delvis forsænket med Skibe og spærret af Bomme, men da Fjenden lagde sig paa Skudhold, maatte Flaaden Natten mellem 19. og 20. Juli varpe helt ind under Kastellets Kanoner, hvis Ild derved blev delvis maskeret af Skibene.

Den følgende Dag $20/7$ førte Fjenden 4 Bombardergalioter frem, dækket af Fregatter, og om Aftenen aabnedes et voldsomt Bombardement mod de 3 udlagte Skiøtpramme samt de yderst liggende danske Skibe. Skønt de Allierede gjorde 186 Kast mod de danske Skibe, der laa saa tæt paa hinanden, at der ikke var Driverum for de Skibe, der maatte kappe for eventuelle Brandere, blev kun 6 Skibe truffet.

»Prins Christian« blev ramt af en Bombe, som

det lykkedes Maanedstjener Michel Putjens at dæmpe, en anden Bombe faldt i Arkeliet paa »Churprinsen«, men her lykkedes det 4 Bøsseskøtter at kaste den ud gennem Kanonporten i samme Øjeblik, som den sprang og knuste Kanonen. »Frederik Tertius« blev ramt af en Bombe, der demolerede en Kanon, en Bombe paa 200 Pund traf »Norske Løve«, slog igennem Skibssiden og øverste Dæk, hvorved Brandrøret blev slaaet af, saaledes at Bomben ikke sprang. »Louise« blev ogsaa truffet, men led kun ringe Skade, og det samlede Tab opgives til 7 dræbte og saarede.

Efter det natlige Bombardement varpede en Del af Skibene indenfor Bommen, og Krudtet blev udtaget af alle Skibe, medens 4 Støkkepramme og 6 Bombarderer blev lagt udenfor Flaaden og tvang Fjenden til at trække sig tilbage. De fjendtlige Bombarderfarløjer blev derefter lagt nærlig paa det nuværende Prøvestens Plads udfor det ubestykkede »Nye Værk«, hvorfra de 26.—28. Juli foretog et Bombardement og beskastede Gammelholm og Tredækkeren »Fridericus Quartus«, der laa under Ekvipering i Hocken, men efter at det var lykkedes Ekvipagemester Judichær at bringe Støkkeprammene frem, blev de fordrevet.

Skønt Flaaden og Hovedstaden saaledes havde været udsat for en overhængende Bombardementsfare, blev der ikke under den paafølgende Fredsperiode iværksat Foranstaltninger til Hindring af en Gentagelse udover, at »Nye Værk« blev armeret og en enkelt Støkkepram sat i Bygning, idet man regnede med, at Flaaden efter det ny Byggeprogram var tilstrækkelig stærk til med Køge Bugt som Operationsbasis at sikre Hovedstaden mod Angreb Syd fra og baserede Redens fremskudte Forsvar paa udlagte Pramme.

Søbatteriet Tre Kroner*).

Efter Krigsudbrudet i Efteraaret 1709 indtraf ret hurtigt to Begivenheder, som viste, at man havde forregnet sig.

Under Operationerne i Østersøen Sommeren 1710 led Flaaden i stormfuldt Vejr saa betydelige Havarier, at den ikke kunde holde Søen, men maatte søge Køge Bugt, hvor den $\frac{4}{10}$ nær var blevet ruineret, da den under meget ugunstige Omstændigheder blev indesluttet af den svenske Flaade.

Da Krigsoperationerne i Pommeren i de følgende Aar krævede, at større Flaadestyrker sendtes til denne Kyst, udlagdes Pramme til Redens Defension, der $\frac{3}{10}$ 1711 underlagdes Judichærs Kommando.

En Pram posteredes udfor Christiani Quinti Bolværk, en anden mellem de to Sætønder paa Refshalen og en tredie paa Stubben, og til indbyrdes Understøtning fik de 5 Skærbaade, 4 armerede Sandbaade og Kongens Jagt, medens der i Reserve holdtes 2 Morterpramme, 2 Bombardergalioter, 3 Pramme af mindre Kaliber og de resterende Sandbaade.

Til Observation beordredes en Huggert og 2 armerede Dragør-Skøjter at holde krydsende mellem Dragør og Skanør.

I Judichærs Instruktion af $\frac{23}{10}$ 1711 hedder det: »Saasom Vi har for godt befunden Vores General Admiral Hr. Ulrich Christian Gyldenlew at beordre sig paa nogen Tid med Vores Flaade under Rygen og de Pommerske Kyster at opholde, og det let kunde hænde

*) Af utrykte Kilder i Rigsarkivet er særlig benyttet: Sø-Krigskancelliets Kgl. Expeditioner, Geheime-Conseilet, Admiralitetets Registerbøger over Kgl. Missiver, General Kommissariatets Kgl. Befalingsbøger, Holmens Chefs Kgl. Resolutioner, Ordres og Memorialer, Holmens Chefs Aparte Memorialbøger, Marine-Commissionen 1726—27, Constructions Commissionens Protokoller, Søbatterierne Tre Kroner og Prøvesteenens Protokoller og Journaler.

sig, at Fjenden af saadan hans Fraværelse kunde tage Lejlighed et og andet mod Vores Provincier, Øer og Landet at entreprenere, saa er Vor allernaadigste Vilje og Befaling, at du frem for alting og det snarest mulige være kan, saavel ved bequemme Fartøjers Armering som Skiøt-Prammes Færdigholdelse og ellers i anden Maade slig Anstalt gør og forføjer lader, at Havnen, Rehden og Strømmen heromkring imod uformodentlig fjendtligt Anfald og Overrumpling kan beskermet, og saa vidt i Sikkerhed og tilbørlig Defensionsstand sat vorde«.

Det var dog først Begivenhederne i 1712, der skabte en Situation, hvor Spørgsmaalet om Opførelsen af faste Søbatterier til Københavns Forsvar ikke kunde udskydes længere.

²³/₈ 1712 sendte Konseilet en Relation til Kongen i Lejren ved Stade angaaende en modtagen Beretning af ¹²/₈ fra Envoyé Iver Rosenkrantz i England, hvori denne meddeler, at han fra »særdeles paalidelig Kilde har erfaret, at der i det engelske Admiralitet er udstedt Ordre til at ekvipere 17 Orlogsskibe, der skal sendes til Sundet«, ligesom Envoyé Ahlefeldt i Berlin i Indberetning af ¹⁶/₈ har meddelt, at den derværende svenske og engelske Envoyé ganske aabenlyst taler om et forestaaende Bombardement af København.

Konseilet foreslaar, at den under Norge detacherede Eskadre kaldes til Sundet, og meddeler, at Schoutbynacht Judichær har oplyst, at han til Havnens Defension foruden de 2 store Pramme, som fører 24 pdg. Kanoner, har 2 store gamle Orlogsskibe, som kan henlægges, det ene under Kastellet, det andet under Amager, og forhaabentlig med god Vilje kan udrustes og bemandes med Arbejdsfolk og Haandværkere fra Holmen. Af disse, der ikke har faaet deres Løn de sidste to Aar, er ca. 2000 ikke mødt til Arbejde i

Dag, men har forsamlet sig paa det saakaldte Grønland under Citadellet for at kræve Betaling, da de ikke længere kan opretholde Livet uden Penge.

Kongens Svar af $27/8$ er henholdende; udover en Ordre om uden Ophold at udbetale 11,000 Rdr. til Arbejdsfolkene ved Holmen udtales: »Vi har ellers allernaadigst den Tillid til Eder, at I efter Eders altid befundne Nidkærhed for Vores Tjeneste, intet efterlader noget af hvis, som til Vores Kgl. Residentsstad Kiøbenhafns Sikkerhed imod en eller anden uformodentlig Anfægtning kunde tjene«.

$1/9$ tilskrev Konseilet Admiralitetet, at Københavns Kommandant General Lieutenant Christoph v. Schönfeldt var beordret at konferere med Judichær om nødvendige Foranstaltninger til Havnens og Vandsidens Beskiærmelse, og at Judichær »in specie« uden Tids-spilde og efter yderste Evne skulde iagttage alt, hvad der behøvedes for Havnens og Strømmenes Sikkerhed.

$3/9$ indberetter Konseilet til Kongen, at det efter den $31/8$ modtagne Kgl. Ordre af $27/8$ har konfereret med Admiralitetet, »in specie« med Schouthynacht Judichær, General Commissariatet, General Lieutenant og Commandant v. Schönfeldt. Da Konseilet ikke har modtaget Ordre angaaende Flaadestyrken under Norge, forestilles det indtrængende, at der maa udstedes Ordre til Schouthynacht Trojel, at Flaadestyrken kaldes hjem til Forstærkning af Østersøflaaden.

Samme Dag sejlede General Admiral Hans Wachtmeister til Bornholm med en Flaade, der talte 24 Linieskibe, og tvang den derliggende danske Flaade, der kun talte 16 Linieskibe, til at retirere til Sundet. Efter en glimrende gennemført Retræte ankrede Gyl-denløve ved Dragør $5/9$, hvorefter den svenske Flaade gik til Ankers 2 Mil derfra i Køge Bugt.

Da Efterretningen herom kom til København, tog

Konseilet $\frac{8}{9}$ Beslutning om at hjemkalde Trojel under Hensyn til den overhængende Fare og beordrede Judichær til »ved Dag og Nat at befordre Prammene og hvis videre, han til Flaadens Beskiermelse maatte finde at være fornøden, saa det endnu i denne Nat til Flaaden maatte komme, og dertil ingen Flid spare paa det hannem derover ingen Ansvar maatte tilvoxe«.

Den svenske Flaade havde i Løbet af Dagen formindsket Afstanden til kun $\frac{1}{2}$ Mils Distance, men da det næste Morgen blev stille med Taage, forøgede Wachtmeister Afstanden til 2 Mil.

I København udrustedes 1 Pram og 1 Bombardegaliot, som sendtes til Dragør, og Gyldenløve tog Dragørlodser om Bord for at varpe sig indenfor Holmetunge og formere Linje tværs over Drogden. Faren drev imidlertid over, thi Wachtmeisters Maal var nemlig ikke et Angreb paa København, men at tiltvinge sig Herredømmet i Østersøen, og da han havde opnaaet dette ved at trænge den danske Flaade op i Drogden, hvor han paa Grund af Farvandets vanskelige Karakter ansaa det for risikabelt at angribe, stod han $\frac{8}{9}$ Øst paa for at sikre den svenske Transportflaades Sejlads til Rygen.

Allerede $\frac{5}{9}$, altsaa samme Dag som Gyldenløve blev indesluttet ved Dragør, havde Judichær sin Plan færdig til Anlæg af et Søbatteri og indleverede følgende Forslag:

»Stormægtigste Konge. Allernaadigste Arve Herre.

Efter Eders Kongl. Majts. allernaadigste Befaling er nu færdig til Rehdens Defence Støck-Pramme tvende, Bombardeer tvende, og tvende Bombardeer-Pramme arbejdes paa, foruden en Del smaa Fartøjer, som ved den aller mindste Storm er voxen ubrugbar, saafremt der ikke bliver et Sted at retirere sig til, fordrister mig

derfor udi dybeste Underdanighed at udbede den Naade, at de gamle og casserede Orlogsskibe maatte paa Refsals Pynten vorde forsiunken, som bliver i Distans fra Christians Bolværk over 900 Favne eller 2700 Skridt eller Alen, hvilket er en Distans, som neppelig kan fra Castellet eller Landet vorde beskydt, og paa bemeldte forsiunkede Skibe kan have nogle Kanoner til Vandsiden, som kan holde Prammene fri for Efter-setning af de smaa fjendtlige Fartøjer, naar de paa Grunden skulde til Defence paa et andet Sted imod Bombardering bruges, der foruden koster de gamle casserede Orlogsskibe en stor Omkostning med at holde læns.

Saa som »Prins Jørgen« maa holdes continuerlig Pumpning ved med 12 à 16 Mand. »3 Croner« hver Etmaal 9000 à 12000 Steg, og gamle »Delmenhorst«, som siden Anno 1700 har ligget casseret 4000 Steg, hvilket er en stor Last paa Matroserne i Vagten i disse besværlige Tider, og dersom Skibene siunkte i Hocken lige som den gamle »Churprintz«, da vil det endnu foraarsage større Skade og Omkostning, efterdi al Slam og Opgrunding setter sig derimod, jeg forventer naadig Resolution og forbliver Eders Kongl. Majts. allerunderdanigste tro og pligtskyldigste Tjener.

Bremerholm, den 5. Sept. 1712.

O. Judichær:«

Herpaa gav Konseilet samme Dag følgende Approbation:

»Approbation paa Schouthynacht Judichærs Forslag, at de gamle og casserede Orlog-Skibe maa paa Refsals-Pyndt siunkes og derpaa nogle Canoner til Vandsiden legges for at holde Prammene fri for Anfald af smaa fjendtlige Fartøjer«.

Da Faren ved den svenske Flaades Bortsejling ogsaa denne Gang drev over, blev Sagen stillet i Bero, indtil der atter indløb foruroligende Efterretninger fra London. ²⁰/₁ og ²⁴/₁ 1713 indberetter Rosenkrantz, at der i Brest udrustes 12 Krigsskibe, der i Foraaret skal sendes til svensk Succurs, hvilket rimeligvis vil give Anledning til, at England sender et lignende om ikke større Antal Skibe til Sundet for at udføre den i August 1712 besluttede Trusel. Da der maa forventes en snarlig Fred mellem England og Frankrig (denne fandt som bekendt Sted ¹³/₄ 1713), vil disse Flaadestyrker have frie Hænder.

I denne Anledning tilskrev Konseilet ⁷/₂ Kongen, at det var nødvendigt i Tide at sikre Byens Defension mod et Bombardement fra Søsiden og henstiller indtrængende, at det af Judichær i sin Tid indsendte Forslag bliver taget op til grundig Overvejelse, og at der udstedes en Resolution om, hvad der uden Tab af Tid skal iværksættes til Byens Sikkerhed.

¹³/₂ konfererede Konseilet med General Lieutenant v. Schønfeldt, Brigadier Maul og Schoutbynacht Judichær og indberettede næste Dag herom til Kongen, at Voldforsvaret var i kummerlig Stand, i Særdeleshed var Lavetterne saa forældede, at der til de 286 Kanoner ikke fandtes 50 dygtige holdbare Lavetter; Rytteriet bestod for en væsentlig Del af Marodører, og Judichær havde udtalt, at han ikke formaaede at præstere et Forsvar af Reden, da Bombardergalioter og Pramme var sendt til Greifswald, men bragte i Forslag, at man skulde sænke den gamle ubrugelige Flydedok paa Grunden og omdanne den til et Søbatteri med en Armering af svære Kanoner og Mørsere (det senere Prøvesteen).

²⁰/₂ kaldtes Judichær til Konseilet og fik her forelæst Kongens Resolution af ¹⁷/₂ angaaende hans For-

slag. Desværre synes dette Dokument at være gaaet tabt, men af Konseilets Brev af $\frac{4}{3}$ fremgaar det, at Forberedelserne maatte iværksættes, da der heri udtales, at der dertil kræves Penge.

$\frac{23}{2}$ fik Judichær Ordre til ufortøvet at drage Omsorg for at udruste et tilstrækkelig Antal dertil egnede armerede Fartøjer for at beskærme Havnen og Strømmen samt Reden heromkring fra Sundet til Stevns Klint imod al fjendtlig Anfald og Overrumpling.

$\frac{24}{2}$ fik Admiralitetet Ordre til, at de Kanoner og Rapperter, der ikke udkrævedes til Skibene, forderligst skulde tages op paa Volden omkring København, hvor det gjordes nødig. (I Juli 1718 stod i alt 117 af Søetatens Kanoner paa Volden, da en Del blev erstattet med Kanoner fra Wismar).

Den 8. Marts skrev Kongen fra Husum, »at der af al Magt skal arbejdes paa Flaadens Ekvipering og Søbatteriernes Forfærdigelse«.

Efter Judichærs Anmodning beordredes Brigadier Maul $\frac{10}{4}$ at bistaa med alt til »Siø-Batteriet Trey Croner«, og $\frac{15}{4}$ skriver Konseilet til Kongen, at det daglig og igen i Dag har tilkaldt Judichær »und Ihme das Defensionswerck vom hiesigen haven auf eusserste recommendiert«, hvilket denne ogsaa har paataget sig og gør sig al Flid for at faa i Orden snarest, og vedlægger et Afrits, som Judichær just har sendt af det foreslaaede Defensionsværk.

$\frac{13}{4}$ 1713 approberedes Planen til Søbatteriet Tre Croner, og Kongen tilskrev Gyldenløve, at han havde approberet de Dispositioner og Anstalter, som Judichær »efter Befaling til Vores Kong. Residents Stad Kiøbenhavn, saa og Rehdens og Strømmenes Defension er blevet gjort og iværksat«, i hvilken Anledning der skulde ydes Judichær al den Assistance, han maatte forlange til dette Formaal, og at Gyldenløve, i Tilfælde

af en fjendtlig Action imod al Forhaabning paa Reden maatte foretages, skulde anvise Judichær »en Post, som kan være convenable med hans Charge«.

$\frac{8}{3}$ haltes det gamle Orlogsskib »Tre Croner«, ud uden Master og sænkedes $\frac{15}{4}$ 1713 som det første Skib til Søbatteriet Tre Kroner ved den yderste Sætønde paa Refshalen ca. 300 m NNW for det nuværende Søbatteri, og snart efter sænkedes Orlogsskibene »Prins Jørgen (Georg)« og »Charlotta Amalia«. Skibene fyldtes med Sten, Jord og Sand, ompæledes og forbandtes med en Kommunikationsbro.

Den $\frac{3}{7}$ hejstes Kommandoen, og $\frac{12}{7}$ sejlede Kongen ud paa Reden »for at tage udi høje Øjesyn det paa Hans Majestæts Ordre og Anstalt opførte Søebatteri til Stadens og Havnens tryggere Værn og Forsvar, hvor Hans Kongl. Majestæt blev forestillet baade Batteriets Plan og Side-Verket samt Bindingen deraf«, og ved Afgangen salutedes Kongen med 9 Skud fra Batteriets 24 pdg. Kanoner.

Naar Kaptajn Zartmann i Arkiv for Søvæsen 1837 p. 75 udtaler, at Tre Kroner i Begyndelsen kaldtes »Velkomsten«, saa er det vel rigtigt, at man til at begynde med Mand og Mand imellem brugte dette Navn, men officielt hed Batteriet »Trey Croner« allerede inden det blev anlagt, og saaledes benævnes det ogsaa ved Kongens Besøg og i alle samtidige Skrivelser.

I Oktober opkom en voldsom Storm af NW, hvor Vandet $\frac{3}{10}$ steg 4 Fod, hvorved »Charlotta Amalia«, der endnu ikke var fyldt helt op med Jord, kom til at hugge saa haardt i Grunden, at det befrygtedes, at Skibet skulde sønderlaas.

I December havde Batteriet følgende Armering:

»Trey Croner« 19—24 pdg. Kanoner

»Prins Jørgen« 13—24 » »

»Charlotta Amalia« . 20—36 » »

og Besætningen talte 1 Kaptajn, 93 Baadsmænd og Underofficerer og 6 Bøsseskøtter, i alt 52 Kanoner og 100 Mand, hvortil der $\frac{20}{12}$ bestemtes, at der for Vinteren yderligere skulde tilkommanderes 1 Oberofficer, 1 Underofficer og 40 gemene af Københavns Garnison. Batteriet forsynedes med et Brystværn belagt med Græstørv og endvidere spanske Ryttere til Defence imod al surprise. Det følgende Aar bestemtes yderligere at sænke »Norske Løve« til Forstærkning af Batteriet ($\frac{8}{6}$ 1714).

I Januar 1716 satte Vinteren ind med streng Frost, og Judichær beordredes $\frac{7}{1}$ til flittigt at lade ise omkring Orlogsflaaden og Søbatterierne, hvorfor der $\frac{13}{1}$ blev iset en Vaage, 50 Fod bred, fra Kastelspynten til Christians Bolværk, ligeledes en Vaage fra Toldboden til Gammelholm og tværs paa denne en Vaage til Krudttaarnet.

$\frac{17}{7}$ om Aftenen kom Czaren til København med en Galejeskadre paa 48 Fartøjer og 8000 Mand og saluteredes med 27 Skud, og $\frac{29}{7}$ ankom 9 store russiske Orlogsskibe og 2 Fregatter.

$\frac{7}{9}$ 1716 kom Czar Peter Kl. $10\frac{1}{2}$ under Salut paa 27 Skud om Bord paa Søbatteriet for at bese dette. Det er senere blevet bebrejdet Judichær, at Czaren fik forevist Batteriet, men dette er sikkert uberettiget, da Besøget synes at have været af fuld officiel Art, og der var givet klare Instrukser om, hvorledes man skulde forholde sig overfor den moskovittiske Majestæt. Kejseren af Rusland skulde vises de samme Æresbevisninger, som Kongen selv, og hans Befalinger og Signaler adlydes, naar de ej var til Skade for den danske Flaade, alle Oplysninger skulde paa Forlangende gives »som generaliter Notice« (Instruks til Gyldenløve $\frac{11}{8}$ 1716, Garde II, p. 337).

Czaren benyttede sig i rigt Maal heraf. Om hans Besøg paa Gyldenløves Flagskib »Elephanten« berettes,

at han besaa Skibet udi alle optænkelige Huller, endog helt ned i Krudtmagasinet, men han forsømte ikke derfor Bordets Glæder, idet det paafølgende Taffel varede fra Kl. 3 til efter Solens Nedgang.

Det er desuden et Spørgsmaal, om det vilde have været klogt at afvise en saa impulsiv Allieret, som iøvrigt fra den russiske Flaades Ankerplads paa Reden og under Passage til og fra Hovedstaden kunde observere Batteriet paa nært Hold.

Judichær var stolt af sit Værk og lagde stor Vægt paa at vise dets Force. Da Czaren saa, at alle de 36 pdg. Metalkanoner var rettet mod hans Flagskib, brast han ud med sit vanlige »warumb dat« og føjede eftertænksomt til: »wahrhaftig, hier kein Schip liegen kan!«

Havde Judichær saaledes bibragt Czaren Respekt for Batteriets Styrke, har Tilstedeværelsen af den store Galejsflaade foruroliget ham i ikke ringe Grad. Tre Kroner var anlagt med det Formaal at holde fjendtlige Flaadestyrker paa Afstand, men overfor et Masseangreb af 48 sværtarmede Galejer, der kun frembød et lille Maal, og som kunde angribe samtidig fra mange Retninger, kunde det ikke holde Stand.

For at raade Bod derpaa blev der straks iværksat store Arbejder, Mellemrummene mellem de sænkede Skibe udfyldtes med store Sten og Pæleværket blev udvidet og forsynet med Vaterlister, der skulde forhindre, at Galejer kunde lægge til i de døde Skudvinkler og foretage Entring. Langs Rælingerne byggedes Løbebroer, hvorpaa opkastedes Jordvolde beklædt med Tørv, bag hvilke der opstilledes et stort Antal Haandmortere, 30 á 40 pr. Batteri, med tilhørende Haandgranater — 1000 Stk.

Da Batteriet yderligere maatte sikres mod Angreb i Ryggen, bevilgede Kongen $10/5$ 1717, at de gamle Orlogsskibe: »Christianus Quintus«, »Mars« og »Ele-

phanten« maatte anvendes som Siunkere, hvorefter Judichær udarbejdede følgende Projekt, dateret ¹⁸/₈ 1717:

»Af hosføjende Grundrids paa Siøbatteriet Trei Croner, Litr. A (savnes) maatte det allernaadigst behage Eders Kongl. Majestæt at lade sig referere, hvor vidt Batteriet til Dato er anlagt, nemlig de 4 Skibe: »Prins Jørgen«, »Trei Croner«, »Charlothe« og »Norsche Løve« er saa vidt sammensluttede, at de formerer den yderste Runding, og er det nu Tid at determinere, hvorledes Flankerne bedst skal anlægges, som efter mine uforgribelige Tanker ej bekvemmeligere, eller med mindre depance lader sig gøre, end at Orlogsskibene »Christianus Quintus« og »Mars«, som i denne Sommer efter Eders Kongl. Majestæts allernaadigste Befaling skal siunkes, bliver saaledes anlagt, som Grundtegningen viser, nemlig »Christianus Quintus« bliver lagt paa den Kompasstreg, hvorfra den sværeste Isgang kan ventes, som af General Kortet, Litr. B (savnes) nok erfares at blive med NNW Vinde, som da giver højt Vande og Norden Strøm, hvorfor bemeldte »Christianus Quintus« for Bougen faar saaledes forificeres og bepæles, og med »fond perdue« (Stenkister bygget af gamle Skibsflak) af store Kampesten dette Aar forsynes, at Isen derimod kan brække og deles til begge Sider, og har jeg efter Eders Kongl. Majestæts allernaadigste Befaling fremvist Hr. Excellence Scholten Grundridset med de raisons, jeg har haft, for at choisere saadan Figur frem for nogen anden, hvilket hans Excel. for gyldig antog, at han uden noget videre at erindre lovede Sagen saaledes Eders Majestæt allerunderdanigst at foredrage, at jeg kunde vente allernaadigste Approbation.

Siden har jeg Tegningen til hans høje Excellence (Gyldenløve) forevist med ydmygste Begær, om han eller Admiralitetet noget derudi vilde have forandret,

mens som der ej heller noget er draget til correctur, saa understaar jeg mig i dybeste Underdanighed at nedlægge det for Eders Kongl. Majestæts Fødder i underdanigste Haab at nyde Eders Kongl. Majestæts allernaadigste Approbation, hvorledes Eders Kongl. Majestæt dermed videre vil have foreholdt.

Hvad det inderste Taarn og anden Murværk anbelanger, som paa Tegningen findes anført, ved jeg vel, at disse besværlige Tider ikke tilstede at fuldføre, mens naar jeg nyder de yderste Flanker færdig og lægger enten »Tomleren« eller »Sverdfisken« (2 til Støkkepramme omapterede Orlogsskibe) armeret og paa det Sted flot, hvor Taarnet er markeret, saa har jeg ingen Fare for surprise eller Overmagt (en) Vinterdag paa Isen, hvilket er den besværligste point at sustinere.

Dersom General Commissariatet nogenledes behager at række hjælpsom Haand med atournere depensen, hvad til Jordfyldningen vil medgaa, saa ønskede jeg at faa dette Aar ved Enden af »Prins Jørgen« henlagt »Gyldenløve«, som vel alt har ligget en Tid lang siunken i Flaaden, men kan dog endnu optages og forflyttes, saa jeg der kunde komme til den anden Flanke ind ad, som den gamle »Elephant« skal formere.

For Resten lever jeg i det underdanigste Haab, at deres Excellencer udi General Commissariatet bliver allernaadigst Ordre bilagt, at se Værket assisteret med de højst fornødne Materialer og Arbejdsløn.

Imidlertid bliver til de siunkne Skibes Forstøtning og Fortificering fornemlig forbrugt alt Sletvrug og Mid-delvrug Ege Tømmer, og de »ufaconnerede« Sorter, som til ny Skibsbygning ej er tjenlige i specie alle de Tid efter anden kasserede Rundholter, som Master, Stænger og Ræer og andet Affald, saa jeg haaber under-

danigst, at Verket peu à peu, uden excessive og special Bekostning skal med Tiden erlange den Form, som kan være Reden, Byen og Flaaden til den forlangte Defense, og ligge Efterkommerne for Øjen, Eders Kongl. Majestæts Forsorg til Havnens Sikkerhed. Jeg forventer i dybeste Underdanighed Eders Kongl. Majestæts allernaadigste Approbation og forbliver med Liv og Blod etc.

Bremerholm, 18. Juni 1717.

O. Judichær.

Skønt dette Forslag havde almindelig Tilslutning, betænkte Kongen sig mod Forventning paa at approbere det, men $7/7$ indtraf en Begivenhed, der vakte megen Uro.

I Morgendæmringen observeredes fra Tre Kroner en lille Baad, som syntes mistænkelig og derfor blev hentet ind til Batteriet til Afhøring af Besætningen. Det viste sig at være den franske Ambassadesekretær fra Stockholm La Goe (Lagus), som med sin Tjener og en Jolleroer var taget fra Skaane for at udspionere Søbatteriet, og da man derfor maatte formode, at Sverige planlagde et Overrumplingsforsøg, approberede Kongen samme Dag Judichærs Forslag.

Sekretæren blev tilbageholdt paa Batteriet i 5 Dage som anholdt, men blev iøvrigt gæstfrit beværtet. Hans Traktement, der bestod i Temaaltid og to Gange Spisning om Dagen à 4 Retter Mad med behørig Vin og Drikkevarer, kostede den ikke ubetydelige Sum af 24 Rdr., og $12/7$ blev han ledsaget tilbage til Skaane.

For ogsaa at sikre Flaadelejet mod Overrumpling approberede Kongen $27/11$, at der nedrammedes 596 Egepæle som Stakader for Nyholm.

I Januar 1718 var Tre Kroner delvis udbygget og armeret med 126 Kanoner, Besætningen talte 400 Mand.

Om Natten $17/1$ 1719 indtraf et stærkt Højvande

med Storm, der bevirkede, at »Elephanten« faldt om paa Stb. Side, Ballasten blev straks flyttet, og der indtoges mere Jord, men det lykkedes ikke at rette Skibet op. Grunden hertil var, at Skibet, der laa med Bredsiden til Strømmen ikke var tilstrækkeligt bepælet. Paa Holmen var Manglen paa Materialer nu saa følelig, at man ikke fuldførte den nødvendige Forstøtning, men endog maatte tilbageføre Tømmer fra Tre Kroner for at skaffe Materiale til Færdigbyggelse af de to Bombarderpramme: »Sprydstagen« og »Lange Maren«. Da man efter det indtrufne Uheld ikke turde borttage flere Pæle, blev der givet Ordre til at nedbryde den nordre Moskovitterbro, en af de to Broer, der i 1716 opførtes paa Stranden uden for Staden til Brug for de russiske Hjælpetropper, som man ikke ønskede skulde landsættes indenfor Bommen.

$\frac{1}{3}$ 1719 maatte Batteriet afgive 20—36 pdg. Kanoner til Flotillen under Gøteborg, men disse maa være blevet erstattet med Kanoner af mindre Kaliber, thi $\frac{22}{5}$ havde Batteriet en Bestykning paa 152 Kanoner, nemlig:

17	—	36	pdg.	Kanoner
9	—	24	—	—
48	—	18	—	—
10	—	12	—	—
54	—	8	—	—
11	—	4	—	—
3	—	36	—	Houbits

Efter Vaabenstilstanden i 1720 tabtes Interessen for Søbatteriet, der fik Lov til at forfalde, ganske vist blev de gamle Skibe: »Svanen« og »Mercurius« sænket 1720 og »Søhunden« i 1721 for at beskytte Batteriets Flanker mod Sø og Is, men samtidig gik man i Gang med at sløjfe dem tillige med »Mars« og »Elephanten« til Vandlinien for at bjerpe Bolte og Jernfang.

For at undgaa at den i Efteraaret 1720 i Mellem-europa graserende Pest skulde faa Indpas i Danmark, udstedtes strenge Forholdsordre til Vagtskibene, og et særligt Fartøj stationeredes ved Dragør. Paa Toldboden oprettedes en Sundheds Kommission, og $\frac{9}{12}$ beordredes den paa Tre Kroner kommanderende Officer at føre Tilsyn med, at intet fra fordægtige Steder kommende Skib anløb København, men skulde ankre op ved Batteriet, hvorefter Sundheds Kommissionen straks skulde averteres og uden Ophold begive sig til Batteriet, der blev indrettet til Karantænestation.

Da man i 1722 frygtede, at Czar Peter vilde sende en Flaadestyrke til København for at understøtte Hertug Carl Friderich af Holsten-Gottorp, traf man Foranstaltninger til at sætte Batteriet paa Krigsfod, men det blev først til Alvor $\frac{5}{4}$ 1723, da man erfarede, at en større russisk Flaade med Hertugen om Bord var staaet ud i Østersøen. Armeringen blev da forøget til 156 Kanoner, hvoraf 37 — 36 pdg.

Batteriet var da meget forfaldent og afgav kun et maadeligt Ophold for Besætningen. Under Storm piskede Vandet ind gennem de gamle Kanonporte paa »Norske Løve«, saaledes at Folkene ikke kunde ligge i Køjerne for Vandstyrting.

Atter i 1725 frygtede man Russerne og satte Batteriet i Forsvarsstand og armerede det med 106 Kanoner, nemlig:

12 — 36 pdg. Kanoner, til hver Kanon 18 Mand	
36 — 24 - — - — — 12 —	
48 — 18 - — - — — 10 —	
10 — 12 - — - — — 8 —	

hvortil behøvedes en Besætning paa 980 Mand.

Batteriets hurtige Forfald blev benyttet af Judichærs Modstandere til at rette Angreb paa ham for

hans Ansvar ved Anlægget af »det unyttige Søbatteri«, hvortil var medgaaet betydelige Summer, der rettelig burde være anvendt til selve Flaaden.

Da det gennem »den geheime Commission« var lykkedes at fremkalde Admiralitetets Præces, Viceadmiral Gabels Afsked ¹⁸/₁₀ 1725, rettede Admiralerne Raben og Trojel ²⁵/₁₀ et skarpt Angreb mod Judichær, der som Chef for Holmen ifølge den gældende Instruks af ¹⁰/₂ 1703 besad en Myndighed, særlig hvad Økonomien angik, som Admiralitetet ikke taalte.

Om Søbatterierne hedder det heri: »Søbatterierne Tre Kroner og Prøvesteen, der har beroet paa Judichærs eget Forslag, er ruinerende for Eders Majestæt, at vi ikke tro noget skadeligere kunde paafindes for den utrolige Mængde af Tømmer, Jern og Arbejdsløn, som derpaa er anvendt og spildt, det første er rent forfaldent og dur aldeles intel, men har belemret Reden med Sand, som med store Bekostninger maa fjernes«.

Dette havde til Følge, at Søbatteriet Tre Kroner i 1726 blev besigtiget af den nedsatte Marinekommission, der befandt det som følger:

»Svanen«, sænket ved Tre Kroner, saavidt erindres 1721, ligger paa Siden, da Skibet kæntrede Dagen efter, at det var nedsjunken.

»Prins Jørgen« ligger sjunken paa 14' Vand. Underste Batteri: 4 — 24 pdg. Kanoner, Rapperthjulene ligger i Vand ved højt Vande, Mellemste Batteri: 7 — 24 pdg. Kanoner, Tredie Batteri, som er oven paa Skansen: 3 — 4 pdg. Kanoner.

»Tre Kroner« ligger siunken paa 15' Vand. Underste Batteri: 9 — 36 pdg. Kanoner, øverste Dæk ligger kun 1—1½ Fod over Fænghullet til samme Kannon og derfor ubrugbart, saa der nogle Steder næppe kan faas Riimnaalen i Fænghullet. Det øverste Dæk eller Batteri, som er fuldført af Skanse og Bak, bestaar af 11 — 18 pdg. og 4 — 4 pdg. Kannon.

»Charlotta« ligge sjunken paa 15' Vand, det underste Batteri, som tilforn var det øverste Dæk af Skibet, idet det underste Dæk ligger under Vandet: 12 — 18 pdg. Kanon, paa øverste Batteri et tilbygget Dæk: 12 — 8 pdg. Kanon.

»Norske Løve« ligger paa 16' Vand. Underste Dæk ligger under Vandet og halvt opfyldt med Sten og Grus tilligemed Rummet. Underste Batteri: 8 — 18 pdg. Kanon, øverste Dæk, som er tilbygget af Skanse og Bak: 10 — 8 pdg. Kanon.

»Quintus«, Stevnen ligger til Norden paa 18' dybt Vand, med maadeligt Højvande ca. 1—2 Fod Vand over underste Dæk, med stærkt Højvande er de forreste Kanoner under Vand, de agterste til Toppen. Underste Batteri: 5 — 24 pdg. og 9 — 18 pdg. Kanon. Mellemste Batteri: 20 — 18 pdg. Kanon.

»Mars« ligger paa 16' Vand, underste Dæk ligger lige ved Vandet, paa øverste Dæk ligger 10 — 12 pdg. Kanon, paa Skanse og Bak: 6 — 8 pdg. Kanon.

»Elephant«, der ikke er forstøttet med Pæle, staar kun Hytten, medens Resten er udfalden, »Søhunden« er som »Elephanten«, og »Mercurius«, der ligger paa 13' Vand, har 2 Dæk, Skanse og Bak, men har endnu ingen Kanoner. Alle Skibene var oprindelig opfyldt til underste Batteri med Sten og Sand, men Siderne har ikke holdt Trykket ud, hvorved en Del Sand er udspulet.

Kommissionen kom til det Resultat, at der ikke kunde gøres noget Batteri paa de nedsjunkne Skibe, hvorfor det maatte fraraades at gøre nogen Bekostning derpaa, især da det var et detacheret Værk, der ikke kunde forsvare sig selv.

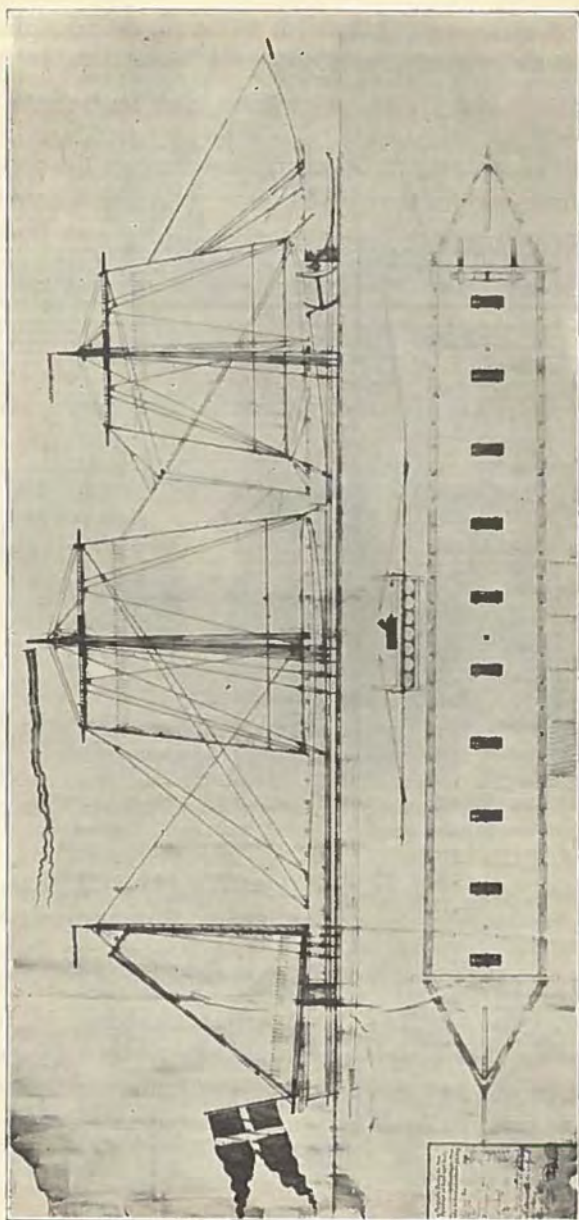
Paa et af de fremsendte Angreb svarede Judichær: »Siøe Batteriet »Tre Croners elendige Tilstand gaar Angiveren quantzviis til Hierte, da jeg ved, han ønskede

det under Island siuncken; men et meget stort Bevis er det, at han ej selv maa i lang Tid have set det, saasom han tager saa plomp fejl, at han mener de store Metal Kanoner derpaa hazarderes; da der dog ikke findes et eneste paa Stedet, men alle af Jern fornemmelig af den Sort, som er udskudt fra Flaadens Brug, enten for Tyngsel eller Mangel. Ellers var det meget ønskeligt og nyttiget, at paa Batteriernes Istandsættelse blev gjort serieux reflexion, saasom de sjunkne Skibe er ikkuns Interims Verch for at faa Havn til Brandvagten i Nøds Time, og som nogle af de gamle Skibe alt ligger sjunkne i 12 á 13 Aars Tid, saa er det ikke at undre, det ser slet ud, og vil blive slettere i Fald den projecterede fond perdue af Sten runden om ej bliver fuldført, som da vil gøre et bestandigt Verch«.

I Kommissionen udtalte Judichær, at det aldrig havde været Tanken, at de gamle Skibe skulde holde bestandigt, men alene at vinde Terrain og have Terrain, medens Stenkister blev bygget og anbragt.

Han indrømmede, at Prammene i Aaret 1700 havde forjaget de fjendtlige Bombarderfartøjer, de havde ved den Lejlighed gjort en saa lykkelig Defence og givet en saadan Bruit i Verden, at han efter allernaadigste Befaling maatte give Rits af dem til Kong Ludvig XIV af Frankrig, og desforuden blevet den Lykke til Del, at den svenske General Admiral Wachtmeister havde vist ham de 36 pundige Kugler, de svenske Skibe havde faaet af Prammene »med stor Forundring og Forespørgsel, hvorledes saa grov Canon i saa ringe Maschiner, som Prammene i svenske Øjne præsenterer sig, kunde med saadan Effect appliqueres, in specie, hvorledes man iblandt Canonerne kunde have 100 pundige Morteer«.

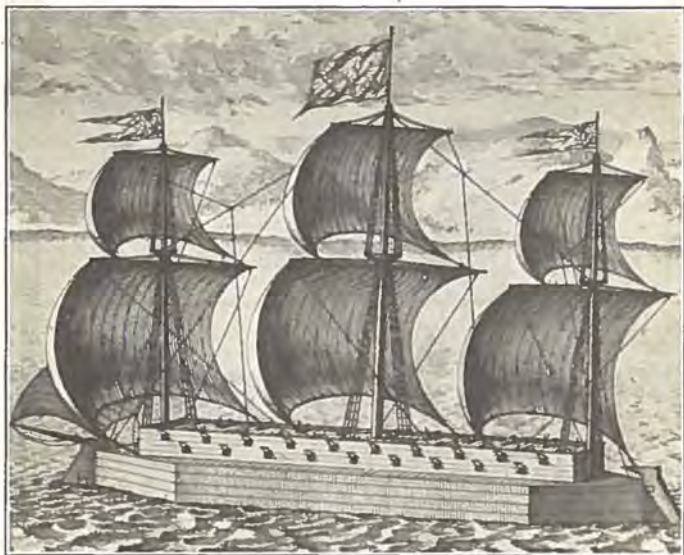
Senere har Prammene vist sig lige saa nyttige i Attakken ved Niendyb under Sehested, saa Kejseren



Judichærs Tegning til Bombarderflaaden »Sprydstagen« 1719.

ej alene har søgt Tilladelse til at bese og opmaale »Hjelperen«, men med Kongens Tilladelse faaet sendt Kopier af Tegningen, og har de kejserlige med stor Avantage appliqueret dem i Attakken for Belgrad (1717).

Efter at man i Gøteborg har bygget tilsvarende Pramme, og de to Bombarderer »Lange Maren« og



Skiøtskib paa Donau 1719 imiteret efter Judiciers Tegning.
(efter Witseu Plan, Mr. R. C. Andersons Collection).

»Sprydstagen« nu er i de svenske Hænder, maa der noget serieusere til at forhindre Bombardement af København og Orlogsflaaden end Prammene alene.

I Magsvejr kan Udvarpning af Pramme tage 4—5 Timer, i hvilken Tid Fjenden har Lejlighed til Bombardement, og i Merssejlskuling og særlig i Storm og stærk Strøm kan de næppe med Chalouper bukseres, medens samme Vind begunstiger det fjendtlige Angreb.

Tre Kroner er anlagt saaledes, at Batteriet kan bringe 30 Kanoner eller flere til at bære paa samme

Punkt i 2 Kabellængders Afstand og regnes et Batteris Force for proportionaliter 6 Gange et Skibs, har 6 — 24 pdg. Kanoner Force med et Skib af 72 Kanoner.

Batteriet sikrer under alle Forhold Hovedstaden mod Overraskelse fra Søkanten, Havnen giver Plads og Læ for Galejer og Pramme, der hurtigt kan bringes frem, og som om Natten har et Støttepunkt paa Patrouille og Brandvagt, og ganske særlig i Isvintre, hvor Isen kan ligge fast fra Skovshoved til Sundby Hage med aabent Vand udenfor, hvor en entreprenant Fjende ellers kunde komme sejlene og ved Bombardement stikke hele den indlagte Flaade i Brand, førend en Pram kunde udises, for ikke at tale om den Hazard Byen vilde være udsat for.

Judichær afviste den Tanke, at Søbatteriet kunde kaldes detacheret, da det ej laa længer end et godt Kanonskud — 800 Favne — fjernet. Det kunde ikke erobres, uden Fjenden havde forjaget Prammene og al anden Force, som fra Byen kunde udsendes, og skulde Batteriet blive erobret, kunde Fjenden ikke med dettes Kanoner udrette noget mod Byen eller Citadellet. Det var rigtigt, at Byen kunde borbarderes derfra, men havde Fjenden nedkæmpet det lokale Forsvar og var Herre i Farvandet, kunde han placere sine Bombarderfartøjer, hvor han lystede.

Til Batteriet var projekteret Stenkister, 40 Fod lange, forfærdigede af Bund, Barkholter og Planker fra de sløjfede Skibe, dertil 10 Ispæle og et simpelt Bolværk, det var at ønske, at dette kom til Udførelse, thi styrket med saadanne Stenkister kunde Batteriet sikres udi Fremtiden, og der var ingen Fare for, at Sand og Jord skulde udspules.

Judichær fik Støtte hos Formanden i Kommissionen, Admiral Sehested, det udarbejdede et Overslag over, hvad det kunde koste at indfatte de nedsjunkne

Skibe med Stenkister, men det maa formodes, at Admiralitetets Modstand og manglende Pengemidler hindrede Gennemførslen (Kgl. Resolution $^{23}/_{12}$ 1726).

Efter Judichærs Afsked $^{4}/_{11}$ 1727 spores en kendelig Nedgang i Admiralitetets Iver for at faa Tre Kroner sløjft. Batteriet blev flere Gange besigtiget, og $^{1}/_{9}$ 1728 erklærer Admiralitetet, at det ikke kan tilraade at lade Batteriet reparere, da det er saa forfaldent, »imidlertid understaar vi os ikke i saa betydelig Sag at gøre Eders Majestæt noget positivt Forslag derom«, men foreslaar, at en General Ingeniør beordres at tage det i Øjesyn og gøre et Overslag over Bekostningen, hvorpaa Kongen $^{20}/_{9}$ resolverede, at et saadant Overslag skulde gores og nøjagtig Afrits og Tegning indsendes.

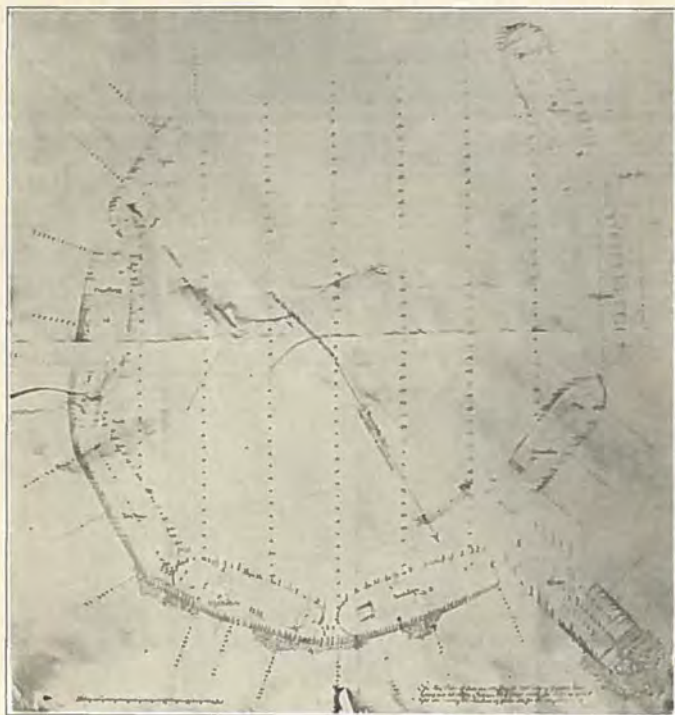
Efter den store Ildebrand i København 1728 indrettedes Tre Kroner til Internat for de mange fordægtige Personer, der under alle mulige Paaskud søgte ind til Hovedstaden for at plyndre.

$^{5}/_{4}$ 1730 indberettes, at Batteriet paany var besigtiget og befundet i saadan Stand, at det ikke kunde tilraades at istandsætte det formedelst den store Mængde Tømmer og Materiale, der vilde medgaa, samt at Arbejdet vilde tage nogle Aar, hvorved Skibsbygningen vilde lide af Mangel paa Haandværkere. Endvidere vilde Arbejdet være udsat for Ruin under Isgang, og da det er et detacheret Værk, der ikke kan understøttes fra Landsiden, og det med Tiden vil forgaa, vil Omkostningerne dertil være spildte.

Kongen resolverede $^{1}/_{5}$, at han først vilde tage Batteriet i Øjesyn, og $^{12}/_{5}$ fandt dette Sted, uden at der blev taget endelig Bestemmelse.

Efter Regeringsskiftet fik Admiralitetet $^{2}/_{1}$ 1731 Ordre til i Samraad med General Major Scheel at indgive Betænkning om Batteriet.

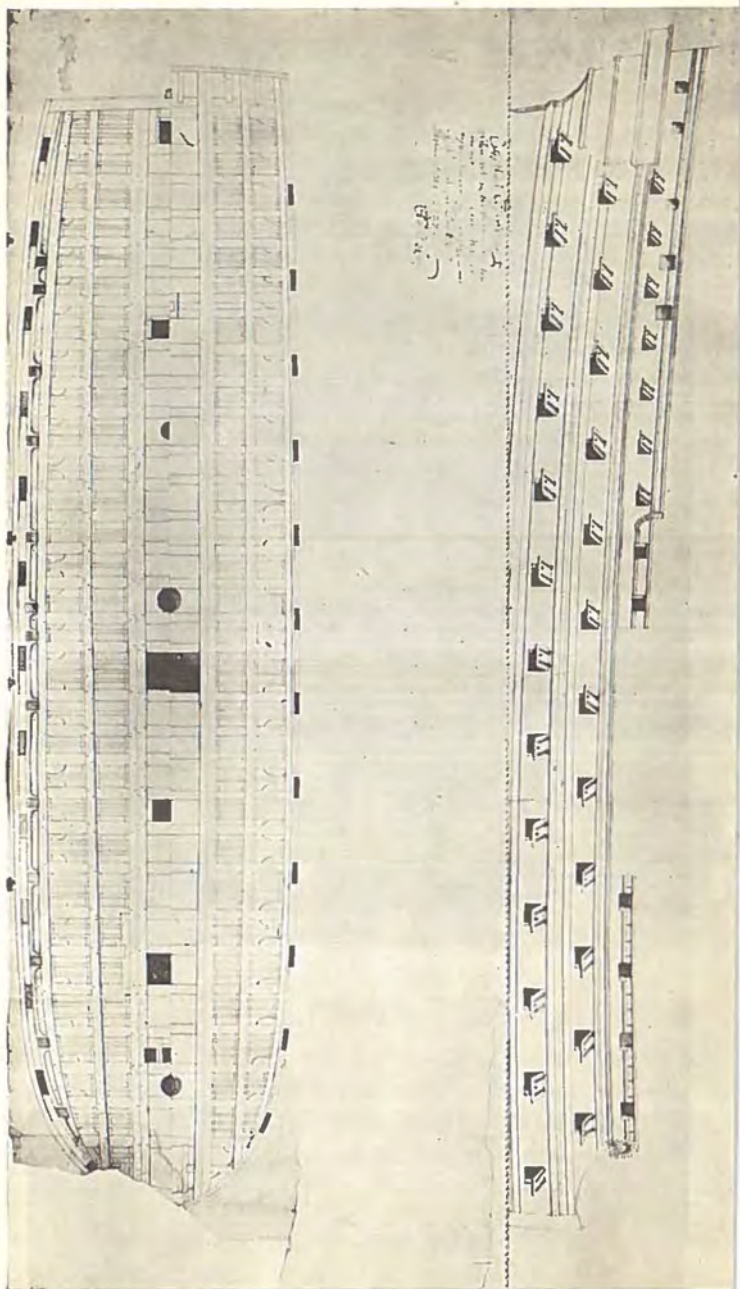
Stærkt Højvande og megen Isgang anrettede imidlertid denne Vinter saa megen Skade paa Batteriet, at der nu $7\frac{1}{2}$ herskede fuld Enighed om at fraraade enhver Istandsættelse og holdtes for tjenligt i Stedet at bygge Støkkepramme og atter udlægge et Vagtskib.



Plan af det sløjfede Søbatteri Tre Kroner 1735.

Batteriet skulde sløjfes til Vandgangen, de sletteste Skibe først og de andre efterhaanden, som de blev sønderslagne, hvorefter Stenene kunde optages med Holmens Fartøjer. Naar Demoleringen oven Vandet var fuldendt, formentes, at hverken Red eller Havn vilde tage Skade af de tilbageblevne Vrag.

$19\frac{1}{2}$ 1731 approberede Kongen dette Forslag, den $20\frac{1}{4}$



Orlogsskibet »Christianus Quintus« som Sjunker ved Søbatteriet Tre Kroner, opmaalt 1727

var Kongen selv paa Batteriet, $\frac{3}{7}$ paabegyndtes Udtagning af Kanoner og $\frac{6}{7}$ gik Soldatesken fra Borde.

$\frac{20}{6}$ 1746 var Constructions Commissionen paa Batteriet for at undersøge, hvad der kunde sløjfes dette Aar, og der blev taget den Bestemmelse at alt, hvad der var saaledes forbundet, at det endnu kunde modstaa Sø og Is, skulde forblive staaende og kun hvad der Aar efter Aar blev løst, skulde bjerges.

I 1751 var næsten alle Pæle brækkede af Is og borte, hvorfor det blev bestemt, at Batteriet skulde afmærkes med 4 Tønder og Kettinger.

$\frac{25}{2}$ borttog Drivisen alt, hvad der endnu var tilbage over Vandet af de gamle Vrag.

Hvad Kommandoforholdene angaar, var Batteriet under Krigen underlagt Judichærs Overkommando, dog var han fra $\frac{11}{9}$ til $\frac{26}{11}$ 1717 afløst af Kommandørkaptajn F. Hoppe for helt at kunne hellige sig Bygningen af Skiøtskibet »Hjelperinden«.

Under den truende Situation i Aarene 1725 og 1726 fik Schouthynacht J. A. von Paulsen Overkommandoen.

Kommandanter: (hvor den virkelige Overleveringsdato kendes og afviger fra Kgl. Ordre, er den anført i Parantes):

Maanedskaptajn J. H. von Untzen	fra $\frac{30}{6}$	($\frac{3}{7}$)	1713	til	($\frac{13}{6}$)	1714
Kaptajnløjtnant A. R. Seirøe	....				($\frac{16}{7}$)	1715
Kaptajn C. Sahlgaard	.....	-	($\frac{16}{7}$)	1715	-	($\frac{30}{6}$) 1716
Maanedskaptajn J. H. von Untzen	-	$\frac{26}{6}$	($\frac{30}{6}$)	1716	-	$\frac{13}{6}$ 1719
Kaptajn C. Blichfeldt	.....	-	$\frac{13}{6}$	1719	-	$\frac{20}{10}$ ($\frac{25}{10}$) 1719
Kaptajn B. Bruun	.....	-	($\frac{25}{10}$)	1719	-	($\frac{19}{12}$) 1719
Kaptajn J. J. Bach	.....	-	$\frac{19}{12}$ ($\frac{18}{12}$)	1719	-	$\frac{19}{3}$ 1727
Kaptajn G.W. Peperlov (ad interim)	-	$\frac{19}{3}$		1727	-	$\frac{13}{2}$ 1728
Kaptajn J. J. Bach	.....	-	$\frac{13}{2}$	1728	-	$\frac{17}{7}$ 1731

(Fortsættes).

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juli Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

1. Juli 1644: Flaade paa 40 Skibe m. fl. under Kommando af Kong Kristian IV kæmper paa Kolberger Heide mod svensk Flaade paa 42 Skibe under Admiral Klas Fleming, Kongen saares og mister det ene Øje, men fortsætter Kampen under Mottoet: »... Naar blot enhver vil gøre sin Pligt«. (Nationalsangens 1. Vers).
1. Juli 1677: Flaade paa 27 Linieskibe og Fregatter m. fl. under Admiral Niels Juel slaar i Køge Bugt svensk Flaade paa 30 Linieskibe og Fregatter m. fl. under Admiral-General Henrik Horn; Svenskerne mister 8 Linieskibe og ca. 4000 Mand; Niels Juel udnævnes til General-Admiral-Løjtnant og Elefantridder (Médaille slaaet).
1. Juli 1856: Overekvipagemester, Viceadmiral Mourier modtager den første Udnævnelse som »Chef for Orlogsværftet«. Divisions- og Kompagniinddelingen af Holmens faste Stok ophæves (oprettet i 1615). Stillingen som »Chef for Søofficerskorpset« oprettes.
1. Juli 1932: Mineskibsdivisionen oprettes ifølge Søværnsloven af 1932, Chef Orlogskaptajn B. H. Andersen.
- 4.—8. Juli 1770: Middelhavseskadre paa 4 Linieskibe,

2 Fregatter m. fl. under Schouthbynacht
Kaas bombarderer Algier.

4. Juli 1811: 27 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen angriber 4 engelske Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Brigger med Konvoj ved Hjelm; 4 Kanonbaade mistes, 1 engelsk Fregat samt 17 Konvojskibe sønderskydes, men undslipper.

6. Juli 1812: Fregatten »Najaden«, Chef Kaptajn Holm, samt Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Kiel« kæmper i Lyngør Havn med engelsk Linieskib »Dictator«, Chef Captain Stewart, samt Orlogsbriggerne »Calypso«, »Podargus« og »Flamer«. »Najaden« brænder og skydes i Sænk uden at stryge.

6. Juli 1849: 1 Dampskib, 1 Kanonbaadsdivision og 18 Transportfartøjer under Kaptajn Krenchel deltager i Udfaldet fra Fredericia og besætter Snoghøj; 4 Dampskibe, 2 Kanonbaade og 4 Transportskibe under Kaptajnløjtnant Muxoll angriber Fjendens Retrætelinier ved Trældenæs og Randsfjord.

7. Juli 1565: Flaadestyrke paa 21 danske og 17 lübske Skibe under Admiral Otto Rud slaaes mellem Rügen og Bornholm af svensk Flaade paa 46 Skibe under Admiral Klas Horn. Danskerne mister 3 Skibe og ca. 4000 Mand, deriblandt Admiral Otto Rud, Svenskerne mister 4 Skibe og ca. 2000 Mand.

8. Juli 1362: Flaaden under Hertug Kristoffer af Lolland slaaes paa Københavns Rhed af lübsk Flaade paa 28 Kogger og 24

Snekker under Grev Henrik og Borgmester Wittenberg.

8. Juli 1716: Eskadre paa 2 Fregatter, 2 Skytsskibe og 3 Galejer under Kaptajn Tordenskjold angriber i Dynekilen svensk Førselsflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schoutbynacht Strømstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejningshær ødelægges. (Medaille slaaet).
9. Juli 1569: Dansk-lübsk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Peder Munk beskyder Reval og tager 10 Skibe.
11. Juli 1581: Rigsadmiral Peder Skram dør; Flaadefører fra Grevens Fejde og Syvaarskrigen, kaldet »Danmarks Vovehals«, den første, der førte en med Kanoner som Hovedarmering udrustet Flaade, ligesom Graderne Admiral, Kaptajn og Løjtnant første Gang nævnes ombord i hans Flaade fra 1563.
14. Juli 1788: Eskadre paa 6 Linieskibe og 3 Fregatter under Kontreadmiral Krieger førende russisk Gjøs forener sig med russisk Eskadre under Viceadmiral von Dessen for i Kattegat og Østersøen at true Sverige.
16. Juli 1788: Kongelig Resolution for at Orlogsflaget hejses paa Batteriet »Christianus Sextus« som Københavns Salutbatteri (tidligere hejst fra 1. Oktober 1784 paa Kastelspynten).
18. Juli 1770: Flaadens Chef, »Sur-Intendant de Marine«, General-Admiral-Løjtnant Fr.

Danneskiold-Samsøe dør, Opbygger og Organisator af Søetaten, ligesom der under ham opførtes en Række Bygninger paa Nyholm blandt andet Mastekranen, Hovedvagten, Takkeladshusene m. m.

19. Juli 1717: Kattegatseskadren paa 3 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 9 Galejer m. fl. under Kommandør Tordenskjold angriber Strømsbads Batterier.
19. Juli 1810: Eskadre paa 6 Orlogsbrigger fra Norge under Kaptajn Krieger erobrer i Skagerak engelsk Konvoj paa 47 Skibe til en Værdi af ca. 7 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.
19. Juli 1864: Kanonbaadsflotillen paa Vesterhavssøerne under Kaptajnløjtnant Hammer brændes og sænkes ved Før af egen Besætning, forinden Vesterhavssøerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrisk-preussisk Krigsmagt. (Æressabel til H.).
20. Juli 1679: Eskadre paa 4 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Henrik Span fra Niels Juels Flaade angriber i Kalmarsund svensk Eskadre paa 6 Linieskibe og Fregatter; svensk Linieskib »Nyckelen« springer i Luften.
20. — 31. Juli 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe og Stykpramme m. fl. samt en Transportflaade under Viceadmiral Sehested afslaar ved Nydyb, Rügen, svenske Angreb fra 5 Linieskibe, 3 Fregatter og 15 Skytsskibe m. fl. under Admiral Sparre.
21. Juli 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson skyder i Neustädter Bugt slesvig-holstensk Kanonbaad »Von der

Tann« i Brand, hvorefter den springer i Luften.

23. Juli 1659: Dansk-hollandsk Eskadre bestaaende af 2 danske Fregatter og 3 hollandske under Kaptajn de Koningk kæmper ærefuldt i Ebeltøft Vig mod svensk Eskadte paa 10 Skibe under Owen Coxe. Hollandsk Fregat »Jomfruen af Enk-huisen« springer i Luften, de andre Skibe erobres.
24. Juli 1771: De gamle hollandske Titler i Søetaten afskaffes; Schoutbynacht (indført i 1656) bliver til Contre-Admiral, Second-Mester til Skibschirurg, Ober-Archelimester til Over-Kanonier, Bøsseskøtte til Constabel o. s. v.
25. Juli 1800: Fregatten »Freja«, Chef Kaptajn Krabbe, kæmper i Kanalen med 4 engelske Fregatter m. fl. for at forhindre Visitation af Konvoj, efter en Times Kamp tvinges »Freja« ind til The Downs med Flag og Vimpel vajende. (Medaille slaaet og Æressabel til Chefen).
26. Juli 1566: Flaade paa 36 Skibe under Admiral Hans Lauritsen Baden kæmper ved Ølands Norra Udde med svensk Flaade paa 36 Skibe under Klas Horn.
26. Juli 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 5 Skytsskibe og Flydebatterier samt 5 Galejer under Schoutbynacht Tordenskjold erobrer Fæstningen Karlsten, efter at Marstrand er besat den 23. Juli; af den derværende svenske Eskadre paa 7 Fregatter samt 8 Galejer under Kommandør Sjøblad erobres 2

Fregatter, 1 Galej og 1 Stykpram, Resten sænkes af Svenskerne; Tordenskjold udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaaet).

27. Juli 1361: Kong Valdemar Atterdag erobrer Visby og Gotland.
28. Juli 1566: Efter at Flaaden har kæmpet den 26. Juli ankres udfor Visby, her driver 12 danske og 3 lübske Skibe i Storm paa Land og slaaes til Vrag, 4300 Mand drukner deriblandt Admiral Baden og lübsk Admiral Tinappel.
31. Juli 1914: Sikringsstyrken indkaldes, og Flaaden gøres krigsberedt foran Verdenskrigens Udbrud, Viceadmiral Kofoed-Hansen Chef for Flaadens Overkommando.
-

Nekrolog.

Kommandør Hector Frederik Kiær blev født den 7. Juni 1862 i København som Søn af cand. philol., Skolebestyrer Ludolph Ove Kiær og Hustru Sophie Henriette f. Frisch.

Han blev Kadet 1880, Secondløjtnant 1884 og Premierløjtnant 1886. I 1886—89 var han i fransk Tjeneste, 1893—95 gennemgik han Hærens Officersskoles Stabsafdelings særlige Kursus for Søofficerer. I 1895—96 deltog han i Skonnerten »Ingolf's« Togt under Wandel paa Opmaaling og hydrografiske Undersøgelser i Davis Strædet. I 1898—99 Næstkommanderende i Skonnerten »Diana« paa Opmaaling ved Island. I 1900—03 førte D. F. D. S. Postdampskib paa Færøerne og Island. Kaptajn i 1902. I 1903—07 Næstkommanderende paa Kadetskolen og sejlede som saadanne som Næstkommanderende og Meddommer med Kadetskibet og som Chef for Briggen »Ørnen« (1904). I 1907 Næstkommanderende i Dampskibet »Birna« paa Kong Frederik den VIII's Rejse til Island, 1907—08 Chef for Inspektionsskibet »Beskytteren« ved Færøerne. 1908—1911 Vagerinspektør. I 1911 og 1914 Chef for Krydseren »Hejmdal« som Kadetskib. 1912 Kommandør. 1912 og 1913 Chef for Kongeskibet »Dannebrog«. I 1912 hjemførte »Dannebrog« Kong Frederik den VIII's Lig fra Lübeck til København. 1912—1921 Chef for Kadetskolen, dog afbrudt af Udkommandoer. I 1914—1915 Chef for Krydseren »Hejmdal« og i 1915 Chef for »Valkyrien«, i 1916—17 Chef for Skoledelingen

(»Hejmdal« og »Ingolf«). I 1918 Chef for Panserskibet »Herluf Trolle« under Sikringsstyrken og i 1919 Chef for Krydseren »Valkyrien« som Kadetskib, der beordredes til Middelhavet for at hjemføre sønderjydske Krigsfanger fra Ægypten og Malta. I 1920 Chef for Artilleri-, Torpedo- og Mineskoledelingen. I 1922 afskediget af Søetaten paa Grund af Alder.

Fra 1910 Medlem af, og 1932—33 Formand for Bestyrelsen af Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise. 1923—32 Næstformand i Det danske Røde Kors Forretningsudvalg. 1923—26 Formand for Marineforeningens Hovedbestyrelse og fra 1923—36 Formand for den danske Afdeling af Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

Som nævnt kom Kiær i ung Alder 3 Aar i fransk Tjeneste, og som fremgaar af de Erindringer, Kommandøren har forfattet, fik disse interessante Aar stor Betydning for hans Udvikling. Fra Tiden som Postskibsfører vandt han sig et anerkendt Navn som Skibsfører og Sømand og igennem hele Livet bevarede han en dyb Trang til at virke for Samarbejdet mellem Orlogs- og Koffardimarinen. Sin største Indsats i Marinen ydede Kiær som Næstkommanderende ved og Chef for Kadetskolen. Ved sit gode Eksempel, sit ridderlige, charmerende Væsen, sin myndige, rolige Optræden og ved sin dybe Interesse for de unge vandt han Kadetternes Hengivenhed. Kiær's Tjenestetid ved Kadetskolen faldt i en Brydningens og brydsom Tid. Inderst hørte han til »den gamle Skole« og vogtede nøje over Skolens Traditioner, han holdt paa dens afsondrede Særpræg og Sædvaner, ja selv paa nogle af de rigoristiske Bestemmelser, der ikke kunde siges at være i Pagt med Tiden eller fremmende for Karakterudviklingen; men Kadetterne vidste, at han som Skolens Chef vaagede over dens Ære og Anseelse og

agtede og respekterede hans helstøbte, ansvarsbevidste Personlighed.

Men foruden til sin militære Tjeneste og øvrige Hverv viede han meget af sin Tid til filantropisk Arbejde og i vide Kredse vil hans varme Hjertelag og gavmilde Sind blive savnet.

I de Aar, han var Formand for Marineforeningen, udførte han et meget fortjenstfuldt, organisatorisk Arbejde.

Kiær bliver i 1907 Ridder af Dannebrog, i 1913 Dannebrogsmænd og i 1919 Kommandør af 2. Grad, i 1921 Kommandør af 1. Grad af Dannebrog.

Han blev i 1887 gift i Holmens Kirke med Elleonora Marie Henriette Hansen, født 12. November 1863, død 1. Januar 1929, Datter af Apoteker i Næstved Heinrich Hansen og Hustru, født Nissen.

Han døde den 2. Juni 1939 og blev begravet i dybeste Stillehed.

P. I.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Jan. Hefte).

Ved Orlogskaptajn P. A. Mørch.

Motortorpedobaade.

I Tilslutning til Oplysning i T. f. S. Juni Hefte vedrørende Anskaffelse af 8 Motortorpedobaade til Norge anføres efter Taschenbuch 1939 Antal M.T.B. for en Række andre Lande pr. 1939:

Rusland.....	120?	færdige	?	u. Bygn. el. planlagt
Italien	42	—	2	—
England	20	—	13	—
Tyskland.....	15	—	17	—
Jugoslavien	10	—	—	—
Frankrig	8	—	4	—
Siam	8	—	—	—
Finland	7	—	9	—
Holland.....	4	—	20	—
Tyrkiet	3	—	—	—
Sverige	2	—	4	—
Grækenland	2	—	2	—
Norge.....	0	—	8	—
Portugal	0	—	6	—
U. S. A.	0	—	4	—
Estland	0	—	3	—
Polen	0	—	2	—
Japan	0	—	—	—

Holland.

Nybygning.¹⁾

Krydsere. Som Erstatning for »Java« og »Sumatra« (1920—21, ca. 7000 ts., 10 Stk. 15 cm K.) er Bygning af 2 Enheder paabegyndt med Henblik paa Færdiggørelse i 1941 og 1942.

¹⁾ Medio Maj oplyste den hollandske Forsvarsminister, at Projekter foretaa udarbejdet m. H. paa Bygning af Slagkrydsere til ost-indiske Farvande. Dagspressemædelelser omtalte i den Anledning mulig Bygning af 4 Slagkrydsere paa 26000 ts. med 3 × 3 28 cm K., Fart 33 Knob.

De 2 nye Skibe bygges paa samme Værft (Wilton, Fijen-oord), hvorved paaregnes en Besparelse paa ca. $\frac{1}{2}$ Mill. G.

Hoveddata: 8350 ts., ca. 33 Knob, 10 Stk. 15 cm K., 5 for og 5 agter i 3- og 2-Kanonstaarne, 6×2 Stk. 4 cm A.L.K., 2×3 Stk. 53 cm T-rør, 2 Luftfartøjer til 1 Stk. drejelig Katapult (oprindelig 2 Stk. faste Katapulter). Det bemærkes, at Tonnagen er steget ca. 1500 ts. med nærlig samme Artilleri, men med Indførelse af en Torpedoarmering.

Under Bygning er endvidere et Søsterskib til Flotilleføreren »Tromp«, der formentlig maa karakteriseres som Torpedo-krydser.

Hoveddata: 3450 ts., ca. 33 Knob, 6 Stk. 15 cm K., 4 Stk. 4 cm A.L.K., 2×3 Stk. 53 cm T-rør, 1 Luftfartøj. Forventes færdig 1941.

Under Bygning er endvidere Artilleriskoleskibet »van Kinsbergen«: 1760 ts., ca. 23 Knob, 4 Stk. 12 cm K., 2×2 Stk. 4 cm A.L.K., der skal afløse det nuværende Artilleriskoleskib, Krydseren »Gelderland« (1898, 3500 ts.).

Jagere. Under Bygning er flg. 4 Jagere, der alle paaregnes færdige i 1940: »Philip van Almonde«, »Tjerk Hiddes«, »Gerard Callenburgh«, »No. XII«.

Hoveddata: 1628 ts., 36 Knob, 5 Stk. 12 cm K., 2×2 Stk. 4 cm A.L.K., 2×4 Stk. 53 cm T-rør, samt tillige 1 Stk. Fokkerluftfartøj.

U-Baade. Under Bygning er ialt 9 Baade: K 19—27 (tidligere benævnt O 19—27).

Hoveddata for K 19—20, der som Hollands to første Mine-Undervandsbaade forventes færdige i indeværende Aar:

$\frac{967}{1492}$ ts., $\frac{19}{8}$ Knob, 40 Miner (Torpedoarm. som nedenfor).

Hoveddata for K 21—27, der forventes færdige 1940:

$\frac{888}{1430}$ ts., $\frac{19,5}{9}$ Knob, 8 Stk. 53 cm T-rør (4 Stævn F., 2 Stævn A.,

2 Dæk), 1 Stk. 8,8 cm K., 2 Stk. 4 cm A.L.K.

Mineskibe m. v. Under Bygning er Mineskibet »Willem v. d. Zaan« (1300 ts., 120 Miner), der indrettes til Kadet-Skoleskib (40 Kadetter), samt 3 Kanonbaade (1250 ts., 4 Stk. 12 cm K., forsynet med Dieselmotormaskineri.

For Tiden er saaledes til den hollandske Flaade under Bygning 21 Enheder med ialt ca. 42 000 ts.

Sverige.

Nybygning.

Efter S. F. VI 1939 meddeles Oversigt over svensk Nybygning og Modernisering.

Panserskibe. Konstruktionsarbejder til de 2 nye Panserskibe er færdige fra de tekniske Marinemyndigheders Side. Byggetilbud forventes snarest fra private Værfter.

Af de nuværende Panserskibe er »Sverige« under Modernisering i Karlskrona. De 2 midterste af de 8 Stk. 15 cm K. fjernes til Fordel for A.L. Skyts, tildels anbragt paa særlige A.L. Broer (ialt efter Ombygning 4 Stk. 75 mm, 4 Stk. 40 mm, 6 Stk. 25 mm samt 8 mm). Skibet forsynes med delvis nyt Ildledelsesanlæg, indrettes til Oliefyring samt ombygges med Henblik paa forbedret Undervandsbeskyttelse. »Oscar II« (1905) moderniseres i Karlskrona (nyt Ildledelsesanlæg, nyt A.L. Skyts, delvis Oliefyring). Skibet skal være midlertidigt Kadetskib under »Gotland«s og »Fylgia«s Eftersyn og Ombygning.

»Åran« (1901) moderniseres i Stockholm. I Stedet for agterste Mast og en Del af Overbygningen opsættes en A.L. Bro til nyt Luftskyts (4 Stk. 57 mm og 2 Stk. 25 mm).

Krydsere. »Gotland« (1933) skal gennemgaa Hovedeftersyn.

»Fylgia« (1905) moderniseres med Henblik paa yderligere 10aarig Tjenstgøring som Kadetskib samt Stationering ved svensk Kattegatkyst (Handelsbeskyttelse). Skibet indrettes til Oliefyring, Forstævnen ombygges. Artilleriet moderniseres, saaledes at bl. a. Rækning for 15 cm Skyts forøges fra 12000 til 17000 m. Agterste Skorsten og Mast fjernes til Fordel for A.L. Bro til nyt Luftskyts (4 Stk. 57 mm og 4 Stk. 40 mm). Torpedoarmering ændres til 2 Stk. 53 cm Dæks T-rør (Skoleformaal).

»Clas Fleming« moderniseres i Göteborg paa Götaværket, der har paataget sig indenfor 100 Dage at forlænge Skibet med en Sektion paa 6 m samt installere nyt Maskineri (komb. Dieselmotorer og Laval Turbiner) med Henblik paa Forøgelse af Fart og Aktionsradius.

Artilleriet moderniseres, Luftskyts installeres, Minebeholdningen forøges.

Jagere. »Malmö« er under Aflevering, »Karlskrona« er søsat ¹⁰/₈.

De 2 Jagere af Ehrenskjöld-Typen forsynes med Penhoët-Kedler.

Samtlige ældre, mindre Jagere (»Wrangel« m. fl.) forsynes paa Bekostning af nuværende Torpedoarmering (Fjernelse af 1 à 2 T-rør) med moderne Luftsø (57 mm og 40 mm), idet disse Fartøjer tænkes anvendt fortrinsvis til Eskorteringstjeneste (Handelsbeskyttelse).

U-Baade. Nybygningerne »Sjöbjörnen« og »Sjöhunden« (af A-Klassen ⁵⁸⁰ts.) er afleveret fra Værft. Bygningen af 2 Kyst-U-Baade »U 1« og »U 2« er paabegyndt.

Ministrygere. Sidste Baad af »Arholma«-Typen »Landsort« (370 ts.) er under Aflevering.

Motortorpedobaade. Under Bygning i England er 4 Stk. M.T.B. T. 1—T. 4 (jfr. T.f.S. 1939, S. 111).

Hjælpeskibe. Paabegyndelse af et Moderskib for U-Baade er forestaaende. Paa indeværende Aars Budget er afsat 2,3 Mill. Kr., Halvdelen af Byggeomkostningerne. Skibet er det første af sin Art til den svenske Flaade.

Hoveddata: 2600 ts., L. = 100 m, B. = 13,2 m, Fart 11 Knob.

Jagere.

I Anledning af Oplysning i Dagspressen om Manøvrepræstation med den amerikanske Jager »Hammann« (1500 ts., HK. = 42800), der stoppedes paa 58 Sek. fra 40 Knobs Fart, oplystes flg. vedrørende svenske Jagere:

»Klas Horn« (ca. 1100 ts., HK. = 26000) stoppedes paa 46 Sek. fra 36,5 Knob, og Göteborg (ca. 1100 ts., HK. = 32000) stoppedes paa 43,6 Sek. fra 37,5 Knob; Tiden regnet fra det Ojeblik Ordren til Bak gaves paa Maskintelegraf paa Broen.

England.

Luftvæsen.

Flaadens Lufttjeneste ledes siden 1938 af »5th Sea Lord and Chief of Naval Air Services«.

Den fulde administrative Ledelse af »Fleet-Air-Arm« overgik til Admiralitetet pr. 24/5, paa hvilken Dag flg. Luftbaser overgik fra »Royal Air Force« til Flaadens Brug, idet de samtidig tildeltes supplerende Skibsnavne: Lee-on-Solent, H.M.S. »Daedalus«, Ford, H.M.S. »Peregrine«, Worthy Down, H.M.S. »Kestrel«, Doni-

bristle, H.M.S. »Merlin«. En Flagmand¹⁾ er udnævnt til »Rear-Admiral, Naval Air Stations«, med Domicil i Lee-on-Solent.

Stationerne²⁾ vil blive ledet af Captains, Captains (A) o. s. v. Retningslinien for Uddannelsen af Personel til Flaadens Luft-tjeneste er fastlagt saaledes:

R. A. F. er ansvarlig for Flyveruddannelsen (Grunduddannelsen) indtil den særlige Uddannelse (Specialuddannelse til »Sø-tjeneste«) paabegyndes.

Herefter er Admiralitetet ansvarlig for Uddannelsen, der vil foregaa dels fra de nævnte Luftbaser, dels fra Hangarskibe samt Enheder udrustet med Katapult m. v.

Hangarskibe.

Foruden nuværende 5 + 2 færdigbyggede Hangarskibe, hvoraf p. t. »Courageous« er Skoleskib for den afsluttende Uddannelse for F.-A.-A.-Personel, er ialt 6 Hangarskibe under Bygning: »Victorious«, »Illustrious«, »Indomitable«, »Formidable«, »Implacable« samt 1 unavngivet tilhørende 1939/40 Aars Programmet. Alle Nybygningerne er Søsterskibe til »Ark Royal«, der afleveredes i dette Aar med flg. Hoveddata: 23 000 ts., 16 Stk. 11,4 cm Skyts (til Anvendelse som Fladbanc- og A.L. Skyts), 32 Stk. 40 mm A.L.K. m. v. HK. = 102 000 ~ 32 Knob; Skibet er 3 skruet og omtales som særdeles vel manøvrerende.

Luftfartøjskapaciteten er 72 Stk. Luftf., ca. 240 m langt Landingsdæk, 2 Hangardæk, 2 Katapulter. Under Skibets sidste Togt foretoges 1400 Landinger uden Uheld. 9 Landinger kan foretages paa 11 Min.

Til Sammenligning anføres, at de 2 under Bygning værende franske Hangarskibe »Joffre« og »Painlevé« er kun paa 18 000 ts., men med noget kraftigere Artilleri (13 cm Skyts), og at de tyske under Bygning værende Hangarskibe (»Graf Zeppelin« og »B«) er paa 19 250 ts., men med bemærkelsesværdig kraftigere Artilleri (16 Stk. 15 cm K., samt 10 Stk. 10,5 cm A.L.K. m. v. 2: forsynet med baade Fladbaneskyts og A.L. Skyts.

Slagskibe.

Under Bygning er ialt 9 Slagskibe:

5 »King George V«-Klasse (35 000 ts.) (foruden Klasseskibet): »Prince of Wales«, »Jellicoe«, »Beatty«, »Duke of York«.

¹⁾ P. t. R.-A. Davies, V. C.

²⁾ Senere overtages tillige Eastleigh og Lympne.

Oversigt over visse Luftfartøjspræstationer.

(Rekorder opgivet uden Decimaler.)

Aar	Præstation	Rekord	Land Sø } luftfartøj	Motor	HK.	Nation
<i>Absolutte Verdensrekorder.</i>						
1938	Afstand (Fugleflugt)	11520 km	Land Wellesley	Pegasus XX	925	England
1939	Fart	755 km T.	— Messerschmidt Me 109 R	Daimler-Benz	1175	Tyskland
1938	Højde*)	17083 m	— Caproni	Piaggio		Italien
<i>Internationale Rekorder.</i>						
1938	Største Afstand	11651 km	Land Tokio G D	Kawasaki	700	Japan
1938	—	9652 -	Sø Mercury	Rapier	4×370	England
1939	Max. Fart	755 km/T.	Land Me 109 R	Daimler-Benz	1175	Tyskland
1934	—	709 -	Sø Macchi MC 72	Fiat	3200	Italien
1937	Fart over 1000 km	524 km/T.	Land Breda 88	Piaggio	2×1000	Italien
1938	—	403 -	Sø Cant Z 509	Fiat	3×1000	Italien
1938	Fart over 2000 km	469 km/T.	Land Savoia S 79	Piaggio	3×1000	Italien
1938	—	396 -	Sø Cant Z 509	Fiat	3×1000	Italien
1938	Fart over 5000 km	401 km/T.	Land Amiot 370	Hispano-Suiza	2×860	Frankrig
1937	—	308 -	Sø Cant Z 506	Alfa Romeo	3×750	Italien

Internationale Rekorder (fortsat).

Aar	Præstation	Rekord	Land Sø } luftfartøj	Motor	HK.	Nation
1936	Max. Nyttelast til 2000 m Højde	13000 kg	Land Bolchowitinow	A M 34	4×860	Sovjet-Union
1937	—	18040 -	Sø Latécoère 521	Hispano-Suiza	6×650	Frankrig
1937	Fart over 1000 km Afstand med 1000 kg Nyttelast	524 km/T.	Land Breda 88	Piaggio	2×1000	Italien
1938	—	403 -	Sø Cant Z 509	Fiat	3×1000	Italien
1938	Fart over 2000 km Afstand med 2000 kg Nyttelast	469 km/T.	Land Savoia S 79	Piaggio	3×1000	Italien
1938	—	396 -	Sø Cant Z 509	Fiat	3×1000	Italien
1938	Største Højde med 10000 kg Nyttelast	7242 m	Land Junkers Ju 90	Daimler-Benz	4×950	Tyskland
1939	Fart over 1000 km Afstand med 10000 kg Nyttelast	333 km/T.	— Savoia S 75	Alfa Romeo	3×750	Italien
1939	Fart over 2000 km Afstand med 10000 kg Nyttelast	331 km/T.	— Savoia S 75	Alfa Romeo	—	Italien

* Med amerikansk Soluftfartøj er i 1929 naaet en Højde af 11753 m.

4 »Lion«-Klasse (40 000 ts.) (foruden Klasseskibet): »Terre-raire« samt 2 unavngivne tilhørende 1939/40 Aars Programmet.

»King George V«-Klassen, der hovedarmeres med 35,6 cm Skyts, paaregnes at koste ca $8\frac{1}{2}$ Mill. £, medens »Lion«-Klassen, der hovedarmeres med 40 cm Skyts, paaregnes at koste 10—12 Mill. £. Vedrørende »King George V«-Klassen oplyses flg. Data: HK. = 130 000 ~ mindst 30 Knob (sml. »Hood« ca. 140 000 ~ 31).

Luftfartøjsudrustning: 4 Stk. Luftf., Hangar og Kata-pult midtskibs.

Artilleri: 10 Stk. 35,6 cm K., 16 Stk. 13,2 cm A.L.K., 32 Stk. 40 mm A.L.K., hvilket giver Udtryk for radikale Ændringer i engelsk Artilleriteknik.

Hovedartilleriet placeres saaledes: for 1—4 Kanonstaarn, 1—2 Kanonstaarn løftet, agter 1—4 Kanonstaarn.

Ved denne Placering af det svære Skyts har man saaledes fraveget det i »Nelson« gennemførte Princip for Skytsplacering (alt svært Skyts samlet forude). Det bemærkes endvidere, at 4 Kanonstaarnet hermed er indført i den engelske Flaade.

Endelig bemærkes, at man for det svære Skyts vedkommende er overgaaet fra Staaltraadskanoner til Mantelkanoner.

Medens Slagskibsbygning i andet Udland i Hovedsagen viser Valg af mindst 38 cm som Kaliber for svært Skyts (Frankrig: »Richelieu«: 8 Stk. 38 cm placeret for; Tyskland: »Bismarck«: 8 Stk. 38 cm fordelt for og agter; Italien: »Roma«: 9 Stk. 38 cm fordelt for og agter; U. S. A.: »Washington«: 9 Stk. 40,6 cm fordelt for og agter), har man i England øjensynlig indenfor den valgte Tonnage (35 000 ts.) ikke ment at kunne gaa til højere Kaliber end de nævnte 35,6 cm (til Gengæld 10 Stk. sv. Skyts), naar Hensyn skal tages til de paagaaende høje Krav om Fart, Panser, Undervandsbeskyttelse, A.L. Skyts m. v.

Med Projekttilvægt 707 kg for det 35,6 cm Skyts opnaas i »King George V« imidlertid en Bredsidevægt for svært Skyts paa 7070 kg (sml. »Hood« 38 cm, 870 kg, ca. 7050 kg). Vedrørende andet Artilleri bemærkes, at mellemsvært og A.L. Artilleri er slaaet sammen, ∴ man er i England gaaet over til Enheds-kaliber paa 13,2 cm.

Marinens Bibliotek.

Maj 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *34. *Rink, H.*: De danske Handelsdistrikter i Nordgrønland, deres geografiske Beskaffenhed og produktive Erhvervskilder. 1. Deel. Kbh. 1852. 8^o. H.
- *35. *Wandel, C. F.*: [Nekrolog over] Hinrich Johannes Rink, ²⁶/₈ 1819—¹⁵/₁₂ 1893 og Johannes Frederik Johnstrup, ¹²/₃ 1818—³¹/₁₂ 1894. Med Portr. Kbh. 1895. 8^o. Særtr. af Medd. o. Grl. Bd. 16. H.
- *36. *Herfordt, C. F.*: Om Betimeligheden af et nordisk Forsvarsforbund. Paa dansk, islandsk, norsk og svensk. Kbh. 1915. 4^o. H.
- *37. *Herfordt, C. F.*: Om Formen for et nordisk Forsvarsforbund. Paa dansk, islandsk, norsk og svensk. Kbh. 1915. 4^o. H.
- *38. *Funch, D. H.*: Dansk Marine-Ordbog. Ill. Med egenhændigt tilføjede Tegninger og Tilføjelser af senere Viceadmiral G. H. R. Zachariae. [Danske og fremmede Handelsskibe, Skibbygningsdetallier, Signalvæsen m. m.] Kbh. 1846. 2 D. i 1 Bd. 4^o. H. Nr. 34—38 er Gave fra Direktør H. Zachariae.
- 39. *Merkle, F.*: Handbuch für Flugmotorenkunde Ill. 4 Taf. 3. neubearb. Aufl. Berlin 1939. 8^o. Fv.
- 40. *Day, C. L.*: Sailor's Knots. Ill. Index. Lond. 1937. 8^o. H.
- 41. *Jensen, H. Bahne*: Fem danske Grønlandsfarere. Portr. Kort. Fagl. Læsn. Nr. 19. 2. Aarg. 9. Hft. 8^o. H.
L. Mylius-Erichsen.
Ejnar Mikkelsen.
J. P. Koch.
Knud Rasmussen.
Lauge Koch.
- 42. *Lichtenberg, N.*: Det grønlandske Mineral Kryolit. Oparbejdning og Anvendelse. Ill. (Radioforedrag). Kbh. 1935. 8^o. H.
- 43. *Rüttel, P.*: Til Angmagssalik. Ill. Efterskr. ved Pastor T. Løgstrup. Kbh. 1909. 8^o. H.

44. *Munck, Ebbe*: Med »Grønland« til Scoresby-Sund. Ill. Kbh. 1924. 8^o. H.
45. *Atuagagdliutit*. . . No. 69—90. Godthaab 1866—67. 4^o. H.
46. *Dönitz, K.*: Die U-Bootswaffe. Berl. 1935. 8^o. M^s.
47. Die Meszgeräte des Wetterdienstes. Ill. Handbuch der Fliegenwetterkunde. Bd. III. Bearb. von K. Daubert m. fl. Hrsg. Ministerialrat Dr. R. Habermehl. 8^o. Fv.
48. *Thum, E. E.*: The Book of Stainless Steels. Corrosion resisting and heat resisting chromium alloys. Ill. Diagr. & Index. 2. Ed. U. S. A. 1935. 8^o. K¹.

H. Bistrup.

De ældste Søbatterier Tre Kroner og Prøvestenen.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

(Fortsat).

Søbatteriet Prøvestenen.

Medens Søbatteriet Tre Kroner i nogen Tid havde været forberedt som et fremskudt Værk til Støtte for Pramforsvaret og som Værn mod Bombardement af Reden, skyldtes Søbatteriet Prøvestenens Opførelse Gyldenløves Krav om et Spærrefort til Sikring af Flaadens Retraite, saafremt den af Overmagt skulde blive tvunget til at forlade Køge Bugt og søge ind til København.

Skønt Dybdeforholdene var ret gunstige, var det en vanskelig Opgave, der stilledes Judichær, fordi der savnedes udgaaet Materiel, der var i Stand til at bære 36 og 24 pdg. Kanoner, hvortil kom, at Batteriet var udsat for betydelige Isskruninger i det snævre Farvand.

Efter at Judichær ²¹/₂ 1713 paa sit Forslag om at anvende den gamle flydende Dok hertil havde faaet Befaling til, at den gamle Dok skulde udlægges paa Strømmen, med Sand opfyldes og til et Søbatteri indrettes, samt med Ammunition forsynes, sendte han ¹⁵/₄ følgende samlede Plan for Redens Defension til Kongen:

»Stormægtigste Konge, allernaadigste Arve Herre.

Saasom jeg efter Eders Kongl. Majt. Befaling, som mig af det høje Conseil tilstillet af ⁵/₉ 1712, hvoraf Copie her hos følger Sub Lit. A, som behøver at lade siunke de 3 casserede Orlogsskibe »3 Croner«, »Prins Jørgen«

og »Delmenhorst« paa Pynten af Refshalen for der bag ved at have Bedækning for de armerede Stykkepramme og Morteerpramme imod Storm og Søgang, som forleden Aar ikke blev sat udi Execution, formedelst Fjenden strax derpaa forlod Kysterne og Vinteren tilstundede, som med Storm og Isgang kunde ruinere de gamle Skibe, førend de med Pæle kunde blive befæstede. Men som jeg igen ved samme høje Conseil udi Eders Kongl. Majts Navn har faaet Ordre af $21\frac{1}{2}$ 1713, hvoraf her hos Copie følger Sub Lit. B, som befaler allernaadigst, at den gamle flydende Doque paa et bekvem Sted paa Strømmen skal udlægges, med Sand opfyldes og som et Siøe-Batteri indrettes, at derpaa grove Canon som Morterer til Defension lægges maa, ligeledes Ordre fra det høje Conseil af $23\frac{1}{2}$ 1713, hvoraf Copie følger Lit. C, at søge at sætte Havnen og Rehden i tilbørlig Defensionsstand, saa har jeg ifølge af saadan allernaadigste Ordre gjort mit Bedste at aptere Doquen saaledes, at den udi underste Batteri kan føre 12 — 36 pdg., det andet Batteri 12 — 18 pdg. med mere. Og som den principaliste intention er derved at afholde Fjenden fra at bombardere København, saa formener jeg allerunderdanigst, at den bequemmeligst kan lægges paa det Sted lige inden for det Nye Werck imod Amager Siden, hvor Fjenden Anno 1700 tog Plads til at kaste Bomberne ind i Byen, som af hosfølgende Grundtegning over Havnen og Rehden Lit. D videre allernaadigst kan ses,

Der foruden nedlægges for Eders Kongl. Majts Fødder Plan og Profil af bemeldte Doque Lit. E, som nu er saavidt klar, at den til kommende Onsdag eller Torsdag i det længste kan siunkes, og det underste Batteri af 36 pdg. inden kort Tid komme i brugbar Stand, og vilde jeg hermed i dybeste Underdanig-

hed have mig udbedet Eders Kongl. Majts allernaadigste Approbation og paa Tegningen, baade paa Grundtegningen af Havnen anlangende Situation, saa vel paa Planen og Profilen af Doquen, at det iblandt andre her ved Model Cammeret befindende Ritzler kan vorde henlagt til Efterretning for tilkommende Tider.

Hvad Navn Eders Kongl. Majt. allernaadigst behager at bilægge dette Søe-Batteri ventes ligeledes paa-tegnede, og som da København fra den Side ikke kan vorde bombarderet førend bemeldte Doque eller Søe-Batteri er ruineret, saa vil den med al optænkelig Force soustineres; og formener jeg allerunderdanigst, at 2-de gl. Skibe faar siunkes, hvoraf den cassettede Ostindiefarer bliver den ene efter hofølgende Situation Litr. F, hvorpaa kan lægges mindre Caliber og flankere Enderne paa Doquen: Og med det samme formere en Espece af Havn, hvor bag jeg kan dække Morteer Pramme og andre Smaafartøjer, der foruden kan 2-de af de gamle Skibe paa Distance af 3 Cabeltoug eller 600 Skridt ligge fortøjet fra hver Ende af Doquen, som jeg formener »Tomleren« og »Sverdfisken« at kunne bruges dertil, som gør den Avantage, at Doquen Nattetide mod fjendtlig Smaafartøjer ej kan vorde attaqueret, og bemeldte Skibe igen af Doquen vorde soustineret imod de fjendtlige Orlogsskibe.

Derforuden bliver 3 Støkke Pramme apteret nemlig:

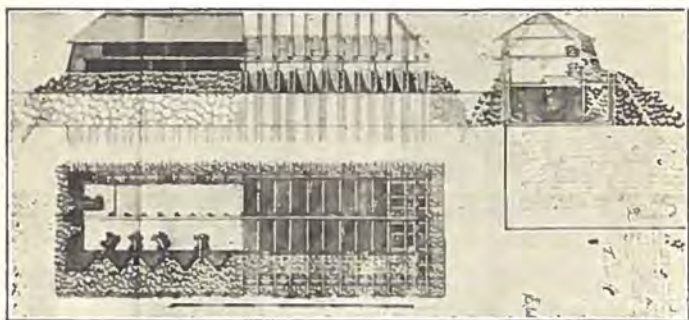
1	apteret	med	12 — 24	pdg. Canon
			6 — 8	»
2	»	»	12 — 18	»
			6 — 8	»
3	»	»	12	Houbitz
			6 — 6	pdg. Canon

Bombarderer:

Bremersløttel	med	2 — 100	pdg. Morteer
Pomerantzen	»	2 — 50	» »

dertil 2 Morteer Pramme paa 200 Pd. Morteer, en i hver Pram, som kan bringes fra Doquen til Refshalen, hvor Trei Croner er siunkne og igen tilbage, ligesom Fjenden formerer sin Bevægelse og Dessein.

Hvad sig Dureen af den forsiunkne Doque anbelanger, da vil der med al Flid i Sommer ske en Ompæling for Isgang og samles Sten at lægge omkring den — saa vel som Forpæling af »3 Croner« og de andre siunkne Skibe, saa forhaaber jeg allerunder-



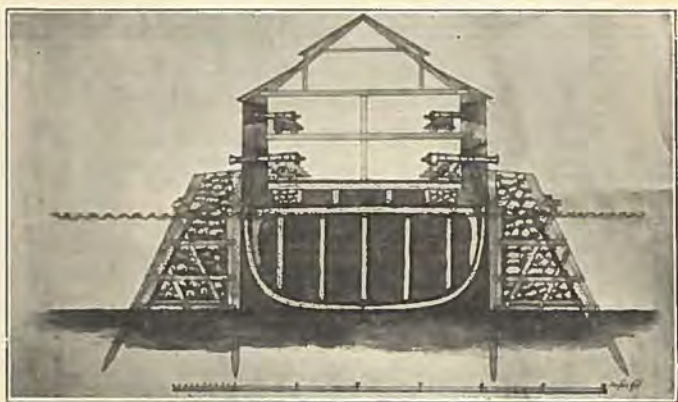
Den flydende Dok som Hovedbatteri ved Søbatteriet Prøvestenen 1713.

danigst, at den derpaa gaaende Depense ej skal vorde ilde anlagt.«

²⁴/₄ approberede Kongen dette Forslag, ²⁹/₄ var Dokken klar til Udlægning, den var blevet forsynet med et Hoveddæk og indre Forstøtning, og fyldt med Sten til et Dybgaaende af $8\frac{1}{2}$ Fod, herudover turde man ikke laste den, da den var meget læk. ⁴/₅ haltes den ud og sænkedes mellem Kastrup og Nye Verk, hvor den til alle Sider blev omgivet af et Stenglacis, overbygget med endnu et Dæk, forsynet med en Frontvæg og Endevægge af Mur og endelig overdækket med et Tag, som det vil ses af Tegningen (se Ill.), der bærer følgende Paategning:

»Plan og Profil af den Flydende Doque, som den

vil præsentere sig, naar den udenfor nye Verk bliver siunken paa 12 à 13 fod Vand, 2500 alen fra Contrascarpn, og moxen 1800 alen lang fra Batteriet paa Amager Land. Batteriet er indrettet paa 12 — 36 pundige Canons og 12 — 18 pundiger, hvorved med Tilhielp af armerede Pramme og anden smaa Fartøjer forhaabes at kunde afholde Bombardeer Galiother paa saadan Distanz, at Kiøbenhavn fra Søe-Siden kand



Orlogsskibet »Churprinsen« som Sidebatteri ved Søbatteriet Provsteen 1713.

holdes Bombardeer frie. Som til Hans Kongl. Majts. allernaadigste approbation allerunderdanigst indstilles. — Bremerholm den 15 April A^o. 1713. — O. Judichær.

Vi approberer allernaadigst, at den flydende Doqve paa oven anførte Maade er vorden apteret, og paa det benevnte Sted henlagt.

Skrevet udi Vores hoved qvarteer i Husum den 23 April 1713

Friderich R.«

Til Forstærkning af Batteriet sænkedes i Juni paa Sydsiden »Gamle Delmenhorst«, der havde været benyttet som Logiskib for de svenske Krigsfanger, og

paa Nordsiden »Churprinsen«. Det sidste Skib voldte meget Arbejde, det havde i længere Tid ligget siunken i Flaadelejet og var $14\frac{1}{2}$ blevet skænket Baadsfolket ved Holmen til Ophugning, saaledes at de maatte beholde det ubrugelige Træ til Brænde. Skibet var allerede sløjset til underste Dæk, og alt disponibelt Pumpe-materiel maatte bringes i Anvendelse for at pumpe det læns, hvilket tog 2 Døgn. Begge Skibene blev ligeledes omgivet med Stenglacis, overbygget med 2 Dæk, forsynet med Stenmur langs Siderne og overdækket med Tag. (Vedføjede Illustration forestiller Churprinsen).

$23\frac{3}{4}$ beordredes Judichær at indsende Forslag om Navne, da Kongen »vilde choisir, hvilket deraf Søebatteriet kunde gives«, hvorefter følgende Navne stilledes i Forslag:

Det Kongl. Conseils Tanker: »1) Bussemanden, 2) Danske Isegrim, 3) Graa been, 4) Stramborg, 5) Rendewern, 6) Svenske Brille, 7) Lang Næsseborg, 8) Gaa din Kaas (Kurs), 9) Sjø Wægteren, 10) Sjø Rensseren, 11) Skæmbrettet, 12) Pack Dig, 13) Siø Bremsen, 14) Strand Bassen, 15) Sjø Pamphilius, 16) Sjø Brummeren.

General Commissariatets Tanker: 1) Danne Wæhrn, 2) Friederichs hielm, 3) Bombardeer Brillen, 4) Hafofnen, 5) Bancke Pande, 6) Jomfru Hekla.

Andre (formentlig Judichærs) Navne: 1) Roland, 2) Holger Danske, 3) Kiempen, 4) Bjørnen, 5) Sorte Rytteren, 6) Waaben Drageren, 7) Torden Kilen, 8) Storm Hatten, 9) Pantzered, 10) Staal Hansken, 11) Prøve Steenen.«

Som sit eget Ønske fremsætter Judichær at vælge Navnet »Prøve Steenen« i Henseende den kan være:

- 1) En Prøve steen for Fjenden
- 2) for dem, som skal defendere den og fornemmelig, fordi den lægges som Prøve imod mange Menne-

skers Tanker, imod Siøe og Isgang, og give Anledning til et bedre Verk i tilkommende Tider.«

¹²/₇ besaa Kongen Søbatteriet og lod sig »forestille Planen og Side-Verket af samme Batteri, samme Tegning Hans Kongl. Majt. udi Naade i egne Hænder optog og examinerede Tegningen mod Verket i sig selv, tagende Højden, Længden og Bredden paa alt vel i Agt, og gav derpaa Ordre, hvad videre skulde fuldføres og forandres«. Efter Inspektionen affyredes 9 — 36 pdg. skarpe Skud for at erfare, hvor vidt samme Skud waterpas kunde lange, og fandtes, at Kuglerne gik over Kongedybet og et Stykke af Middelgrunden, inden de vandede. Da Kongen forlod Batteriet hilstes han med en Salut paa 29 Skud med de 36 pundige Kanoner.

¹⁰/₁₂ 1713 var Prøvestenen saa vidt fremme, at Judichær, der havde arbejdet derpaa Dag og Nat, kunde gaa fra Borde. Batteriet var da armeret med 32 Kanoner og havde en Besætning paa 60 Mand, 1 Kaptajn, 53 Baadsmænd og Underofficerer samt 6 Bøsseskytter.

I de følgende Aar blev der stadig arbejdet paa Batteriet, store Mængder af Sten blev hentet fra Salt-holmen, og Armeringen bragtes op til 57 à 63 Kanoner og 2 Houbits, men det kneb med at skaffe det tilstrækkelige Mandskab, 300 Mand, da Batteriet idelig maatte afgive Folk til Flaaden.

Frosten var Batteriets værste Fjende, med østlige Vinde og lavt Vande frøs Isen fast om de nedrammede Pæle, som med indtrædende Højvande blev rykket op af Grunden og ofte afbrækkede eller helt borttaget med Isdriften. Da Isen skruede omkring Batteriet var det vanskeligt at holde Vaagerne aabne, hvorfor der anvendtes Krudt til Issprængning, men vistnok med ringe Resultat. Da man under disse Om-

stændigheder frygtede for, at Batteriet kunde blive overrumplet ved natlige Angreb over Isen for derefter at blive brugt mod Byen, blev Krudtet om Vinteren indladet i overbyggede Pramme, der hurtigt kunde sænkes.

Efter Ophøret af den store nordiske Krig lod man Batteriet forfalde, hvilket hævnede sig, da det som Følge af det spændte Forhold til Rusland i 1723 maatte sættes i Krigsberedskab.

For at forstærke den sydlige Flanke sænkedes $2\frac{1}{8}$ 1723 »Sverdfisken« og nogle Dage senere »Tomleren«. Begge disse Skibe, der var bygget som Lastdrager-Fregatter i 1682, var i 1694—95 ombygget til Orlogsskibe og kunde føre ret svære Kanoner. Endvidere sænkedes »Christianus Quartus« i 1724 til Forstærkning af den nordlige Flanke.

Da man befrygtede, at Rusland vilde sende en større Galejflaade til Sundet, blev det besluttet at sikre Prøvestenen mod et saadant Angreb og udbygge Batteriet til en regulær Havn for danske Galejer.

Et svært Stakadeværk bestaaende af 448 — 18 Alen lange Pæle blev nedrammet omkring Batteriet og forsynet med Vaterlister, 4 Indsejlingsløb blev sikret med svære jernbeslaaede Bomme, og en skvalpfri Havn formeredes ved at sænke Prammene »Prins Jørgen« og »Cronprintzen« paa Batteriets Fløje, saaledes at Prøvestenen nu bestod af følgende Skibe, regnet nordfra: Prammen »Cronprintzen«, Orlogsskibene »Christianus Quartus« og »Churprinsen«, den flydende Dok, Orlogsskibene »Delmenhorst«, »Sverdfisken« og »Tomleren« og Prammen »Prins Jørgen«. (Batteriets Grundplan findes aflagt i flere gamle Kort — Søkortarkivet.

Endvidere fortøjedes Skjøtskibene »Hjelperinden« og »Arche Noa« samt en mindre Støkkepram imellem

Pæleværket og Batteriet, medens 5 Galejer med fuld Bemanding af Soldatesque stationeredes i Havnen.

¹⁴/₇ 1725 blev Prøvestenen inspiceret af Kongen og havde da en Armering af:

12	—	36	pdg. Kanon, til hver 18 Mand, nemlig 108 Matroser og 108 Soldater
23	—	24	„ „ „ „ 12 „ „ 138 „ „ 138 „
16	—	18	„ „ „ „ 9 „ „ 72 „ „ 72 „

i alt 636 Mand, der tillige kunde betjene 2 — 36 pdg. Houbits og en Del 4 pdg. Kanoner.

Da der imidlertid fattedes Pæle og Vragtømmer, blev de nordlige Skibe ikke tilstrækkeligt forstøttede, og under en Storm af NNW, der indtraf ³/₈ 1726 med meget højt Vande, fik den gamle Pram »Cronprintzen« nogle Planker slaaet ind, hvorefter største Delen af Dækket og Bjælkerne blev opbrækket af Søslaget, saaledes at Skibssiden, der nu ikke længer kunde modstaa Presset af den indlastede Jord, faldt ud, og Jorden blev udspulet.

Judichær maatte høre haarde Angreb for den lidte Skade, der imidlertid blev udbedret ved Nedramning af Pæle og Tilførsel af store Sten.

Vinteren 1729 var ualmindelig streng, i Slutningen af Februar maatte man opgive at ise, da Isen laa 9 Tommer tyk omkring Batteriet og begyndte at skruue. ²/₃ naaede disse Skruninger en Højde af 10 Fod i 100 Alens Afstand og 15¹/₂ Fod 200 Alen borte, hvorefter Flagerne, der nu havde en Tykkelse af en Alen, brød ind over Pæleværket og op ad Glaciset.

Pælene omkring Prammen »Cronprintzen« kunde ikke holde Stand, og da selve Prammen var blevet sløjft til 2 à 3 Fod under Vandet, brød Isen ind i selve Havnen og tilføjede Batteriet betydelig Skade, særlig paa »Churprinsen« og Dokken, saaledes at man befrygtede, at den Mur, der nogle Aar forinden var blevet opført langs Dokkens Inderside til Beskyttelse

af Corps de Garde, ikke vilde kunne modstaa Trykkel.

²⁹/₃ brød Isen imidlertid op og drev sydoover medtagende et betydeligt Antal Pæle. Herunder blev »Delmenhorst« »ganske ruineret«, Sider og Spejl blev trykket ind, de fleste udenbords Planker, Indtømmer, Knæ og Foring var borte, saaledes at Dækket ikke kunde taale, at der blev skudt med de svære Kanoner, og desforuden havde alt det opstaaende paa de øvrige Skibe lidt saa megen Skade, at de ikke kunde beboes paa Grund af Utætheder.

Da Skaden kun blev nødtørftigt udbedret, led Batteriet meget under paafølgende Storme, og i 1730 var Admiralerne Rosenpalm og Bille, General Major Scheel og Schouthynacht Vosbein gentagne Gange ude paa Prøvesteenen for at besigtige Batteriet, uden at der blev taget endelig Bestemmelse, men da der i Februar 1731 atter indtraf betydelig Isgang, ansaa man det for formaalsløst at anvende større Summer paa en omfattende Udbedring, hvorfor Kongen ¹⁹/₂ resolverede at kun de bedste Batterier, nemlig Dokken, »Delmenhorst« og »Churprinsen« skulde blive staaende, medens de øvrige Skibe skulde sløjfes til Vandlinien.

Da det under det paafølgende Demoleringsarbejde viste sig, at saavel Skibe som Egepæle var i betydelig bedre Stand, end man havde formodet, blev der ²⁹/₄ 1731 udstedt Ordre til at ophøre med Sløjfningen for stadig at have et Værn mod Søens og Isens Angreb paa Hovedbatteriet.

15—16 Februar 1732 indtraf stærk Storm med usædvanligt Højvande, saaledes at Vandet stod ind over Dækkene og slukkede Ilden paa Kabysen, flere Kanonporte blev slaaet ind, og en 4 pdg. Kanon paa »Delmenhorst« blev slaaet overbord, men værst gik

det ud over Krudtbeholdningen, der blev ganske ødelagt af indtrængende Vand og maatte erstattes.

⁷/₁₀ 1733 fik Batteriet Ordre at salutere den franske Flaade med de 36 pdg. Kanoner, men da Fortchefen befrygtede, at Skorstene og Kamre vilde tage Skade af Skydningen med det svære Skyts, indhentede han Admiralitetets Tilladelse til i Stedet at afgive Salut med de 24 pdg. Kanoner, der blev imidlertid ikke noget af Salutten, da den franske Eskadre afsejlede ¹²/₁₀ uden at hilse Batteriet.

Prøvestenen forfaldt nu hurtigt, særlig da man til Opførelsen af Christiansborg Slot hentede betydelige Mængder af saavel hugne som raa Kampesten fra Batteriet, og ¹⁰/₁₀ 1736 resolverede Kongen »straxen at nedtage Flagspillet paa Søe-Batteriet Prøvestenen og ej hilse med Flag, saasom Kanonerne og alt Artilleritilbehør snart muelig ske kan skal tages fra Søe-Batteriet undtagen 10 à 12 Flinter«.

¹³/₁₀ 1736 blev Flaget strøget, og ⁶/₁₁ afgik Soldatesquen fra Batteriet, men tilbage blev et Vagtshold, der skulde praje de fra Østersøen kommende Skibe og beordre dem at anløbe Vagtskibet paa Reden.

I de følgende Aar bjergedes der lejlighedsvis, hvad der var af Værdi af Tømmer og Jern, og da der ikke ofredes synderligt paa Vedligeholdelse, var Opholdet alt andet end behageligt for den lille Vagstyrke, der henfaldt til Fylderi og Drukkenskab. ¹⁷/₁ 1740 overtog den energiske Sekondløjtnant C. F. Friis Kommandoen og fik hurtigt genoprettet Disciplinen.

Om Natten ³/₂ 1740 hørte man fra Prøvestenen Skydning paa Voldene og kort efter observeredes 2 Mand, der over Isen nærmede sig Batteriet. Det viste sig at være 2 Musketerer, der var deserteret fra deres Kompagnier i København, og som i den Tro, at Batteriet med de to Skorstene var en større Gaard paa

Amager, intetanende løb lige i Armene paa Skildvagtten, der arresterede dem. Vinteren var meget haard, og da Brændet slap op, blev der givet Tilladelse til at hugge af det sydligste Vrag, og da der ikke var mere at hugge her, fortsatte man paa Vraget af »Sverdfisken«, men det var umuligt at opvarme de utætte Rum, Øllet frøs og sprængte Fadene, hvad der skaffede Kommandanten mange Ubehageligheder, da Vagten tidligere ikke havde taget det saa nøje med Rationerne.

Den følgende Vinter var ligeledes streng, og $\frac{5}{1}$ 1741 begærede Secondløjtnant Friis sig afløst paa Grund af Sygdom. Om Eftermiddagen Kl. 4 gik han i Land og begav sig til sin Søster og Svoger Fermon, hvor han døde samme Dag.

$\frac{7}{12}$ 1742 var det meste Inventar bragt i Land, hvorefter Bestillingen som Skrifer blev nedlagt, da der nu kun var 1 Underofficer og 4 Mand paa Batteriet.

$\frac{20}{6}$ 1746 var Constructions Commissionen paa Batteriet for at besigtige det, hvorefter der blev taget den Bestemmelse, at alt, hvad der var saaledes forbundet, at det endnu kunde modstaa Is og Sød, skulde blive staaende, og kun, hvad der Aar efter andet blev løst, skulde bjerges, og samtidig synes Vagten at være inddraget.

I 1755 blev Batteriet beskadiget af Isgang, der afbrækkede 80 store Pæle, hvorefter Kongen $\frac{4}{9}$ 1755 bifaldt, at Batteriet skulde demoleres den kommende Sommer, uden at dette dog kom til Udførelse.

$\frac{14}{2}$ 1760 resolverede Kongen paa General Land-Økonomi og Commerce Collegiets Forestilling »at del Søetaten tilhørende forrige og gamle Batteri Provøstenen kaldet, maa overlades, saavel som Eggen der omkring, til at indrette et Quarantaine Sted«, men da

Collegiet intet foretog til Stationens Indretning, udvirkede Danneskiold-Samsøe, at Kongen $^{28}/_9$ 1767 resolverede: »Siden Vores General Land-Økonomi og Commerce Collegium finder Batteriet Prøvesteenens Indretning til en Quarantaine Sted alfor kostbar, ville Vi naadigst, at dets forhen anbefalede Demolering nu fuldføres«.

Den egentlige Grund var imidlertid sikkert den, at Collegiet kun havde faaet Batteriet overladt til Benyttelse, medens Kongen havde ladet Spørgsmaalet om den fremtidige Ejendomsret staa aabent, hvorfor Collegiet ikke turde ofre noget paa Istandsættelse, da det kunde forventes, at Søetaten senere vilde gøre Krav gældende, hvis Defensionsspørgsmaalet atter skulde tages op.

Danneskiold-Samsøes Tanke har rimeligvis været at inddrage Prøvestenen i den ny Plan for Sødefensionen, men da han $^{28}/_{10}$ 1767 blev afskediget, henlaa Batteriet urørt i en Aarrække, indtil Kongen $^{6}/_1$ 1777 resolverede, at den tidligere anbefalede Demolering skulde finde Sted, naar Tid og Vejrlig tillod det, og da Spærreværket og Bjælkerne nu var saa forraadnede, at Taget delvis var styrtet ned, blev Holmens Chef beordret at lade Bygningen borttage, og hermed ophører det ældste Søbatteri Prøvesteenens Historie, idet det $^{8}/_6$ 1784 approberede Udkast til Genopførelse af Batteriet som et Værk paa 66 Kanoner aldrig blev paabegyndt.

Kommandoforhold: Prøvestenen var ligesom Tre Kroner underlagt Judichærs Overkommando under Krigen med Afløsning af Kommandørkaptajn F. Hoppe fra $^{11}/_9$ — $^{26}/_{11}$ 1717, og under den truende Situation i 1725 og 1726 Kommandør C. Vosbein indtil $^{30}/_{11}$ 1726. Kommandanter: (hvor den virkelige Overleveringsdato

kendes og afviger fra den Kgl. Ordre, er den anført i Parantes):

Kaptajn J. J. Bach.....	fra	1713	til	1716
Kaptajn A. R. Seirøe.....	- 3/2	1717	-	(9/3) 1723
Kaptajnløjtnant J. P. Møller.....	- (10/3)	1723	-	(27/1) 1727
(Kaptajn fra 15/7 1723)				
Kaptajn G.W. Peperlov (ad interim) -	(27/1)	1727	-	(17/2) 1727
Kaptajn A. R. Seirøe.....	- 17/2	1727		
	døde paa Batteriet	10/4		1729
Kaptajn M. Tønder.....	- (12/4)	1729	til 11/7 (15/7)	1729
Kaptajn N. Aastrup.....	- 11/7 (15/7)	1729	- 10/10	1736
Efter Flagstrygning den 13/10 1736 forblev Kaptajn Aastrup paa Batteriet som Kommandant til 20/1 1740.				
Sekondløjtnant C. F. Friis.....	fra 17/1 (20/1)	1740		
	til sin Dødsdag	5/1		1741
Sekondløjtnant H. C. Frisch.....	- 23/1	1741	til 9/7	1741

Sobatteriernes Berettigelse.

I Spørgsmaalet for og imod den permanente Søbefæstning har Parterne altid staaet skarpt overfor hinanden, og saaledes var det ogsaa dengang.

Under Kongens Fravær i Pommern gik Bølgerne saa højt i Admiralitetet, at Judichær 15/4 1713 maatte beklage sig til Kongen over Kommandørkaptajn Hagedorn, som »i hans høje Excellences (General Admiral Gyldenløve) naadige Presence har taget plaisir udi at kiøle sit Sind med mange ublu expressioner imod mig og forekastede mig, at der ikke var stor Distance imellem mig og ham, som jeg alt med Taalmodighed overbærer,« hvorefter Gyldenløve 23/4 beordredes at yde Judichær al nødvendig Assistance.

Fra tidligere Debatter angaaende Skibskonstruktionen vidste Judichær, at han have Modstandere, et Forhold som er kommet Eftertiden til gode, fordi Judichær, ligesom hans Forgænger og Lærer Admiral Span, var meget omhyggelig med at paase, at alle approberede Skibstegninger blev registrerede og betryggende opbevarede, hvorfor han, samtidig med at han

fremsendte sit Forslag udbad sig Kongens Approbation og Paategning paa begge Tegninger, for at de »blandt andre her ved Modelkammeret befindende Ritzer kan vorde henlagt til Efterretning for kommende Tider«.

Som allerede nævnt er alle Planer (mindst 3) til Søbatteriet Tre Kroner tilligemed flere Originalskrivelser forsvundet (før 1735), hvilket i Forbindelse med de mange Angreb har foranlediget Historikeren Højer til at fremføre den Paastand, at Judichær uden Kongens skriftlige Ordre har foretaget Forsækningen af de gamle Linieskibe, en Paastand der ganske vist er blevet tilbagevist, men ikke direkte afkræftet af Garde (Tidskrift for Søvæsen 1862 p. 273), der siger, at Judichær havde Kongens mundtlige, og i dennes Fraværelse Statsraadets skriftlige Approbation.

Forslaget til Tre Kroner blev første Gang fremsendt $\frac{5}{9}$ 1712 uden at det vides, om det dengang blev forelagt Kongen, der var i Pommern, men Kongen er i hvert Fald i Vinterens Løb blevet gjort bekendt dermed, thi $\frac{7}{2}$ 1713 anmoder Conseilet Kongen om, at Judichærs Forslag maa blive taget op til grundig Overvejelse, og $\frac{8}{3}$ svarer Kongen, at der af al Magt skal arbejdes paa Søbatteriernes Forfærdigelse, hvortil yderligere kommer, at Kongen, som sikkert allerede dengang var fuldt paa det rene med de dulgte Intriger, direkte sendte følgende Skrivelse til Schouthbynacht Judichær dateret Husum d. $\frac{23}{4}$ 1713 underskrevet af Kongen personlig og paraferet af Overkrigssekretær Valentin v. Eicksted (Marine-Commissionen 1726—27, Pakke II): »Vor Bevaagenhed til forn! Vi har Os af din hidsendte Memorial, samt hosføjede Grundtegnning af Situationen, og Havnen, ved Vores Kongel. Residentz Kiøbenhafn, saa og Plan og Profil af den flydende Doqve de dato 15-de udi indeværende Maaned allerunderdanigst ladet referere. Som Vi nu allernaadigst

approbere, at de af dig udi bemeldte Memorial samt Grundtegnig og Plan benævnte Dispositioner og Anstalt til fornævnte Vores Kongelige Residentz Stad Kiøbenhafn, saa og Reeden og Strømmens Defension er bleven gjort og i Værk satt; saa er Vores allernaadigste Vilje og Befaling, at du med Vores Conseil og Vores General Admiral Guldenlew flittig confererer og overlegger, hvorledes bemeldte Vores Kongel. Residentz Kiøbenhafn imod en fjendlig Attaqve og Bombardement i Fald den, imod Forhaabning, fra Søkanten skulde tenderes, kan vorde defenderet og beskærmet, samt hvad Arbejde til Docqven eller Søe Batteriets, saa og til Trey Croner og de andre sjuncken Skibes Ompæling uomgiengelig i anstundende Sommer maa giøres, paa det derover al videre Anstalt kan forføjes. Til hvilken Ende Vi førnevnte Vores General Admiral Guldenlew allernaadigst have beordret, at han dig ej alleeniste al nødvendig Assistance til Vores Tjenestes Befordring, ved Vores ham undergivne Søe-Officerer og Søe-Folk, skal lade vederfare, mens endog, i Fald noget fjendtlig paa Reeden maatte foretages, dig slig en Post at anvise, som kan være convenable med din Charge.

Saa med sker Vor Vilje, befalende dig Gud. Skrevet udi Vores Hoved Quarter i Husum den 23 Aprilis Anno 1713

Friderich. R.

V. Eickstedt.

Denne Skrivelse, der kun foreligger i Afskrift, er antagelig kun et Uddrag, thi Koncepten (Søkrigskancelliets Kgl. Expeditioner Nr. 139) har følgende Tilføjelse: »udi det øvrige har han allerunderdanigst at indberette om den til Sjukning foreslagne Ostindiefarer Hans Majt. tilhørende, eller og samme skulde købes, og hvad den paa det nøjeste kunde koste, og som han

det andet til samme Brug destinerede Skib ej havde nævnt, saa havde han med Conseilet og General Admiralen at overlægge, hvad for et Skib dertil bedst kunde tages og sligt til nærmere allernaadigste Forføjning at indberette. Iligemaade havde han nogle Navne at indsende, da hans Maj. vilde choisere, hvilket deraf Søe-Batteriet kunde gives, og dernæst hannem samme igen allernaadigst tilstille«.

Hermed er det dokumenteret, at Judichær paa ingen Maade har benyttet Kongens Fraværelse og de særlige Forhold til at anlægge Søbatteriet Tre Kroner.

I et udeladt Sted til »Økonomiske Tanker til højere Eftertanke« 1727, skriver Kaptajn F. C. Lütken (Wleugels Afskrift, Ny Kgl. Saml. 4, 1090 d.): »Da Admiral Judichær lagde Tre Kroner an, da syntes mange, at det var et herligt Paafund, men havde han dengang lige som siden tænkt paa »Langemaren«, »Sprydstagen«, eller Leths Model været til, han vilde vist ikke have anlagt den. Jeg har set Tre Kroner i en Devise afmalet med denne Underskrift: »Gjort til Baade, geraadet til Vaade.««

Saaledes skifter Tiderne, men Eftertiden, der har Adgang til mange geheime Dokumenter, bør ikke lade Samtidens Dom staa uprøvet.

Som det allerede er paavist i det foregaaende, var Situationen i Foraaret 1713 meget faretruende. Hæren var i Pommern, og Hovedflaaden var svækket ved Detachering af Styrker til Nordsø og Østersø, saaledes at den hverken var i Stand til at dække Hovedstaden, der med rette frygtedes truet fra to Sider, eller sikre Forbindelsen med Rygen. Gyldenløve maatte forudse den Situation at blive indesluttet i Drogden og udsat for en ruinerende Bombardering i det snævre Farvand. Judichær, der havde Ansvar for den lokale Sødefension fra Kronborg til Stevns, var praktisk talt blevet

berøvet for alt det Materiel, han havde ladet bygge dertil, idet ikke alene de svære Støkkepramme, men ogsaa de to Pramme, hvorpaa Mel-Møllerne var indrettet i Kallebo, var blevet apteret til Støkkepramme og sendt til Sehesteds Eskadre i Nydyb (Ordre af $14/5$ 1712).

Ganske vist fandtes der ældre Orlogsskibe ved Holmen, men disse var ikke megel værd, Kanoner og Rapperter var bragt paa Voldene, og Besætninger savnedes ganske, og selv om de kunde bemandes med Haandværkere og Folk fra Byen, raadede man ikke over kyndige Befalingsmænd til at organisere og indexercere de usøvante og med Skibsartilleri ukendte Folk, lige saa lidt som man af Frygt for Landgang turde lægge Beslag paa den sparsomme Garnison, der ikke kunde undværes paa Voldene.

Baade Gyldenløve og Judichær var sig det fulde Ansvar bevidst, og det tjener dem til Ære, at de i Løbet af utrolig kort Tid formaaede at løse en saa vanskelig Opgave, som at anlægge to saa kraftige Søbatterier. At Judichær personlig ikke skaanede sig, fremgaar af flere Skrivelser, hvori udtales, at han i flere Maaneder ikke undte sig Hvile, men arbejdede Dag og Nat paa Batteriernes Anlæg.

Medens Søbatteriet Provestenen ifølge Sagens Natur maatte opføres paa den Plads, det lik, var Meningerne om Tre Kroners Placering delte, men der kan ikke ses rettere end, at Judichærs Standpunkt var bedst underbygget til Løsning af Defensionsspørgsmaalet paa længere Sigt.

Judichær, der havde Ansvaret for Flaadens Ekvipering, krævede belært af Erfaringerne fra Bombardementet Aar 1700 en rummelig Plads til de udlagte Skibe, ikke alene for at de kunde ligge paa Svaj, men ogsaa af Hensyn til bekvem Udsejling og sikker Retræte. Han havde allerede Aar tilbage personlig

undersøgt Dybde- og Bundforhold og havde god Grund til at mene, at han turde lægge de udrangerede Skibe paa dybt Vand, da Hensigten med Søbatterierne var at bringe Forsvaret saa langt frem som muligt for at holde Angribere paa Afstand og etablere effektiv Brandvagtspatrouille om Natten.

Judichærs egne Argumenter for Placeringen af Tre Kroner, hvilke allerede er meddelt, er saa overbevisende, at de ikke behøver at kommenteres, thi ikke alene fik Judichærs Plan Tilslutning af Datidens betydeligste Autoriteter, men ogsaa Judichærs Forventning om, at Eftertiden vilde opføre større og anseeligere Batterier, er gaaet saa nær i Opfyldelse, som disses senere Placering, der skyldes ændrede Forhold, ikke afviger væsentlig fra den oprindelige Plan.

Tre Kroner blev opbygget af gamle kølbrudte Skibe, hvoraf de to var 50 Aar, det tredie 44 Aar gammelt — det senere sænkede Skib »Svanen« endog 75 Aar. Det var ganske vist Cort Adellers Skibe, der var bekendt for deres glimrende Forbinding og solide Bygning, men det var at forudse, at de med en svær Bestykning af 36 pdg. Kanoner og udsat for Søens og Isens Magt hurtigt maatte gaa til Grunde, særlig da Underskroget ganske mod oprindelig Beregning maatte udstaa det indvendige Tryk af flere tusinde Tons Sand og Sten.

Det fremgaar da ogsaa af alle Judichærs Skrivelser, at han lige fra første Færd pointerede, at det var et Interims-Værk, som nødvendigvis maatte sikres med Stenkister og Ispæle, hvis man ønskede at bevare det udi Fremtiden, og dertil havde han selve Tømmermaterialet i kasserede Barkholter, Bundstokke og Skibsflak, som var uanvendelige til et andet Brug end Brændsel, saaledes at Bekostningen var relativ ringe. Det var Modstanderne, som ikke stolede paa dette Ma-

teriales Holdbarhed og Modstandsdygtighed, der hindrede denne Udbygning, som kunde have bevaret Batteriet i adskillige Aarhundreder.

Man kan maaske indvende, at Judichær derefter ikke burde have gennemtrumfet en Udvidelse af Batteriet i 1717, men denne var, som allerede anført, nødvendig for at imødegaa den Fare, det var at have en talrig Galejsflaade, som man ikke ubetinget kunde stole paa, liggende paa selve Københavns Red foruden Indkvarteringen af en betydelig russisk Hærstyrke, og dernæst Formodningen om, at Sverige forberedte en natlig Overrumpling.

Dertil kom, at den haarde Strøm skar Sandet bort under Bunden af de sænkede Skibe, saaledes at disse, der ikke havde faaet den fornødne Beskyttelse af Stenkister, efterhaanden stod dybere end beregnet og derved under Højvande berøvedes Brugen af det underste Batteri, samt at man ønskede en Havn, der var fri for Skvalp, til de der stationerede Støkkepramme og Bombardergalioter.

De senere Sænkninger af udrangerede Skibe kostede praktisk talt intet, de tjente til Beskyttelse af Flankerne mod Søens og Isens Angreb og kan derfor forbigaaes.

Det er rigtigt, at Batteriet kostede Penge, men sikkert langt mindre, end det ser ud til. Nogen Oversigt over det samlede Beløb kan ikke fremskaffes, kun vides det, at den kostbareste Foranstaltning, nemlig Sænkningen af »Christianus Quintus« som Isbryder og Skibets Bepæling og Sikring med Kampesten paa meget dybt Vand androg 5000 Rdlr., og paa Grundlag heraf kan man formentlig anslaa hele Opførelsen til at ligge mellem 20,000 og 25,000 Rdlr. eller mindre, end det kostede at bygge Skroget til et 72-Kanonskib.

At det medgaaede Tømmer kunde anvendes til Bygning af nye Skibe er kun delvis rigtigt, der anvendtes

i stor Udstrækning Vragtømmer af ringe Værdi, og til Bepæling brugtes ret Fyrre- eller Bøgetømmer, som kun var anvendeligt til Skibsdæk og Garnering, men ganske vist ogsaa egnede sig til Bygning af Bomharderpramme som »Sprydstagen« og »Lange Maren«.

Skal Regnskabet imidlertid gøres op, maa man ikke glemme, hvad der spares.

De kasserede Skibe var lumsk dyre at holde i Oplag, Judichær var ikke den første, der maatte trækkes med en Hoben ubrugelige Skibe, der skulde holdes flydende for at opretholde Fiktionen om en anseelig Flaadestyrke. Cort Adeler gjorde kort Proces og rensede Flaaden for forældet Materiel, men Niels Juel og Span maatte endnu 10 Aar efter den skaanske Krig vedligeholde talrige udygtige Skibe som Sejerstrofæer, før det lykkedes at blive de værste kvit, da Flaaden skulde forlægges til Hocken ved Nyholm.

Det var særlig Kalfatring og Kølhaling samt Læns-slagning og Slid paa Fortøjninger og Pæle, der tærede unyttigt paa Budgettet, og Judichær har sikkert grebet Lejligheden med Begærlighed til at befri Flaadens Leje for gamle Vrag, der var dyre at holde flydende og endnu dyrere at tage op, naar de trods alle Anstengelser sank og foraarsagede Tilmudring i Havnen, en Opfyldning der var af langt farligere Karakter end den paastaade Tilsanding ved Tre Kroner, der viste sig at være meget overdrevet.

Den største Besparelse laa imidlertid deri, at Havnen nu var saaledes sikret, at det ikke var nødvendigt at ekvipere Flaadestyrker saa tidligt som ellers, Skibene kunde klargøres og lægges paa Svaj med halv Officersbesætning og kun det nødvendige Mandskab til Vagthold og dog være sejlklare som tidligere, endvidere spares Udtakling og Slid paa det paa Reden sædvanligt udlagte Vagtskib, medens Søbatteriet kunde

holdes besat med kun halvt saa mange Mand og desuagtet formere en langt effektivere Beskyttelse mod Søsiden.

I 1801 indtraf netop den Situation, som Judichær havde forudset, her udviklede Forholdene sig saa hurtigt, at det væsentlig paa Grund af stormfuldt Vejr ikke lykkedes at udlægge Defensionslinien paa forsvarlig Maade, ligesom adskillige af de gamle Blokskibe var saa brøstholdne, at de slet ikke egnede sig til denne Tjeneste.

Under den haarde Dyst den 2-den April mistede ikke mindre end 1045 danske Mænd enten Liv eller Førlighed, og det materielle Tab var saa stort, at det mange Gange overskred det Beløb, det vilde have kostet at udbygge og vedligeholde Søbatteriet Prøvesteenen, som med de 3 Hovedbatterier med 1 Minuts Mellemrum kunde give ethvert opkommende Skib det glatte Lag og dermed var en saa farlig Modstander, at det maa anses for tvivlsomt, om det engelske Angreb overhovedet var blevet sat ind.

Fra Kaperstyrmand til Maanedes-Lieutenant.

Uddrag af Generalkrigskommissær Gustav Grüners Erindringer.

Ved Styrmand, Søløjtnant (R) Honnens de Lichtenberg.

Kanonbaadskrigen 1807—14 gav et Bevis for den danske Søkrigers sejge Udholdenhed i Kampen mod Overmagten; høje og lave, Officerer og Menigmænd havde i denne Krig rig Lejlighed til at vise personligt Mod og Snarraadighed — hvorfor Beretningerne om denne langvarige Krigs enkelte Episoder hører til det interessanteste af dansk Søkrigshistorie.

Som et Bidrag til Skildringerne af Oplevelser under denne Krig skal her bringes et Udtog af en gammel Sømands nedskrevne Erindringer.

Gustav Grüner fødtes den 19. Juli 1791 som Søn af Sognepræst til Toxværd, senere Ørslev, *Elias Grüner* og Hustru *Elisabeth*, født *Beyer*. Han foer til Søs fra 1803 til 1814 — »...først i Koffardie...«, senere i Marinens Tjeneste som Maanedes-Lieutenant. Efter Kanonbaadskrigens Ophør gik han i Land for godt og blev Landmand, først Forpagter af Fuglebjerg og Førsløv, derefter af Spanager ved Køge. Senere blev Grüner Forpagter og i 1827 Ejer af Hovedgaarden KJÆRUP ved Ringsted, som bl. a. havde været i Admiral *Lorentz Fiskers* Eje.

I 1816 giftede han sig med *Mariane Birgitte Røbye* af Nysøe, i Ægteskabet var der 6 Børn, og hans Slægt lever endnu her i Landet.

Gustav Grüner var Dannebrogsmænd (for sin Tjeneste som Maanedes-Lieutenant) og Ridder af Danne-

brog — i 1832 blev han udnævnt til Overkrigskommissær og i 1853 til Generalkrigskommissær — han døde d. 2. Febr. 1869 og ligger begravet paa Benløse Kirkegaard.*)

I.

I 1803 blev den 12-aarige *Gustav Grüner* anlagel som Kahytsdreng om Bord i Skibet (Fuldskibet) MAG-DALENE, Kaptajn *Majer*. Hyren var 1 Rigsdaler ugentlig, »... som jeg maatte give for min Kost; den var meget knap...«.

Rejsen gjaldt Guineakysten, og den lille *Gustav* døjede meget med Søsye og den haarde Behandling om Bord. Som Kahytsdreng var han selvskreven til at assistere, da Kaptajnens Kone skulde barsle — hvilken Begivenhed indtraf straks efter Afrejsen fra Norge — hvorfor der returneredes til Christianssand, men da Jordemoderen endelig kom om Bord, var Fødselen næsten overstaaet.

Datidens raa Sømandsliv var en haard Kost for den lille Fyr, i sine Erindringer anfører han saaledes: »... Ingen Dag forløb, uden jeg fik Prygl, kunde jeg slippe med et Par Ørefigen, var jeg lykkelig. Flere Uger og Maaneder gik hen, vi saa ikke Land. Der blev fisket en Del. Jeg fik aldrig Tid til at spise. Der var ikke andet end Skind og Ben tilbage af mit Legeme. Nu havde jeg snart ikke saa meget Tøys, at jeg kunde skjule mit Legeme med. Naar jeg ikke havde Haandklæder at tørre Tallerkner og Glas med, fik jeg Prygl, jeg maatte saa tage mine Skiorter dertil. Naar jeg ikke blev kaldt op om Natten, maatte jeg vadske de faa Skiorter og øvrige Klæder, jeg havde.

Capitainens Linned maatte jeg ogsaa vadske. Naar om Natten jeg blev overladt en lille Tid til Søvn, var

*) Fotografi efter et Maleri af Generalkrigskommissær *Gustav Grüner* findes i Søofficersforeningens Portrietsamling.

mit Leje under aaben Himmel, med et Stykke Brænde under Hovedet for snart at kunne være ved Haanden, naar Capitainen ringede paa mig. Naar Capit: gik til Køys, maatte jeg vaage i Kahytsgangen til Kl. 12—1, ja, 2, naar han fandt for godt at sige: nu kan du gaa. Naar Skibet slingrede stærkt, var det vanskeligt ikke at slaa noget i Stykker, saa fik jeg Prygl. Jeg har jo sagt, at det var Hverdagsbrug, men Aarsagerne kan jeg umulig erindre mig. Dog engang havde jeg dækket Bord og ved Serveringen forglemt Saltkarret. Capitainen sad paa Bænken ved den inderste Side af Bordet, og nogle paa hver Side af ham. Saa snart han erfarede det, gav han sig ikke Tid til at gaa rundt om, men sprang over det dækkede Bord for snarest at kunne faa fingre paa mig. Han havde altid 4-traadet Tamp hos sig, som han nu af alle Kræfter hudflettede mig med paa den bare Skiorte. Da han blev træt i Armene, traadte han paa mig og fosedede i Hovedet. Mit Legeme havde mange Coløre...«.

At Sundhedstilstanden den Gang ikke stod højt til Søs, forstaar man, naar G. i sin Dagbog skriver:

»...vort Vand var saa raaddent, at det var saa tykt som Gelee. Naar man drak det, maatte man sie det gennem Tænderne, for saa vidt muligt at undgaa de Orme, der var i det. Vi havde ingen Nød, saalænge vi kunde faa deraf saa meget, vi behøvede, men nu fik vi nemlig viis Ration, som bestod af 3 Pægle hver Ætmaal, som langt fra ikke var tilstrækkelig nok i den forskrækkelige Hede, som var paa det Stykke. Vi havde nu nogle Svin, de skulde ogsaa have noget, men jeg synes at blive meget ærgerlig paa dem, naar jeg saa, de fik Vand, som de næppe vilde drikke. En Gang var jeg saa ubegribelig tørstig, jeg nedlod mig dog ikke til at drikke fra dem...«.

Naturligvis var Drengen imponeret og opfyldt af

alt det mærkelige, han saa og hørte om Bord, da MAGDALENE endelig ankom til den danske Fæstning CHRISTIANSBORG paa Guineakysten. Landlov var der dog ikke Tale om, paa hele denne lange Rejse var G. overhovedet ikke i Land andre Steder end i Christianssand.

Det havde oprindelig været Meningen, at Skibet skulde laste Slaver til Vestindien, men dette var netop paa den Tid blevet forbudt af den danske Regering. I Stedet for lastedes der Elefanttænder paa forskellige afrikanske Pladser, hvorefter den lange Hjemrejse, paa hvilken der døjedes meget med Storme og »Dravaler«, tiltraadtes. Der var derfor stor Glæde om Bord, da »der fra Fortoppen blev varskoet for Cronborg Spiir forud«, og Skibet om Sider kom til København, hvor Besætningen blev afmønstret. Til Trods for Løfte om Avancement afslaar G. dog Kaptajnens Tilbud om at gøre en Rejse til med ham, han foretrækker, tilskyndet af en ældre Broder, at rejse hjem til Forældrene i Præstegaarden ved Slagelse og der komme til Kræfter efter Rejsens Strabadser og samtidig forberede sig til Konfirmationen.

Efter Konfirmationen fik *Grüner*, der imidlertid var blevet 14 Aar, Hyre som Kahytsdreng, men med Løfte om paa Rejsen at avancere til halvbefaren, med en tidligere Grønlandsfarer, GEHEIMRATH CLAGENTLOW af Flensborg. Skibet, der var lastet med Hvede, afsejlede for Lissabon Nytaarsdag 1805, men laa længe indefrosset i Norge og kom først et halvt Aar efter til Portugal. Her lastedes hvidt Sukker til Hamborg, hvorfra Skibet sejlede via København til Flensborg, hvor Besætningen blev afmønstret. Som særlig bemærkelsesværdigt noterer G. egentlig kun, at han paa Flensborg Marked saa en Luftballon gaa til Vejrs.

Nu drager den unge Sømand til København, hvor han i 3—4 Maaneder lader sig undervise i Navigation, hvorefter han melder sig til Eksamen. »...Jeg kom op en Fredag Eftermiddag og blev eksamineret fra Kl. 3 til Kl. 9 om Aftenen af Navigations Directeur, Hr. Capitain *Wleugel* (Off. Nr. 612) i Søe-Etaten, og fik til denne min Styrmands Examen Bedste Karakter. Ingen kunde være gladere end jeg. I samme Uge havde min Broder, *Frederik Wilhelm*, erholdt den theologiske Attestats, og Broder *Hans* Filosoficum, begge havde staaet sig efter Ønske. Vi var alle inderlig glade og fortsatte Rejsen hjem for at bringe vore kære Forældre denne Glæde, som ogsaa modtog os med Glædesytringer...«.

G. tager nu Hyre som Matros med en norsk Brig, ført af Kaptajn *Scheinne*, Rejsen var bestemt for Bordeaux. Undervejs ligger de paa Grund af ugunstigt Vejr en Maanedstid ved Egvad i Norge, ikke ret langt fra Kaptajnens Hjemsted, og G. er her med til, som 4de Mand i Baaden, at ro Kaptajnen 4 Mil den ene Nat og tilbage igen den næste Dag, for at denne kunde aflægge et Besøg hos sin Kone. I Bordeaux lastes der røde og hvide Vine i stor Hast, da det rygtes, at der forestod Krig mellem Danmark og England, og i Efteraaret 1807 letter de, bestemt for Tønningen. I Kanalen krydser der en Mængde Orlogsskibe, men de slipper lykkeligt igennem, faar Lods fra Helgoland, som bringer dem til Kokshavn (Cuxhaven) og videre til Tønningen.

Allerede den første Nat i Tønningen faar *Grüner* Ilddaaben, herom fortælles der i Erindringerne:

»...Samme Nat — omtrent Kl. 1 — blev vi ved en forskrækkelig Støi udpurret. Fra den danske Kutter Brig (STØREN), som laae her under Commando af en Lieutenant Krüger (skal være A. Krieger, Off. Nr.

698), var der kommet et Fartøyet ombord til os, og raabte med fuld Hals: Vi har Krig med England — 3 Mand fra Borde for at besætte Kutteren, som mangler Mandskab, fordi den strax skulde ud for at attakere en engelsk Paket, som laae i Elben. Selv tredie gik jeg med i Fartøyet til Kutterbriggen, jeg gottede mig meget over den tilstundende Lystighed, det gik med en iilfærdighed, at jeg fik et Par Buxer i Stedet for en Trøje; da jeg ikke fik Tid til at trække den paa ombord, tog jeg saa disse Buxer under Armen i den Tro, at det var en Trøje. Nu gik det los. Fra alle Skibene, som laae her, blev der presset Folk, og deres Fartøyer tillige afbenyttede, jeg kom i et af dem, der var i Tallet en Snes Stykker, og hvert af disse Fartøyer var kun armerede med 2de Geværer, det var stille, saa Kutterbriggen kun avancerede lidet, og vi maatte altsaa attakere med Ro Fartøyer.

Da den engelske Paket, som var en Kutter, saa, at vi roede imod ham med den Mængde Fartøyer, frygtede han for Uraad, kappede sit Anker og force-rede fra os med Sejl og Aarer. Vi halede ham ind paa Geværskuds-Distance og begyndte Affairen, men vores Geværild blev paa det eftertrykkeligste besvaret med Canoner og Dunner Colfer(?). Ved de første Salver blev Rorpinden skudt midt over for ham, der styrede vor Baad, og straks derefter blev den ene Mand af vores, som brugte Gevær, truffet af en Muskelkugle i Siden; han laae nu i sit Blod, og da vi ikke havde en anden Mand tilovers at sætte i hans Plads, holdt vi tilbage til Kutter Briggen, tildels ogsaa for at bringe Lægen den saarede. De engelske forsvarede sig godt, og de øvrige Fartøyer maatte ligeledes vende tilbage med uforrettet Sag. Den saarede Mand blev bragt paa Hospitalet i Tønningen og Døde 2 Dage efter. Hr. Lieutenant Krüger lod ham begrave med megen Høj-

tidelighed, og gav os, som havde været med, et kosteligt Begravelsesgilde...«.

Efter at være afmønstret i Tønningen rejser *Grüner* saa over Aabenraa og Slagelse til København for at skaffe sig en Hyre med et Kaperskib. »...Det var just ikke mine Forældre med, men paa den Tid kunde jeg ikke komme paa anden Fart, og Lyst dertil manglede det mig heller ikke paa...«.

G. kom først med et aabent Fartøj, hvis Fører var en Kaptajn *Kofoed* af Bornholm, Togtet skulde være paa 14 Dage med Station ved Dragør. I den første Batalje springer den ene Kanon, Stykkerne ødelægger Fartøjet saa meget, at den bliver utjenlig som Kaper, og G. selv strejfs af et Sprængstykke, saa at han besvimer, dog uden varigt Men.

Nu lader G. sig forhyre som Styrmand med Kaperkutteren *LOKE*, der føres af hans Fætter, Kaptajn *J. G. Beyer* (tidl. Søofficer, Off. Nr. 791). I Farvandet mellem Christiansø og Bornholm holder de Sejladsprøve med en anden Kaper med det Resultat, at *LOKE* sejles læk og maa søge ind til Christiansø for at reparere. Under Opholdet her »...gik alle flittigt paa Batterierne paa Christ.ø og tog Undervisning i at exercere med Canonerne, hvilket jeg profiterede meget af...«.

Den 4de Maj 1808 sejlede *LOKE* fra Christiansø med Kurs efter »Høje Møen«. Under Møen opdages en svensk Fregat, hvorfor Kaptajn *Beyer* søger at naa ind under Gedser, forfulgt af 3 Barkasser fra en engelsk Kutter, der havde ligget til Ankers ved Grøn-sund, samt den svenske Fregat. Overstyrmanden sættes i Land for at skaffe Lods, medens *LOKE* runder Gedser Rev og styrer langs Landet efter Nysted og

gaar paa Grund paa Rødsand. *Grüner* havde som 4de Styrmand haft med Sejlene at gøre, men efter Grundstødningen gik han ogsaa til Kanonerne, nu hvor de fjendtlige Skibe var kommet paa Skudhold.

Og nu beretter Erindringerne følgende:

»...Jeg kommanderede den 6 Ø-dige Canon bakeset agter, den var just placeret der, men næppe kunde jeg med min Strenghed faa det dertil hørende Mandskab til at lystre, da de paastod, at al Redning var forbi, og det gjorde ondt værre at staa længere imod, og de vilde give dem. Jeg truede dem paa Livet med Sabelen i Haanden. En Sats blev lagt for Canonen, foruden den Kugle som var, jeg tog Sigte paa disse tvende Fartøyer, der laae meget nær sammen med Forenderne imod mig. Snart blev deres Hurraraab forandret til Jammerskrig. Jeg var saa heldig at træffe dem begge, saa de blev saa masakrerede, at næppe blev der saa mange ubeskadigede, at de kunde retirere. »Nu, Hurra danske Dreng« sagde jeg, alle som een raabte tre Gange Hurra, dog uden at forsømme at lade Canonerne paany. Nyt Mod var almindeligt, og fra alles Munde lød det: »Tak, Styrmand *Grüner*, Tak, Styrmand *Grüner*, De har reddet os«. Jeg maatte tysse og commandere hver paa sin Post. De to Fartøyer, der før var os de farligste, behøvede vi nu ikke mere at frygte. Jeg vendte nu vores Ild til de øvrige, som ogsaa var os temmelig kloss, de blev liggende i samme Frastand, da de mærkede, det var Alvor, men sagtnede desuagtet ikke derfor deres Gevær Ild.

I al den foregaaende Hede havde jeg ikke agtet paa, hvad der var mærkeligt i Henseende til Capitainen og de øvrige Styr mænd, hvilket var dette, at der imidlertid var ankommet et Fartøj fra Land, som havde indtaget saavel Capitainen som Styr mændene, som det vigtigste af deres Tøj, og var alt fra Borde.

De laae mellem Landet og vores Kutter som Tilskuere. Jeg observerede det først, da atter et Fartøj til mig, hidsendt fra Capitainen, kom med den Ordre, at jeg skulde sætte Ild paa Skibet. Jeg skal ikke nægte, at det forundrede mig meget, jeg var hidsig og gav til Svar, at ingen kunde commandere mig dertil, da jeg nu var høistcommanderende, jeg holdt endnu noget ud, men de forskellige Punkter, jeg blev beskudt fra og maatte rette min Ild efter, som var saa besværligt, da Skibet stod paa Grund, og vi maatte slæbe Canonerne fra den ene Post til den anden, nødsagede mig til at sætte Fyr i Kutteren. Jeg gav Fienden nogle Smører, før jeg gik fra Borde, thi jeg vilde nemlig først til Gavns se den i Brand, og Ilden stod ogsaa ud af Lugerne, før jeg forlod den.

Paa min Baad var den engelske Kutters Canoners Kugler rettet paa os for om muligt at skyde os i Sænk, men til Lykke traf ingen Kugle, men slog ned i Vandet, saa nær at det sprøitede paa os. Da jeg kom iland med Mandskabet, søgte jeg strax den Commanderende Land Officer, som holdt med et Cavalerie Commando ved Stranden, som havde Rifler, jeg bad ham at vilde skyde paa Fienden, men Svaret blev, at de ingen Ordre dertil havde faaet af Capitainen. Jeg bad ham strax at vilde indhente den Ordre, men han svarede, at Capt: laae paa Gjedsergaard, og det vilde være en Tid, inden derfra kunde komme Bud. Nu brændte Kutteren meget stærk, og da Ilden kom til Canonerne, som jeg havde fyldt til Mundingen med Skraa, før jeg forlod Fartøyet, saa gik de af, og jeg havde den Glæde at se, at Fienden desaarsag maatte lade deres Hensigt fare, om at slukke Ilden. Under Affairen var vores Proviant Forvalter meget forknytt, hvilket jeg ikke maa glemme at fortælle, han gik og vred sine Hænder og tilkiendegav sin Angst for Fol-

kene, som derved blev modløse, hvor han kom og sladrede. Jeg vidste i Hast ikke bedre at gøre end at fuktle ham dygtig med min vægtige Klinge og beordre ham til at opholde sig i Bøtleriet, til jeg gav ham Lov til at forlade det.

Han blev der, til Ilden nødte os til at forlade Fartøyet, og førend han kom i Baaden maatte han afhente et Anker Brændeviin fra Bøtleriet, at vi kunde have det, naar vi kom i Land. Nu stod vi da iland og ventede paa, at Skibet skulde springe i Luften. Med et kom Ilden til Krudtkammeret, og Kulteren fløj i adskillige Stykker i Luften paa Underskroget nær, som blot revnede. Da de fiendtlige nu saae det, vendte de alle til Søen igen, og vi gik til en By i Nærheden, som hed Geddesby, hvor vi om Natten fik Husly. Om Morgen fik vi Fartøyer at laane for derved at faa noget bjerget af det tilbageblevne, som endnu kunde ligge i og omkring Vraget, saasom Kugler, Canoner, o. desl., hvilket ogsaa lykkedes efter megen Besværlighed, thi mange Ting maatte saavel de andre som jeg dukke under Vandet for at optage fra Bunden.

Alt mit Tøyl, Uhr etc. paa det nær, jeg havde paa Kroppen, brændte, thi jeg var saa optaget under Affairen, at jeg regnede det for en Pligt at forsømme at redde noget. Da det var forbi, havde den commanderende Landofficer meldt vores Affaire til Kongen, og da vi længe havde gjort Modstand, behagede det Hans Maiestæt at give os fri Befordring for vores Tøyl til Kiøbenhavn . . . «.

Efter et kort Besøg hos Forældrene henvendte *Grüner* sig igen til Morbroderen, *Grosserer A. F. Beyer*, der havde været Reder for *LOKE* og for Resten ikke havde taget særlig godt imod dens Besætning efter Hjemkomsten fra *Gedser*. *Beyer* havde Part i den be-

kendte Kaperfregat CORT ADLER, og han skaffede G. Hyre som 4de Styrmand om Bord. Fregatten, der førtes af den bekendte Kaperkaptajn *Jens Lind*, tog Station ved Helsingør, og den første Tid gik hovedsagelig med at jage fjendtlige Skibe paa Grund paa den svenske Side af Sundet. Da denne Sport en Dag drives under fransk Flag, bliver *Lind*, da de atter kom til Ankers under »Smedehavs Batteri« (Smeddehage), kaldt til Commandanten, »...og han fik nok en dygtig Rivaf. De engelske blev nok ligeledes dygtig opbragte paa os over denne Fadaise...«.

I Helsingør gik man ofte i Land og morede sig, ligesom der blev holdt Bal om Bord. Kaptajn *Lind* havde en ganske vakker Datter, med hvem han gerne havde set *Grüner* forlovet, men den unge Styrmand klarede sig dog meget diplomatisk fri for alle Anslag, endskønt den unge Dame ofte kom om Bord »...og kastede nogle Øjne til mig, som skulde jeg ædes...«.

Imidlertid var den store Kaperfregats Tilstedeværelse i Sundet Fjenden en Torn i Øjet, og fra engelsk Side forberedtes en Overrumpling af CORT ADLER. Herom berettes der i Erindringerne følgende:

»...Folkene var en Del ustyrlige, da de syntes, at naar Krydstouren er ude, saa er Commandoen strøget. Vi havde en meget ferm men stræng Baadsmand ombord, denne havde det øvrige Mandskab tilstundende Nat (20. 8. 1808) bestemt at dræbe efter Sigende. Det var især nogle tyske Matroser, som havde meget Nid til ham, da han holdt dem temmelig i Ørene. Vi beredte os derfor til at være lidt mereaarvaagne den Nat end ellers, hængte derfor Lanterner i Rummet for Folkene, to tændte do. i Kahytten i Beredskab. Nu var Kl. 8 og Vagten blev opsat. 2den Styrmand *Ebbesen* havde Vagl, Entre Netterne var ved Solens Nedgang som sædvanlig bleven heiste, og vi

havde 2de Skilvagter for paa Bakken, 2de midtskibs ved Fallrebene og 2 agter samt en Mand i hvert Mærs og 9 Mand til Afløsning. — Jeg skulde have Hunde Vagt, som er fra 12 til 4, og klædte mig derfor ikke af, anderledes end at jeg i Hast kunde være paa min Post, da Klokken omtrent var halv 12, laa jeg endnu og passiarede med Capitainen, som laae i en Køye ligeover for mig, i paakommende Tilfælde havde jeg hængt min store Sabel ved Siden af min Køye, for at jeg snart kunde være armeret.

Nu var Kl: 3 Quarter til 12, da hørte *Lind* og jeg, at den agterste Skilvagt anraabte et Fartøj, og vi kunde tillige høre, at der blev svaret Patrol, det var nu saa sædvanlig, at Canon Baadene, som laae i Helsingørs Havn, sende paa den Tid Fartøj ud for at patrolere, og naar disse strax svarede, naar de blev anraabt, at de var Patrol, saa maatte vi lade os Nøje, da vi som private Capere ikke blev meddelt Feltraab. Dette vidste formodentlig Engelskmændene, thi dette Fartøj som Skilvagten anraabte, skal vi nu faa at høre var Engelsk enskøndt det svarede Patrol. Skilvagten gik efter dette Svar ganske rolig, men det kom nærmere og han observerede 3de Rofartøyer, som roede agter hinanden, han melder det til Styrmanden, som laae paa Vagtsbænken, der svarede: raab dem and igenn, Dette gjorde han, men i Stedet for Svar, var der en i det forreste Fartøj som raable dog ikke meget høyt: *Gott den dur Eis* (God damn your eyes).

Alt dette kunde Capitain *Lind* og jeg høre i Kahyttet, vi sprang ud af Køyen med en Fart, *Lind* i sin bare Skiorte og jeg med Sabel i Haanden og agter for endnuengang at anraabe disse mistænkelige Fartøyer. *Lind* raabte: hvem der, hvem der, men ingen svarede. De var os nu meget klods, den vagthavende Styrmand raabte alle Mand op og *Lind*

raabte: Fyhr, Fyhr. Det er aldrig rigtigt (?) Skilvagnerne, som havde Fængrørs Taskerne paa siden, kunde ikke engang faa fat paa et Fængrør af bar Forskrækelse, de kunde ikke engang huske at de havde nogle paa dem, men rente og ledte efter dem uden at kunde samle det, den ene rente Panden mod den anden, mod Masterne etc., kort sagt, i dette skrækelige Mørke, kom disse 3de svære Barkasser os paa Siden uden at vi kunde sætte os til nogen Modværg med vores Canoner, som dog alle var ladt, formedelst den store Forvirring hvilket ingen kan tænke sig uden hvem der har været i en lignende Søe-Affaire; nu entrede de Engelske folk op over alt paa Bagbords Side, ved hvilken de strax lagde til ved deres Ankomst.

Uden at tale et Ord eller gøre nogen Støj saa vi dem hænge i 100 viis i Entrenetterne og med den halve Krop ind af Canon Portene for at bestige Skibet, men disse Entre Nætter havde de vist ikke ventet, thi der var en som var dansk imellem de fiendtlige som sagde med forbausende Stemme: Død og Pine, her er Entre Nætter, hold jer fast Kammerater. Det var naturligvis en Over Løber siden han var dansk, strax fik han da en paa Panden af en Gevær Kolbe saa han faldt baglæns ned og stod vist heller aldrig op mere.

De fiendtlige var meget men hos os gik det i et Skrig at vi raabte: skyd en anden, stik en 3die, hug en fjerde, fast i Munden paa verandre, vi var 70 Mand ombord og jeg formoder at der i hvert af de fiendtlige Fartøyer var 40 Mand. Nu var da Affairen paa det stærkeste, alt det Mandskab som var ombord stod plantet langs den Bagbords Side med Vaaben, enten svær Sabel eller Pistol, hvilke blev eftertrykkelig brugt efter den nære Distance var det naturligvis alt Haandgemæng, vi kunde aldrig slaa

eller stikke Feil blandt den Mængde Mennesker, der saa tykt hængte over os. De Geværer, som der ingen Bajonet var paa vendte de Losen (Laasen) til med og slog samme ind i Hovedet. Jeg havde posteret mig mellem Folkene med min store Sabel, 3 Mand gen-nemborede jeg, og den sidste Rest fik de ved at styrte baglæns ned i Fartøyerne, jeg var bar hovedet og havde kun et Par blaa, vie Buxer paa, saa at hele Over Kroppen var uden noget paa. Blodet af dem jeg stak sprøjtede mig lige i Ansigtet og gjorde min Skiorte (?) saa blodig, at jeg kunde vride Blodet af den baade forpaa og ved Haandledene...«.

Kaptajn *Lind* sender nu Styrmand *Ebbesen* i Land for at underrette de danske Kanonbaade om Angrebet, medens han selv og *Grüner* kæmper videre sammen med Folkene. Englænderne trækker sig lidt tilbage, og de danske Kapere tror, de llygter, men de kommer tværtimod igen, entrer op og affyrer deres Pistoler ind over CORT ADLERS Ræling — denne Gang saaredes dog ingen, »... 2 af Matroserne lik deres Nattrøye-ærmer strøffet af Pistol Kugler, og jeg en igennem min Haarkam. Jeg tog strax til Haaret og troede at jeg var saaret, men kun Haaret var berørt...«.

De fjendtlige Barkasser trak sig nu for Alvor tilbage, idet de til Slut affyrede nogle Skud med Lænkekugler, saadanne blev fundet paa Fregattens Dæk den næste Morgen, ligesom der ogsaa blev fundet over-skudte Aarer drivende i Nærheden. »Smedehavs Bateria« havde sendt nogle Kugler ud over de kæmpende, og ogsaa Kanonbaadene fra Helsingør kom ud, ligesaa en Mængde Mennesker, som vilde bese Kamppladsen.

I Helsingør var man imidlertid blevet ked af at have den store Kaperfregat liggende til Ankers paa Reden, »...det hænder sig, at en engelsk Morter Brig kom seilende Sundet ind og da samme kom tværs af

vores Ankerplads, kastede han adskillige Bommer ind over os men var saa høyt iliverede at de gik over os og ind i Land, som meget forskrækkede Indvaanerne, hvor for alle ønskede os Pokker i Vold, der ligesom lokkede Fienden til Byen...«.

Omsider lykkedes det saa Kaptajn *Lind* en tidlig Morgen at slippe forbi de engelske Orlogsskibe og bringe CORT ADLER til Ankers paa Københavns Red. Forinden hele Besætningen afmønstres, er G. saa uheldig en Aften, hvor han har Vagt om Bord og herunder vil aflægge Besøg i et andet Skib hos sin Fætter og tidligere Skipper, *J. G. Beyer*, at blive attraperet: roende paa Strømmen efter at Tappenstreg er slaaet — endda uden at kende Feltraabet. Han bliver bragt til TREKRONER og næste Morgen fremstillet for Chefen, Kommandør *Fischer* (Off. Nr. G. 589), der dog straks sender ham tilbage til CORT ADLER, *Grüner* selv er imidlertid meget trykket af, hvad han kalder for: sin gale Streg.

Kaperkaptajnen *Jens Lind*, der tidligere havde været Færgemand i Helsingør, forsøger nu sin Lykke i Kattegat med en Færgebaad med 10 Mands Besætning, heriblandt *Grüner* som Styrmand.

Der tages Station ved Læsø, idet man der afventede en større, engelsk Konvoj, hvis Ankomst rygtedes. Efter Maaneders Ventetid dukker den store Flaade, ca. 120 Skibe ialt, op, og *Lind* og hans Kapergaster lægger ud med deres Kragejolle. De udsøger sig en smuk, velsejlende Brig, som dog giver Danskerne en varm Modtagelse med Skraakugler fra 3 Stk. 12 Ø-dige Karronader, Kaperne vil besvare Ilden med deres Geværer, disse klikker dog alle, da de er blevet vaade under den haarde Sejlads. *Lind* klapper derfor paa

Siden af Briggen og forsøger en Entring, denne lykkes, og efter et kort Haandgemæng jages Englænderne under Dæk.

En engelsk Orlogsbrig havde imidlertid anet Uraad og satte efter det kaprede Skib, der nu holdt Kurs mod Læsø. Under den skarpe Forfølgelse stikker en af Englænderne »... sit Hoved over Forlugen og beder om han maa komme lidt op i et Ærinde, som strax blev ham indrømmet. Da det var forbi gaar han til Fore Mærsefald og vender Ryggen mod Cuffnaglen hvor Mærsefaldet er fastgiort, og med Hænderne paa Ryggen gør han dette Fald los, og med et løber han ned i Rummet, og vi ser Fore Mærseil løber ned...«.

Trods den heraf opstaaende Forsinkelse lykkes det *Lind* at bringe Briggen i Sikkerhed under Læsø. Her landsættes Englænderne, og den næste Dag letter Kaperne igen, de bliver atter forfulgt, men slipper heldigt ind til Hals. I Aalborg bliver Prisen solgt, »... og vi fik saa at sige ikke mere ind hvad vi brugte i Rejsepenge til Nyborg og derfra til Siælland...«.

Paa denne Rejse, der foregik i Vinteren 1808—09, er G. med til at gaa over Store-Bælt med Isbaad. Da de kun har Proviant med til een Dag, og de paa denne kun naar til Sprogø, hvor Englænderne havde afbrændt Gaarden, gaar de her uden Held paa Jagt efter løsgaaende Heste. Efter en Dags Ophold paa Øen, hvor de hovedsagelig har levet af Skraatobak, slipper de over til Reersø, og G. rejser nu over Slagelse til Hjemmet i Ørslev Præstegaard, hvor han modtages med stor Glæde af Forældrene.

II.

Den nu snart 18-aarige *Gustav Grüner* tilbringer saa et Par Vintermaaneder hjemme hos Forældrene,

og under den megen Selskabelighed i Omegnen træffer han her den 12-aarige *Mariane Røbye*, som han straks forelsker sig i, en ungdommelig Kærlighed, der dog var alvorlig nok, idet den unge Dame i 1816 bliver hans Hustru.

Den 1. Marts 1809 indgiver *Grüner*, tilskyndet af Broderen, *Hans G.*, der var Auditor i Søetatens combinede Ret, en Ansøgning til Admiralitetet om at blive antaget i den kongelige Søe Etat som Maanedslieutenant. En Ugestid efter kommer der en Nat en ridende Feltpoststafet til Ørslev Præstegaard med Brev om, at G. er »... ansat som Maanedslieutenant og havde uopholdelig at anlægge den reglementerede Søofficers Uniform med Armeens Felttegn og melde mig til Holmens Equipagemester...«.

Efter i en kort Tid at have gjort »... Vagt vekselsvis paa Gammel og Nye Holm...« faar *Grüner* Ordre til sammen med (Maanedslieutenant *D. G. Heitmann* at rejse til Aalborg og melde sig til Kommandør *Risbrich* (Off. Nr. G. 682), der var højstkommanderende Søofficer paa Jyllands Vestkyst og Administrator af Norges Providering.

Grüner faar Station ved Thorupstrand og bliver indkvarteret hos en gammel Bondemand, der bl. a. trakterer ham med Risengrød med Bark paa, det var dog ikke almindelig Kanelbark, men derimod Chinabark, som var bjerget fra et paa Stedet strandet Skib. Tjenesten bestod i at føre Tilsyn med de norske Skibe, der indtog Ladning, fortrinsvis ved Vigsø, Klitmøller og udfor Thisted, og G. var derfor hyppigt paa Rejse til Vogns langs Vestkysten.

Udenfor Tjenesten gik han en Del paa Jagt sammen med nogle Landofficerer, der ligeledes var indkvarterede i Thorup, ligesom han ivrigt deltog i Sel-

skabeligheden i Thisted, hvor han bl. a. kom en Del hos Amtmand *Feye*, Byfogeden, Toldinspektøren m. fl.

I Januar 1810 fik *Grüner* Ordre til at modtage en Transport paa 70 norske Matroser, som var udskrevet til Tjeneste paa de, med danske bemandede, franske Linieskibe paa Schelden, og ledsage den til Aarhus. De norske Matroser, der var meget opbragte over at være presset til Tjeneste under fremmed Flag, tog under Overfarten fra Norge Kommandoen fra Skipperen og styrede en anden Kurs for om muligt at træffe paa engelske Krydsere, de vilde hellere i Fangenskab end gaa i fransk Tjeneste. De fik imidlertid ved samme Lejlighed fat i Skibets Brændevinsbeholdning og blev saa berusede, at de rent glemte Sejladsen, og det endte med, at Skibet strandede mellem Vigsø og Klitmøller.

Med Assistance af et Jæger-Detachement lykkedes det G., som var kaldt til Strandingsstedet, med nogen Besvær at faa Samling paa de berusede norske Matroser; for at sætte sig i Respekt maatte han endog uddele Slag med den flade Sabelklinge, ligesom han tog Hovedmanden med som Oppasser i sin egen Vogn. Der var nemlig i Hast tilsagt 36 Vogne, og da de er læssede, gav G. med et Pistolskud Signal til Rejsens Start. Under Køreturen maatte de hyppigt springe af og gaa ved Siden af Vognene, dels paa Grund af Snedriverne, dels ogsaa for at holde Varmen. Kortegen kørte først til Thisted, hvor Søfolkene blev indkvarterede hos Borgerne. Den næste Dag, den 28. Januar 1810, udbragte G. foran Fronten af Mandskabet, der var opstillet paa Torvet, det reglementerede Hurraraab for Kong Frederik VI. i Anledning af Majestætlens Fødselsdag, hvorefter Rejsen fortsattes over Mors til Viborg og derfra videre til Aarhus.

I een af Landsbyerne undervejs, hvor der skulde skiftes Køretøjer, manglede der een af de udskrevne Vogne, den stedlige Sognefoged nægtede at stille den manglende Vogn, hvorpaa *Grüner* efter et kort Ordskifte »...trak sin gode Klinge og begyndte ordentlig at smøre hans Ryg igennem...«. — Sognefogeden gav sig nu og lovede G. et Køretøj til, men næppe var G. holdt op med at prygle Manden, før denne opfordrede de omstaaende Bønder til at gaa løs paa Matroserne, og det kom nu til et vildt Haandgemæng, hvorunder det dog lykkedes de norske Søgutter ret hurtigt at rydde Pladsen. Kuske og Matroser fik nu Ordre til at sidde op, atter knaldede Pistolskuddet, og Vognene fortsatte mod Aarhus.

I denne By modtoges Mandskabet af Søløjtnant *Møller* (Off. Nr. 739 ?), og paa Raadhuset foretoges nu under megen Højtidelighed en Lodtrækning, idet hver tredie Mand skulde til Vlissingen og de øvrige til København. Ogsaa denne Lodtrækning gav Anledning til meget Vrøvl med Mandskabet, men det lykkedes dog G. at faa talt de norske Søfolk til Rette. En Deputation af de Matroser, der havde trukket Vlissingen, henvendte sig imidlertid til den højstkommanderende Søofficer i Aarhus, Indrulleringschefen, Kommandør *Wulff* (Off. Nr. G. 668), med Anmodning om, at G. maatte føre dem til Bestemmelsesstedet — selv om *Grüner* blev meget glad for dette Tillidsvotum, saa blev han dog gladere, da Kommandøren beklagede ikke at være i Stand til at imødekomme Folkenes Ønske.

Efter et kort Ophold afsluttede G. sine Forretninger i Aarhus og kørte tilbage til Stationen i Thorupstrand. Her modtog han ved Hjemkomsten en Ordre om at rejse til Lemvig for derfra at lede Ud-

skibningen af en Ladning Rug til en norsk Brig ved Tørringstrand.

De omboende Bønder fik Ordre til at holde sig i Beredskab for med kort Varsel at køre Rugen fra Pakhuset til Stranden; da Skibet jo skulde laste fra aaben Strand, gjaldt det om at faa Ladningen om Bord saa hurtigt som muligt, inden det blev Paalandsvind. Ogsaa Ventetiden i Lemvig gik med Deltagelse i Byens Selskabsliv, indtil det norske Skibs Ankomst blev meldt. I en Fart blev Bøndervognene sat i Gang med at køre, 8 gode Fiskerbaade blev rekvireret til at færge Lasten ud til Briggen, ligesom der blev antaget Mandskab til at bære Sækkene fra Vognene til Baadene.

Da een af de tilsagte Fiskere gjorde forskellige Vanskeligheder, udelukkede G. ham fra Arbejdet og den dermed følgende ret gode Fortjeneste. Opbragt herover kastede Fiskeren sig ind paa *Grüner*, der for at værge sig trak blank og huggede Fiskeren »... mellem Tommelfingeren og Pegefingeren, saa Tommelen nær var blevet skilt fra Haanden...«. Den saarede blev derefter overmandet og transporteret til Sygehuset i Lemvig, medens Lastningen fortsattes og heldigt blev afsluttet.

Fra den saarede Fisker modtager *Grüner* et Par Dage senere et Brev, hvori denne forlanger en klækkelig Erstatning eller en aarlig Understøttelse, da han i modsat Fald vil indgive Klage til Admiralitetet. Paa Ordre fra Kommandør *Risbrich* optog Herredsfogeden i Lemvig, Justitsraad *Shover*, Forhør i Sagen. Herredsfogeden, der selv kort efter Episoden var kommet til Stranden og hos de tilstedeværende havde erkyndiget sig om det forefaldne, opdagede hurtigt, at Fiskerens Vidner talte falskt. Vidnerne paastod bl. a., at de havde set G. »...med draget Sabel hugge ind paa

Manden, og derefter skudt ham omkuld og i hans Hals-tørklæde slæbt ham et Stykken henad Stranden...«.

Overfor Herredsfogedens barske Forhørsmetoder indrømmede disse Vidner dog at have talt falskt, og Fiskeren beder G. om Forladelse. *Grüner* selv har intet imod at lade Sagen falde dermed, men henviser den endelige Afgørelse til Kommandør *Risbrich* i Aalborg, som bifalder, at naar Karlen havde gjort offentlig Afbigt i Retten, da kunde Sagen hermed betragtes som afsluttet.

Paa een af sine mange Inspektionsture langs Ky-sten — det nævnes, at han herunder kører over Agger-tangen, som dengang endnu ikke var gennembrudt — opdagede *Grüner*, at et udfor Klitmøller strandet Skib er ved at blive plyndret for Tovværk, Metal m. m. Efter et meget besværligt Arbejde med Undersøgelser og Forhør i Sagen viste det sig at være selve Vagts-mandskabet, der var Gerningsmændene — og atter svinges den flade Klinge.

Imidlertid er denne Landtjeneste begyndt at kede den unge Maanedslieutenant, og han søgte derfor om Forflyttelse til Kanonbaadsflotillen. Forflyttelsesordren gælder dog i første Omgang Kjølpammen (Stykprammen) »Søløven«, hvis Chef var Kaptajn *Andreas Gerner* (Off. Nr. 611); fra Kommandør *Risbrich* medfulgte en Skrivelse, hvori denne udtalte sin Tilfredshed med *Grüners* Tjeneste.

G. tiltraadte saa Tjeneste om Bord i »Søløven«, der i Sommeren 1811 var udlagt paa *Stubben*, men den ensformige Vagttjeneste blev ikke afbrudt af en eneste spændende Oplevelse, og G. var derfor svært glad, da han samme Efteraar blev forsat til Roflotillen ved Møen, der kommanderedes af Premierløjtnant *Wulff* (Off. Nr. 710).

Fra Rofflotillens Station paa Nyord blev Førsels-skibene fra Smaalandsfarvandet konvojeret til Dragør, da der paa dette Tidspunkt var fuldt op af Kapere i Østersøen. Fra Stationen havde man særlig Kig paa en fransk Kaper, der ved at tage et dansk Skib havde gjort sig skyldig i Neutralitetsbrud. Da *Grüner* derfor en Dag med en Kragejolle med 9 Mands Besætning og lige saa mange Pistoler og Geværer befandt sig 2 Mil tværs af Stevns som Dækning for en Transportflaade, mødte han en Lugger under fransk Flag. Fra sit lille Fartøj gav han Kaperen et Varselsskud »...han skulde respektere det danske Kongeflag, jeg havde den Ære at føre, hvor lille jeg end var...«.

Efter det andet Skud drejede Kaperen til, og *Grüner* lagde til paa Siden af den og forlangte at se Skibspapirerne. Kaperkaptajnen foreslog dog G. at gaa med ned i Kahytten, da Papirerne ellers let kunde blive vaade af Skvalpet i den friske Kuling. Efter at et Par Glas var nydt, overbeviste G. sig om, at det ikke var den eftersøgte Kaper, han havde mødt og vilde derfor tage af Sted igen — men Kahytten, hvis Skodder var behængt med Huggert og Pistoler, var efterhaanden blevet besat med Kaperskibets Styrmand og Proviantmestre — en af disse havde sat sig paa Kahytstrappen og spærrede derved for denne, uden at gøre Mine til at lade G. passere.

»...jeg havde en varm Pistol i min Pjækkert i Brystlommen, indvendig, og greb med en hurtig Bevægelse med højre Haand om Pistol Kolben, traadte et Skridt tilbage, hvorved Messinget af Pistol Skæftet kom til syne, det blev strax bemærket af Capitainen og den anden vedkommende, og da jeg nu sagde: Plads for mig — gav Capit. Blink til ham paa Trappen, og han rejste sig, idet jeg havde begyndt at trække Pistolen noget frem fra min Kofte, de skulde

rigtignok ikke komme hjem og fortælle, at de havde gjort en dansk Søe Officer bange i Kiøgebugt ved at spærre ham Opgangen til Dækket...«.

Da *Grüner* kom op paa Dækket, saa han, at Luggeren sejlede den modsatte Vej med den danske Baad paa Slæb — efter et kort Ordskifte kom han dog om Bord i sit eget Fartøj, kastede los og holdt nord-paa efter Transportflaaden.

Flere af hans Folk var blevet berusede, »...de franske Gavtyve havde gjort dem fulde...«.

Imidlertid var Mørket faldet paa, men da de vilde tænde Nathuslamperne, havde de ingen Svoilstikker og maatte derfor styre efter Lysene fra de agterste Skibe i Transportflaaden — denne, som var et godt Stykke forude, forsvandt dog snart af Syne, og G. maatte saa holde nordpaa paa Lykke og Fromme. Loddet holdtes gaaende, og da der blev varskoet for 7 Fod, gik de til Ankers, lagde Masten ned og indrettede sig for Natten. Henimod Daggry løjede Vinden, og de hørte nogle underlige, hæse Skrig. Da det blev lyst, viste det sig, at Fartøjet var blevet forsat øst-over med Kurs ret paa Saltholmen; de havde ankret tæt under Land mellem nogle store, halvtoverskyllede Sten — og herfra kom den besynderlige Hylen, det var nogle Sælhunde, som havde deres Hvileplads her.

Efter et hastigt Morgenmaaltid om Bord i et af Koffardifartøjerne, disse var alle velbeholdne gaaet til Ankers under Dragør, sattes Kursen atter mod Stationen paa Nyord.

Saaledes gik Efteraaret med Konvojering til Stevns og Dragør. Mortensaften havde *Grüner* og (Maanedes-) Lieutenant *Marqvard* Tur til Stevns i en haard SE.-lig Storm. Særlig Hjemturen Bi-de-vind op mod Stormen var streng, *Marqvard* holdt af og søgte ind paa Præstøfjorden, medens det lykkedes G., hvis Fartøj var meget

rankt og tog en Del Vand ind, at sejle Ulfshaleløbet op og slippe godt ind til Nyord gennem Brændingen i det smalle Løb — Chefen havde nemlig indbudt til Mortensgaas, saa selv om Baaden næsten var fuld af Vand, da de naaede Nyord-Tønderne, saa skulde de hjem til Stationen den Aften.

Den praktiske Erfaring, som G. fik gennem den megen Sejlads baade i godt og daarligt Vejr, kom ham til Nytte, da han under en Melding til Admiral *Krieger* (Off. Nr. G. 666) i København, af Admiralen blev adspurgt om Kragejollernes Anvendelighed som Rekognosceringsfartøjer paa Kanonbaadsstationerne — og hvorfor de paa Holmen byggede Baade i Sejlevne ikke kunde maale sig med »Helsingørs Færgejoller«, da de dog skulde være bygget ens.

Admiral *Krieger* var meget tilfreds med *Grüners* Udtalelser, spec. hans Bemærkning om, at Holmens Kragejoller var for ranke og »...vore Kragejoller var for fede agter paa Laaringen i Vandgangen, som forårsager at de ikke slipper Vandet saa let som Helsingørsfærgejollerne...«.

Under samme Københavnsophold træffer *Grüner* Løjtnant *Hejtmann*, med hvem han i 1809 rejste til Jylland, og som nu er tjenstgørende ved Nørrejyllands Roflotille under Premierløjtnant *de Falsen* (Off. Nr. 760), og det lykkes saa G. gennem Løjtnant *Falsen* i Foraaret 1812 at blive ansat ved dennes Flotille som Chef for en Kanonbaad.

I April Maaned blev han med en 16-Aarers Chalup sendt paa en længere Rekognosceringstur fra Stationen ved Fladstrand gennem Store-Bælt og videre til Gedser, hvor en større fjendtlig Transportflaade afventes. Det viste sig desværre, at Koffardiskibene var saa stærkt beskyttede, at der ikke blev nogen Lejlighed til at udskære Priser af Konvojen, hvorfor *Grüner* søgte nord-

over til sin Station. Paa Vejen lagde han ligesom paa Udturen ind til Kalundborg. Ogsaa den fremmede Transportflaade er naaet frem og gaaet til Ankers i Sejerøbugten udfor Røsnæs.

G., der havde bemærket, at 3 armerede Koffardibrigger havde ankret et Stykke fra den øvrige Del af Flaaden, vilde alligevel forsøge et Kup. Han gik om Natten til Søs med sit Fartøj og holdt tværs gennem den opankrede Flaade, men kort før de skulde til at borde den første Brig, gik G.'s Pistol af ved et Uheld, og dermed var hele den fjendtlige Flaade purret ud — der var ingen anden Udvej end at søge tilbage mod Land, herunder blev G. skarpt beskudt baade af de armerede Koffardimænd og af Orlogsskibene, som, da Maanen efterhaanden var kommet frem, havde let ved at opdage det lille danske Fartøj — alligevel slap G. uskadt ind til Kalundborg. Her modtog han Ordre fra Løjtnant *Falsen* om uden Ophold at søge sin Station, og trods en forrygende Storm holdt han omgaaende nordpaa i Kattegat.

Udfor Grenaa forsøgte *Grüner* at holde den gaaende for smaa Sejl til det blev Dag, men det var umuligt — Ankring lod sig heller ikke gøre, saa der var ikke andet for end at holde ind til Grenaa. Efter at have vist sine Kendingssignaler, blev der paa Havnens Brohoved straks hejst 2 Lanterner — dog Søn var saa høj, at G. ikke turde vove Forsøget med at holde ind i Havnen. Han vendte Stævnen mod Søn og roede udefter, medens han instruerede sit Mandskab, hvorefter han, da Folkene ikke havde Kræfter nok til at holde Fartøjet op mod Søerne for Aarerne alene, styrede tværs ind over Revlerne mod Strandbredden. Landingen forløb heldigt uden Skade paa Folk eller Fartøj — midt i Brændingen havde G. givet sit Ur til Oppasseren, som havde taget det i Munden og paa

denne Maade bjærget Uret uskadt i Land*) — men Medicinkisten gik til ved den haarde Landing, der blev kun »...bjærget nogle Flasker Wunder Kronessens og Riga-Balsam...«.

Efter en god Modtagelse og et kortere Ophold ved Flotillen i Grenaa fortsatte *Grüner* saa sin Rejse og naaede velbeholden til Fladstrand, hvor hans Chef, Løjtnant *Falsen*, efter at Rapporten var aflagt, udtalte: »...Jeg kan ikke dadle Dem derfor, men havde dog ønsket, De ikke havde taget min Ordre i strængeste Betydning...«.

I August Maaned 1812 var hele Nørrejylland's Rofflotille, 8 Kanonbaade og 6 Kanonjoller under Premierløjtnant *de Falsens* Kommando, samlet ved Grenaa. Den 18de om Aftenen observerede *Grüner*, der havde Inspektionsvagt, 2 Kutler-Brigge udfor Fornæs, hvor deres Fartøjer var i Land for at plyndre. *Falsen* stod straks til Søs med Flotillen, Kl. 2230 var de kommet den ene engelske Brig paa Kanonskuds Distance, og paa klos Hold oplog Løjtnant *Falsen* Kampen med Briggen, der var ganske uforberedt paa Angrebet. Efter 3 Timers Kamp syntes Briggens Ild at være i Aftagende, da dukkede pludselig den anden Brig frem af Mørket og holdt for fulde Sejl ned mod de danske Kanonbaade, som nu blev tvunget til at tage Kampen op med den nye Modstander. Den sidste Brig, som fik flere langskibs Skud, blev ilde tilredt, dens Foremærsestang blev bl. a. skudt ned — imidlertid holdt den østover og trak derved de danske Kanonbaade med, saaledes at disse til Slut mistede Følingen med begge de engelske Skibe.

Humøret var derfor langt nede hos *Grüner* og de andre Kanonbaadskommandører. — »...men som jeg

*) Dette Uhr er endnu i Familien Grüners Eje.

gaar paa Dækket, faar jeg det Indfald, at forsøge en Vovestreg, ved af fuld Hals at raabe: Jeg har Briggen ret Sønder for mig, og det gjorde sin virkning. Lieut. Falsen kendte min Stemme, og raabte tilbage: Hvor har De Briggen Lieut. Grüner, jeg vidste Satan hvor den var og turde ikke videre nøiagtig opgive det men svarede i en Hast: tillader De jeg styrer Cours efter den skal De se hvor den er, og holdt ud fra Flotillen uden at faa noget Svar, og styrer sydlig da jeg nogenlunde kunde orientere mig, at Briggen maatte være i den Retning. Lieut. Linde (Off. Nr. 819) fulgte mig som tro Kammerat, og vi lod staa til ved forceret Roning at holde syd efter, og holdt skarpt Udkik, om-trent en Time forløb opdagede vi en mørk Plet paa Søen forude om Bagbord, jeg tvivlede ikke paa det var den Brig vi søgte, og efter nogle Minutters forløb kunde vi skimte Briggens Takkelage — og efter en kort tids forceret Roning, naar vi paa kort Canon Skuds Distanse.

Den øvrige Flotille havde vedblevne at styre sin Cours Westlig imod Jydske Kysten, men nu aabnede vi vorer Ildsvælg og begyndte at bearbejde ham og dundre det bedste vi kunde, som blev eftertrykkeligt besvaret af Briggen, der havde faaet Tid til at ordne den Forstyrrelse der var overgaaet ham først paa Natten og var vist lykkelig ved at erfare at han kun havde 2 Canoner i mod sig men om vi endogsaa skulde stridt Striden ud uden Undsætning var det min faste Bestemmelse, da jeg kunde stole paa Linde at entre ham ifald vorer Canoner var utilstrækkelige til at bringe ham til at stryge, men efter at vi havde beskudt Briggen i nogen Tid kom Falsen, ledet af Canonaden forceret i den Retning for at være med, men nu var vi Linde og jeg mellem to Ild thi den øvrige Del af Flotillen begyndte deres Skydning længe før

de var i vores Linie og deres Kugler gik over os hen, som vi virkelig frygtede mere end Fienden.

Da der gik ikke saa lidt Dynning i Vandet at Kuglerne meget let kunde tage ligesaadan Cours som foran Retning, og Linde og jeg valgte den korteste Maade for at blive denne Stilling qvit og med forceret Roning lagde Linde og jeg sig fast paa hver Side af Briggen, Linde paa Styrbords og jeg paa Bagbords Side og forinden vi begyndte Entringen viste han fra Styrbords Storrøst en Lanterne til Tegn paa at han havde strøget, og vi entrede nu Briggen fra begge Sider, uden nogen Modstand fra Briggens Besætning, — jeg sprang straks ned i Cahytten, hvor jeg fandt Capitainen ved Siden af sin Frue som havde sin ene Arm stærkt blesset og Doctoren var ved at forbinde hende. En Kugle havde gaaet gennem Siden paa Skibet udfor hvor Fruen laae i sin Køie og Splinterne havde qvæstet Armen, da vi var saa nær med vorer grove Skyts at Kuglerne gik durch i gennem hvor de traf. Her stod jeg og dvælede et Øieblik, og lod mine Øine rundt i Cahytten de standsede ved Synet af 2 smukke store Pistoler der hang under Biælken, Capitainen lagde Mærke dertil og tog dem strax ned og idet han overrakte mig dem sagde han — paa engelsk; Det er for Dem — og jeg takkede — fordi, sagde han til mig da jeg var nede i Cahytten Ansigt til Ansigt med ham — jeg i Dag og Du i Morgen — Naturligvis paa engelsk, som jeg ikke kunde svare ham videre paa, da vi jo nu var Venner og Striden var endt.

Jeg gik nu op paa Dækket hvor man daarlig kunde staa fast for det levrede Blod som laae paa Dækket. Ikun 2 døde var paa Skibet da vi kom ombord, men en Del saarede som manglede Lægehjælp da Doctoren stod over Fruen. Vi fik skyndsomt alle

Flotillens Læger om Bord for at forbinde de saarede, at der var flere end 2 døde kunde jeg slutte mig til, da der laae et Sideben under Raperten af en Canon med noget Sul paa, som der ingen af de ombord værende tilhørte, altsaa er Ejermændene rimeligviis kastet over Bord som incurabel. Det var nu Dag og Lieut. *Fogh* (Off. Nr. 776) blev nu sendt ombord som Chef for Briggen (»Attack«) og tillige for at modtage Capitainens Sabel til Falsen — jeg blev strax udnævnt til næst Kommanderende, som jeg var stolt af — ligesom jeg ikke skal nægte at jeg havde den glade Følelse at være mig bevidst at Sejrens Udfald var mit Værk.

Efter at de saarede var forbundne blev de alle med en Barkasse ført i Land og den engelske Capitain ledsagede sin Kone og øvrige engelske Mandskab i et andet Fartøi som Krigsfanger. Før den engelske Capitains Afgang fra Borde lod Lieut. Falsen ham betyde, at han kunde blodt udpege alt hvad han havde Ombord som hvad der tilhørte ham som hans egen Eiendom skulde han uhindret have Lov til at medtage, og det skete i den Udstrækning at Capitainen fik endogsaa Lov at faa store Kasser af megen svær Vægt, Gud ved hvad de indeholdt, de blev ikke aabnet, der kunde gjerne have været store Capitaler gemte deri —

Den erobrede Brig ATTAX (»Attack«) førte vi nu i Triumf til Udbyehav, Randersfiord kaldet. Alle Seilene var slemt tilredt saa og Takkelagen. Om Eftermiddagen efter være gaaet til Ankers med Briggen, blev der hejst Signal fra Chefens Baad at alle Flotillens Officerer skulde komme ombord til den Commanderende, da vi endog alle mødte op for sidstnævnte, hilsede han venlig paa os, og stod op paa hans Ruff, tog sin Hat af, som vi saa naturligviis alle efter fulgte, og holdt en gribende Tale til os for det Mod og Con-

duitte vi havde udvist den foregaaende Nat ved Brikken ATXs Erobring og Brikken RAAGBERGs (»Wrangler«) tilbagevisning og især dem Lieut. Grüner fortjener min Roes, De har bestandig vist dem i Forgrunden som en modig og brav Officer, Dagen efter blev der stegt en Stud for Mandskabet ved et Baal, og der blev stor Lystighed paa Pladsen . . .«.

Efter denne heldige Affære returnerede *Falsen* med sin Flotille til Fladstrand, og den 28. Januar 1813 bliver Maanedes-Lieutenant *Gustav Grüner* udnævnt til Dannebrogsmænd.

Fra Flotillens Station i Fladstrand bliver flere af Officererne, heriblandt *Grüner*, udkommanderet paa Rekognosceringslogter i Kattegat og Store-Bælt med mindre Fartøjer. Sammen med sin Ven, Løjtnant *Hejtmann*, søger G. til Farvandet omkring Læsø, hvortil han har en særlig Forkærlighed fra sin Kapertid. Fartøjet blev ankret op paa Fladvandet og Kvarter toges i en Gaard paa Øen med en Udkigspost paa Taget. En Morgen meldte Udkiggen, at en større Flaade var tæt under Øen, og straks lagde de danske Rekognosceringsfartøjer, 4 i Tallet, ud. De tre angreb en armeret Galease, medens G. med sin Baad fortsatte ned mod en stor Brig, der med Kanonskud søgte at assistere Galeasen. *Grüner* stod selv i Stævnen og fyrede uafbrudt med sin Bøsse, som Oppasseren ladede. Den kraftige Geværild skræmte Besætningen paa Briggen, saa den flygtede fra Skibet, og 2 i Nærheden liggende Brigger blev ligeledes forladt af deres Mandskab.

Grüner spændte sin 16 Aarers Slup for den første Brig og begyndte at bugserer den mod Land. Vejret var stille, saa Konvojens Orlogsskibe kunde ikke saa

hurtigt naa op til ham, Løjt. *Hejtmann* tilbød at hjælpe med Bugseringen, men G. anviste ham selv at gaa ind i Konvojen og tage for sig af Retterne. Efterhaanden kom der lidt Luft, og Briggens Sejl fyldtes, men desværre satte ogsaa en letsejlende engelsk Kutterbrig efter *Grüner* og hans Prise. Nu tog G. Lods om Bord for ved hans Hjælp tryggere at kunde holde ind under Læsø Grundene og derfra videre til Fladstrand. Herfra kom Ro-Flotillen ham i Møde, hvilket fik den engelske Orlogsbrig til at opgive Forfølgelsen og til Afsked at give *Grüner* en Bredside, som dog ingen Skade anrettede, og Koffardibriggen blev velbeholden bragt ind til Fladstrand — »...med det danske Flag over det engelske...«.

»...Efter Skik og Brug gav jeg et Gilde for Stations-Officererne og noget Brændevin til Mandskabet — Det gik gemytlig til, og Udgifterne derfor beløb sig til 2100 Rigsdaler men vel at mærke kostede dengang en Fl. Rom 40 Rigsdaler, 1 Ø Sukker 40 Rigsdaler, 1 Ø The 40 Rigsdaler og saa fremdeles...«.

Faa Dage efter løb *Grüner* atter ud med sin lille Baad og tog igen Station paa Læsø. Her blev det ham spaaet, at han snart vilde faa en ny Prise, en Galease, men det vilde blive svært at faa den bjerget.

Efter 9 Dages Ophold paa Øen varskoede Skildvagten paa Taget for en stor Flaade, og atter gik de danske Fartøjer angrebsvis til Værks. *Grüner* gav sig i Lag med en Galease, der var armeret med een Kannon og Geværer og som modtog Danskerne med en kraftig Ild; dog ved en rask Entring blev Galeasen taget, og i det stille Vejr slæbte G. og hans Folk saa Prisen nordpaa, forfulgt af flere engelske Barkasser. Løjt. *Hejtmann* kom imidlertid til og assisterede med Bugseringen, og paa Læsø marcherede Kystmilitsen

op, men den fik ikke Lejlighed til at gribe ind, da det lykkedes *Grüner* at ankre Galeasen op i en lille Bugt, inden de engelske Fartøjer kom indenfor Milit-sens Skudvidde.

Grüner gik nu i Land og forlangte sig af Lodsoldermanden, der ogsaa var Befalingsmand over Kystmilitsen, anvist det dybeste Sted nærmest Land for at bringe Prisen i Sikkerhed der. Herfor forlangte Lodsoldermanden dog en Trediepart af Skib og Ladning, men G. holdt paa, at som Prise var Skibet Kongens Gods, og Lodsens maatte tage Ansvar, dersom han ikke vilde udføre sin Pligt, og det erobrede Skib derved faldt i Fjendens Haand. Det viste sig saa, at Ankerpladsen var den bedste for Tilfældet, Varp blev derfor ført i Land, og Skibet blev hevet ind til Grunden. Da G. saa forlangte Galeasen losset omgaaende, stillede Lodsoldermanden atter Fordring om en Trediepart — men han turde dog ikke fastholde dette overfor *Grüners* Befaling i Kongens Navn.

Flere Baade kom langs Siden og begyndte Losningsarbejdet, men da alle Folkene var iført deres Mundering som Kystmilit, beordrede *Grüner* Bandoler og Patrontasker aflagt, han havde forlangt Arbejdsmandskab og ikke Militær til Assistance. Om Aftenen var Arbejdsfolkene efterhaanden blevet berusede, da Lasten bl. a. indeholdt Portvin og Raffinade og ydermere en Del Fajance, hvoraf det førnævnte kunde drikkes.

Lodsoldermanden tilbød endelig at lade et Fartøj patruljere om Natten — baade dette og Ophuddet af Kystmilitsen var altsammen for at faa saa stor en Andel i Byttet som muligt; men overfor alle disse Anslag var *Grüner* stadig paa sin Post — ligesaa døjede han meget med at forebygge Tyveri af Ladningen under Transporten fra Stranden til Pakhuset. Læsø-

konerne, der var med til at læsse Vognene, havde saaledes alle en Pose under Skørterne, og heri stoppede de, naar Lejlighed gaves, Sukker, Kaffe m. m. — det var nemlig en meget kostbar Ladning: Kolonialvarer og forskellig Slags Klæde — overfor hvilken Skibets Værdi var for intet at regne.

Under Losningen friskede det med Paalandsvind, Masterne blev derfor kappet, og Galeasen blev hevet længere og længere ind paa Grunden. Det lidet, der blev havareret under Losningen, solgtes ved Auktion paa Stedet og indbragte 100,000 Rigsdaler, medens Resten af Ladningen blev oplagt i et Pakhus; den tomme Galease, som tidligere havde været dansk under Navnet »Katrine«, blev liggende som Vrag i Strandkanten.

I Fladstrand blev *Grüner* og hans Folk modtaget med Jubel af Kammeraterne — men Fordelingen af Prisepengene medførte senere meget Vrøvl med Rapportskrivning, Forhør o. s. v. — der var mange, som vilde være med ved denne Fordeling. Ogsaa Kystmilitsen paa Læsø gjorde Fordring gældende, men denne blev dog afvist — derimod meldte Bispedømmet i Viborg, der havde Strandingsretten paa Læsø, sig og paastod, at der havde fundet en Stranding Sted, medens *Grüner* paa sin Side hævdede, at Skibet var ankret op og derefter med Fortsæt hevet ind paa Grunden. Viborg Bispestol anlagde derfor Sag mod Admiralitetet og fik ogsaa tilkendt en Trediepart af Skib og Ladning — denne sidste blev senere af Løjtnant *Falsen* ført til Aalborg, hvor den blev solgt for 2 $\frac{1}{2}$ Million Rigsdaler.

Og hermed slutter saa *Gustav Grüners* Krigsbedrifter — og samtidig hans Sømandsliv. Den langvarige Kanonbaadskrig var forbi, og han fik som de

andre Maaned-Lieutenanter i Januar 1814 Meddelelse om, at deres Tjeneste ikke længere var nødvendig, og den 22. Juni 1814 blev *Grüner* afskediget fra Tjenesten i Søe-Etaten.

Han slutter sine Erindringer med følgende Ord: »...men jeg fandt en saadan Afsked ikke tilfredsstillende for mig, og skrev uden videre til Admiralitetet, at jeg forventede at det høje Admiralitet, gunstigst vilde forunde mig en anden Afsked...«, men herom findes der dog intet i Arkiverne, udover at Dannebrogsmænd og fhv. Maaned-Lieutenant *Gustav Grüner*, der nu er blevet Landmand, den 29. 10. 1815 ved kgl. Resolution modtog Beskikkelse som Krigsassessor.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. September Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

1. September 1800: Orlogsskonnerten »Den Aarvaagne, Chef Premierløjtnant Fædder, kæmper i Vestindien med stor engelsk Kaper »Dreadnought« og jager denne paa Flugt; Premierløjtnant Fædder falder. (Medaille slaaet).
1. September 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnløjtnant Müller, Briggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnenter under Premierløjtnant Wigelsen indkommer til Trondhjem efter heldig udført Undsætnings-ekspedition til Finmarken med 11 store Priser, tagne i Nordhavet.
2. September 1809: Kanonbaadsdivisionen fra Fladstrand under Premierløjtnant Tuxen erobrer engelsk Orlogsbrig »The Minx«, der laa som Fyrskib paa Skagens Rev.
2. September 1811: Orlogsbrigerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfor Mandal 2 engelske Orlogsbriger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.

5. September 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senere Holmens-) Kirke indvies af Sjællands Biskop. (Ombygges i 1641).
5. September 1712: Konseilet approberer Anlægget af Batteriet »Tre Kroner« efter Schoutbynacht Judichærs Plan. Batteriet anlægges ved Sænkning af de 3 udrangerede Orlogsskibe, nemlig: »Tre Croner«, »Printz Jørgen (Georg)« og »Charlotta Amalie«, senere i 1714 sænkes »Norske Løve«, i 1717 »Christianus Quintus«, »Mars« og »Elephanten«.
7. September 1807: København kapitulerer overfor engelske Styrker efter Belejring og Bombardement ($\frac{2}{9}$) fra Land-siden; Flaaden med alt Materiel fra Holmen udleveres.
9. September 1000: Allieret Flaade paa 60 danske, 15 svenske og 5 norske Skibe under Kong Svend Tveskægslaar ved Svold norsk Flaade paa 60 Skibe under Kong Olav Trygvason, som springer overbord og drukner.
10. September 1563: Dansk-lübsk Flaade paa 27 danske og 7 lübske Skibe under Admiral Peder Skram kæmper med svensk Flaade paa 30 Skibe under Jacob Bagge ved Gotska Sandøen.
10. September 1677: Flaade paa 14 Linieskibe og 7 Fregatter under General-Admiral

Niels Juel bombarderer og indtager Vestervik By Nord for Kalmarsund med Landgangskorps under Schouthbynacht Carstensen.

12. September 1678: Flaaden bestaaende af 27 Skibe samt en Troppestyrke under General-Admiral Niels Juel iværksætter i Forbindelse med brandenburgske Styrker Landgang ved Wittow og Putbus, hvorved Rügen og Pommern erobres; da den svenske Hær i Henhold til Kapitulationsbetingelserne overføres fra Øen Usedom til Sverige, strander Transportflaaden i December 1678 i Snetykning paa Sose Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.
12. September 1810: 6 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfor Læsø engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 Kanoner.
12. og 13. September 1657: Flaade paa 26 Skibe under Kommando af Rigsviceadmiral Henrik Bjelke kæmper uafgjort under Møen med svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Bjelkenstjerna.
13. September 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, vor første Kadetchef, Admiral Christen Thomesen Sehested, dør.
13. September 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra

- Italien; Kommandohejsning den $\frac{3}{10}$ 1909 med Premierløjtnant Aarestrup som Chef.
15. September 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando, Chef Kaptajn Grandjean.
16. September 1850: Hjuldampskibet »Geiser«, Kaptajn Wulff, og en Division Kanonchalupper under Kommandørkaptajn Ellbrecht angriber og fordriver Oprørernes Dampskib »Kiel« og 3 Kanonbaade og besætter derefter Föhr.
17. — 25. September 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe m. fl. under Viceadmiral Sehested forcerer Nydyb ved Rügen, hvilket medfører Rügens og Stralsunds Erobring den $\frac{15}{11}$ og $\frac{23}{12}$ 1715, og Kong Karl den XII.s Tilbagevenden til Sverige.
17. September 1784: Søe-Lieutenant-Selskabet stiftes.
17. September 1838: Fregatten »Rota«, Chef Kaptajn Dahlerup, ankrer paa Københavns Red med Billedhugger Thorvaldsen og hans Kunstværker efter Hjemrejse fra Italien.
17. September 1878: Vor første Deling Torpedobaade, Chef Premierløjtnant S. Bojesen, bestaaende af Dampchalupperne 1, 2 og 3, forsynet med Udskydningsrammer, hejser Kommando. Ifølge Marineministeriets Resolution af $\frac{15}{2}$ 1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Ud-

skydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.

20. September 1748: Bygmester Philip de Langes Tegning til Nyholms Mastekran approberes ved kgl. Resolution til Afløsning af en i 1729 rejst Mastekran. Opførelsen afsluttet i 1751.

25. September 1676: Eskadre paa 11 Skibe under Viceadmiral Jens Rodsten erobrer Kristianopel og Karlshamn.

26. September 1872: Kontreadmiral Dahlerup dør; Reorganisator af den østrigske Flaade, Viceadmiral og Højstkommanderende for denne i Kampene mod Venedig m. m.

27. September 1882: Flaadens sidste større Skib med Sejlrigning: Krydserfregatten »Fyen« løber af Stabelen.

29. September 1712: Flaade paa 22 Linieskibe og 6 Fregatter under General-Admiral Gyldenløve ødelægges ved Rügen 42 Transportfartøjer og erobrer 15 Skibe af svensk Transportflaade under Eskorte af svensk Flaade paa 24 Linieskibe og 3 Fregatter under General-Admiral Wachtmeister.

29. September 1727: Admiral Peter Raben dør; Flaadechef fra Store Nordiske Krig.

30. September 1812: Kongens Æressabel til den Søkadet, der har bestaaet Officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik VI.

30. September 1901: Kanonbaaden »Møen«, Chef Kap-

tajn Kjølsen, springer i Luften i Sundet under første Forsøgsskydning med Brisantgranater.

30. September 1909: Søværnsloven vedtages. Viceadmiral Wandel bliver kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet. Flaadens Stab oprettes, Flaadeplan fastsættes.

F. Kj.

Bogannmeldelse.

Skibsfartens Betryggelse under Krigsforhold.

Vejledning for Handelsflaadens Befalingsmænd.

Udgivet ved Foranstaltning af Marineministeriet og Ministeriet for Handel,
Industri og Søfart.

August 1939. (88 Sider).

Under normale, rolige Fredsforhold er der i de store Lande et vist praktisk Samarbejde mellem Orlogsflaaden og Handelsskibene. Saaledes er f. Eks. de Signaløvelser, der holdes mellem engelske Orlogsskibe og Handelsskibe, naar Lejlighed gives ved Passage i rum Sø el. lign., velkendte. Resultaterne af disse Øvelser offentliggøres med regelmæssige Mellemrum, og der gives særlige Præmier og Opmuntringer til dem, der gennem længere Tid har opnaaet de bedste Resultater.

Anderledes er det i de Lande, hvis sømilitære Udrustninger af budgetmæssige eller andre Grunde ikke er saa store, og hvis Orlogsskibe ikke i saa høj Grad færdes paa Verdenshavene. Her gives ikke den Lejlighed til praktisk Samarbejde i Form af Øvelser m.m.; men Samarbejdet maa i det daglige nøjes med at være af mere administrativ Art.

Naar derimod Ufredstider nærmer sig, træder Nødvendigheden af gensidig Støtte stærkere frem, og man husker igen, at en af Orlogsskibenes væsentlige Opgaver er at støtte og hjælpe Handelsskibene paa alle de Omraader, hvor det er muligt.

De fleste Landes Existens er som bekendt fuldstændig afhængig af Søfarten — man behøver blot at erindre Tiden 1914—1918 for vort eget Lands Vedkommende. Havde vor Handelsflaade ikke den Gang trods Farer og Vanskeligheder opretholdt vor Import og Export, var vi ikke kommet over disse vanskelige Aar; og saaledes vil det ogsaa være i Fremtiden.

Nu er vor Orlogsflaade imidlertid kun ringe — baade i Skibsantal og i de enkelte Skibes Størrelse. Og den Støtte, der i Praxis direkte kan ydes Handelsflaaden, er derfor ikke stor; det maa i Hovedsagen indskrænke sig til Mineeftersøgning og Uskadeliggørelse af Miner samt til Eskortering paa vort eget Territorium. Men herudover maa Samarbejdet fra Søværnets Side indskrænke sig til Vejledninger og Oplysninger af saadan Art, som Søværnet nu en Gang efter Sagernes Natur har Betingelser for at kunne give. Det samme er delvis Tilfældet i vore Nabolande, Norge og Sverige.

Her har man for et Aarstid eller to siden taget Sagen op og dels iværksat nogle Foredrag og Kursus for Handelsflaadens Officerer i de forskellige Byer dels — i Sverige — udarbejdet nogle Vejledninger til Brug for Handelsskibe under Krigsforhold.

I Foraaret i Aar er man ogsaa her i Landet gaaet i Gang med lignende Opgaver, som bl. a. er søgt løst ved et Samarbejde mellem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Marineministeriet.

Der har i Forsommeren været afholdt 6 Foredrag i København, Esbjerg, Svendborg og Marstal, og disse Foredrag foreligger nu — i bearbejdet Form — i ovennævnte Vejledning for Handelsflaadens Befalingsmænd.

Vejledningen har følgende Inddeling:

1. Søfart og Folkeret.
2. Almindelige Forholdsregler.

3. Signalering, Telegrafering m.m.
4. Mine- og Minestrygningsforhold.
5. Forholdsregler ved Luftangreb.
6. Forholdsregler mod Gas.

I det første Afsnit omtales de grundlæggende folkeretlige Bestemmelser vedrørende Handelssøkrig, Spørgsmaal om Søterritoriet, de danske Neutralitetsregler, Spørgsmaalet Krigsskib—Handelsskib, Blokade, Krigskontrabande, Anordningen af 6. August 1914 m.m.

Andet Afsnit giver forskellige almindelige praktiske Forholdsregler for Sejlads m.m. i Farvand, hvor Handelsskibe kan være udsatte for Krigsfare. Der findes Oplysninger om Angreb med Kanoner og Torpedoer, Muligheden for at unddrage sig saadanne Angreb, generelle Bemærkninger om Konvojsejlads og endelig lidt om Redningsmidler.

Tredie Afsnit omtaler Meddelelsestjenesten og Efterretningstjenesten; fjerde Afsnit giver en ret indgaaende Beskrivelse af Miner og forskellige Minesystemer, endvidere omtales Mineudlægningsmateriel og i kortere Træk, hvorledes Minekrigen føres. Endelig en Del om Minestrygning, Skibsmateriel og Strygemateriel.

Femte Afsnit indeholder Forholdsregler mod Luftangreb herunder Angrebets Udførelse, undvigende Manøvrer, Angreb med Bomber, Torpedoer og Gas og endelig nogle korte Regler for Lastens Fordeling.

I sjette Afsnit fremsættes de ogsaa fra anden Side kendte Forholdsregler mod giftige Gasarter, særlig mod Sennepsgas; der omtales dens Virkning, Forebyggelse af den Skade, den forvolder, Rensning for Sennepsgas, Gasmasker og Beskyttelsesklæder, Behandlingen af de Gasangrebne m.m.

Hvert af de 6 Afsnit er skrevet af hver sin Forfatter, hvad der naturligt ikke undgaar at præge Værket som Helhed; men paa den anden Side er det

ogsaa en Fordel, at de forskellige Forfattere med deres Sagkundskab netop paa det specielle Omraade kommer til Orde.

Forskellige Kilder ses naturligvis at være brugt, saaledes en Del Folkeretsværker, en svensk tilsvarende Vejledning, den engelske Air Raid Precaution Handbook Nr. 7 m.m.

Fremkomsten af det her omtalte Værk maa hilses med Glæde. Det er et første Forsøg paa ad denne Vej om muligt at støtte dansk Skibsfart under de vanskelige og farlige Forhold, som en Krigsperiode altid er. Det er muligt — og sandsynligt — at denne Vejledning i senere Oplag vil undergaa visse Ændringer efter de Erfaringer, som efterhaanden indhøstes; men den vil som den er utvivlsomt bidrage til en vis Orientering for Handelsflaadens Officerer om nogle af alle de mange Forhold, der bliver aktuelle under en kommende Krig; og baade herved og ved Muligheden for at hjælpe til, at maaske blot et eneste Skib undgaar Ødelæggelse eller hjerger sig i Havn, har Vejledningen sin Værdi og Berettigelse.

A. H. V.

Marinens Bibliotek.

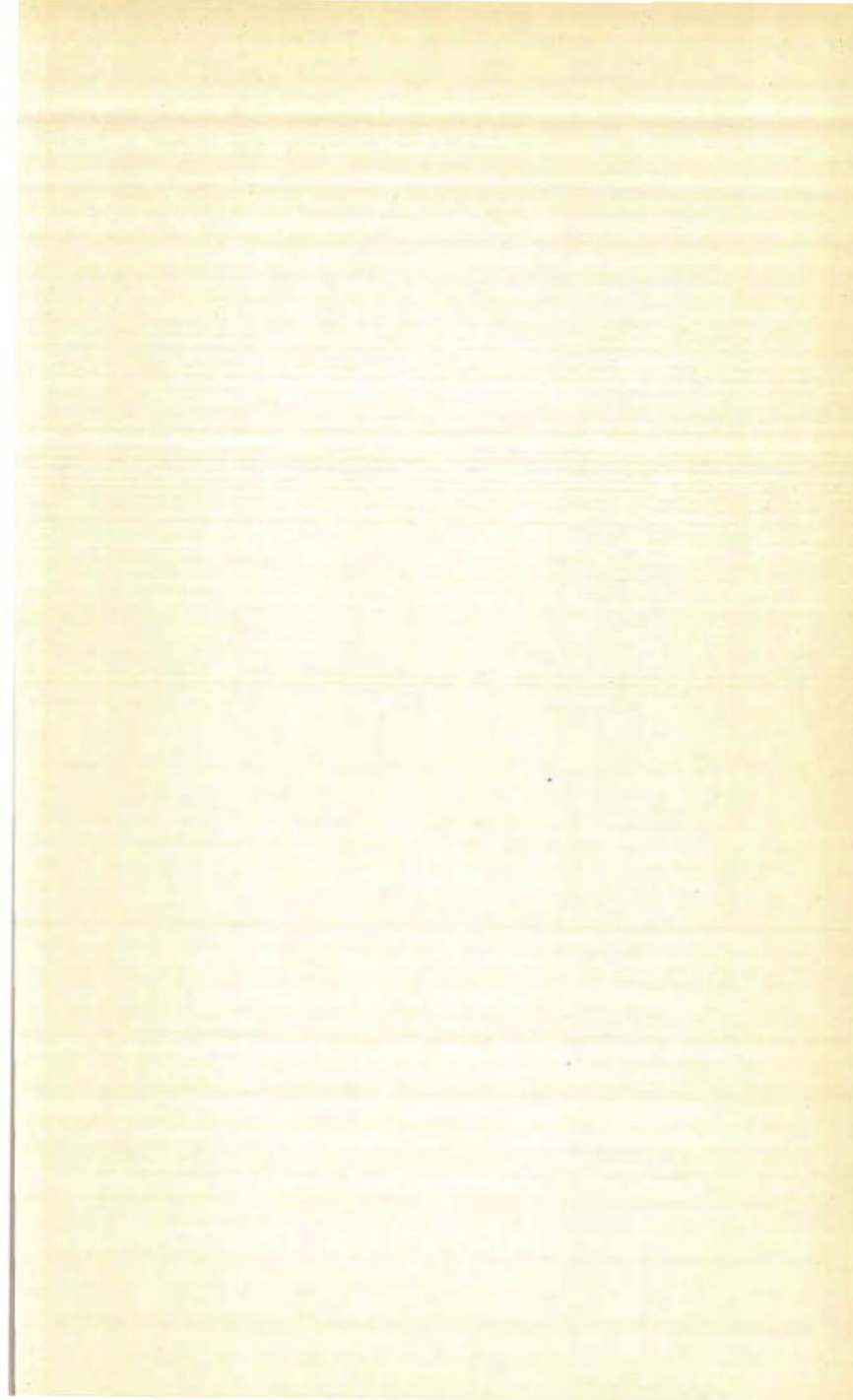
Juli 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

63. *Bongartz, H.*: Luftmacht Deutschland. Luftwaffe-Industrie-Luftfahrt. Ill. Mit einem Geleitwort des...Generalfeldmarschall Herman Göring und Unterredungen des...Generaloberst Erhard Milch, Generalleutnant Ernst Udet und... General der Flieger Fredrich Christiansen. Essen 1939. 4⁰. H.
64. *Jaeschke, R.*: Flugzeugberechnung, Bd. 1: Grundlagen der Strömungslehre und Flugmechanik. Diagr. Index. 2. Aufl. Veränderte Manuldruck. Zwickau i. Sa. 1939. 8⁰. Fv.
65. *Wehrich, R.*: Die chemische Analyse in der Stahlindustrie. Diagr. Index. 2. umgearb. Aufl. — Die chemische Analyse... XXXI. Bd. Hrsg. Wilhelm Böttger. Stuttg. 1939. 8⁰. K¹.
- *66-76. Meddelelser om Grønland. 80⁵—124². Kbh. 1938 & 39. 4⁰. H. Ska.
- 66 80⁵. *Kramp, P. L.*: Chætognatha, Ill. Litt.fort. 1939.
- 67 97³. *Stensiö, Erik A:son*: On the Placodermi of the Upper Devonian of East Greenland. Second Supplement to part I. Ill. Litt.fort. 1939.
- 68 108⁰. *Hørring, R.*: Birds. Ill. Litt.fort. 1939.
- 69 108⁷. *Brændegaard, J.*: I: Supplementary List to "Spiders (Araneina) from Southeast Greenland". II: *Arctosa Alpigena* Dol. og *Arctosa Insignita* Th. (Fam. Lycosidae). Ill. Litt.fort. 1939.
- 70 109⁸. *Ostermann, H.*: Knud Rasmussen's Posthumous Notes on East Greenland Legends and Myths. Index. 1939.
- 71 116⁴. *Madsen, H.*: The Coccidia of the East Greenland Hares. With a revision of the Coccidia of Hares and Rabbits. Ill. Biological Remarks. Litt.fort. 1938.
- 72 116⁵. *Lund, S.*: On *Lithoderma Fatiscens* Areschoug and *L. Fatiscens* Kuckuck. Ill. Litt.fort. 1938.
- 73 119⁶. *Odell, N. E.*: The Structure of the Kejser Franz Josephs Fjord Region, North-East Greenland. Ill. Litt.fort. 1939.

- 74 119^o. *Jespersen, P.*: Investigations on the Copepod Fauna in East Greenland Waters. Ill. Litt.fort. 1939.
- 75 121^o. *Jespersen, P.*: Copepods. Ill. Litt.fort. 1939.
- 76 124^o. *Vibe, C.*: Preliminary Investigations on Shallow Water Animal Communities in the Upernavik- and Thule-Districts (Northwest Greenland). Ill. Litt.fort. 1939.
77. *Deutscher Flugzeugbau. Handbuch der Luftfahrttechnik. Ill. Diag. Index. Hrsg. von Dipl.-Ing. O. Hollbach in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsgruppe Luftindustrie. Mannheim 1939. 4^o. Fv.*
- *78. *Gjæver, J.*: Fangsthyttene. Jegerliv på Øst-Grønland. Ill. & Kort. 8^o. H.
79. *Lewis, M.*: England's Sea-Officers. The story of the Naval Profession. Ill. Index. Woking. 1939. 8^o. H.
80. *Churchill, Winston, S.*: Step by Step. 1936—39. Kort. Lond. 1939. 8^o. H.
- *81. *H:son-Erichson, S.*: Försvarsproblem kring Ålandsöarna. Kort. Fritzes militärtekniska populärböcker. I. Sthlm. 1939. 8^o. H.
- *82. *Voges, Ursula*: Der Kampf um das Dominium Maris Baltici 1629 bis 1645. Schweden und Dänemark vom Frieden zu Lübeck bis zum Frieden von Brömsebro. Litt.fort. & Litt.-henv. Zeulenroda 1938. 8^o. H.
- *83. *Thomsen, T.*: Knud Rasmussen. (M. Portr.) Kbh. 1939. 8^o. H.
- *84. Den internasjonale utstilling for polarforskning, Bergen 1940. [Plan for...] Bergen 1939. 4^o. H.
- *85. Expedition antarctique belge. Résultats du voyage de "La Belgica" en 1897-99. . . Zoologie. *Thompson, G. B.* (London): Mallopage. I Pl. Anvers 1938. fol. H.
86. *Holck, P.*: Afhandling over »Den historiske Modelsamling« paa Holmen. Udarb. ved Flaadestationens Foranstaltning. Maskinskr. Holmen 1939. fol. H.

H. Bistrup.





Undersøgelsen af »Thetis«-Katastrofen.

Captain Orams og Løjtnant Woods' Vidneforklaring

Oversat fra Referaterne i »The Times«.

Ved Søjtnant Eigil Wern.

»The Times« Tirsdag den 4. Juli 1939.

Den af Parlamentet nedsatte Domstol til Undersøgelse af Undervandsbaaden »Thetis«s Forlis i Liverpool Bugten den 1. Juni paabegyndte sit Arbejde den 3. Juli under Ledelse af Dommer Bucknill. Sammen med ham var 3 Bisiddere: Captain Menzies, en af Marinens U-Baadsspecialister, Captain Ryley, Trinity House, og Professor i Skibbygning ved Liverpools Universitet Abell. Rigsadvokaten Sir Donald Somerwell mødte for Regeringen.

Sir Donald Somerwell udtalte, at Retten havde faaet enhver Hjælp under Forundersøgelserne. H.M.S. »Thetis« sank under den sidste Prøve, som var neddykkede Prøver. Der var 4 overlevende. De, der blev om Bord, 99 Mand, døde ved Ulykken. »Thetis« var ikke af ny Konstruktion; den vilde være blevet den tredje færdigbyggede Baad af Triton-Klassen.

Sir Donald Somerwell tilføjede: Jeg behøver ikke at fortælle hvilke omhyggelige og gentagne Betragtninger, den bedste Metode til at redde Menneskeliv fra en sunket Undervandsbaad, har været Genstand for. Resultatet har vist sig i Konstruktionen af denne Baad med de to Udslusningskamre, der bruges i Forbindelse med Davis-Apparatet. »Thetis« gik ud den 1. Juni til sine

sidste Dykkeprøver. Alle de forudgaaende Prøver var faldet ud til Eksperternes Tilfredshed, og efter denne sidste Dykkeprøve, vilde Baaden være klar til Aflevering.

Rigsadvokaten fortsatte: Hovedvidnet blandt de overlevende var Captain Oram, Chef for 5. U-Baadsflotille. Baaden vilde ikke blive underlagt ham før efter Modtagelsen. Det var imidlertid en Del af hans Tjeneste at bedømme Officerer, der var underlagt ham. Han tilsaa derfor Skibe, der blev bygget indenfor hans Omraade, hvor Officerer, som var ham underlagt, gjorde Tjeneste. Derfor tog han til Birkenhead. Han gik, i Bevidstheden om at han endnu ikke havde overtaget Skibet, om Bord i uofficiel Egenskab, for at se Officererne og for at se, hvorledes Skibet opførte sig. »Thetis« forlod Havnen Kl. 0945 den 1. Juni, ledsaget af »Grebecock«, som havde en Søofficer om Bord.

Tankene fyldtes langsomt, og da de var fyldt, viste Baaden sig at være meget let forude. Løjtnant Woods, som er en af de overlevende, var Torpedoofticer. Han havde set en Plan, der omtaltes som Trimplanen, en Plan paa hvilken de forskellige Tanke og Rør var opført med hver sin Rubrik, i hvilken var angivet, hvorvidt de var fulde eller tomme. Løjtnant Woods havde lagt Mærke til, at Torpedorør Nr. 5 og 6 paa Planen var noteret for at være fulde. Forudsat at dette var rigtigt, og at det var gjort, inden Baaden forlod Havnen, skulde Hætterne naturligvis være lukkede. Hvis det var ønskeligt af Hensyn til Planen, at fylde et eller flere Torpedorør, vilde Skibet ikke under normale Omstændigheder gaa til Søs med aabne Hætter. Røret vilde blive fyldt og Hætten derpaa lukket. Da Woods opdagede, at Baaden var længe om at komme ned, vilde han se efter, om Rør Nr. 5 og 6 var fulde.

Sir Donald Somerwell fremviste en arbejdende Model af et Bunddæksel. Midt i Dækslet var der en Prøvehane, $\frac{1}{4}$ in. i Diameter, gennem hvilket Vandet, med mindre Hanen var tilstoppet, vilde sprøjte, naar Hanen blev drejet, og der var Vand i Torpedorøret. Løjtnant Woods prøvede begge Prøvehaner. Fra Nr. 6 var der en svag Dryppen, som, hvis Hanen ikke var tilstoppet, maatte formodes at vise, at Røret var halvt fuldt. Fra Nr. 5 kom der ikke noget. Løjtnant Woods gik da ind for at tale med Løjtnant Chapman, Baadens Næstkommanderende.

Derpaa fulgte en Samtale mellem Løjtnant Chapman og Mr. Robinson, en Repræsentant for Cammel Laird & Co. Resultatet blev, at Løjtnant Woods blev sendt ud for at finde ud af, om Nr. 5 og 6 var fulde. Grunden til dette var, at skønt Nr. 5 og 6 paa Trimplanen stod opført som fulde, var Mr. Robinson dog ikke sikker paa, at de virkelig var blevet fyldt.

Løjtnant Woods prøvede Nr. 6 med Prøvehanen med samme Resultat og meldte pr. Telefon, at det var halvt fuldt. Fra Kommandorummet fik han at vide, at der var Tvivl om, hvorvidt Rørene var fulde eller ej. Da han derpaa spurgte Mr. Robinson, om der var Tryk paa Hætterne, var Svaret: »Nej«.

Sir Donald Somerwell fremviste Planer og forklarede, hvorledes Hætterne blev bevæget.

Da Løjtnant Woods fik sat Tryk paa, paavirkede det ikke Hætterne hverken den ene eller den anden Vej. Han forhørte, om Haandtagene var i Stillingen »Lukket«; det var de. For en Sikkerheds Skyld saa han alle Viserne efter.

Torpedorør Nr. 1, 2, 3 og 4 viste sig at være tomme. Han sprang Nr. 6 over, da der fra dets Prøvehane var dryppet Vand. Han aabnede Prøvehanen paa Nr. 5, og der var ikke noget Tegn paa Vand; men

da Bunddækslet aabnedes væltede Vandet ind i Rummet. Paa det Tidspunkt var han saa sikker paa, at Hætten var lukket, at han troede, der var et Brud paa Røret.

Jeg tænker, tilføjede Rigsadvokaten, at han nu, af den Maalestok i hvilken Vandet trængte ind, har kunnet slutte sig til, at Hætten var aaben.

Mændene slap med Besvær ud af Torpedorummet. Rummet havde en stor Dør forsynet med Koøje. Den var ikke af den hurtiglukkende Type, fordi den maatte være stor, for at Torpedoerne kunde passere igennem den; desuden var der ringe Plads til at betjene den paa. Det var en tung Dør at lukke, og Vandet vilde gøre Baaden næsetung. De, der slap ud af Rummet, mente, at de fik en Vrider paa; men det viste sig, at Vandet kom igennem og ind i det næste Rum, Rummet hvor Reservelorpedoerne var stuvet.

Det blev foreslaaet, at en Mand skulde gaa fra Udslusningskammeret i det ikke vandfyldte Rum ind i det vandfyldte Magasineringsrum og forsøge at bane sig Vej gennem Døren ud i Torpedorummet og lukke Bunddækslet.

Rigsadvokaten beskrev de Forsøg, der var gjort paa at udføre dette, og hvorledes de var slaaet fejl. Desuden beskrev han, hvorledes Natten blev tilbragt med at lette Skibet til Forberedelse af Captain Orams Udslusning med en Plan i et vandtæt Hylster bundet til Armen. Denne Plan skulde lette Bjærgningsfartøjet paa Overfladen Bjærgningen af Baaden.

Captain Oram og Løjtnant Woods, som slusede sig ud sammen med ham, blev taget op af Destroyeren »Brazen«s Fartøj.

Efter at de var gaaet ud, blev 4 Mand anbragt i Kammeret — 2 af Baadens Besætning med Erfaring

i Brugen af Davis-Apparatet og 2 Cammel-Laird-Folk. Det er umuligt at faa at vide nøjagtigt, hvad der tilstødte dem, men de kom ikke op. Tre af Mændene var døde, da man aabnede til Kammeret. De har uden Tvivl været meget svage. Den fjerde Mand var i Live, men ikke i Stand til at give nogen Forklaring.

Fyrbøder Arnold og Mr. Shaw slap ud ca. Kl. 0950, og Fyrbøder Arnold fortalte Chefen for »Brazen«, at Resten var ved at sluse sig ud. Det var umuligt at sige, hvorfor ikke flere havde Held til at sluse sig ud — enten det nu var paa Grund af tiltagende Svag-hed eller paa Grund af yderligere Uheld i Baaden.

Det var umuligt, fortsatte Rigsadvokaten, at gaa fra denne Del af Beretningen uden at bringe en Hyldest til alle disse Mænds Moral og Heltemod og den Maade, paa hvilken de, der havde Kommandoen, tænkte paa det bedste, der var at gøre under de forhaandenværende Omstændigheder, og den Maade paa hvilken de, der var dem underlagt, udførte deres Ordre, under Omstændigheder, hvor Spændingen var stadig stigende, og man kan ikke lade være med at tænke paa de sidste Timer, hvor Frygten for, at Situationen var haabløs, blev til Vished.

Rigsadvokaten omtalte derefter de modtagne og afsendte Telegrammer, der førte til, at forskellige Skibe ankom til Skuepladsen.

»Thetis« rapporterede, at den vilde dykke i tre Timer, fra Kl. 1340; men faktisk var den paa Grund af den langsomme Fyldning af Tankene ikke neddykket før Kl. 1500. Kl. 1645 indberettede Signallofficeren i Porthmouth til sin Officer, at den skulde være dykket ud Kl. 1640, og at den endnu ikke havde sendt Uddykningstelegram. Den blev kaldt med 10 Minutters Mellemlum, og Kl. 1710 blev Sagen indrapporteret

til Admiralitetets Operationsafdeling. Mange Telegrammer blev afsendt, og Kl. 1800 var de Kommanderende i Porthmouth, Plymouth og Luftfartsministeriet underrettet.

Captain Orams Vidneforklaring.

Captain Oram, Chef for 5. U-Baadsflotille, der har Basis i Fort Blockhouse, Gosport, fortalte, at han gik om Bord i »Thetis« ca. et Kvarter før den sejlede.

Efter at Skibet havde forladt Mersey, blev Rorbevægelserne prøvet ved »Fuld Kraft, hvorpaa der blæstes i Hovedtankene, for at være sikker paa, at alt var i Orden inden Dykningen. Da dette var gjort, gjorde man klar til Prøvedykningen.

Lieutenant-Commander Bolus, Baadens Chef, kaldte Bugserbaaden paa Siden og gav Ordre ned i Baaden til, at de, der vilde fra Borde, skulde komme op nu. Et Minut senere, da ingen var kommet op paa Broen for at gaa fra Borde, hørte Vidnet ham praje i Raaberen til Bugserbaaden, at den skulde tage Plads paa Bagbords Laaring i en Afstand af en halv mile. Han mente, at Chefen havde sagt, at den neddykkede Kurs var 310°.

Han hørte L.-C. Bolus give Ordre gennem Tale-røret til Afsendelse af Dykketelegrammet. Han sagde, at Baaden vilde være neddykket i 3 Timer, men han kunde ikke erindre Pladsen, der blev opgivet som Dykkepladsen.

Det næste Skridt var Meldingen fra Baadens Næstkommanderende, at Baaden var klar til Dykning paa Dækket.

Han gik ned i Kommandorummet og efterfulgtes straks af Signalgasten og Chefen. Den underste Taarn-

luge blev derefter lukket, og Chefen gav Ordre til at Hovedtankene skulde fyldes parvis og langsomt.

Hovedtankene fyldtes i Løbet af en 5—6 Minutter.

I Løbet af det næste Kvarter, fortsatte Vidnet, stod det os i Kommandorummet klart, at Baaden var for let. Det fremgik tydeligt af Dybderorenes Stilling. Det blev ved Hjælp af Dybderorene forsøgt at trykke Baaden ned, men uden Held. Dette var helt i sin Orden, da man sandsynligvis, for at være paa den sikre Side, havde beregnet Trimmet for let. Der var flere Mennesker om Bord end sædvanligt.

Captain Oram forklarede Dommer Bucknill, at man for at kunne kompensere for forskellige Vægtforandringer i en Undervandsbaad — som hvis man har eller ikke har Torpedoer om Bord — har indvendige Hjælpetanke, som kan fyldes og tømmes efter Behag, saaledes at U-Baadens Vægt kan afpasses saadan, at den svæver i Vandet, naar Hovedtankene fyldes helt.

I den næste halve Time kom man Vand i Hjælpetankene for at faa U-Baaden ned. Dybden øgedes langsomt til ca. 20 ft., og Baaden holdtes i denne Dybde ved Hjælp af Dybderorene. Paa det Tidspunkt var det klart, at det var forude, Baaden var for let; og da Størsteparten af Hjælpetankene var fulde, begyndte Næstkommanderende at spekulere over, hvad Grunden var til, at Baaden var saa let. Han henvendte sig derfor til Chefen desangaaende og sagde: »Jeg gad vide, om Rør 5 og 6 er fulde«.

En eller anden, han huskede ikke hvem, svarede: »Jeg tror ikke de er fulde«, hvortil Løjtnant Chapman svarede: »Det skal de være ifølge Trimplanen«.

Jeg husker, fortsatte Captain Oram, at Løjtnant Woods fik Besked om at melde Rør 5 og 6's Tilstand.

Han var Torpedoofficer. Vi ventede i Kommandorummet paa at faa Meldingen fra Torpedorummet, og det næste jeg husker, jeg bemærkede, var et pludseligt forøget Tryk i Ørene, og jeg lagde Mærke til, at Barometeret, der var lige foran mig, steg 2 in. Det betød, at det indenbords Tryk pludselig var steget. Dette gav mig Følelsen af, at der var sket en Ulykke, og jeg vendte mig mod Lieutenant-Commander Bolus og raadede ham til at blæse i Hovedtankene saa hurtigt som muligt. Det gjorde han.

Vidnet forklarede, at efter hvad han bagefter havde erfaret, vidste han, at der var blevet blæst i alle Tankene med Undtagelse af Tank 3 Stb. og Bb. Grunden til, at der paa dette Tidspunkt ikke blev blæst i disse Tanke, var, at de var forsynede med Kingstonventiler og ikke indrettet til direkte Blæsning fra Kommandorummet. Dette Arrangement havde man for at sikre sig, at en Tank i U-Baaden kunde aflaaes sikkert i Havn, saaledes at man sikrede sig en vis Opdrift i Tilfælde af et Uheld.

Blæsningen i Hovedtankene havde praktisk talt ingen Indflydelse paa Baaden. Ganske kort efter, at han havde bemærket, at Trykket i Baaden steg, fik Baaden Hældning nedad og indtog til sidst en Stilling paa 40° paa Næsen.

Rigsadvokaten: Ramte den Bunden?

Da den naaede 40° ramte den haardt mod Bunden.

Da det gik op for Chefen, at det var unyttigt at blæse i Hovedtankene, gav han Ordre til at stoppe Blæsningen og til at lukke alle Baadens vandtætte Døre og alle Ventiler.

L.-C. Bolus gav derefter Ordre til »Halv Kraft Bak« paa Elektromotorerne for at prøve paa at trække Stævnen løs af Mudderet, hvis den stak i. Virkningen

var, at Baadens Hældning langsomt forøgedes, og da han saa, at denne Metode ikke hjalp, stoppede han Motorerne. Han gav derefter Ordre til, at de vandtætte Døre forefter skulde aabnes, og han gik forefter for at undersøge, hvad der havde foraarsaget det pludselige Tab af Trimmet. Vidnet fulgte med ham.

Efter forskellige Samtaler med Løjtnant Woods og andre, da vi gik forefter i Baaden, fandt jeg ud af, at vi ikke kunde komme længere frem end til Skod Nr. 40, og at Rummene foranfor dette var blevet fyldt med Vand gennem Rør 5.

Jeg undersøgte ikke paa det Tidspunkt, hvorfor eller hvorledes Rør 5 var blevet aabnet, da vi var stillet overfor den Situation, at 2 Rum var fulde af Vand, og det krævede vor øjeblikkelige Opmærksomhed. Det blev mig fortalt, at de havde faaet lukket Døren i Skod Nr. 25 og sat den ene Vrider paa; men af det følgende — Samtale med Chefen og andre for at undersøge Skod 25's Tilstand — fremgik det, at vi ikke vidste, om Døren faktisk var lukket, om Vrideren var paa, men ikke skruet til, eller om Ventilationskanalen gennem Skoddet var lukket eller ej.

Jeg gik ind i det forreste Udslusningskammer og ved Hjælp af en Lommelampe, hvormed jeg lyste gennem Køjet, saa jeg, at Vandet i Torpedorummet fyldte det næsten trekvart. Medens jeg iagttog det, steg Vandet stadig. Det var medens jeg var inde i Kammeret, at jeg først opdagede, at Baadens stærke Hældning var ved at aftage, og denne langsomme Formindskelse af Hældningen fortsatte, indtil Baaden øjensynlig laa paa Bunden med en Hældning paa 6° ned. Da jeg diskuterede dette med Chefen og Mr. Bailey, kom vi til det Resultat, at denne langsomme sætten sig foraarsagedes af Torpedomagasineringsrummets Fyldning. Dette Moment vilde gøre Baaden mere haletung.

Rigsadvokaten: Hvor lang Tid gik der, fra Baaden først tog Bunden og til den endelig faldt til Ro?

Jeg kan huske, at Klokken var 1510, da Baaden først indtog en Vinkel, og det var ca. $\frac{1}{2}$ Time senere, at den endelig faldt til Ro paa Bunden.

Vidnet forklarede, at Mr. Bailey, Konstruktøren, skønnede, at der var mindst 150 Tons Vand i de to forreste Rum. Man lod Bøjerne gaa, da U-Baaden fik den store Hældning nedad, og et Røgblus affyredes.

Der blev diskuteret 2 Metoder til at faa Vandet ud paa, enten ved Blæsning eller ved at pumpe det ud. Den første Metode var den simpleste; men den havde alvorlige Mangler, og man gik ikke videre med den i Bevidstheden om den ringe Trykluftbeholdning og Muligheden for, at Luften vilde boble ud af Torpedolugen.

Derefter henvendte man Opmærksomheden mod Muligheden af at pumpe Vandet ud af de 2 forreste Rum. Pumperne befandt sig begge i ikke-vandfyldte Rum; men inden Rummene kunde pumpes læns, var det nødvendigt at lukke Hullet, gennem hvilket de var blevet fyldt.

Man foreslog at forsøge dette ved at lade en Mand gaa fra det forreste Udslusningskammer ind i det vandfyldte Rum iført Davis-Apparatet, lukke Bunddækslet paa Rør 5 og aabne 2 Ventiler, hvorefter det vilde have været muligt at lænse Rummene med Hovedlænsepumperne. Denne Plan var virkelig realisabel, hvis man havde kunnet arbejde i de vandfyldte Rum.

Løjtnant Chapman var den første, der meldte sig til at gaa ind i Udslusningskammeret. Kammeret blev fyldt gennem Søventilen. Da Trykket i Kammeret var meget nær det udvendige Tryk, gav han et forud aftalt Signal, der betød, at han vilde have Kammeret

tømt igen. Vi kunde se ham gennem Kammerets Køje. Vi tømte Kammeret, og han kom ud. Han var meget ked af, at han ikke kunde fortsætte, men han sagde, at han følte sig træt og svimmel og kunde ikke fortsætte.

Dommer Bucknill spurgte, om Luften i Baaden var ved at blive daarlig, inden han gik ind i Kammeret.

Vidnet svarede: Nej, den var fuldstændig all right.

Følte han sig helt vel tilpas, da han gik ind?

Ja, fuldstændig.

Hvad var Dybden?

Mellem 110 og 115 ft.

Hvad sker der, naar man indaander Ilt under Tryk?

Det foraarsager et Ildebefindende, som kaldes Iltforgiftning, og som kun giver En et ganske svagt Praj, naar det begynder. Man faar Prikken i Fingrene, og ganske kort efter indtræder Bevidstløsheden. Iltens Virkning forstærkes i høj Grad, efterhaanden som Trykket forøges, og medens det vilde være uden Fare at indaande Ilt i en længere Periode under almindeligt atmosfærisk Tryk, vil Tiden derimod aftage, jo længere man kommer ned, indtil man i en Dybde af omkring 300 ft. kun kan indaande ren Ilt i ca. 3 Minutter. Jeg havde i dette Tilfælde ingen Data hos mig; men jeg kunde huske, at man i en Dybde af 120 ft. kan aande ren Ilt i ca. et Kvarter.

Hvor lang Tid omtrent vilde der gaa i Udslusningskammeret?

Jeg skønner, at det vilde tage godt 3 Minutter at fylde Kammeret og omtrent den samme Tid at tømme det igen, efter at Manden havde udført Arbejdet. Der bliver altsaa 6—7 Minutter tilbage til virkeligt Arbejde i det vandfyldte Rum.

Derefter meldte Løjtnant Woods sig straks. Men

før han gik ind i Kammeret diskuterede vi, hvorvidt det var hensigtsmæssigt, at lade ham gøre Forsøget alene. Vi var klar over, at hvis han blev overrasket af Iltforgiftning eller af andre Aarsager, vilde han efterlade den forreste Dør i Udslusningskammeret aaben, og Kammeret vilde derefter være ubrugeligt til Udslusning. Vi søgte derfor endnu en frivillig til at gaa med Løjtnant Woods. Torpedomathen meldte sig. Hans Arbejde skulde være at blive tilbage ved Kammeret og, hvis Løjtnant Woods ikke var kommet tilbage efter et bestemt Tidsforløb, lukke den forreste Dør i Kammeret, hvorved dette stadig holdtes intakt.

Kammeret med disse 2 Mænd fyldtes, og da det indvendige Tryk var omtrent lig det udvendige, tilkendegav de, at de ønskede at komme ud. I dette Tilfælde klagede Torpedomathen over, at Smerterne i Ørene var saa voldsomme, at han ikke kunde fortsætte. Vi efterspurgte derfor en ny frivillig. En Underofficer meldte sig.

Rigsadvokaten: Hvordan var Løjtnant Woods' Tilstand?

Han frøs og rystede og viste meget stor Tapperhed ved at tilbyde at gaa ind i Kammeret for anden Gang, naar han allerede havde set, at 2 Mand var ude af Stand til at modstaa Trykket.

Kammeret blev fyldt for tredje Gang, og i dette Tilfælde var det Underofficeren, som klagede over Smerter ved Hjertet og Svimmelhed. Da vi saaledes af 4 Mand havde haft 3, der ikke kunde staa for Trykket, drøftede vi, hvorvidt det vilde være muligt at fortsætte med vor Plan.

Vi følte, at havde Omstændighederne været som ved en normal Udslusning, hvor Smerterne og Svimmelheden kun vilde vare nogle faa Minutter, vilde det have været i sin Orden at fortsætte; men i dette Til-

fælde skulde en Mand arbejde under vanskelige Omstændigheder i nogen Tid og være under Tryk i næsten et Kvarter, og selv om han følte sig vel tilpas i Begyndelsen, var der ingen Chancer for, at det skulde lykkes.

Rigsadvokaten: De bestemte Dem derfor til ikke at prøve igen?

Vi besluttede at udsætte Forsøget i alt Fald indtil videre. Derpaa sammenkaldte jeg med Chefens Samtykke til en Konference med det Væld af Ekspertes, vi havde om Bord i Baaden. Jeg vil gerne paa indeværende Tidspunkt udtale, at disse Mænds klare og forstandige Tænkning, under Omstændigheder, der krævede en stærk aandelig Anspændelse og senere under fysisk Pres, ikke kan vurderes højt nok.

Hvad var Klokken paa det Tidspunkt?

Jeg tror Klokken var 1900. Vi var klar over, at den eneste Maade, hvorpaa vi kunde redde alle om Bord, var ved at blive af med Vandet i de 2 forreste Rum, og da vi ikke kunde blive det uden Hjælp, udarbejdede vi Planer, efter hvilke vi kunde faa Hjælp udefra, og ved at arbejde i Fællesskab med andre paa Overfladen haabede vi at blive i Stand til at blæse Vandet ud af de 2 Rum.

Planerne, vi udfærdigede, viste den almindelige Situation og anviste Bjergningsfartøjet paa Overfladen, hvorledes det skulde forbinde en Luftslange til den ene eller den anden af to Forbindelser — et Stik paa Kanonen eller Sireneforbindelsen paa Broen. Vi valgte disse 2, da de begge sidder højt paa Baaden, og derfor var lettere at finde for en Dykker. Vi gav ogsaa Anvisning paa, at Torpedolugen skulde skrues fastere til. Dette blev gjort, fordi vi antog, at Klørene, der holdt Lugen, var løse. Lugen var jo blevet lukket, da Baaden var i Overfladen, medens der nu var et ud-

vendigt Tryk paa den paa ca. 60 lb. pr. □ in. Paa Planen gav vi ogsaa Anvisning paa, at der, hvis det var muligt, skulde anbringes en Terts over Lugen for at forhindre den i at løfte sig under det indvendige Tryk.

Vi gav 1. Mester Ordre til at udfærdige en Plan som Resultat af Konferencen. Paa denne Plan lavede vi simple Tegninger af de to Forbindelsers Plads og af Arrangementet ved Torpedolugen, da vi gik ud fra, at de første Dykkere, der ankom til Stedet ikke var vant til at arbejde med U-Baade.

Idéen var, at Planen skulde bringes op til Overfladen af en Mand, der slusede sig ud med Davis-Apparatet.

Det vilde være muligt for Besætningen i Baaden at hjælpe til og aabne de nødvendige Ventiler og lade Vandet blæse ud, naar der var etableret en Forbindelse med Overfladeskibet, hvis Trykluftpumpe pumpe Luft ned gennem Slangen.

Rigsadvokaten: Hvad var Klokken, da Konferencen sluttede?

Jeg tror, den var ca. 2000.

De havde ikke hørt noget til Skibe i Nærheden?

Ikke paa det Tidspunkt. Vi var mere eller mindre sikre paa, at vi ikke var blevet fundet.

Hvilken Afgørelse kom De til, da denne Plan skulde bringes til Udførelse?

Da Klokken var over 2000, var vi klar over, at vi sandsynligvis ikke vilde blive fundet, før det blev mørkt; vi bestemte os derfor til at vente til Daggry den næste Morgen, d. v. s. ca. Kl. 0400.

Vi vidste, at vi var i et Farvand med en temmelig stærk Tidevandsstrøm, og at sende Folk op under disse Omstændigheder vilde være den visse Død, med mindre der var Skibe i umiddelbar Nærhed.

Da der i 3 af 4 Tilfælde havde været vanskelighed ved at staa for Trykket i det forreste Udslusningskammer, bestemte vi os til at prøve paa at løfte det agterste Kammer saa nær op til Overfladen som muligt. Natten igennem helligede vi os dette Arbejde.

Rigsadvokaten: Hvorledes var den almindelige Situation i Baaden, da Natten nærmede sig og i Løbet af Natten?

Ved Midnatstid begyndte Luften at blive temmelig daarlig, og man lagde Mærke til, at Folk, der havde været udsat for fysisk Anstrængelse, blev stak-aandede og maatte hvile sig et Stykke Tid og tage dybe Indaandinger, inden de var i Stand til at fortsætte.

Baaden havde ikke meget Højtryksluft tilbage, da næsten 50 % af Beholdningen var opbrugt ved den oprindelige Blæsning i Hovedtankene.

Batteriet var forblevet uskadt under den store Hældning, og alle Strømløb i Baaden var i Orden med Undtagelse af dem, der var foran for Skod Nr. 40. Sikringerne til disse Strømløb var fjernet. Temperaturen var høj, ca. 60° (Fahrenheit). Der lækkede en Del Vand ind ved forskellige Pakninger; men skønt det var fugtigt, var det ikke alt for ubehageligt.

Al den Mad, vi havde om Bord, var i det vandfyldte Rum. Det gjorde imidlertid ikke noget, da ingen følte sig sulten.

Alt Lys arbejdede, som det skulde, og de to Hovedlæsepumper var arbejdsdygtige. Man kan faktisk sige, at Baaden var fuldkommen i Orden bortset fra den Del, der var foran for Skod Nr. 40.

Captain Oram beskrev, hvad der blev gjort for at lette U-Baaden.

Paa Spørgsmaal om hvorledes Luften var, og

hvorledes den fysiske Tilstand hos Besætningen var paa det Tidspunkt, svarede Captain Oram:

Situationen havde forværret sig, og Kl. 0700 var det nødvendigt at tage dybe og smertende Aandedrag, selv naar man forholdt sig roligt. Folkene havde Brækfornemmelser og gispede, medens Øjnene ustandselig løb paa dem. Man følte sig meget træt, og det krævede en udpræget aandelig Anspændelse at sideordne Tanke og Handling.

Jeg havde hørt, at en U-Baadsbesætning kunde holde ud i 48 Timer med den Luftbeholdning, der var i Baaden; men i dette Tilfælde havde vi faaet fyldt 2 Rum med Vand og havde næsten dobbelt Besætning. Jeg tænkte, at 24 Timer var det længste, vi kunde leve. Det vilde sige til Kl. 1500.

Jeg raadslog derefter med Mr. Bailey, Chefen, Løjtnant Chapman og Mr. Hill, den Tilsynsførende. Vi gjorde os klart, at det vilde tage 10—15 Minutter for hvert Par at komme ud af Udslusningskammeret. Dette sammenholdt med Antallet af Mennesker om Bord viste det nødvendige i at begynde Udslusningen saa snart som muligt, ellers vilde der opstaa Fare for, at de sidste ikke havde tilstrækkelig Kraft til at sluse sig ud.

Jeg havde ogsaa paa Fornemmelsen, at der maatte være et Koffardiskib eller en Fiskekutter i Nærheden paa Overfladen, medens vi udsatte Udslusningen unødvendigt, fordi vi ikke vidste, om der var nogen.

Jeg tilbød da at gaa op til Overfladen med Planen. Jeg spurgte efter en frivillig, og Løjtnant Chapman lod Ordren gaa videre. Jeg ønskede at tage en til op sammen med mig, saaledes at Chancerne, for at een blev fundet, blev fordoblet. Løjtnant Woods og 2 befarne meldte sig straks. Jeg valgte Løjtnant Woods, da jeg gik ud fra, at hans større Kendskab til Baa-

den vilde være af større Værdi til Forklaring af Situationen og til større Hjælp for Bjærgningen, med Hensyn til, hvad der skulde gøres.

Jeg fortalte Chefen, at jeg, naar jeg kom op til Overfladen, vilde prøve at naa frem til Bøjen eller Halen, hvis det var muligt paa Grund af Tidevandet. Hvis det ikke lykkedes, vilde jeg sandsynligvis blive ført et Stykke med af Strømmen; men jeg var sikker paa, at jeg kunde føre Overfladeskibet tilbage til U-Baaden, hvis jeg vidste hvad Kl. var, da jeg slusede mig ud, og Strømmen kunde bestemmes.

Jeg aftalte med ham, at jeg saa tidligt som muligt skulde give ham Oplysning, om der var nogle Orlogsfartøjer i Nærheden.

Jeg foreslog, at han skulde begynde Udslusningen saa hurtigt som muligt, og at Udslusningen skulde foregaa parvis, en af Besætningen sammen med en Cammel-Laird-Mand.

Under den langsommelige Klatren agterover i Baaden, som vanskeliggjordes af den 35°s Hældning, fandt vi Besætningen munter, og de gav os villigt en Haand. Klatreturen var udmattende, og det tog mig næsten et Kvarter at faa Aandedrættet saa meget i Ro, at jeg kunde gaa ind i Udslusningskammeret. Jeg gik da ind i Kammeret sammen med Løjtnant Woods, og Fyldningen af Kammeret begyndte. Jeg fastgjorde Bjærgningsinstruktionerne til min Arm; de var i et vandtæt Hylster.

Medens Kammeret fyldtes, maa der være sket Løjtnant Chapman, som betjente Kammeret, et eller andet, og han tømte Kammeret igen. Jeg var døv paa Grund af Trykforandringen, og skønt han sagde et eller andet, kunde jeg ikke høre, hvad det var. Han slog derpaa Døren i og fyldte igen. Lige før Lugen

aabnedes hørte jeg 3 Sprængninger og vidste, at Baaden var fundet.

Udslusningen var ikke vanskelig, da det agterste Kammer kun var 20 ft. under Overfladen. Jeg havde imidlertid betydelig Vanskelighed ved at koncentrere mig om Betjeningen af Davis-Apparatet. Jeg tilskrev dette Kulsyreforgiftning, som gør En sløv.

Da jeg kom op til Overfladen blev jeg næsten omgaaende taget op af »Brazen«s Fartøj og blev bragt om Bord sammen med Løjtnant Woods, som ogsaa var kommet godt op.

Rigsadvokaten: Nærede De paa det Tidspunkt noget Haab om, at de andre vilde være i Stand til at slippe ud?

Jeg nærede all i alt Haab derom, saa meget mere som Udslusningen ikke havde vist sig vanskelig. Mit Apparat havde virket rigtigt, og Kammeret havde virket rigtigt. Jeg kunde ikke se nogen Grund til, at de ikke skulde fortsætte med at komme op med korte Mellemrum.

Paa et Spørgsmaal om hvorvidt han kunde danne sig et Skøn over Grunden til at Udslusningen mislykkedes for de tre Mænd, der fandtes druknede, svarede Captain Oram: Jeg har dannet mig den Mening, at de tre Mænd maa have betjent deres Veste forkert, da der, saa vidt jeg kan se, ikke var nogen Grund til, at de ikke med Lethed kunde slippe ud.

Rigsadvokaten: Den fysiske Tilstand havde gjort det vanskeligt at koncentrere sig, og det kan maaske have paavirket Mændene psykisk?

Det kan meget vel have paavirket dem psykisk. Jeg kan ikke give nogen Forklaring paa, hvorfor ingen kom op efter Arnold og Shaw. Jeg havde skønnet, at Mændene kunde holde til mindst 4 eller 5 Timer endnu, og Virkningen, naar man tog Davis-

Apparatet paa, var den, at Aandedrættet straks blev roligt. Derfor kan jeg ikke indse, at det som Hindring af Udslusningen var af vital Betydning. Jeg kan kun formode, og dette er ren Gisning, at en eller anden større Ulykke er tilstødt Mændene i Baaden, kort efter at Arnold og Shaw slap ud.

Da Captain Oram blev spurgt om, hvorledes hans Tilstand var paa det Tidspunkt, svarede han, at han led af Kulsyreforgiftning og til en vis Grad af nervøse Reaktioner.

Han fortalte, at det var efter hans Raad, at Forslaget om at brænde Hul i Baadens Agterende blev opgivet. Han mente, at det i høj Grad vilde være farligt, da »Thetis« kunstigt blev holdt oppe, og hvis den var vendt tilbage til sin oprindelige Stilling, vilde hele Baaden blive fyldt.

De vendte da deres Opmærksomhed mod »Z«-Tanken i Baadens Agterende. Dette medførte imidlertid, at der maatte skæres 2 Huller i Toppen af Tanken for at komme ind i den og et fra selve Tanken for at komme ind i Rummet.

Den oprindelige Plan med at forbinde en Luftslange til Baaden blev hurtigt umulig. De behøvede Samarbejde med Mændene i Baaden, og der var efterhaanden kun kort Tid igen, indtil deres Arbejdsevne vilde ophøre.

Derfor maatte de falde tilbage paa det, de paa det Tidspunkt ansaa for at være den sidste Udvej til Frelse af Menneskeliv, og det var Adgangen gennem »Z«-Tanken. De vidste, at det vilde være meget vanskeligt, og at det sikkert ikke kunde redde nogen.

Undervandsbaaden blev holdt oppe i en Vinkel paa 60°, og det betød, at en Mand maatte gaa ned i et dybt Hul i Tanken, gaa igennem en Tank fuld af Stænger og Tandhjul og bane sig Vej frem til den

forreste Ende og derpaa faktisk fires ned i selve Baaden i et Tov. Naar han skulde ud igen, havde han ikke alene sig selv at sørge for, men sandsynligvis andre at hjælpe.

Saa snart Dækslet over Mandehullet i denne Ende af Tanken var fjernet, faldt det udenbords. Inden man fik begyndt at skære Hul, begyndte Baaden at svinge rundt med den i Bunden nedborede Stævn som Omdrejningspunkt. Baaden ændrede herved Retning og indtog en Stilling med Agterenden ude af Vandet, men med den oprindelige Hældning paa 35°. Den blev ikke længere holdt kunstigt oppe, og det var indlysende, at der maatte gøres et nyt Forsøg med »Z«-Tanken.

Captain Oram sagde, at en Læge havde undersøgt ham og sagt til ham, at han skulde ligge ned.

Ved 18-Tiden deltog han i en Konference om Bord i »Vigilant«. Situationen havde ændret sig. U-Baaden var forsvundet, og de vidste alle, at Chancerne for at redde flere dermed var gaaet tabt.

Rigsadvokaten: Vil de til Slut fortælle os, hvad De saa med Hensyn til Besætningens Opførsel, om der var Tegn til Panik fra Begyndelsen til Slutningen.

Captain Oram svarede: Jeg vil gerne paapege den overordentlig tapre Optræden hos alle om Bord. Jeg saa intet Tegn til Panik paa noget Tidspunkt. Saa snart der var et eller andet Arbejde, der skulde udføres, sprang der Folk til for at hjælpe. Jeg hørte nogle tale og spøge, lige til Chefen gav dem Ordre til at forholde sig roligt. Mindet om det stille Mod, de viste, vil leve hos mig for bestandig.

Som Svar paa et Spørgsmaal angaaende det Arbejde, der i Løbet af Natten var blevet udført i Baaden, sagde Captain Oram, at det var nødvendigt at forbinde et Rørsystem med et andet ved at lave to

Flanger og indføre et Kobberrør imellem dem, paa en saadan Maade, at Forbindelsen var vandtæt. Folkene havde til dette Arbejde med at bøje Kobberrøret ikke andre Hjælpemidler end Hænderne, og Vejtrækningen var ved at blive besværlig for ikke at sige smertende. De arbejdede muntert og effektivt paa dette i 3 Timer, et Arbejde, der fortjener den største Ros.

Dommer Bucknill: Det blev alt sammen foretaget af Cammel-Lairds Folk?

Ja, udelukkende.

Captain Oram forklarede, at de ikke kunde bruge Trykluftbeholdningen til at forny Luften i Baaden med, da Grunden til, at de led, var Kulsyreforgiftning, som fremkalder Træthed og eventuelt Døden. Den dødbringende Mængde Kulsyre var, mente han, ca. 10 % under almindeligt atmosfærisk Tryk; men den blev meget hurtigere dødbringende, hvis den indaandedes under højere Tryk.

Om Løjtnant Chapman sagde han, at han hurtigt var kommet sig, da han kom ud af Kammeret. Hans Optræden havde helt igennem været prægtig.

Han henviste ogsaa til Muligheden af, at Kammeret var blevet fyldt for hurtigt. Folk, der havde studeret dette Spørgsmaal, sagde, at der var Fare for Svimmelhed, hvis Kammeret blev fyldt for hurtigt.

Han var forbavset over, at ingen havde set Mærkebøjerne, som blev sendt op ca. 20 Min. efter, at Baaden var forsvundet. Hvis der ved Dag gry havde været et Skib med de nødvendige Dykkere i Nærheden, havde han al mulig Grund til at tro, at man vilde have været i Stand til at faa Baaden op, hvis man kunde have faaet Luft udefra. Han forstod, efter hvad han havde hørt, at Dykkeren, som forsøgte at gaa ned og sætte en Luftslange paa, var blevet kaldt op igen, fordi man mente, at Besætningen vilde sluse

sig ud, og at Dykkeren muligvis kunde komme i Karbolage med dem.

Som Svar til Dommer Bucknill sagde Captain Oram, at der ikke var nogen Grund til, at en U-Baad ikke skulde være forsynet med let tilgængelige Aabninger, ved Hjælp af hvilke der kunde pumpes Luft ned i Baaden. Nogle U-Baade havde det; men »Thetis« var ikke indrettet til det. Saa vidt han huskede, var man gaaet bort fra disse Forbindelser, da man indførte Davis-Apparatet til Sikring af Besætningen. Dette havde man gjort, fordi man ikke ansaa selve Bjærgningen af Baaden for at være nogen Sikkerhed for Besætningen.

»The Times« Onsdag, den 5. Juli 1939.

Mr. Paget, der var mødt for Slægtningene til W. H. Smith, en Lærling som omkom ved Ulykken, fik paa Spørgsmaal fra Captain Oram følgende Svar: Han kunde ikke betegne Dykkeprøver som farlige. De fordrede den omhyggeligst mulige Udførelse. Sædvanligvis blev Dykkeprøverne med U-Baadene foretaget ved Garelock, hvor Tidevandet ikke var nær saa kraftigt som i Liverpool Bay.

Mr. Paget: Det er jo ogsaa et Farvand, hvor der ikke er saa mange Vrag som netop paa det Sted, hvor Prøverne afholdtes. Alt i alt kan man vel sige, at Garelock er et sikrere Farvand?

Ja!

Captain Oram var ikke i Stand til at sige, om det var første Gang en U-Baad var blevet prøvet i Liverpool Bay.

Mr. Paget: Ved De, at da »Thetis« var ved Garelock, og det var Meningen, at den skulde dykke, gik selv de Mænd, der betjente Dieselmotorerne, som kun var nødvendige i Overfladen, fra Borde?

Det ved jeg ikke, jeg var ikke med.

Mr. Paget: De sagde i Gaar, at De ikke tillagde det nogen særlig Betydning, at man sprang den første Dykning ved Garelock over. Hvis der var blevet afholdt en Prøve ved Garelock, havde De kendt Deres Trim. Da De gik ud til denne Prøve i Liverpool Bay, maatte De beregne Trimmets, De havde ikke eksperimenteret Dem til det. Havde De gjort det, vilde De ikke have fundet, at Baaden var utilbørlig let, og derfor vilde det ikke have været nødvendigt i det hele taget at se efter i disse Torpedorør, og denne Ulykke vilde aldrig være sket?

Dette kan kun være en Formodning.

Til Advokatens Bemærkning om, at det maatte være nødvendigt at være endnu mere forsigtig, naar man uden forudgaaende Forsøg dykkede i disse Farvande, svarede Captain Oram: Jeg tror, man vilde være forsigtig under alle Omstændigheder.

Mr. Paget: Betragter De det som forsigtigt at have 103 Mand om Bord i Stedet for 57?

Det er nødvendigt at have mere end den normale Besætning om Bord.

Mr. Paget: De sagde, at Bugserbaaden ledsagede »Thetis« for at tage overflødige Folk om Bord, naar Baaden dykkede. Den tog faktisk ingen, gjorde den?

Nej!

Captain Oram tilføjede, at det var en almindelig Forholdsregel, at man spurgte gennem Baaden, om nogen ønskede at gaa fra Borde.

Paa Mr. Pagets Spørgsmaal om hvad den tænkelige Grund kunde være til, at en 16-aarig Lærling skulde blive om Bord, svarede Capt. Oram, at han ikke kendte Cammel-Laird-Folkenes Pligter.

Captain Oram fortalte, at Dykketelegrammet, et Radiotelegram afsendt til Porthmouth, blev sendt Kl. 1340. Han kunde ikke indse, at det vilde være til

nogen Nytte i dette Telegram at opgive den neddykkede Kurs.

Mr. Paget: Hvis De skulde følge U-Baaden, vilde De saa ikke have nogle Data, saaledes at de vidste, hvor de skulde se efter Mærkebøjerne?

Bugserbaaden kendte den Kurs, vi agtede at sejle.

Paa Spørgsmaal om, hvorvidt han kunde give nogen Forklaring paa, at Bugserbaaden tilsyneladende ikke havde set »Thetis«s Mærkebøje, svarede Captain Oram: Jeg mener, at den burde have set den.

Mr. Paget: Autoriteterne ventede Deres Uddykningstelegram Kl. 1640. De vidste, at de Kl. 1645 ikke havde modtaget Deres Telegram. Dette maa være et vigtigt Punkt?

Det kræver altid øjeblikkelig Opmærksomhed, naar en U-baad ikke sender Uddykningstelegram indenfor en fastsat Tid.

Mr. Paget spurgte, hvor lang Tid det vilde tage en Bugserbaad at naa fra Liverpool til Ulykkesstedet, idet han tilføjede, at han havde forstaaet, at Afstanden var ca. 25 miles.

Captain Oram: Det afhænger af hvad for en Bugserbaad det er. En civil Bugserbaad kunde have gjort Turen paa $2\frac{1}{2}$ Time

Mr. Paget: Det vil altsaa sige, at der Kl. 2030 kunde have været Skibe paa Stedet, hvis de øjeblikkelig havde faaet at vide, hvor de skulde gaa hen?

Ja, ved den Tid. Tusmørket var ved 21-Tiden.

Mr. Paget omtalte Arrangementet med en Mand, der skulde sendes op til Overfladen med en Plan til Brug for Overfladeskibe ved Anbringelse af en Luftslange paa U-Baaden og spurgte derefter: Hvis De havde hørt Undervandssignaler, og der havde været Skibe i Nærheden Kl. 2030, vilde De da have bragt Deres Plan til Udførelse straks?

Captain Oram: Ja.

Hvis Deres Plan omgaaende var blevet bragt til Udførelse, er De da et Øjeblik i Tvivl om, at den med Held kunde have været fulgt?

Jeg kan ikke sige, at jeg ikke var i Tvivl derom.

Mr. Paget: Hele Natten kunde der da være gaaet Mænd op med Davis-Apparatet, og idet der paa den Maade levnedes mere Luft til dem, der blev tilbage i Baaden, vilde det have bidraget væsentligt til Deres Plans Gennemførelse.

Hvis der havde været Skibe i Nærheden, er jeg ikke i Tvivl om, at nogle vilde have sluset sig ud i Løbet af Natten.

Hvis Folk havde sluset sig ud i Løbet af Natten, kunde Luftslangen og de nødvendige Dykkergrejer da have været paa Stedet ved stille Vande Kl. 6 næste Morgen?

Jeg ved ikke, hvor lang Tid det vilde tage at faa dem tilvejebragt,

De vilde da have haft Tiden fra Kl. 2030 til Kl. 0630 til at sætte Dem i Forbindelse med Liverpool, eller hvor der nu var Dykkergrejer og Højtryksapparater til Disposition, og faa dem bragt til Stedet.

Ja, og Dykkere.

Som Svar til Mr. Paget sagde Capt. Oram, at et stort Luftfartøj ikke kunde have baaret en fuld Dykkerudrustning; men han indrømmede, at eet Luftfartøj kunde have taget noget og et andet Resten.

Mr. Parget: Hvis Slangerne og Dykkergrejerne havde været der Kl. 0600, og hvis der havde været mere Luft i Baaden, idet nogle i Løbet af Natten havde sluset sig ud, saaledes at de, der blev tilbage i Baaden havde flere Kræfter, mener De da, at der vilde have været nogen Vanskelighed ved at fastgøre Luftslangen ved stille Vande Kl. 0600?

Det vilde altid være vanskeligt at arbejde i den Dybde og i den korte Tid, der var til Raadighed ved stille Vande.

Mr. Paget: Muligheden for at bjærge Baaden og den nærliggende Mulighed for at redde Besætningen gik tabt paa Grund af Smøleriet med at sende Skibe til Skuepladsen?

Jeg vilde ikke bruge Ordet Smøleri. (dilatatoriness).

I Stedet for at sende ethvert til Raadighed værende Skib af Sted Kl. 1640, da »Thetis« savnedes, var det første Skib, der fik Ordre til at afgaa, »Brazen«, som var 55 miles borte Kl. 1846. Kalder De ikke det Smøleri?

Jeg er ikke ganske klar over alle de Skridt, der blev taget, medens jeg var i U-Baaden.

Et andet Spørgsmaal, der blev rejst af Mr. Paget, var hvorvidt, der var nogen Grund til, at der ikke skulde være fastgjort en Telefon til Mærkebøjen, hvortil Captain Oram svarede, at han ikke var Ekspert paa det Omraade, men han vidste, at det var forbundet med konstruktionsmæssige Vanskeligheder. Han indrømmede, at det vilde have været til Hjælp.

Mr. Paget gentog den Formodning, at den virkelige Grund til den Ulykke, der havde ramt »Thetis«, var Smøleriet med Afsendelse af Bjærgningsfartøjer. En anden Grund, mente han, var den store Besætning, der var om Bord. Han henviste til Captain Orams tidligere Udtalelse, at han mente, at Grunden til at ingen fulgte efter Mr. Shaw og Fyrbøder Arnold op fra Baaden var den, at der maatte være indtruffet en eller anden alvorlig Ulykke.

Det var ren Gisning fra min Side, bemærkede Vidnet.

Mr. Paget: Er det ikke en mere nærliggende Forklaring, at Virkningen af Kulsyreforgiftningen var

blevet for voldsom for de andre, paa det Tidspunkt da Shaw og Arnold kom op?

Jeg sagde i Gaar, at det var mit personlige Skøn, at Folkene vilde være arbejdsdygtige til ved 15-Tiden. Hvis Kulsyreforgiftningen blev hurtigere, end jeg ventede, har det yderligere bidraget til, at der ikke kom flere op.

Mr. Paget bemærkede, at hvis det hang saadan sammen, skyldtes deres Død, at Baaden var overfyldt, hvilket bevirkede, at man kun havde 24 og ikke 48 Timer til Eftersøgningen og Udslusningen.

Capt. Oram: Ja.

Vidnet forklarede videre, at hver Gang man brugte Udslusningskammeret slap der noget Luft ud af U-Baaden, og noget Vand kom ind. Man havde imidlertid arrangeret det saadan, at dette Vand blev pumpet ud, og den Luft, der slap ud, blev erstattet fra Baadens Beholdning af Højtryksluft.

Mr. Paget: Hvis Regeringen havde udvist en fornuftig Hurtighed ved Afsendelsen af Skibe til Bjærgningen, kunde hele Besætningen sandsynligvis have været reddet?

Rigsadvokaten afbrød for at paapege, at det ikke var ønskeligt under den Form at stille Spørgsmaal til Vidnet, som ikke havde noget med det at gøre.

Mr. Paget forklarede, at han hos Vidnet søgte at faa den Kendsgerning frem, at den Langsomhed, hvormed Skibene ankom, var medvirkende til Ulykken, hvortil Dommer Bucknill bemærkede: Det har De allerede fastslaaet.

Mr. Hutchinson (mødt for The Amalgamated Engineering Union & The Elektrical Trades Union) spurgte derefter Captain Oram, om hvorvidt en Trimning i Dok vilde have røbet, at »Thetis« var for let.

Vidnet svarede, at Doktrimningen var tænkt som en

Prøve paa, om Baaden var vandtæt, samt som en omtrentlig Kontrol paa Beregningerne. Det Faktum, at Torpedorørene ikke var fulde, da Baaden begyndte at dykke, vilde være en tilstrækkelig Forklaring paa Letheden.

Captain Oram indrømmede, som Svar paa endnu et Spørgsmaal, at nogle Undervandsbaade havde Kalipatroner med til Rensning af Luften i Baade. Han mente, at det opsugede Kulsyren. Der var, saa vidt han vidste, ikke Kali om Bord i »Thetis«. Han ansaa ikke Davis-Apparatet for at være vanskeligt at betjene. En Mand vilde kunne bruge det fuldt ud tilfredsstillende efter en ganske kort Instruktion. Han indrømmede, at praktisk Brug af det forøgede Værdien af Instruksen. Marinens Personel trænedes i Øvelsestaarne, men han vidste ikke hvilken Instruktion, de, der var om Bord i »Thetis«, havde faaet.

Mr. Brightman (mødt for The Mersey Docks) korrigerede Afstanden fra Liverpool til Ulykkesstedet til at være 40 miles, hvilket Rigsadvokaten derpaa rettede til 38 miles.

Captain Oram indrømmede, at hvis det var Tilfældet, var det meget forkert, hvad han havde sagt, at Skibe kunde naa frem til »Thetis« paa $2\frac{1}{2}$ Time.

Dommer Bucknill spurgte Captain Oram, om han kunde danne sig noget Skøn over den Distance, Baaden havde tilbagelagt, fra det Øjeblik den forsvandt, og indtil Bøjerne kom til Syne.

Captain Oram svarede, at han mente, det var paa samme Sted. Baaden ramte Bunden praktisk talt, hvor den forsvandt. Man lod Bøjerne gaa ca. 20 Min. efter, at Baaden var forsvundet.

Mr. Miller (mødt for Cammel Laird & Co.) omtalte den Kritik, der var kommet til Udtryk angaaende Antallet af Mennesker om Bord i »Thetis« og spurgte,

om Vidnet vilde synes, at Antallet af Mennesker, der fra Admiralitetet var om Bord, var ganske normalt i saadan et Tilfælde.

Vidnet svarede, at det vilde han.

Mr. Miller: Vil De skønne, at Antallet af Folk, der fra Værftet var med om Bord, var ganske normalt i saadan et Tilfælde?

Jeg mener, at det var normalt for Overfladeprøverne; men det er en Kendsgerning, at ingen gik fra Borde.

Vilde det være normalt for Folk, der ikke var nødvendige under Dykningen, at gaa fra Borde?

Det er, mener jeg, det almindelige.

Chefen kunde beordre enhver, hvis Nærværelse i Baaden, efter hans Mening var uønskelig, til at gaa fra Borde?

Jeg tror, at Værftet ifølge Kontrakten skal betjene Maskineriet.

Hvis Chefen beordrede Ingeniøren, eller hvem det end var, til at gaa i Land, havde han at gaa. Den Ordre skal efterkommes?

Som Chef for Baaden har han naturligvis den fuldstændige Myndighed.

Hver Mand om Bord havde i alle Tilfælde en Grund til at gaa om Bord i Baaden?

Ja!

Rigsadvokaten: Vi ved, at der, efter at De og Løjtnant Woods var kommet op, blev anbragt 4 Mand i Udslusningskammeret. Vilde det fylde Kammeret?

Ja, jeg tror, det var for mange.

Som Svar paa endnu et Spørgsmaal, stillet af Rigsadvokaten, svarede Captain Oram, at sidste Gang han gik gennem et Øvelsestaarn for at prøve et Davis-Apparat, var da han var U-Baadschef; han mente, det var i 1930.

Inden Vidnet forlod Skranken, rejste Mr. Hutchinson sig og udtalte, at de Paarørende til de civile Ingeniører og Elektrikere, der mistede Livet i »Thetis«, ønskede, at han skulde udtrykke deres Taknemlighed for Captain Orams Anstrængelser. En lignende Hyldest blev fremsat af Mr. Paget efter hans Krydsforhør.

Lieutenant Frederic Greville Woods var det næste Vidne.

Han var kommet til Søs som Kadet i 1932, blev Søløjtnant II i 1934 og Søløjtnant I i 1937. Han kom paa U-Baadsskole i Januar 1936. Han kom om Bord i sin første U-Baad i Maj 1936 og havde siden da udelukkende været til Tjeneste i U-Baade. Han tiltraadte Tjeneste i »Thetis« i Oktober 1938, medens den var under Bygning i Birkenhead, og han vidste, at han skulde være Torpedo- og Artilleriofficer.

Tidligere paa Aaret havde han gjort opmærksom paa, at en af Vriderne paa den vandtætte Dør mellem Torpedorummet og Torpedomagasineringsrummet hang, saaledes at den vilde hindre Dørens Lukning. Det var ganske let at rette Fejlen; men han var ikke helt sikker paa, at det var blevet gjort.

Som Svar til Rigsadvokaten beskrev han Tildragelserne, den Dag »Thetis« gik ud. Paa Vejen ud afholdtes Styreprøver. Han gik ned i Baaden ca. 3 Kvarter før Baaden dykkede. Han hørte, at der gennem Talerøret blev spurgt ned, om Løjtnant Henderson, en Officer fra Fort Blockhouse, der havde med Maskinprøverne at gøre, ønskede at gaa over i Bugserbaaden.

Vidnet forklarede, at han saa paa Trimplanen, som Løjtnant Chapman havde i Kommandorummet. Paa denne var opført alle Baadens Hjælpe- og Erstatningstanke samt Torpedorør. Udfor Tankene var der

skrevet det Antal Gallons Vand, der skulde være i dem, og udfor Rørene 5 og 6 stod der »fuld«. Der var saa vidt han kunde huske ingen Lækager.

Løjtnant Woods svarede Rigsadvokaten, at det slog ham, at de var længe om at komme ned. Han besluttede da at overbevise sig om, at Rør 5 og 6 var i den Tilstand, der var anført paa Trimplanen. Han aabnede Prøvehanen først paa Rør 6 og derefter paa Rør 5. Paa en Model demonstrerede han for Dommer Bucknill, hvad han gjorde. Han forklarede, at da han aabnede Prøvehanen paa Nr. 6, kom der lidt Vand ud; dette gav ham det Indtryk, at Vandet ikke var under Tryk. Der kom intet Vand ud af Nr. 5.

Han gik ind i Kommandorummet og spurgte Løjtnant Chapman, om det mentes, at Rør 5 og 6 var fulde. Han svarede »Ja«, hvortil Vidnet svarede, at han havde fundet ud af, at de ikke var fulde. Han spurgte derefter Mr. Robinson, den ledende Ingeniør fra Cammel Laird, om det mentes, at Rørene var fulde. Han svarede: »Nej«.

Han beskrev, hvorledes han igen undersøgte Rør 5 og 6. Han aabnede Prøvehanen paa Nr. 6. Vandet sivede ned ad Bunddækselet. Han aabnede Prøvehanen paa Nr. 5, og der kom ikke noget Vand ud. Paa dette Tidspunkt bemærkede han, at Tank »A« var næsten fuld og sluttede deraf, at Baaden maatte være meget let forude.

Rigsadvokaten: De mener, at man ikke vilde fylde den Tank, med mindre Baaden var meget let forude? Ja.

I Kommandorummet fortalte Løjtnant Chapman ham, at det var sandsynligt, at Rørene maatte fyldes for at hjælpe Baaden ned. Bagefter oplyste Mr. Robinson ham om, at der ikke var Tryk paa Hætterne, og Vidnet sagde, at han vilde gøre dem klar.

Vidnet forklarede, hvorledes Hætterne bevægedes ved hydraulisk Tryk, som kontrolleredes af et Haandtag, idet han tilføjede, at Haandtaget kunde bevæges enten til »Aabne«, »Lukke« eller anbringes i en neutral Stilling.

Rigsadvokaten: Lad os antage, at en eller anden, der har lukket Hætten, og derpaa vil anbringe Haandtaget i den neutrale Stilling kommer til at overskride den neutrale Stilling. Kan De fortælle os, hvad der saa vilde ske?

Jeg kan ikke sige Dem, hvor langt Haandtaget skulde bevæges udover den neutrale Stilling, for at Aabningen af Hætten skulde begynde. En Mand fortalte ham, fortsatte Løjtnant Woods, at Haandtagene stod paa »Lukket«, og forsikrede ham, at alt var i Orden.

Vidnet beskrev derefter, hvad han gjorde for at fastslaa Rørenes Tilstand. Han inspicerede først alle Hætteindikatorerne og overbeviste sig om, at de alle viste »Lukket«. Han aabnede Prøvehanen paa Rør 1, fra hvilket der kom et svagt Luftpust; han aabnede derefter til Røret og fandt det tørt. Det samme gentog han med Rørene 2, 3 og 4 efter hinanden, idet han først aabnede Prøvehanen og derpaa Bunddækslet. Den eneste Forskel var, at der fra de 3 sidste Rør ikke kom noget Luftpust. Han sprang over Rør 6, som han vidste indeholdt noget Vand, og aabnede Prøvehanen paa Nr. 5. Dette viste ligesom Nr. 2, 3 og 4 hverken Lufttryk eller Vand.

Han fortsatte: Jeg begyndte at bevæge Haandtaget til Nr. 5's Bunddæksel. Det viste sig at gaa stramt. Det bekymrede jeg mig imidlertid ikke om, da mangfoldige andre mekaniske Dele i Baaden gik stramt, fordi de var nye. Ved den sidste Bevægelse af Haandtaget paa Nr. 5 begyndte Vandet at løbe ud fra Bundten af Røret. Inden jeg kunde foretage mig noget, blev

Dækslet slynget tilbage, og en Mængde Vand begyndte at strømme ind i Torpedorummet. Paa det Tidspunkt var jeg saa sikker paa, at Hætten var lukket, at jeg mente, der maatte være et Brud paa Rør 5. Havde jeg stillet mig klart, hvilket jeg snart efter gjorde, at Nr. 5's Hætte maatte være aaben, vilde jeg sandsynligvis have været i Stand til at naa hen til Haandtaget til Bevægelse af Hætten; jeg kunde da inspicere dets Stilling og bevæge det til »Lukket«, hvis det havde staaet i den aabne Stilling.

Torpedorummet begyndte hurtigt at fylde, og jeg havde vanskeligt ved at naa hen til den Bb. Dør. Matros Hambrook, som var bag mig, var ved at blive kastet omkuld af Vandet. Jeg maatte hjælpe ham ud af Rummet, og derved gik der nogen Tid tabt, inden den Bb. vandtætte Dør blev lukket. Medens jeg var ved Rør 5's Bunddæksel, og Vandet begyndte at komme ind, raabte jeg til P. O. Mitchell, at han skulde melde til Kommandorummet, at der skulde blæses. Han lod Ordren gaa videre pr. Telefon.

Da Forhøret om Eftermiddagen fortsattes, sagde Løjtnant Woods, at han var bange for, at hans Hukommelse i den ovenfor omtalte Periode ikke var ganske paalidelig da alt var sket saa hurtigt.

Han fortalte om de Anstrængelser, der var gjort for at lukke Døren, hvorledes Løjtnant Jamieson besluttede at rømme Magasineringsrummet og raabte til dem, at de skulde gaa ud; hvorledes P. O. Mitchell og han igen prøvede at lukke Døren, og hvorledes de til sidst trak sig tilbage til det næste Skod. Paa dette Tidspunkt gik Lyset ud.

Det var meget vanskeligt, fortalte han, at komme ud af Rummet paa Grund af Skibets Hældning, og fordi Borde, Klapstole og Kasser faldt agterfra ned imod os. Jeg gled tilbage mange Gange, fordi Skoene

var vaade. Senere hen gik han agterover og aflagde Rapport om, hvad der var sket, og nogle Officerer gik forefter til Skod 40 for at undersøge Sagen. Det var paa det Tidspunkt, at han spurgte Matros Hambrook, om alle Hættebevægelseshaandtagene var parallelle. Var dette Tilfældet, vilde det betyde, at Haandtaget til Nr. 5 var i den lukkede Stilling, da Haandtagene til Rør 1 og 3 antagelig var i lukket Stilling. Han svarede, at det var de.

Han deltog ikke i nogen af de Konferencer, der fra Tid til anden afholdtes i Kommandorummet. Det første Redningsforsøg, han bemærkede, var Brugen af Trykluft til Uddrivning af Vandet fra Torpedorummet gennem Rør 5. Man gjorde sig imidlertid klart, at denne Metode sandsynligvis ikke vilde være effektiv og vilde spille den lille Trykluftbeholdning.

Efter en ny Konference besluttede man sig til at skaffe sig Adgang til Torpedorummet gennem Udslusningskammeret og forsøge at lukke Rør 5's Bunddæksel. Løjtnant Chapman meldte sig frivilligt til at gøre dette.

Rigsadvokaten: Sagde De, at De var parat til at gaa med ham?

Ja. Jeg sagde, at jeg ansaa det for utilraadeligt for ham at gøre Forsøget alene; men han ønskede tilsyneladende at gøre det. Planen var først og fremmest at naa ind til Bunddækslet paa Rør 5 og lukke det, derpaa at vende tilbage til Agterkanten af Magasineringsrummet, og aabne 2 Lænseventiler af hvilke den ene sugede fra Magasineringsrummet, den anden fra Torpedorummet. Løjtnant Chapman blev tynget ned med nogle tunge Metalbolte og gik ind i Kammeret. Der var ingen Davis-Udslusnings-Lamper om Bord, men man lavede en af en almindelig Lommelygte omviklet med Bændler for at gøre den vandtæt. Kammeret

fyldtes, og da Vandet naaede Løjtnant Chapman til Halsen, gav han Signal, og vi tømte Taarnet igen, og han kom ud. Han havde øjensynlig haft Smerter i Ørene og Lungerne.

Hvad skete da?

Jeg meldte mig som frivillig, men jeg sagde, at jeg betragtede det som meget vigtigt, at have en med mig.

Petty Officer Mitchell meldte sig straks til at ledsage mig. Han var en overordentlig nyttig Mand, da han som Torpedomand havde fuldt Kendskab til begge Rummene.

Vidnet forklarede, at han tog en Ende om Livet. Meningen var, at de, naar Kammeret var fyldt, skulde aabne Døren i Forkant af Kammeret, gaa igennem den og lukke den. P. O. Mitchell skulde fastgøre Tampen af Enden til et Øje paa Skod 40, og Vidnet skulde gaa forefter og lukke Bunddækslet. Naar han var paa Tilbagevejen, skulde Mitchell gaa hen til de ovennævnte Lænseventiler og aabne dem. De skulde derefter gaa tilbage i Udslusningskammeret og lukke Døren, hvorpaa Kammeret skulde tømmes.

Hvis De nu ikke havde været i Stand til at komme tilbage, skulde P. O. Mitchell da blive ved Kammeret?

Ja, han skulde staa klar der. Vi signalerede sammen ved Ryk i Linen.

Løjtnant Woods fortsatte med at beskrive, hvorledes Mitchell i Kammeret viste Tegn paa stærke Smerter, medens Kammeret fyldtes, og han maatte da give Signal til Tømning. Han selv følte ikke det mindste Ubehag.

Der blev holdt endnu en Konference, og han tilbød at gaa ind igen. P. O. Smithers meldte sig straks til at gaa med. Denne Gang var Planen en anden. De skulde først gaa op ad Lejderen til Torpedolugen og forsøge at spænde den; derpaa skulde de 2 Lænse-

ventiler aabnes, og endelig skulde han igen prøve at lukke Bunddækslet.

Rigsadvokaten: Captain Oram sagde, at De frøs og rystede?

Jeg var kommet mig, da jeg igen gik ind i Kammeret.

Da Vandet naaede os til Hagen, saa jeg, at Smithers havde Smerter. Jeg fortsatte Fyldningen nogle Sekunder, men saa, at det ikke var til nogen Nytte, hvorfor jeg gav Signal til Tømning. Baade Smithers og Mitchell var glimrende Mænd, og deres Optræden fortrinlig medens de var inde i Kammeret.

Hørte De, da De kom ud af Kammeret for anden Gang, nogen Diskussion om, hvorvidt der skulde gøres yderligere Forsøg?

Ja. Jeg kan ikke huske Diskussionen; men jeg ved, at 2 Mand meldte sig frivilligt til at gaa gennem Torpedorummet.

Det blev besluttet ikke at gøre noget nyt Forsøg?
Ja.

Ved 23-Tiden bemærkede jeg, at det blev lidt vanskeligere at trække Vejret. Nogle Gange i Løbet af Natten blev »humidifieren«^{*)} sat i Gang i ca. 5 Min. for at se, om det vilde forbedre Luften i Baaden. Jeg mærkede ikke nogen Forbedring. Ved 6-Tiden stod jeg op og gik ind i Kommandorummet. Baadens Hældning var tiltagende.

Var Vejrtrækningen da blevet vanskeligere?

Ja. Jeg havde Hovedpine; men skønt jeg aandede dybt og hurtigt, havde jeg ikke virkelige Smerter. Jeg bemærkede, at nogle af de andre havde det langt værre end jeg. Løjtnant Woods berettede, hvorledes han saa en Matros prøve paa at aabne en Ventil; han var saa medtaget, at han var ude af Stand til at koncentrere

^{*)} Et Apparat til Opsugning af Luftens Fugtighed.

sig om Arbejdet. Woods gik da selv hen og gjorde det. Paa Grund af Baadens store Hældning og den daarlige Luft laa de fleste ned paa Dørken. Ved 7-Tiden hørte han en Forespørgsel efter en frivillig til at følge Captain Oram, og han meldte sig.

Vidste De, hvad De meldte Dem til?

Nej, ikke da Forespørgslen kom.

Hvad gjorde De?

Captain Oram førte an, og vi gik agterover. Vi havde stort Besvær med at komme frem, og vi maatte have Hjælp af dem, der laa paa Dørken. De gav os en Haand og hjalp os op. Da vi naaede det agterste Udslusningskammer, tog vi vore Davis-Apparater paa og gik ind i Kammeret. Kammeret begyndte at fyldes men da Vandet naaede et Stykke op, blev Kammeret tømt igen udefra. Jeg er ikke ganske klar over, hvad der var i Vejen, og jeg spurgte Løjtnant Chapman derom, da han aabnede Døren. Han sagde, at han mente, at Toppen af Kammeret var over Havoverfladen. Det mente jeg ikke, og vi gik igen ind i Kammeret. Lige før Døren blev lukket var det, at jeg hørte Bomberne blive affyret og antog, at der maatte være en Orlogsmænd i Nærheden. Døren blev lukket, Kammeret fyldt uden Uheld, og Captain Oram og jeg slusede os ud uden egentlig Vanskelighed. Vi blev fisket op af en af »Brazen«s Hvalbaade. Kort efter blev Shaw og Arnold taget op. Jeg spurgte Arnold om, hvad der var sket nede i Baaden, og han fortalte mig, at 3 Mand var druknet under et forudgaaende Udslusningsforsøg. Han nævnte ogsaa, at han mente at have set Gnister og Røg, da han gennem Kammerets Koøje saa ud i Makinrummet, hvor de elektriske Motorer er anbragt.

Efter en Pause, der var længere end en normal Udslusning kunde vare, bad jeg »Brazen«s Chef, om hans Mænd maatte banke paa U-Baadens Skrog, saa

at de, der var nede i den, kunde vide, at der var nogen lige ved dem. Det gjorde de, men jeg tror ikke, der blev svaret. Det var ca. Kl. 1015. Jeg gik derpaa over i H.M.S. »Somali« og aflagde Rapport til Chefen for 6. Destroyer-Flotille. Kort Tid efter gik jeg over i »Vigilant« og iagttog Redningsarbejdet derfra.

Dannede De Dem, udfra den Kendsgerning, at der ikke blev svaret paa Bankningen paa Skroget, nogen Mening?

Jeg antog, at de der var i U-Baaden ikke mere var i Live. Hvis de som Svar havde banket igen, tror jeg, at de vilde være blevet hørt.

Derefter afhørte Mr. Hutchinson Løjtnant Woods.

Som Svar paa nogle Spørgsmaal sagde han, at han troede, at der ved en tidligere Prøve var en Olie-Lækage paa Rør-Systemet, men at den ikke havde nogen Indflydelse paa Baadens Sejlads. Det var Admiralitetets Tilsynsførendes Pligt, i Samarbejde med Cammel Laird, at udfylde Trimplanen. Han vidste ikke, hvem der havde paaført Ordet »Fuld« udfor Rør 5 og 6.

Mr. Hutchinson: Fik De inden De sejlede nogen Besked angaaende disse Rør?

Nej. Vidnet forklarede, at han paa det Tidspunkt var overbevist om, at der ikke var Vand i Rør 5. Han aabnede ikke Aftapningen og Luftafgangen. Lige indtil han aabnede Bunddækslet, var han sikker paa, at der ikke var Vand i Røret.

Dommer Bucknill: De stolede virkelig paa Prøvehanen?

Ja!

Hvad med den mekaniske Indicator?

Da den blev inspiceret, gjorde den mig yderligere sikker paa, at Hætten var lukket.

Mr. Hutchinson: Da De anden Gang aabnede

Prøvehanen, var De da sikker paa, at Hætten var lukket?

Jeg gik simpelthen ud fra, at den var lukket, men jeg vidste det ikke.

Saa De paa Indicatoren?

Nej, ikke denne Gang.

Hvis Hætten havde været aaben vilde Vandet i betydelig Mængde være trængt ind i Røret?

Det vilde have fyldt Røret i Løbet af 2—3 Sekunder.

Og saa vilde det begynde at løbe ud af Prøvehanen?

Ja.

Har De nogensinde været ude for at maatte undersøge, om Prøvehanen var tilstoppet?

Nej aldrig.

De antog, at Trimplanen var forkert?

Ja.

Er det almindeligt, at disse Prøvehaner tilstoppes?

Jeg har aldrig været ude for det. Løjtnant Woods forklarede, at Grunden til, at han gav Hambrook Ordre til at se efter, om Haandtagene var i den lukkede Stilling, var, at han vilde være sikker paa, at Hætterne var lukkede. Hambrook havde gjort Tjeneste i »Thetis« i henved 2 Maaneder, og han havde sammen med ham gjort lignende Tjeneste i en anden U-Baad, H. M. S. »Osiris«, hvor, saa vidt han huskede, Hættehaandtagene og Ventilerne paa begge Sider var anbragt i nøjagtig samme Stilling.

De kontrollerede aldrig selv disse Haandtags Stilling?

Nej, det gjorde jeg ikke.

Mener De, at det er muligt, at Hambrook kan have betjent Haandtaget forkert?

Det er muligt.

Løjtnant Woods sagde, at de Ubehageligheder, der

den 1. Juni Kl. 23 foraarsagedes af Tilstanden i U-Baaden, ikke var særlig slemme. Der var kun Tale om tung Vejrtrækning. Besætningen var tilstrækkelig stærk til at kunne sluse sig ud med Davis-Apparatet; men han var ikke sikker paa, at nogle af de ældre Haandværkere vilde være i Stand til at bruge Apparatet. Det krævede en vis Portion Kækhed og Træning.

Mr. Hutchinson: Jeg vilde tro at Mænd som ingen praktisk Træning havde haft, vilde finde det meget vanskeligt at foretage en Udslusning under disse Omstændigheder?

Mr. Shaw kom ud; men jeg har iøvrigt ingen Mening derom.

Den følgende Morgen var Lidelserne blevet betydelig voldsommere, og paa det Tidspunkt, da De gik ud, var Smerterne vist meget heftige?

Ja, Folk havde det ikke godt.

Mener De, at der paa det Tidspunkt var nogle, der var for svage til at sluse sig ud?

Ja, det tror jeg. Jeg saa een Mand, om hvem jeg tænkte, at han vilde være ude af Stand til at gaa op. Jeg mente, der var gode Chancer for de andre.

Blev Forholdene meget hurtigt værre?

Det er jeg ikke i Stand til at udtale mig om. Jeg laa ned om Natten, og til Trods for de Symptomer, jeg har beskrevet, mente jeg, at jeg vilde kunne holde ud nogen Tid endnu. Naar jeg bestilte noget, følte jeg mig daarligere. Jeg erindrer, at det sidste jeg stillede mig klart var, at Folkene kunde holde ud. Klokken var da 6 om Aftenen. Jeg var sandsynligvis temmelig optimistisk.

»The Times« Torsdag den 6. Juli 1939.

Mr. Lyons (mødt for Slægtningene til W. H. Smith) udspurgte Løjtnant Woods.

Løjtnant Woods svarede, at han havde været med

til de forudgaaende Prøver. Lieutenant-Commander Bolus var Baadens Chef. Der var mellem 80 og 90 Mennesker om Bord, og »Thetis« førte Orlogsflag. Det var Meningen, at den skulde prøvedykke ved Garelock.

Mr. Lyons: Gik der nogle fra Borde, den Gang det var Meningen, at den skulde prøvedykket?

Vi havde den Gang ikke nogle af Maskinfolkene med, saadan som vi havde, da vi gik ud til Dykningen i Liverpool Bay.

Den Gang det var Hensigten at afholde Dykkeprøverne ved Garelock, vilde der have været langt færre om Bord, end Tilfældet var ved Liverpool?

Det tror jeg.

Vidnet mente, at Dykkeprøven, som skulde have været afholdt ved Garelock, ikke blev afholdt, fordi der opdagedes Fejl paa det Olietrykssystem, der bevægede Rorene. Mellem Garelock og Liverpool havde man faaet Rorbevægelsen bragt i Orden. Han havde prøvet Prøvehanen paa Rør 5 tre Gange.

Mr. Lyons: Der er ikke Tvivl om, at Prøvehanen var tilstoppet i det 3. Tilfælde?

Jeg antager, at det har været Tilfældet.

Et eller andet, som fra Søen kom ind i Røret, kunde foraarsage Tilstopningen?

Ja, det kunde.

Paa et Spørgsmaal angaaende Betjeningsreglement for Torpedorummet svarede Løjtnant Woods, at der var et Reglement, som han selv brugte. Han mente ikke, at der i Øjeblikket fandtes en Bog, der udelukkende handlede om Torpedorør af den Type, som fandtes i »Thetis«. De fleste Tilfælde dækkedes af tidligere tjenstlige Bøger. Den han selv brugte var »Care and Maintenance of Torpedo Tubes«.

Derefter gik man over til Spørgsmaalet om Vrideren paa Døren i Skod 25.

Der var, sagde Løjtnant Woods, for ham ingen Tvivl om, at Døren bekneb sig, fordi den ene Vrider hang.

Mr. Lyons: Vil De mene, at Ulykken ikke kunde været sket, hvis Døren ikke havde beknebet sig?

Jeg mener, at vi efter al Sandsynlighed havde været i Stand til at lukke Døren og saaledes hindre Vandet i at trænge længere agterover end til Skod 25.

Mr. Lyons: Og var det blevet gjort, vilde der ikke være sket nogen Ulykke?

Løjtnant Wood svarede, at det vidste han ikke. Torpedorummet vilde fylde; men han kunde ikke nøjagtigt sige, hvilken Indflydelse det vilde have. Han havde tidligere foreslaaet, at nogle af Vriderne skulde gøres kortere. Han var klar over, at en af Vriderne sandsynligvis bekneb Døren; men han mente ikke, at den Afkortning, som han havde tilraadet, vilde have afværget det, der skete.

Mr. Lyons udspurgte derefter Løjtnant Woods angaaende den Metalnaal, som bruges til at rense Hullet i Prøvehanerne paa Bunddækslerne, i Tilfælde af at de forstoppes.

Vidnet forklarede, at Naalen ikke var blevet anvendt i det omtalte Tilfælde.

Mr. Lyons: Naalen var der til det samme; hvis der virkelig havde været en Forstopning, vilde det have været en let Sag at anvende de for Haanden værende Midler til Afhjælpning deraf?

Ja.

Der var ogsaa Maskineri til Lænsning af Røret uden at aabne Bunddækslet, fortsatte Mr. Lyons, hvortil Løjtnant Woods svarede, at han lænsede ikke, fordi han ikke ansaa det for at være nødvendigt. Han huskede ikke, om der var særlige Bestemmelser for Lænsning, og det laa udenfor hans Kompetence at give Ordre

dertil. Han ansaa det ikke for nødvendigt at afgive nogen Melding i dette Tilfælde.

Som Forklaring paa sin tidligere Bemærkning om, at Baaden var længe om at komme ned, sagde Løjtnant Woods, at det fandt han ikke noget alvorligt i; den virkelige Fare var ikke til Stede før nogen Tid derefter.

Mr. Boyes (mødt for Slægtningene til 2 Ombordværende): Mener De, at det paa det Tidspunkt, da De forlod U-Baaden, vilde have været muligt med Held at gennemføre en Udslusning fra det forreste Kammer?

Det mener jeg. Der var et tilstrækkeligt Antal Davis-Apparater samt Reserveapparater om Bord.

Paa et andet Spørgsmaal svarede Vidnet, at der ikke var nogen Sikkerhed, som forhindrede Bunddækslets Aabning, naar Hætten var aaben. Han havde aldrig set et saadant Arrangement.

Paa endnu et Spørgsmaal svarede han, at han mente at have set Markeringsbøjerne, da han var om Bord i »Brazen«; men han var ikke sikker paa det.

Mr. Boyes udtalte, at han ønskede fuldt ud at slutte sig til alt det, der var blevet sagt om det Mod, Løjtnant Woods havde udvist og de vanskelige Pligter, han havde paataget sig under sine Anstrængelser for at frelse Besætningen.

Mr. Miller (repræsenterende Cammel Laird & Co.) begyndte derpaa at krydsforhøre Løjtnant Woods.

Det første Spørgsmaal besvarede Løjtnant Woods med, at Rorsystemet var leveret til »Thetis« af Vickers-Armstrong, og at nogle af de ombordværende repræsenterede dette Firma, for det Tilfælde, at der skulde være noget i Vejen med Rorene.

Mr. Miller fortsatte og gjorde opmærksom paa, at en meget betydelig Del af Torpedoudrustningen var leveret af Admiralitetet til Cammel Laird, som kun havde Arbejdet med at anbringe den paa Plads.

Løjtnant Woods samtykkede.

Mr. Miller fremlagde derpaa en 10 ft. lang Tegning for at vise, hvilke Dele af Udrustningen Admiralitetet havde leveret. Mr. Lyons bad om en Kopi, og Rigsadvokaten afbrød for at paapege, at der muligvis paa Tegningen var vist Ting, der var fortrolige. Samtidig var det dog ønskeligt, at Retten fik Adgang til alt, hvad man fandt af Interesse.

Dommer Bucknill: Naar det viser sig væsentligt, vil vi betragte denne Sag, men i Øjeblikket kan jeg ikke se, at den er det. Denne Ret er ikke sat for at anvise muligt Ansvar i Sagen; men den er udpeget til at finde ud af, hvad der er sket, hvorfor det er sket, og om muligt, hvad der kan gøres for at undgaa, at saadan noget sker i Fremtiden.

I Øjeblikket var det ikke væsentligt, om A, B eller C havde leveret den ene eller den anden Del af Udrustningen. Hvis der var en Fejl et eller andet Sted i Udrustningen, kunde det blive nødvendigt at foretage yderligere Undersøgelser og finde ud af, hvorledes det gik til. Han havde indtil nu ikke hørt noget Vidneudsagn, der lod En formode, at der var mekaniske Fejl noget Sted.

Løjtnant Woods forklarede Mr. Miller, at han efter den indledende Torpedoprøve havde faaet en Liste over alle de Punkter, som man ved den Prøve endnu maatte have sin Opmærksomhed henvendt paa.

Mr. Miller antog, at det maatte være Løjtnant Woods Pligt at paase, at dette blev bragt i Orden; men Rigsadvokaten indskød, at det var det ikke. Mr. Miller spurgte derpaa, om han vilde betragte det som sin Pligt at gøre det eller blot som en Sag af Interesse.

Løjtnant Woods: Jeg betragtede det personligt som min Pligt.

Da han blev spurgt, om Arbejdet var udført, inden

Baaden gik ud paa denne sin sidste Dykkeprøve, svarede han, at han ikke var sikker paa det.

Mr. Miller paapegede, at Løjtnant Woods havde set, at Rør 5 og 6 paa Trimplanen var anført som fulde.

Antog De, at Trimplanen viste den Tilstand, Baaden forlod Birkenhead i, eller den Tilstand, den skulde bringes i paa et senere Stadium?

Løjtnant Woods: Jeg antog, at Tankenes Tilstand var som anført paa Trimplanen inden vi forlod Birkenhead.

Mr. Miller: De forstod, at den Trimplan, som Officeren i Kommandorummet havde, viste den Tilstand, i hvilken »Thetis« den Morgen gik af Havn?

Ja.

Mr. Miller: Lad os antage, at disse Torpedorør ikke var fyldt den Morgen, Baaden gik ud til Dykkepladsen, og at det ikke var Hensigten, at Planen skulde være en Fortegnelse over den Tilstand, i hvilken Baaden afsejlede; men over den Tilstand, den skulde bringes i, inden Dykningen begyndte. Idet vi nu gaar ud fra dette, kan De da sige os, om der fra Afgangen og indtil De aabnede Rør 5's Bunddæksel, var gjort noget for at fylde alle disse Rør?

Løjtnant Woods svarede, at en af Cammel Lairds Mænd kunde muligvis have gjort et eller andet ved Rørene uden at fortælle ham det. Han var ikke nede i Torpedorummet hele Tiden. Der var ikke givet nogen Ordre, der var kommet til hans Kendskab. Han havde ingen Grund til at tro, at der var foretaget noget med disse Rør eller Maskiner i Tidsrummet mellem Afgangen og Ankomsten til Dykkepladsen.

Som Svar paa flere Spørgsmaal fra Mr. Miller henviste Løjtnant Woods til sin tidligere Forklaring om hans Beslutning om at overbevise sig om at Rør 5

og 6 var i den Tilstand, som var anført paa Trimplanen.

Mr. Miller: Hvis de var fulde, og Hætterne aabne, vilde det være vanvittigt at aabne Bunddækslet?

Ja.

Hvis de var fulde, og Hætterne lukkede, vilde det at aabne Bunddækslet betyde at hele Rørets Vandindhold løb ud i Torpedorummet, noget, som De aldrig vilde drømme om at gøre?

Nej.

Hvis de var halvt fulde, vilde Aabningen af Bunddækslet tillade en betydelig Vandmængde at løbe ind i Rummet; igen noget som De ikke vilde tænke paa at gøre?

Det er blevet gjort, naar det har været ønskeligt at lænse et Rør meget hurtigt. Vandet vilde blot løbe ned i Lasten. At aabne Bunddækslet er hurtigere end at bruge Aftapningen til Tømning af Røret.

Mr. Miller: Kan det betragtes som fornuftigt i Fredstid at aabne Dækslet og til ingen Nytte lade en betydelig Mængde Vand løbe ind i Rummet?

Kun under krigsmæssig Eksercits.

Men sikkert ikke under Dykkeprøver?

Nej.

Og altsaa ikke den Dag, vi taler om?

Nej.

Hvis De havde tænkt Dem, at disse Rør var halvfulde, vilde De vel ikke have aabnet Bunddækslet og ladet Vandet løbe ind i Rummet?

Som jeg forklarede i Gaar aabnede jeg ikke Bunddækslet paa Nr. 6, fordi jeg mente, det var halvfuldt.

Mr. Miller fremviste en Model af den Del af Bunddækslet, hvor Prøvehanen sidder.

Løjtnant Woods sagde, at han havde set den spe-

cielle Type Dæksel og Prøvehane i U-Baaden »Grampus« og var fortrolig med den. Han havde ikke lagt Mærke til, at der var en Rensenaal til Prøvehanen i »Thetis«. Han var forbavset over, at han ikke lagde Mærke til den.

Mr. Bucknill: Hvem sørgede for dette særlige Apparat?

Mr. Miller: Admiralitetet. Hele Dækslet, saadan som vi forstaar det, kommer ned komplet med Rensenaal.

Mr. Bucknill (til Løjtnant Woods): Var der i »Grampus« fastgjort en Rensenaal til Apparatet?

Jeg kan ikke huske det, Sir.

Løjtnant Woods forklarede Mr. Miller, at der, saa vidt han vidste, ikke var givet nogen Anvisning paa Brugen af Udrustningen, og at det ikke hørte med til den almindelige Betjening at se efter, om Prøvehanen var klar.

Mr. Miller gik derefter over til at behandle Undersøgelsen af Rør 5 og 6.

Løjtnant Woods blev spurgt om den Maade, hvorpaa han bevægede Haandtaget. Da Løjtnant Woods sagde, at han ikke var sikker paa et Punkt, sagde Mr. Miller: Mener De, at det er en Erindringsforskydning fremkaldt af de meget anstrængende Oplevelser, eller mener De, at De ikke har lagt Mærke til det?

Løjtnant Woods svarede: Jeg iagttog Prøvehanen hele Tiden, medens jeg betjente den. Jeg kan ikke være ganske sikker paa, at jeg husker alt.

Mr. Miller: Da der ikke kom noget Vand ud af Nr. 5, følte De Dem da berettiget til at drage nogen Slutning med Hensyn til, om Røret var fuldt ellertomt?

Jeg meldte til Kommandorummet, at det ikke var fuldt. Det var min Slutning.

Hvis Hullet i Prøvehanen var tilstoppet, kunde Røret have været fuldt?

Ja.

Faldt det Dem ikke ind, at Hullet kunde være tilstoppet?

Nej. Vidnet antog, at Cammel Lairds Folk havde set det hele klart.

Mr. Miller: Hvad var den nøjagtige Ordlyd af Meldingen?

Jeg sagde, at Rør 5 og 6 ikke var fulde. Meldingen blev afgivet til Næstkommanderende.

Mr. Miller: Denne Sag maa vi undersøge lidt nærmere. Jeg vil gerne vide, om den Dryppen af Vand, De fik fra Rør 6, ikke kunde tyde paa, at Hanen var mere eller mindre tilstoppet og saaledes formindskede den Straale, De normalt vilde vente at se?

Det er muligt.

Med mindre der var et stort Tryk paa Vandet, vilde der paa den Maade, De betjente Prøvehanen, knap nok have været Tid til at faa en kendelig Vandmængde ind?

Jeg taler af Erfaring, og jeg har sagt det før. Hvis Røret var fuldt, vilde jeg vente at se mere end en Dryppen af Vand fra Prøvehanen, enten Hætten var aaben eller ej.

Løjtnant Woods sagde, at den af Besætningen, der var sammen med ham, meldte, at Haandtagene til Bevægelse af Hætterne var i Stillingen »Lukket«. Da han selv saa efter Hætteindicatorerne, kom han til samme Resultat.

Mr. Miller: Er De sikker paa, at De gik frem mellem Rørene til disse Hætteindicatorer?

Ja.

Spørgsmaalet kan være af Vigtighed, og jeg vil gerne prøve deres Hukommelse.

Jeg har sagt det under Ed i min Vidneforklaring. De husker altsaa, at De gik frem mellem Rørene?

Ja. Han tilføjede, at han huskede, at han, efterhaanden som han saa Indicatorerne, havde han sagt til sig selv »Lukket«, »Lukket«, »Lukket«.

Da han blev spurgt om Grunden til, at han aabnede Bunddækslet, svarede han: Jeg ønskede at meddele Næstkommanderende Rørenes Tilstand. Jeg ønskede selv at se efter, om Rørene var tørre. Hvis jeg kunde se derind med en Lommelygte, kunde jeg se, om der sivede Vand ind ved Hætten. Hvis Vandet ikke havde naaet Aftapningen, kunde det ikke komme ud. Hvis Baaden havde Hældningen nedad, vilde Vandet samle sig i Forkant af Røret.

Til en Formodning om, at Baaden paa dette Tidspunkt ikke havde Hældning nedad, svarede Løjtnant Woods, at man lagde ikke Mærke til en Hældning paa 1 eller 2 Grader.

Der fulgte nu et længere Krydsforhør angaaende Løjtnant Woods Betjening af Prøvehanen. Han gjorde ikke noget Ophold, naar Hanen var i Midtstilling, fordi han mente, at det han gjorde var tilstrækkeligt. Han indrømmede, at den Kendsgerning, at der fra Rør 1 og 2 kom et Luftpust, viste, at disse Prøvehaner ikke var tilstoppede. Der kom intet Pust fra Rør 3 og 4.

Mr. Miller: Kan det skyldes, at disse Prøvehaner var forstoppede?

Det kan de have været.

De sprang Nr. 6 over alene fordi, det havde vist Vand. Slog det, da De kom til Rør 5, ikke en eneste Gang ned i Dem, at det muligvis ikke var en tilstrækkelig Prøve paa Rørets Tilstand, at aabne Prøvehanen?

Nej, det gjorde det ikke.

Hvis denne Hane var tilstoppet, kunde Vandet i

Røret være under Tryk med Hætten helt eller delvis aaben?

Jeg havde kontrolleret Hætteindikatoren.

Mr. Miller henviste til 4 Maader, hvorpaa man kunde overbevise sig om, at der var Vand i Røret: Rensning af Prøvehanen, Brug af Aftapningen, Brug af Afløbsrøret ovenpaa Røret, eller Trykmaaleren, der blev brugt i Forbindelse med Torpedoaffyringen. — Jeg er bange for, sagde han, at vi maa stille os klart, at hvis De havde prøvet en af disse Maader, vilde De have fundet ud af, at Røret ikke var tomt, men fyldt med Vand og under Tryk.

Det indrømmede Løjtnant Woods.

Mr. Miller: Naar De i Begyndelsen havde faaet at vide at Røret var fuldt, hvorfor aabnede De da Bunddækslet, inden De havde undersøgt de for Haanden værende Midler til Bestemmelse af Rørets Tilstand?

Jeg havde ikke faaet at vide, at det var fuldt. Jeg havde set Trimplanen, og den angav Røret som fuldt. Jeg fik derpaa at vide af en Cammel Laird Mand, at Røret ikke var fuldt. Dette, naturligvis i Forbindelse med Brugen af Prøvehanen, fjernede enhver Tanke om, at det var blevet fyldt i Forvejen.

Efter nogle Spørgmaal angaaende Døren i Skod 25 sluttede Mr. Miller med at udtale: De maa tilgive mig, at jeg maa undersøge denne Sag. Jeg deler med alle andre Beundringen for Deres ridderlige Optræden.

Paa nogle Spørgsmaal fra Dommer Bucknoll svarede Løjtnant Woods, at man paa et vist Tidspunkt mente, at det var nødvendigt at fylde alle Rørene for at faa Baaden ned. Det var muligt, at Haandtagene kunde have staaet i en saadan Stilling, at Trykket langsomt begyndte at aabne Hætten paa Rør 5. Hvis dette var Tilfældet, maatte han have set forkert, da han kontrollerede Indicatorerne, med mindre der var

en eller anden Fejl. Arbejdet blev ikke vanskeliggjort af de mange Mennesker, der var med. Han havde spurgt Mr. Robinson, om der var Tryk paa Hætterne, i Stedet for selv at forvisse sig derom, fordi Tele-motorsystemet hørte til den Del af Maskineriet, som Mr. Robinson havde Ansvaret for.

Dommer Bucknill: Spurgte De ham rent ud, om Rørene var fulde?

Løjtnant Chapman spurgte ham, medens jeg stod lige ved Siden af, hvorfor Rørenes Tilstand ikke var i Overensstemmelse med Trimplanen. Løjtnant Chapman spurgte ham, om de var fulde, og han svarede »Nej«. Løjtnant Woods sagde, at han, efter at Ulykken var sket, ikke havde udspurgt Mr. Robinson angaaende disse Rør eller talt med nogen om, hvem der havde fyldt dem. Rørene kunde have været fulde, og Hætterne lukkede, men det vilde ikke have bevirket, at Baaden fyldte. Hætten var blevet aabnet, enten før de gik i Søen, eller efter de dykkede. Det var det, der foruroligede ham.

Den Maling, som Rørene var blevet behandlet med indvendig kunde være kommet ind i Prøvehanen paa Rør 5 og have tilstoppet den. Saa vidt han vidste, havde Rørene ikke været fyldt en eneste Gang, efter at de var blevet malet; han havde heller ikke med Rensenaalen prøvet om Hanen var ren. Det vilde han overlade til Værftet. Med en Lommelampe undersøgte han Rørene for at se, om Hætten tog rigtigt paa Sædet. Han havde været ude for et Tilfælde, hvor Hætten lækkede lidt: det kunde ske, hvis Sædet ikke var helt glat. Han syntes, det var en passende Lejlighed til at finde ud af, om der var nogen Lækage, da det var første Gang efter Tæthedsprøven, at der var noget virkeligt Tryk paa Hætterne.

Dommer Bucknill sluttede med at sige til Løjtnant

Woods: Retten værdsætter i høj Grad Deres klart formulerede Vidneudsagn. Den eneste Bemærkning, jeg har at gøre, er, at De ikke har sagt nær nok om den særdeles tapre Maade, De senere optraadte paa.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Oktober Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 225)

4. Oktober 1710: Flaade paa 26 Linieskibe og 5 Fregatter under Generaladmiral Gyldenløve kæmper i Køge Bugt med svensk Flaade paa 21 Linieskibe og 3 Fregatter under Generaladmiral Wachtmeister. Linieskibet »Dannebrog«, Chef Kommandør Iver Huitfeldt, skydes i Brand og springer i Luften med hele Besætningen paa 550 Mand, efter at Chefen havde ladet Skibet ankre for ikke at antænde egen Flaade i Læ. 2 svenske Linieskibe ødelægges.
6. Oktober 1692: Første Nybygning paa Nyholm løber af Stabelen, nemlig Orlogsskibet »Dannebrog« paa 94 Kanoner; (springer i Luften d. $\frac{4}{10}$ 1710).
8. Oktober 1719: Fartøjer fra Eskadren ved Marstrand, nemlig 2 Galejer og 10 armerede Slupper under Kommando af Viceadmiral Tordenskjold overrumpler om Natten Fæstningsværkerne ved Gøteborg, trænger ind i Havnen og brænder 1 svensk Fregat, 2 Galejer og 1 Krudtskib, som springer i Luften.
9. Oktober 1916: Undervandsbaaden »Dykkeren« paa-

- sejles neddykket i Sundet og synker.
Chefen, Premierløjtnant Christian-
sen, drukner.
11. Oktober 1566: Admiral Otto Rud dør; tapper Flaa-
defører fra Syvaarskrigen.
12. Oktober 1899: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kom-
mandør H. K. H. Prins Valdemar,
hejser Kommandoen for at afgaa
paa Togt til Middelhavet og Øst-
asien og for at støtte Danmarks
Handelsinteresser (Østasiatisk Kom-
pagni m. m.) i disse Farvande.
(Hjemkomst 21. Juli 1900).
13. Oktober 1644: Eskadre paa 17 Skibe under Ad-
miral Pros Mund kæmper i Femern-
bælt og besejres af svensk-hol-
landsk Flaade paa 41 Skibe under
Admiralerne Wrangel og Thijsen.
Danske Eskadre mister 2000 Mand,
deriblandt Admiral Pros Mund.
13. Oktober 1824: Kontreadmiral H. C. Sneedorff dør;
Medstifter af Sø-Lieutenant-Selska-
bet, bekendt Kadetchef.
19. Oktober 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«s Landgangs-
kompagni under Secondløjtnant
Hammer undsætter og befrier Fortet
Prinsensten i Dansk Guinea fra
Negerstammes Angreb.
19. Oktober 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«,
Chef Kaptajn Schaffalitzky de Mu-
ckadell, beskydes udfor Nakkehoved
ved en Fejltagelse med Torpedoer
fra engelsk Undervandsbaad E. 11.
20. Oktober 1808: 21 Kanonbaade under Kommandør
Krieger kæmper i Sundets sydlige

Del mod engelsk Linieskib »Africa«, 1 Bombarderskib og 2 Orlogsbrigger, der eskorterer Konvoj paa 137 Skibe. »Africa« undslipper, men maa kasseres.

21. Oktober 1807: 16 Linieskibe, 15 Fregatter og Korvetter, 14 mindre Fartøjer samt 92 Koffardiskibe med Materiel staar Kroneløbet ud under engelsk Flag efter Kapitulationen overfor England d. 7/9 1807.
22. Oktober 1784: Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Archiv« med Kaptajnløjtnant de Løvenørn som Direktør.
24. Oktober 1808: Fæstningen Christiansø under Kaptajn Kohl afslaar Angreb fra engelsk Eskadre paa 2 Linieskibe og 6 Fregatter.
27. Oktober 1871: Ordre udstedes i Marinen om Tiltaleform »De« til alle Underordnede.
28. Oktober 1690: Peter Wessel fødes i Trondhjem.
28. Oktober 1744: Batteriet »Neptunus« paa Nyholm tillægges Navnet »Christianus Sextus«.
29. Oktober 1658: Hollandsk Flaade paa 39 Skibe under Luitnant-Admiraal van Opdam, senere forenet med dansk Eskadre paa 9 Skibe under Admiral Henrik Bjelke, slaar sig i Sundet gennem svensk Flaade paa 55 større og mindre Skibe under Admiral Wrangel, og undsætter København. (Medaille slaaet).
31. Oktober 1685: Vagten etableres for 1. Gang iflg.

kgl. Resolution paa »Nye Werft« eller Nyholm, der anlagdes c. 1680 paa »Hoeqven«; samtidig ændres Bremerholms Navn til Gammelholm, (sidste Værft nedlægges i 1865).

(»Hoeqven« af hollandsk Hoeck = Hjørne eller Krog: den sydlige Krog af det dybe Vand.)

31. Oktober 1731: Uniformsreglement indføres for 1. Gang obligatorisk for Søofficerer (gældende fra 1733), samtidig med at vor Sabels stadig reglementerede Guldfelttegn indføres. Indtil 1748 bærer Søofficererne rød Uniform, derefter graa og fra 1753 indføres den blaa Uniformsfarve; fra 1753 bærer højere Grader Epauletter. Officerskjolernes røde Kraver indføres $\frac{1}{1}$ 1784. Første, — ikke obligatoriske — Munderingsreglement er af $\frac{28}{12}$ 1722.

31. Oktober 1788: »Det Søe-Militaire Kaart-Archiv og Biblioteks-Selskab« stiftes med Kommandørkaptajn P. J. Fasting som første Formand; efter at Instrument-samlingen m. m. i 1927 overtages af Marineministeriet, ophæves Selskabet.

F. Kj.

Nogle Erindringer og Erfaringer om Luftbombardement er fra den spanske Borgerkrig 1937-39.

Af Kaptajnløjtnant E. A. E. Hensé.

Mand og Mand imellem hører man ofte i denne alvorlige Tid, hvor hele Europa truer med at gaa op i Flamme, Folk drøfte Luftbombardement og den Fare, der truer Menneskeheden ved denne nye barbariske Krigsførelse. I Stedet for at Flyvemaskinen skulde være et vidunderligt Kommunikationsmiddel i Menneskets og Fredens Tjeneste, er det nu blevet en Forbandelse, et Misbrug af en af de mest geniale Opfindelser, som er gjort.

Ængsteligt lyder Spørgsmaalene: »hvorledes skal man egentlig forholde sig, hvis der i en Luftværns-tilstand pludselig bliver givet Alarmsignal for Luftangreb paa en By?« — »Ved De det?« — »For jeg aner ikke, hvad man skal gøre.« —

Grunden til at der hersker en saa forholdsvis stor offentlig Uvidenhed paa dette Omraade her i Landet, maa vel skyldes dels Myndighedernes Tilbageholdenhed og Uvilje imod at indgyde Befolkningen unødigt Ængstelse, hvilket maaske nok kan siges at være prisværdigt og hensynsfuldt, og dels vel nok fordi man kun har meget lidt Erfaring og Sagkundskab til Raadighed for at kunne give Regler for saadan en Situation,

Herhjemme er det jo heldigvis endnu kun faa Mennesker, som har oplevet Luftbombardementernes Rædsel og ved, hvad man tænker og føler, og hvorledes man handler, naar man pludselig staar over Realiteterne og ikke kan komme bort fra det for

truede Sted, men maa blive paa sin Post, den være sig militær eller civil.

Folk, som har oplevet den spanske Borgerkrig og Krigen i Kina, ved Besked med Truslen fra Luften og ogsaa, hvorledes de slap helskindede fra det Ragnarok, som et moderne Luftbombardement er, til Trods for at Luftforsvar og Beskyttelsesmidler — navnlig i Begyndelsen af disse Krige — var meget mangelfulde og primitive.

Jeg skal i det følgende beskrive nogle Eksempler paa, hvorledes Luftangrebene blev foretaget paa de spanske Regeringshavne og Virkningerne af disse Angreb paa Skibe og Havne. Endvidere hvorledes jeg klarede mig uskadt af en lang Række Bombardementer, bortset fra Efterveerne af de Nerve- og Hjertechok, som jo er uundgaelige for enhver, som blot een Gang har befundet sig indenfor en H. E.*) Flyversprængbombs umiddelbare Rækkevidde. Endelig har jeg tilsidst — paa Grundlag af disse Oplevelser og Erfaringer — givet en Anvisning paa, hvorledes det enkelte Individ bedst kan forholde sig i en saadan Situation.

Grundet paa den Tavshedspligt, som enhver Officer er blevet afkrævet af Non Interventions Committee ved sin Tiltrædelse i Tjenesten i International Board for Non Intervention in Spain, Sea Observation Scheme, kan jeg desværre ikke — i denne Forbindelse — nærmere fortælle om denne velorganiserede Institution og dens Arbejde i Fredens Tjeneste.

Under hele Borgerkrigen blev Luftvaabenet benyttet i meget udstrakt Grad til alle Formaal, og fra begge de fjendtlige Partiers Side. Men først i Begyndelsen af 1938 begyndte de virkelige intensive Luftangreb paa Middelhavshavnene og Skibsfarten paa disse.

*) High Explosive.

Navnlig var Barcelona, Tarragona, Castellon, Sagunto, Valencia, Gandia og Alicante de mest hjem-søgte Pladser. I Løbet af de to Aar, jeg gjorde Tjeneste i Non Intervention Board, opholdt jeg mig — ombord i britiske og franske Skibe — jævnlige i disse Havne ofte i længere Tid ad Gangen.

Den mest almindelige Form for Luftangreb paa disse Byer var de saakaldte »silent air-raids«, og det er da navnlig disse, som jeg her vil omtale.

De spanske nationalistiske Flyverbaser for Angrebene paa den spanske Østkyst var beliggende paa Øen Mallorca i en gennemsnitlig Afstand af c. 2-300 km fra de store Havnebyer paa Fastlandet.

Herfra steg Bombeeskadrillerne op i en Højde af 8-10000 Meter og fløj Vest paa. Kommende i Nærheden af Kysten sloges Motorerne fra, og Maskinerne strøg nu i Glideflugt ned i et lavere Plan mod Maalet. Naar de var over dette, dog stadig i stor Højde (c. 6-7000 m), lod de hurtigt deres Bomber gaa, vendte Maskinerne og var ofte allerede paa Tilbagevejen over Havet, før Bomberne naaede Jorden. Ved denne Fremgangsmaade opnaaede Flyverne at slippe ubemærkede ind over Byen og faa kastet deres Bombelast, inden nogen havde bemærket deres Tilstedeværelse. Advarselssirenerne i Byen lød derfor først, naar Hvinet af Bombernes Flugt gennem Luften hørtes, ja endog tidt først, naar de første Eksplosioner fandt Sted. Som Følge heraf kunde Befolkningen og Skibenes Besætninger ikke naa at komme i Dækning, og Resultatet var derfor ofte et meget stort Tab af Dræbte og Saarede. Thi naar Sirenerne lød, løb Folk, som var i Husene, forskræmte ud paa Gaderne, eller fra Skibene ned paa Kajerne, og forsøgte i et vildt Løb at naa til et Refugio (Beskyttelsesrum) i Nærheden, samtidig med at Bomberne begyndte at regne ned over den uforberedte By.

Foran de smaa og smalle Indgange til disse Refugios stimlede Folk sammen for at komme ind, og der opstod ofte Panik i den Anledning. En stor Flok af Mennesker foran et saadant Beskyttelsesrums Indgang rummer naturligvis en overordentlig stor Fare, hvis en Bombe falder i Nærheden, og et stort Mandefald er uundgaaeligt.

Personligt har jeg saaledes i Barcelonas Havn — ved en saadan Lejlighed — set en 250 kg H. E. Bombe falde paa Kajen ved et Refugio, foran hvis Indgang der var en Sammenstimlen af c. 100 Mennesker. Resultatet var 18 Mennesker dræbt og c. 50-haardt saarede. Heraf alene 5 Søfolk fra det Skib, hvori jeg gjorde Tjeneste.

Var nu alle disse Mennesker, da de hørte Signalet for øjeblikkelig Fare, i Stedet for at løbe fra deres Arbejde i Skibe og Pakhuse, blevet hvor de var, og der søgt den bedst mulige Dækning, som var for Haanden, var de fleste rimeligvis intet kommet til ved den Lejlighed.

Paa samme Maade er det gaaet utallige Gange. Hundreder af Havnearbejdere og Søfolk er blevet dræbt paa Kajen paa Vejen mellem Skib og Refugio.

Den danske Observering Officer, Søløjtnant (R.) Moyel, blev dræbt i Valencia af Bombesplinter, medens han løb ned ad Landgangen fra det Skib, han gjorde Tjeneste i. Var han blevet ombord og havde søgt Dækning om Læ, levede han muligvis endnu. En svensk og en britisk Observer blev dræbt paa lignende Maade i Carthagera og Denia, og endnu en svensk Kollega, der løb paa Kajen, blev af Eksplosionens Kraft slynget ud i Havnen, hvor han druknede.

Størstedelen af Besætningen fra den britiske Damper »Thorpeness«, der laa i Tarragona, løb straks, efter at Advarsels Signal havde lydt, i Land for at søge Ly i

et Refugio c. 150 Meter fra Skibet. En svær H. E. Bombe faldt paa Kajen mellem dette og Skibet, netop som Folkene var paa Vej. Betonkajen blev oprevet i en Længde af 30 Meter, og Betonklodser paa indtil 1000 kg blev kastet i Luften og spredt over et stort Areal spredende Død og Ødelæggelse. 7 Mand af Besætningen dræbtes paa Stedet, og et stort Antal kvæstedes meget alvorligt. Hvis disse Mennesker havde søgt Dækning ombord, var de intet kommet til, da Skibet var ubeskadiget.

»Lydløse« Angreb blev naturligvis kun praktiseret mod de større Byer, som blev forsvaret af et effektivt Antiluftskyts. Disse Byer var ogsaa godt forsynet med Udkigs- og Lytteposter med moderne Detectorer, men tiltrods for dette var man kun sjældent i Stand til at lokalisere de fjendtlige Flyvere, der kom fra Havet i stor Højde, før de var over Byen, og Sirenerne lød derfor altid forsent, som ovenfor beskrevet.

De mindre Havnebyer, som f. Eks. Castellon, Gandia og Denia, som laa aabne uden Forsvar, behøvede man ikke at angribe paa denne Maade. Her blev Angrebene i Reglen foretaget af enlige Hydroplaner, som i lav Højde gik over Havnen og lod Bomberne falde med et sikkert Sigte. Her kunde man i god Tid høre Fjenden nærme sig, naar Vejrforholdene var gode, og i god Tid give Varselssignal.

Ligeledes under Belejringen af Bilbao og Santander i Nordspanien, hvor Flyverne kom fra Land og fulgte Kysten, hvorfra man kunde faa gode Luftmeldinger, efterhaanden som Flyverne passerede forskellige Poster, var der god Tid for Befolkningen til at søge Dækning.

Luftangrebene paa Østkystens store Byer blev foretaget saavel Dag som Nat. Den tidlige Morgen, lige ved Solens Opgang, var et sikkert Tidspunkt, og

derefter ofte 7-8 Gange i Løbet af Døgnet. I maanedklare Nætter var man altid sikker paa Angreb.

De aabne Smaabyer derimod blev kun angrebet ved Dagslys. Her var jo intet Forsvar, og Natangreb var derfor overflødigt.

En almindelig Form for Angreb — hvis Formaålet var at terrorisere Befolkningen — var ogsaa »Bølgeangreb«, d. v. s. at f. Eks. een Eskadrille foretog et Angreb efterfulgt af 2 andre med c. 10-15 Minutters Mellemrum. Herved opnaaedes at Folk, efter det første Angreb, blev lokket frem af deres Skjul af »Alt klart« Sirenen, netop som det næste Hold Bomber kom hvinnende ned over Byen igen. Naturligvis blev man senere klog af Skade, og varslede ikke af før efter c. 1 Times Forløb.

Hvor stor er nu Faren for det enkelte Individ i et Luftangreb?

Dertil kan svares, at Chancen for at blive ramt af en direkte Træffer er minimal, alt efter naturligvis de angribende Flyveres Antal.

Faren ved et Luftangreb med H. E. Bomber ligger i de omkringflyvende Staalsprængstykker, Sten m. m., den eksplosive Kraft og sammenstyrtende Bygninger. Sprængstykker kan foraarsage Død og Kvæstelser indenfor en Radius af 4-500 Meter fra Bombens Nedslag. Lufttrykket, foraarsaget af Bombens eksplosive Kraft, er saa voldsomt, at det kan slynge et Menneske mindst 10 Meter gennem Luften, samtidig med at Lufttrykket foraarsager et saadant Chok paa den menneskelige Organisme, at det kan standse Hjerteslaget og beskadige Lungerne m. m. Eksplosionens Kraft og Sprængstykkerne gaar opad i en Vinkel fra Nedslaget paa c. 30° , og man vil derfor forstaa, hvor vigtigt det er, at man — under et Angreb — befinder sig saa lavt som muligt.

Det er bedre at befinde sig bag en Mur eller i et Hul i Jorden eller en hvilken som helst anden Beskyttelse end at forblive i aabent Terræn. Det er sikrere at ligge ned end at staa og sikrere at befinde sig i en Løbegrav dækket med $1\frac{1}{2}$ Meter Jord, end i et mindre godt bygget Hus.

Falder en Bombe i et Skib, vil Eksplosionen med Lethed gaa igennem 2-3 svære Jerndæk, og er Skibet tomt, desuden beskadige Tanktoppen og selve Skibsbunden eller Skibssiden, saaledes at alvorlige Lækager vil opstaa. Der er ogsaa Eksempler paa, at Bomberne er gaaet glat igennem Bunden paa Skibet og først eksploderet ved at støde mod Bunden af Havnen, og hele Skibsbunden er blevet revet op.

Er Skibet lastet, vil Lasten absorbere Eksplosionen ved en Træffer i Lastrummet, og selve det ydre Skrog vil ingen Skade tage, med mindre Bomben falder saa langt i Borde, at Skibssiden trykkes ud. Det mest saarbare Sted er naturligvis altid Kedel- og Maskinrummet.

En Bombe, der falder i Havnen og eksploderer c. 10 Meter fra et Skib, vil trykke Skibssiden ind og give saa store Lækager, at Skibet synker.

Under et Luftangreb paa Grao (Valencia) i For-aaret 1937 søgte 5 Mand af Besætningen paa en 7000 Tons spansk Damper Ly i Skibets Skrueaksel-tunnel, idet de mente, at dette vilde være det sikreste Sted i Skibet. Ladningen bestod nemlig af Korn i Bulk, og der laa c. 2000 Tons af denne Vare over Tunnelen i Nr. 4 og 5 Lasterne, som i Tilfælde af en Træffer der vilde absorbere Eksplosionen. Skibet blev ramt af 2 Træffere. En gik rigtignok ned i Nr. 4 Lasten, hvor den eksploderede i Kornet, men gjorde ingen Skade af Betydning, og den anden gik ned i Kedelrummet, eksploderede der og slog Hul i Tanktop og Skibs-

bund, saaledes at Skibet begyndte at synke, idet det vandtætte Skodt ind til Storlasten blev trykket ind. Endvidere sattes Kedler og Hovedmaskinen agter over, saaledes at den vandtætte Dør til Tunnelen blev blokeret og ikke kunde aabnes. Derved kunde Folkene ikke komme ud, og de omkom ynkeligt i Tunnelen, som ikke var forsynet med nogen Escape.

Den engelske Dampet »Stanwell«, 10000 Tons D.W., blev i Tarragona Havn en tidlig Morgen ramt af 2 svære H. E. Bomber. Den ene ramte Dækket lige foran Brooverbygningen, som blev fuldstændig raseret og øjeblikkelig — af Heden fra Eksplosionen — stod i Flamme. Desuden sprængte Bomben et Hul paa c. 4 Meter i Diameter i Shelterdæk, Hoveddæk og Mellemdæk, der var konstruerede af svære Jernplader. Desuden opreves Skibssiden over Vandlinien i en Længde af 12 Meter. Skibet var kullastet og havde endnu Ladning i Underlasten, som optog Eksplosionen, saaledes at Skibets Flydeevne var uberørt. Den anden Bombe lavede en lignende Ravage i Forskibet, hvor den dræbte 4 Mand af Besætningen i deres Køjer i Lukafet.

Det var paa dette Skib og ved denne Lejlighed, at den danske Observer, Søløjtnant (R) M. C. Madsen, blev dræbt, idet hans Kahyt — hvori han befandt sig — ikke var en Meter fra Bombens Nedslag midtskibs.

Hvorledes føler og reagerer man under Luftbombardement?

Den første Gang man oplever det, og har Bombenedslagene paa en god Afstand, synes man, at det er en spændende Oplevelse, og de fleste vil absolut op paa et højt og fritliggende Sted, f. Eks. Kommandobroen i et Skib eller et Hustag, for rigtig at betragte Skuespillet. Dette er naturligvis en meget stor og farlig

Fejltagelse; thi selv om man synes, at Bomberne falder flere Kilometer fra een, saa kan det i næste Øjeblik være, at Bomberne falder netop omkring det Sted, hvor man befinder sig. Jeg har oplevet adskillige Tilfælde, hvor saadanne ubetænksomme Tilskuere er blevet dræbt eller saarede af Sprængstykker. Det værste er, at man kan ikke overbevise saadanne, om jeg saa maa sige, »Nybegyndere« i det farlige i deres Handlemaade, thi de vil med Foragt tilbagevise Forslaget om at krybe i Skjul.

Men Piben faar rigtignok en anden Lyd, naar man saa næste Gang hører Lyden af Bomberne, som kommer hvinende 6-8000 Meter ned gennem Luften mod det Sted, hvor man befinder sig. Denne Lyd, som nærmest kan sammenlignes med Lyden af en elektrisk Kran, som sættes i Gang, og ender i et Hvin af den anden Verden, virker fuldstændig lammende, og de Sekunder, der gaar, inden man ved, hvor Nedslaget kommer, er just ingen Nervekur.

Jeg vil ikke fragaa, at de første Gange, jeg oplevede et virkelig stort Bombardement og hørte en halv Snes af de store Bomber komme susende, da var jeg hundeanget, og følte, hvad det vil sige, naar Nerverne staar paa Højkant.

I Foraaret 1938 opholdt jeg mig i en britisk Dampner i 46 Døgn i Barcelona, Tarragona og Valencia. Den daglige Dosis af Luftangreb paa Havneomraaderne var 5-6 Gange i Døgnet. Enkelte Dage mindre og andre flere. Ved flere Lejligheder faldt ikke mindre end en halv Snes Bomber omkring Skibet i en Radius af 100 Meter paa Kajen eller i Vandet, men ingen paa Skibet. Derimod var atten andre Skibe omkring os blevet sænkede af direkte Træffere. (Valencia).

Som tidligere nævnt var næsten alle disse Luft-

angreb »lydløse«, og naar man derfor hørte Sirenerne lyde, saa var man klar over, at Flyverne rimeligvis allerede var over Havnen, og at der ingen Tid var til at betænke sig paa, hvad man skulde gøre. Var man ombord, saa sprang man ind om Læ i et saa lille Rum som muligt, faldt fladt ned paa Dørken og lod iøvrigt Skæbnen raade. Da jeg ved tidligere Lejligheder havde erholdt Smaalæsioner i Hovedet af forskelligt Inventar, som blev slaaet løs og i Stykker ved Skibets voldsomme Rystelser eller af Bombesplinter, som røg ret gennem Skodterne og faldt ned, fandt jeg paa at dække Hovedet med et Tæppe, som jeg derfor altid havde klar til dette Brug. Paa samme Maade, hvis man blev overrasket paa aaben Kaj eller Gade og maatte falde ned paa Maven, saa smøgede jeg min Jakke eller Frakke bagfra frem over Hovedet. Dette tog i hvert Fald noget af for, hvad der maatte falde ned af smaa Sprængstykker af Bomber og Antiluftskytsprojektiler, Sten m. m., som ellers kunde være farlige nok for et ubeskyttet Hoved. Ligeledes dæmpede det ogsaa noget for Eksplosionstrykket og de øresønderrivende Brag.

Var man derimod iland, og et Refugio var i umiddelbar Nærhed, saa løb man naturligvis derind, hvis der da var Plads. Som Regel var de nemlig overfyldte, og det var en Tortur at staa sammenstuvende som Sild i en Tønde. Lufttilførslen i mange af disse Rum var saa elendig, at man maatte snappe efter Vejrel.

Det var derfor hyppigt, at man snarere end at løbe derind smed sig ned i et gammelt Bombekrater eller i en Grøft eller lign. og tog Chancen, som den kom. Thi det hele var naturligvis et Lotterispil, hvorlænge man klarede sig fri. Seks Uger tilbragt under næsten konstant Bombardement var naturligvis en haard Anspændelse af Konstitutionen. De voldsomme

fysiske Paavirkninger, man var udsat for, og den konstante Spænding i Forbindelse med, at man næsten ingen Søvn eller ordentlig Føde fik, bevirkede, at man efterhaanden blev helt sløvet og ligeglad med det hele, samtidig med at en dyb Depression greb een. Dette var de almindelige Symptomer paa Luftangrebs Psykose.

Skibet var efterhaanden nærmest blevet et Vrag, gennemhullet som det var af Sprængstykker, og en Del af Broen og Kahytten afbrændt af den voldsomme Hede fra Eksplosionerne. Men mærkeligt nok ikke een direkte Træffer.

Mange Nætter tilbragtes dog i det mere end uhyggelige Refugio, hvor man ofte havde Besvær med at tilkæmpe sig en Siddeplads paa det kolde Stengulv, for dog at faa nogle Timers uforstyrret Søvn paa et »sikkert« Sted. Det bildte man sig i det mindste ind, at det var; men det var jo nok saa som saa med Sikkerheden.

I Slutningen af Krigen havde man dog efterhaanden enkelte Steder faaet konstrueret ret gode Beskyttelsesrum i Havnene. I Valencia f. Eks. var der paa Kajen saa mange Refugios, at der var et for hver to Skibe og bygget saa tæt ved disse, at man kun havde c. 10 Meter at løbe. De var bygget oven paa Jorden og var konstrueret af store Betonblokke paa c. 100 Tons Stykket af den Slags, der bruges til Bølgebryderkonstruktion. De var sikre mod Fuldtræffere.

I de mindre Havne, som f. Eks. Gandia, som var en meget hjemsøgt Plads, fandtes der overhovedet ingen Beskyttelsesrum for Skibenes Besætninger. Heller ikke hverken Luftskyts eller Advarselssirener. En Mand var posteret paa Havnemolen, og naar han observerede en Flyver komme ude fra Havet, blæste han i et gammelt Horn, som ingen hørte. Flyverne kunde her flyve ganske lavt over Havnen og derfor faa nøj-

agtigt Sigte paa deres Maal. Desuden, saa snart de havde kastet Bomberne, vendte de og strøg derpaa tilbage over Byen beskydende Gader og Havn med deres Maskingeværer. Gandia var derfor en specielt nederdrægtig Plads at komme til, da det var forbundet med den største Risiko baade at blive ombord og at gaa i Land. Hvis man var saa heldig at høre Hornet paa Molen, saa blev der — som man kan forestaa — et vildt Løb for Livel fra Skibene over Ruiner og Bombekratere, saa langt bort som muligt fra Havnen, og saa dukke ned og skjule sig i den bedst mulige Dækning for Bomber og Maskinskyts.

Kan man, efter at have oplevet en lang Række Luftbombardementer, give nogen fast Regel om, hvorledes det enkelte Individ skal forholde sig i forskellige Situationer?

Svaret maa blive, at det kan man ikke. Chancen for at komme noget til, stort eller lidet, er der uomtvistelig, og det er naturligvis ganske uberegneligt, hvad man skal gøre i hvert enkelt Tilfælde. Hvad der er rigtigt i eet Tilfælde, kan være skrupforkert i det næste.

København kan ved sin Beliggenhed ved aabent Farvand tænkes at blive udsat for de omtalte »lydløse« Luftangreb, som ved deres Pludselighed rummer stor Fare for Befolkningen, fordi der intet Alarmsignal gives, før Bomberne allerede er paa Vej ned mod Byen. For saadanne Tilfælde kan man, paa Grundlag af praktiske Erfaringer, give en Ledetraad om, hvorledes man skal handle, naar man uden forudgaaende Varsel bliver overrasket af et saadant pludseligt Angreb.

Hører man altsaa Advarselssignalet for *øjeblikkelig*

Fare, eller hører man Lyden af Bombernes Flugt gennem Luften, da handler man bedst saaledes i de forskellige Situationer, som kan forekomme:

1) Befinder man sig *Inde*.

Er der ingen Beskyttelsesrum i selve Bygningen, da skal man blive, hvor man er. Løb ikke ud selv om et Beskyttelsesrum er lige i Nærheden.

Søg bort fra de øverste Etager, fra Ydervægge og Vinduer. Fald fladt ned paa Maven. Dæk Hovedet med forhaandenværende Tøj, Tæppe eller lign. for Sprængstykker, Sten m. m.

Gaa ikke ud, før man er sikker paa, at »Alt Klar« Signalet er givet.

2) Befinder man sig *Ude*.

a) Er der ingen Beskyttelsesrum, Bygning, Opgravning eller Fordybning i Jorden indenfor umiddelbar Rækkevidde (ved umiddelbar Rækkevidde forstaas c. 10-12 Meter), da løb ikke for at naa noget saadant, men fald straks paa Stedet ned paa Maven og lig fladt. Har man Jakke eller Overtøj paa, da smøg dette over Hovedet som nødtørftig Dækning mod faldende Sprængstykker, Sten m. m.

b) Er man paa en aaben Kaj, da grib, samtidig med at man ligger ned, med Hænderne fat i noget fast, f. Eks. Fortøjningsring, Trosse, Jernbaneskinne eller lign., for at man af Kraften fra en eventuel Eksplosion i Nærheden ikke skal blive slynget ud i Vandet, hvor man, p. Gr. af det Chok, Eksplosionen giver, kan drukne, selv om man er Svømmer.

c) Er der en Fordybning i Terrænet i umiddelbar Nærhed (Opgravning, Løbegrav, Bombekrater eller lign.), da spring ned i dette, lig flat og dæk Hovedet som tidl. nævnt.

d) Befinder man sig umiddelbart ved en Bygning, da skal man ikke betænke sig, men spring ind i denne og gør som nævnt under Punkt 1.

3) Befinder man sig *ombord i et Skib* i Havn.

Forsøg ikke at løbe i Land for at naa et i Nærheden liggende Beskyttelsesrum, men bliv ombord. Søg straks Dækning om Læ i Skibet, helst i lille lukket Rum. Lig fladt paa Maven og dæk Hovedet.

Man vil forstaa, at det er nødvendigt at have et specielt Alarmsignal for *øjeblikkelig Fare*. Det havde man i de spanske Byer saaledes:

- 1) 1 lang Tone betød: Flyverne er undervejs mod Byen. Søg Skjul og Dækning hurtigst og bedst muligt. (Man kunde da regne med at have 3-4 Minutter til dette, inden Bombardementet begyndte).
- 2) 2 korte Toner eller 1 Hyletone betød: Der er *øjeblikkelig Fare*, Flyverne er allerede i Angreb.
- 3) 3 lange Toner: Alt Klar.

I det danske Reglement for Advarselssignaler har man ikke tænkt paa, at der var noget, der hed, at Flyverne kunde komme uanmeldt. Man har kun regnet med, at naturligvis lik man paalidelige Luftmeldinger fra Lytteposterne ude i Landet, naar Bombemaskinerne passerede disse, saaledes at man i Ro og Mag kunde træffe sine Forberedelser.

Dette er en stor Fejltagelse og burde snarest rettes.

Luftkrig over Hjemlandet.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

Den svenske Oberst K. A. Bratts Bog »LUFTKRIG OVER SVERIGE« er nu udkommet paa dansk fra Hagerups Forlag, bearbejdet af Kaptajn Dahlberg. Saavel Generalmajor Gørtz som Ingeniør K. Højgaard har skrevet manende Forord. Ingeniøren har utvivlsomt Ret, naar han udtaler: »Det civile Luftværn er helt værdiløst uden et militært Luftværn, og fortsat at arbejde med civile Luftværnsforanstaltninger uden tilsvarende militære er et Selvbedrag,« og Ingeniørens klare Forsvarsstandpunkt konkluderer i: »Jeg er overbevist om, at saaledes som Verden er i Dag, gælder den samme Lov for Danmark som for alle andre Lande: den værgeløse respekteres ikke.

Mister Danmark sin Selvstændighed, bliver vi tvunget til at bære fremmede Vaaben, det er værst at bære dem for fremmede.«

Bogen er tænkt som et Bidrag til Oplysningsarbejdet herhjemme om Luftfaren og dens Bekæmpelse.

Ud fra den Betragtning, at alle Kræfter og Midler først og fremmest burde sættes ind paa vor Evne til at løse paahvilende *Neutralitetsopgaver* for derved at kunne gøre os Haab om at blive holdt uden for den aktive Krig, kan imod den, i den senere Tid, saa udbredte Paavisning af Faren *herhjemme* fra Luften og den energiske Agitation for Foranstaltninger herimod indvendes, *at man først og fremmest burde sætte alt*

ind paa det primære (Neutralitetsværnet) og mindre paa det sekundære: Luftbeskyttelse.

Men naturligvis er det baade rigtigt og glædeligt, at ogsaa denne Side af vort Forsvarsberedskab bringes i Orden, og Interessen for Luftforsvaret er forhaabentlig til syvende og sidst et Bevis for en gryende og stadig voksende Forstaaelse i hele Befolkningen for, at vi bør gøre vort bedste for militært at sikre Neutralitet og Selvstændighed; thi — alle smukke Idealer og Teorier til Trods — vil dette stadig være det fuldgyldeste Bevis for, at vi har Vilje og Mod til at ville leve som et frit Folk.

Bogens 1. Kapitel handler om den *totale Krig og den uindskrænkede Luftkrigsføring.*

Hovedbetragtningen er denne, at den næste Krig — det vil sige den nuværende — vil blive en total Krig med uindskrænket Luftkrig, og at den vil begynde uden Krigsvarsling med størstiledede Luftbombardementer.

Denne Mening var Forfatteren jo ingenlunde ene om; men heldigvis har den foreløbige Krigsførelse, særligt imellem de 3 Stormagter indbyrdes, ikke — i alt Fald ikke endnu — haft dette Præg; ikke alene var Krigserklæringer i behørig Orden, men der synes *hidtil* fra begge Sider at være Ønske om at begrænse Luftkrigsførelsen til militære Maal, og der synes at være prisværdige Bestræbelser for at udvise størst mulige Humanitet mod den passive Civilbefolkning. Men brydes disse Principper — maaske af Nød — fra den ene eller den anden Side, saa vil Talmuds gamle Lov om Øje for Øje og Tand for Tand sikkert blive aktuel og den totale Krigsførelse stige i Styrke.

I 2. Kapitel omtales *Bombevaabenets Rolle.*

Heri siges, at Bombetruslen sætter sit Stempel

paa saa godt som hele den nutidige Krigsvirksomhed. Ved Mobilisering, Koncentrering, Opmarch, under Kamp og i Forsyningstjenesten maa der hele Tiden tages Hensyn til Muligheden for fjendtlige Luftangreb. De stedfundne Kampe i Polen synes ganske at give Forfatteren Medhold, idet hele Polens Krigsførelse fra den første Dag lammedes af øjeblikkeligt indsatte Luftbombardementer af Depoter, Flyvepladser, Kommunikationscentrer, Forbindelseslinier og militære Styrker. Gang paa Gang har de officielle Beretninger fremhævet Luftvaabenets afgørende Betydning. Men foruden den relativt ringe Modstand det synes at have været muligt at sætte ind imod de tyske Luftangreb, saa har de utilstrækkelige og daarlige Forbindelsesveje sikkert øget Luftangrebene Virkning og Vanskelighederne for den polske Hær. Men ogsaa de militærgeografiske Forhold var i Luftangrebene Favør.

Som en Knibtang gabede tysk Omraade om Polen, og dette muliggjorde, at Luftangrebene kunde sættes overraskende ind fra mange forskellige Retninger.

Hvad Søkrigsførelsen i Øst og Vest angaar, da havde ikke mindst tyske Forfattere spaaet øjeblikkelig energisk gennemførte Luftangreb mod Flaadebaserne.

Der foreligger kun sparsomme officielle Meddelelser om Luftangrebene paa Gdynia og om det ligeledes i September Maaned d. A. udførte Angreb mod Wilhelms-hafen, her udover har der i Midten af Oktober d. A. fundet Luftangreb Sted mod opankrede Krigsskibe i Scapa Flow og ved Rosyth. Men saavidt man kan skønne, har det hver Gang været Krigsskibsmateriellet, man har søgt at ramme og nogen Ødelæggelse af Flaabasernes Anlæg og Virksomhed har ikke været tilsigtet, selv om »Iron Duke« jo tjener som Depotskib.

Denne Luftkrigsførelse mod strengt begrænsede militære Maal — i alt Fald i Krigens Begyndelse —

vil engang give Anledning til interessante Betragtninger over »Politik og Krigsførelse«.

Naar Forfatteren slutter dette Afsnit med at udtale: »Intet vil i Fremtidens Krige komme til at spille en saa betydningsfuld og mangesidig Rolle som Flyvemaskinen og Luftvaabenet, der »tredimensionalt« ubundet og hurtigt bevæger sig i Lufthavet, det Element, der dækker baade Land og Hav, baade Krigsskueplads og Hjemland«, saa er dette et uholdbart Postulat; for at besætte og for at besidde Landterritorier kræves Hær og eventuelt tillige Flaade, og for at have Søherredømme, sikre og udnytte Forbindelseslinier paa Havet, kræves Flaader og Skibe; lad saa Flyvemaskinen blive et nok saa virksomt Led i Krigsførelsen, disse Forhold vil — saa langt man kan spaa — stedse være fundamentale.

3. Kapitel omtaler *Luftangrebets Maal*. Der nævnes fire Hovedformaal: at desorganisere hele Samfundslivet, at forstyrre Erhvervslivet, at ødelægge Værdier samt at nedbryde Befolkningens moralske Modstandskraft ved Terror.

Forfatteren fremhæver selv, at han kun i sin Bog behandler Spørgsmaal om, hvilke Maal i *Hjemlandet* Luftangreb sandsynligvis vil blive rettet imod, og Forudsætningen er stadigt denne, at Krigen bliver totalitær, hvad den nuværende Krig altsaa foreløbig ingenlunde er blevet. Det maa indrømmes, at hans Teorier vist i alt væsentlig har passet for Krigsførelsen i Abessinien, Spanien og Kina; men dog!

En dyberegaaende Undersøgelse vil sikkert vise, at Luftangrebene ogsaa der først og fremmest har tjent selve Krigsførelsen, *de militære Maal*, thi det maa alle Dage være rigtigt at forene alle Kræfter om den militære Afgørelse, Sejren. Men naturligvis, selv om Fjenden ikke har til Hensigt at rette sine Angreb direkte

mod Befolkningen, maa man alligevel regne med Tab af Menneskeliv blandt almindelige Borgere.

Franske og italienske Militærforfattere siges at være Talsmænd for den terroriserende Krig, saaledes skal General Foch have udtalt: »Civilbefolkningen maa direkte angribes, saaledes at den fredelige Befolknings Modstandskraft knækkes allerede ved Roden«, General Rouquerol skriver: »Maalet er en Terrorisering af hele Befolkningen, idet Omraade tages efter Omraade, et almindeligt Blodbad uden Medlidenhed, hvorefter man efterhaanden kan vente at faa moralsk Virkning«. Ogsaa den fra Krigen i Abessinien saa kendte General de Bono anbefaler denne Fremgangsmaade, idet han siger: »Ødelæg mest muligt Fjendens Land for at sprede Skræk og Rædsel og nedbryde hans Krigsvilje«.

Derimod siges Flertallet af tyske Fagfolk *ikke* at være Tilhængere af Terrorkrigen, idet de mener, at Luftangrebene bør sættes ind mod Maal, der er af direkte Betydning for Krigsførelsen eller Befolkningens Forsyning med Livsfornødenheder.

Russiske Forfattere siges at støtte denne Anskuelse, de mener dog at se *deres* Fordel i at paavirke Underklassen ved Nedkastning fra Luften af Propaganda. Denne Metode blev allerede under Verdenskrigen bragt i Anvendelse; men Befolkningens Modstandsevne skal som Regel helst være svækket, Krigstrætheden og Mismodet have bredt sig, før »Papirkrigen« har nogen Virkning.

Der anføres et Citat af den engelske General Fuller: »Hvis man beslutter sig til at rette Luftangreb mod Hjemlandet, saa maa de føres med Kraft og uden Ophold mod den fjendtlige Hovedstad og andre Byer«. Denne Betragtning mod halve Forholdsregler er vel i og for sig rigtig; men selv det sporadiske Angreb, ja blot Frygten for Angreb, bevirker ofte en Spredning

af Kræfter og af Materiel (A.-L. Skyts, Projektører, Gasmasker og Beklædning), som unddrages selve Krigsoperationerne. Det var netop et af Resultaterne af de sporadiske Luftangreb over England under Verdenskrigen. Ved Krigens Begyndelse var man blottet for alt dette Materiel i Hjemlandet og hele Organisationen af Hjemlandets Luftforsvar med dertil hørende Materiel, *under* selve Krigen maatte nødvendigvis lægge meget Beslag paa Krigsindustri og uddannet Personel, og noget lignende vil stadig være Tilfældet, da man ikke kan forudsætte stadigt at have et Land paa Krigsfod.

Vedrørende Luftangrebene paa London under Verdenskrigen nævnes, at ved de 3 Luftangreb, der blev udført mod London i Dagene 16.—18. Februar 1918, blev der ialt kun dræbt 33 og suaret 38 Mennesker, og naar man tænker paa, at der aarligt i England dræbes 7000 og saares 230 000 Mennesker alene ved Trafikulykker, saa maa Tabene nærmest betragtes som forsvindende smaa. Alligevel fremkaldte de stedvis Panik i Byen. 300 000 Mennesker styrtede, for at komme af Sted, til Undergrundsbanernes Stationer, og en Mængde Kvinder og Børn samt gamle Folk blev stampet ihjel.

Der fremsættes derefter den vigtige Begrundelse for *passive* Luftværnsforanstaltninger:

»Skal Luftangreb kunne udholdes, er det derfor ikke nok at opstille et aktivt Luftforsvar. Selvom dette er stærkt, vil det ikke altid kunne forhindre, at det vil lykkes Bombemaskiner under Udnyttelse af gunstige Forhold at faa kastet deres Bomber over selve Byen. Er de passive Luftværnsforanstaltninger da ikke i Orden, er Befolkningen ikke i Forvejen belært om, hvorledes den skal forholde sig, og er den ikke først og fremmest i Besiddelse af virkelig national Selvdisciplin, bliver den let et Bytte for ødelæggende Panik«.

De *passive* Luftværnsforanstaltninger har saaledes

deres Betydning, idet de bidrager til at øge Befolkningens — særlig Storbyens Indbygges — Modstandskraft, ikke alene formindsker de Risikoen for den enkelte Borger, men har man ikke forberedt forskellige tekniske Foranstaltninger, f. Eks til at sikre Vand-, Gas- og Elektricitetsforbindelser, Brandværn m. m., ja saa vil Erhvervsliv og Produktionsevne let kunne lammes til største Skade for selve Krigsførelsen. Er Antallet af civile saarede stort, ja saa bliver der saa meget mindre og daarligere Plads til de militære saarede, og endnu værre bliver det, hvis selve Hospitalerne beskadiges. Samme Betragtninger gælder selvsagt for Kommunikationsmidler og Linier, Havne og, for Flaadens Virksomheder, Beskyttelsesforanstaltninger paa Baserne.

I 4. Kapitel omtales *Angrebsmaader og Kampmidler*.

Der gøres først opmærksomt paa, at Forberedelser og Iværksættelse af et Luftangreb kræver langt mere Tid og Arbejde, end de fleste er tilbøjelige til at tro. Klargøringen til Start og Indtagelsen af Bombelast tager Tid. Bombemaskiner maa desuden som oftest starte fra flere fra hinanden spredte Flyvepladser for derefter at samles i Formation over et forud bestemt Punkt, hvorfra saa Flyvningen mod Maalet begynder i Marchformation. Denne Flyvning søges skjult saa længe som muligt over Skydækket, eller hvis et saadant ikke findes da i meget stor Højde over et forud bestemt Punkt; et Stykke fra Maalet sluttes sammen i Angrebsformation, hvorefter der fortsættes mod Maalet i befalet Angrebsretning og Højde. Retningen vælges om muligt saaledes, at Maskinerne har Solen i Ryggen og Vinden lige mod eller med.

Dernæst gives en populær Beskrivelse af *Højangreb*, *Lavangreb* og *Dykangreb*, alt mod fast Maal.

Det nævnes, at for at faa 1 Træffer i et Maal, der er 50×50 m stort, kræves:

i 1000 m Højde	7 Bomber,
i 2000 m ,,	13 ,,
i 4000 m ,,	27 ,,
i 5000 m ,,	36 ,,

Angrebshøjden (Bombardementshøjden) er navnlig afhængig af Maalets Art, Luftforsvarets Styrke og de atmosfæriske Forhold. Er der et stærkt Luftværns-artilleri, gaar Flyveren enten saa højt som muligt eller helt ned under 1000 m's Højde, moderne Bombemaskiner kan med fuld Bombelast gaa op til 6—7 km's Højde, men uden tvingende Nødvendighed anvendes ikke Højder over 5—6 km, idet der saa kræves kunstig Ilttilførsel og Varmetilledning.

Om Dykangreb udtales:

Dykningen kan udføres under 60° — 90° Vinkel fra den vandrette Flugt. Tunge Bombemaskiner kan ikke anvendes til Dykangreb. Dykket kan udføres i flere Trin, hvert paa ca. 1000 m's Højde, der tilbagelægges i Løbet af ca. 10 Sekunder. Ved Dykangreb faar Maskinen øget sin Hastighed, og da Bomberne i Udløsningsøjeblikket har samme Hastighed som Maskinen, faar de betydelig større Gennemslagskraft og Træfsikkerhed end ved Kast fra vandret Flugt. Dykangreb vil derfor hovedsagelig komme til Anvendelse med enkelte Maskiner overfor særlig vigtige Maal, hvor den størst mulige Træfsikkerhed er nødvendig paa Grund af Maalets ringe Størrelse, store Modstandskraft eller Bevægelighed (Broer, enkelte Bygninger, Batteristandpladser, Skibe og Kampvogne m. m.). Under selve Dykket opnaas Hastigheder mellem 120—160 m i Sekundet, og Paavirkningerne paa saavel Flyver som Maskine er derfor meget store, navnlig under Opretning af Maskinen. Under saadanne store Hastig-

heder kan for bratte Manøvrer hos Flyveren forarsage f. Eks. en saa voldsom Frastrømning af Blod fra Hjernen, at det medfører Bevidstløshed. Selv den bedst trænede Flyver kan højst taale en pludselig Forøgelse eller Formindskelse af Hastigheden paa indtil del seks eller syvdobbelte af Tyngdekraftens Acceleration, da der ellers er Fare for Ødelæggelse af de indre Organer.

For at faa Luft til en Opretning maa Bomben kastes i mindst 600 m's Højde, oftest vil det nok ske i 1000 m's Højde, og hvor Maalene er forsvaret af Maskinkanoner, vil Bomberne næppe blive kastet paa mindre end 2000 m's Højde.

Bombeangreb kan udføres saavel om Dagen som om Natten. Visse udenlandske Tidsskrifter betegner som Idealløsningen det Dag og Nat igennem fortsat gentagne Angreb. »Det er af Betydning — skriver en Englænder — at en Luftoffensiv gennemføres uafbrudt i Løbet af 24 Timer, da Erfaringen viser, at den moralske Virkning af Angrebene er større, naar de finder Sted uden Afbrydelse.«

I denne Forbindelse kan anføres, at et Øjenvidne, der opholdt sig i Warschava under de tyske Angreb, har berettet, hvilken enerverende Indflydelse det havde paa Indbyggerne, at de tyske Luftangreb dagligt sattes an paa ganske bestemte Klokkeslet. Man skulde synes, at denne Regelmæssighed maa have lettet Forsvaret og Betingelserne for, at Befolkningen i Tide kunde søge Læ; men saavel de aktive som de passive Luftværnsforanstaltninger synes at have været meget mangelfulde, og Følelsen af at være magtesløs selv over for saadanne tidsbestemte Angreb kan selvfølgelig kun øge Modløsheden.

Angreb om Dagen giver størst Udsigt til Træfning

mod de forud bestemte Maal. Angrebene kan udføres i næsten alt Slags Vejr, dog ikke i Taage. Angrebsbølgerne bør følge hastigt efter hinanden fra samme Angrebsretning, men i forskellig Højde for at sprede Luftværnsartilleriets Ild. I de enkelte Bølger maa Maskinerne holde nogenlunde tæt sammen for gensidig at støtte hinanden med Ild mod Luftforsvarets Jagers Modangreb. Angrebene vil oftest foregaa i Højder paa 4—6 km, men kan ogsaa forventes sat an i ganske ringe Højde 300 m—100 m.

Om Natten kan der ikke flyves i samlede Formationer, de enkelte Maskiner maa starte med et vist Mellemrum i Tid og flyve en anden Vej hjem for at undgaa Sammenstød i Mørket. Hvis Forholdene gør det muligt, vil Angrebene som Regel ske i 2—3 km's Højde, i meget mørke Nætter endog i ca. 500 m's Højde. Faldskærme med Lysbomber bruges til at stedfæste Maalet, hvis det ved Kastning af Brandbomber lykkes at fremkalde større Brande i en By, vil der trods Mørkelægning blive et tydeligt Maal for de efterfølgende Bombeflyvere.

Natangreb er vanskeligere at gennemføre end Dagangreb, de stiller navnlig store Krav til Besætningerne. Men trods alle Vanskeligheder maa man regne med, at de vil forekomme. De vil maaske ikke foraarsage saa store Tab og Ødelæggelser, men Alarmering og Angreb har en større nedbrydende, psykisk Virkning paa Befolkningen om Natten end om Dagen.

Der opstilles derefter følgende Oversigt over *Bombe-maskiner*

	Flyve- vægt kg	Besæt- ning Mand	Antal Moto- rer	Be- væb- ning	Største Hastig- hed km/T.	Top- højde m (uden Bombe- last	Største Bom- belast kg	Ak- tions- radius km
lette	under 5000	2—3	1—2	2—4 M.gevæ- rer evt. 20 mm Kanon	400— 500	8000— 10000	500	300— 400
middel- tunge	5000— 12000	3—6	2—3	2—4 M.gevæ- rer evt. 20 mm Kanon	400— 500	8000— 10000	1000— 1500	500— 600
tunge	over 12000	5—10	3—6	4—6 M.gevæ- rer evt. 20 mm Kanon	400— 500	7000— 9000	2000	1000— 1200

Man kan regne med, at en Maskines totale Nytte-
last er 1,5 à 2 kg pr. HK., mindst for en hurtig Ma-
skine. Men naturligvis afhænger Bombelasten af Af-
standen til Maalet og Flyvehøjden. I de senere Aar
er Hovedvægten lagt paa Forøgelsen af Maskinernes
Hastighed.

Der gøres derefter Rede for de forskellige Slags
Bomber:

Sprænstykkebomber,
Minebomber,
Panserbomber,
Brandbomber,
Gasbomber,
Røgbomber og
Lysbomber.

Endelig omtales Betydningen af Angreb paa Per-
soner med Maskinskyts, derimod nævnes intet om

Taageudlægning, hverken i Form af Bomber eller direkte fra Flyvemaskine.

Det 5. Kapitel omhandler *Luftstrategi*.

De 10 Sider, der er levnet dette store og omfattende Emne, strækker selvsagt ikke til, men Problemerne er betydeligt simplificeret ved, at saa at sige alle søstrategiske Betragtninger er udeladt, f. Eks. nævnes intet om Luftvaabenets Samvirke med Søstyrker, Eklairering o. m. a. Det er i det hele kun Flyvevaabenet som Bombevaaben, der abstrakt behandles.

Som Udgangspunkt benyttes Douhets velkendte Teorier om den totalitære Angrebskrig ved Luftbombardementer, og selv om der opstilles Modargumenter mod disse, har de øjensynligt Forfatternes — om end ikke Sympati — saa dog Tilslutning ud fra Synspunktet: *à la guerre, comme à la guerre*.

Der savnes ganske militærgeografiske Betragtninger; men det maa dog siges, at Forfatteren i det følgende Kapitel er opmærksom paa Betydningen af forskellige Landes Struktur, Befolkningstæthed, Industri-centres Beliggenhed, Betingelser for Anlæg af Luftbaser m. v.

Anmelderen vil gerne her — som overalt, naar Talen er om strategiske Overvejelser — fremhæve Militærgeografiens overvældende strategiske Betydning.

Vedrørende »Luftvaabnets Selvstændighed« skal følgende Citat anføres:

»Helt modsat Douhets og hans Meningsfællers Opfattelse staar de Fagfolk, der gør gældende, at Luftvaabnet alene skal være et Hjælpevaaben knyttet til Hær og Flaade. Denne Mening var i lang Tid meget fremherskende, idet den var fremgaaet af Ordningen under Verdenskrigen. *Frem for alle andre var det den*

sømilitære Konservatisme, som i lang Tid gik ind for denne Teori. Den er dog nu praktisk talt død. I alle betydende Militærmagter danner Luftvaabnet et selvstændigt Vaaben. Visse Dele af Luftvaabnet er dog beregnet til at kæmpe i direkte Samvirke med Hær og Flaade og er organisatorisk mere eller mindre fast knyttet til disse.

Det selvstændige Luftvaaben er ingen Steder skabt paa Bekostning af Hær eller Flaade».

Til Slut anføres nogle alment kendte Synspunkter over Luftbasering.

I 6. Kapitel gives Oplysninger om *Englands, Tysklands, Sovjet-Unionens, Frankrigs og Italiens Luftstyrker*.

Om *Englands* Stilling udtales, at Luftvaabnet har svækket dets »splendid isolation«, hvilket Befolkning og Regering har reageret i den Grad over for, at der f. Eks. i 1938—39 fordeltes 45 Millioner Gasmasker og byggedes tusindvis af Beskyttelsesrum til Befolkningen. Der regnes med, at Storbritannien ved Bogens Udgivelse havde ca. 3000 Maskiner i Linien og et lignende Antal i Reserve. Antal, der sikkert nu er forøget.

Tyskland ligger meget udsat, ikke mindst dets store Industricentre ved Frankrigs Grænse. Den tyske Industris Fremstillingskapacitet af Flyvemaskiner skal være meget betydelig, men Vanskelighederne ved Uddannelse af fornødent kvalificeret Personel betydelige, idet herunder det store Behov til den stadigt og hurtigt voksende Hær og Flaade maa tages i Betragtning. For at blive en virkelig god Krigsflyver kræves mindst 2 Aars intensiv Uddannelse.

Sovjet anses i alt Fald kvantitativt at besidde en meget betydelig Luftmagt, det samlede Antal Flyvemaskiner vurderes til over 8000, og det aktive Flyverpersonel anslaaes til ca. 75 000 Mand. Den russiske

Luftflaade har bl. a. ligesom den tyske specialiseret sig paa Transport og Landsætning af Tropper ved Hjælp af Faldskærme. Hvad Rusland strategisk-militærgeografiske Position angaar, saa begrundes dets Styrke ved Landets enorme Udstrækning, ringe Befolkningstæthed og Industrianlæggenes som Helhed stærkt tilbagetrukne Beliggenhed; samtidigt kan Luftvaabnet koncentrereres mod andre Landes livsvigtige Virksomheder i Nærheden af Ruslands Vestgrænse.

Derefter opgives nogle Tal for *Frankrigs* og *Italiens* Luftstyrker, der opgives, at Frankrig i 1939 skulde have ca. 2500 Maskiner (heraf 1000 Bombemaskiner i 1. Linie), inden Foraaret 1940 skal der ved Køb i Amerika anskaffes ca. 3000 nye Maskiner.

Italien skal nu have ca. 2500 Maskiner (heraf ca. 1000 Bombemaskiner) i 1. Linie og ca. 1500 i 2. Linie. Styrken søges stadigt forøget i den Grad, som Landets Finanser tillader det.

7. Kapitel har som Thema: »*Hvad kan Abessinien, Spanien og Østasien fortælle os*«.

Disse 3 Krige har deres Særpræg, og bortset fra materielle Virkninger og tekniske Erfaringer, er det vanskeligt at overføre Forhold herfra til Luftkrigsførelse mellem europæiske Stormagter.

I Tilfældet *Abessinien* var den angrebne Part saa godt som forsvarsløs mod Angreb fra Luften. Abessinierne raadede kun over ca. 20 Flyvemaskiner, der enten var omdannede civile Luftfartøjer eller forældede Militærmaskiner, og denne ringe Styrke, der tilmed ganske savnede Støtte fra Jorden ved Luftværnsartilleri, formaaede selvsagt intet mod den italienske Luftstyrke paa mellem 300 og 400 moderne Flyvemaskiner.

Skønt Abessinierne kun raadede over et Par en-

kelte 20 mm Maskinkanoner og iøvrigt kun almindelige Geværer, siges det, at det lykkedes dem at nedskyde ca. 30 Maskiner, og over 250 Maskiner bar Mærker af Geværtræffere i Planerne, naar de landede paa deres Flyvepladser. De italienske Flyvere brugte ofte den Taktik ved Hjælp af Brandbomber at sætte den tørre Vegetation i Brand og derved indkredse de abessinske Styrker, som saa blev ødelagt ved Lavangreb med Maskingeværild og Sprængbomber.

Spørgsmaalet om, i hvilken Udstrækning Gasbomber har været anvendt, er der meget divergerende Beretninger om, efter den beskedne Mening Anmelderen har kunnet danne sig herom, synes det meget overdrevent, naar der herom anføres:

»Det var dog Gasbomber og Nedsprøjtning af Gas, der for Alvor nedbrød Viljen og Evnen til Modstand i de abessinske Styrker, der ikke var udrustet med Gasmasker eller andre Beskyttelsesmidler. Panik bredte sig, og al Modstand opløste sig overfor denne ukendte Fare«.

Derimod synes der mere Grund til at hæfte sig ved den Oplysning, at naar Ulykkestilfældene ved Nødlanding m. v. regnes med, blev ca. 100 italienske Flyvemaskiner ødelagte, og Flyvetropperne havde langt de største procentvise Tab, nemlig ca. 15 % døde og 15 % saarede af de engagerede Vaabenarter.

I det hele havde der været Grund til stærkt at fremhæve, at hele det abessinske Felttogs Succes i første Række skyldes ikke alene Luftvaabnets lynsnare Angrebs- og Observationsmuligheder, men i høj Grad ogsaa Flyvemaskinen som Kommunikations- og Forsyningsmiddel, thi takket være Luftmateriellet — men i øvrigt ogsaa Motorkøretøjer — lykkedes det at bringe Vand, Ammunition, Sanitetssager, Ordre og Meldinger — i en i Kolonikrige i et saa overordentlig van-

skeligt Terrain og Klima — i hidtil ukendt Grad hurtigt og sikkert frem.

Saavidt jeg husker, er det Negley Farson, der skriver, at det abessinske Felttog blev vundet af de italienske Chauffører.

Af Krigsbegivenhederne i *Spanien* er det ogsaa vanskeligt at uddrage alment gældende Slutninger.

Ved Borgerkrigens Begyndelse raadedes der kun over et beskedent Luftmateriel i Spanien, og Hovedparten besad Regeringstropperne. Da Regeringstropperne var, i alt Fald kvantitativt, overlegne paa Søn, var Franco, som bekendt, afskaaret fra Forbindelse fra Marokko med General Llano i Sevilla. I denne vanskelige Situation bad Franco Tyskland om Hjælp. I Juli 1936 fløj 20 store Junckers Transportmaskiner over Alperne og landede i Sydspanien, og den 1. August afrejste 85 tyske Frivillige — maskeret som »Rejse-selskabet Union« — fra Hamburg med et Handelsskib, der i Lasten medførte Reservedele, Luftværnsskyts, Ammunition, Bomber og 6 Jagermaskiner. 10 Dage efter Ankomsten til Cadiz var det »private« Transport-selskab »Hisma« i fuld Gang med ved Hjælp af de 20 Juncker-Maskiner at »færge« Francos marokkanske Tropper til Sydspanien. Hver Maskine fløj 2 Gange daglig, medførende hver Gang 30—40 Mand med fuld Udrustning. Ialt blev ca. 15 000 Mand med fuldt Udstyr af Vaaben og Ammunition overført til Spanien paa denne Maade. Af Selskabet »Hisma« i Forbindelse med de senere fra Tyskland kommende Frivillige dannedes Legionen »Condor«, hvis Styrke i Slutningen af 1936 var paa 2 Bombeafdelinger, 2 Recognosceringseskadriller, 1 Jagerafdeling og 1 forstærket Luftværnsafdeling samt forskellige Hjælpeorganer.

At det tyske Luftvaaben har høstet adskillige

værdifulde Erfaringer, der kom det til Gode i det polske Felttog, er der næppe Tvivl om.

I Juli 1937 raadede hver af Parterne i Spanien over ca. 300 Maskiner, og ved Krigens Afslutning havde Regeringstropperne ca. 400, medens Nationalisterne havde ca. 700 Maskiner; henset til Kampomraaderne og Landets Størrelse var dette jo relativt smaa Styrker, og Materiellet var ikke altsammen lige godt. Da meget af det var »stillet til Raadighed«, har der muligvis endda ikke været Tale om fri strategisk Anvendelse for National- eller Regeringspartiets Ledelse.

Som Regel kunde der derfor ikke være Tale om Masseangreb, og Maskinerne har sikkert i stor Udstrækning været anvendt til taktisk Recognoscering og til direkte Kampopgaver ved Fronterne.

Den almindelige Læser kan af de af Propaganda farvede Beretninger fra Udlandet nemt have faaet det Indtryk, at Madrid og de andre store Byer saa at sige dagligt har været udsat for Terrorangreb og overøst med en ødelæggende Regn af Bomber fra Luften. Sandheden er imidlertid, at ingen af Parterne i Virkeligheden for Alvor har ønsket at ødelægge Byer, hvis det ikke fandtes nødvendigt af Hensyn til Operationerne paa Jorden. Under en Borgerkrig maa begge Parter være interesserede i ikke at skabe unødigt Had imod sig i den almene Befolkning.

Det største Antal Bombemaskiner, der har deltaget i samme Angreb, var mod Durango, hvor der optraadte 68 Flyvemaskiner. Der blev dræbt 180 og såaret 800 Mennesker.

Gas er ikke blevet anvendt.

Til at begynde med havde Jagerne gode Resultater at opvise, fordi mange af de andre anvendte Maskiner var omdannede langsomme Tafikmaskiner eller forældede Militærmaskiner; men efterhaanden

som nyt fremmed Materiel kom til, blev Resultaterne ringere.

Efter at Nationalisterne blev rigeligt udstyret med moderne Luftværnsartilleri af tysk Konstruktion, led Modpartens Flyvere store Tab. Det viste sig, at Flyverne nødigt gik til Angreb mod Objekter, der havde vel underbygget Luftforsvar, hvis ikke Vejrforholdene i særlig Grad begunstigede Mulighederne for at føre Angrebet overraskende ind.

De Bombeangreb, der er udført mod Skibe i de spanske Farvande — altsaa ikke i Havne — viser, at saadanne Angreb er langt sværere at gennemføre, end man visse Steder har været tilbøjelig til at antage.

I Bogen anføres derefter Citater fra Udtalelser af den danske Kaptajn F. C. B. Schrøder, der som Medlem af den internationale Militærkommission til Kontrol af de ikke spanske Krigsdeltageres Tilbagetrækning har opholdt sig i den republikanske Del af Spanien i 1938/39.

Noget i Modstrid med det tidligere anførte om Jageres Virkning beretter han om, hvor effektivt Jagerne ved flere Lejligheder virkede, naar de rettidigt alarmeret var paa Vingerne og kunde sættes ind mod Bombemaskinerne fra Mallorca.

Vedrørende *Brandbomber* udtales det ganske interessant:

»Brandbomber blev næsten altid anvendt samtidig med Sprængbomber. *Deres Virkning var dog yderst ringe. Aarsagen hertil maa først og fremmest søges i, at de spanske Huse hovedsagelig er bygget af Jern og Beton med en meget ringe Anvendelse af Træ. Desuden var Brandvæsenet særdeles godt organiseret og udstyret.*

Vedrørende *Beskyttelsesrum* meddeles, at der i Barcelona var bygget ca. 1500 offentlige »Refugier«, der alle var sikre mod Fuldræffere af Bomber paa

under 100 kg. Schrøder har hverken hørt om eller set, at en »Refugie« er blevet ødelagt af en Bombetræffer. Det var ved Fordelingen i Byen af Beskyttelsesrum tilstræbt, at ingen havde mere end højst 200 m til den nærmeste »Refugie«.

Til Slut udtaler Schrøder:

»I de sidste Dage før Barcelonas Fald tiltog Angrebene i Voldsomhed. Da næsten alt Luftværnsartilleriet, og da først og fremmest den moderne Del af det, blev bragt bort for ikke at falde i Francos Hænder, fik Angrebsflyverne nu frit Spil, hvorfor Angrebene blev udført i lav Højde og paa alle Tider af Døgnet. *Uden Luftforsvar følte Befolkningen sig prisgivet Luftangrebene, hvorfor deres Modstandsvilje smuldrerede bort*, da Francos Tropper rykkede frem mod Byen. Vejene, der førte mod den franske Grænse, blev fyldte med store Skarer af Flygtninge. Men ogsaa herimod udførtes Luftangreb med Bomber og Maskingeværer fra Bombemaskiner og Jagere i ganske lav Højde«.

Krigen i *Østasien* præges naturligvis ogsaa af de ganske særlige Forhold. Kineserne ejer ikke saa store Luftstyrker, at disse kan betegnes som et Luftvaaben, og selv om Japanerne er i Besiddelse af store Luftstyrker, staar disse næppe paa samme Niveau som de europæiske Stormagters eller De forenede Staters.

Japanerne indledede Luftkrigen med energiske Angreb paa Kinesernes slet forsvarede Luftbaser, Depoter og Flyvemaskinfabrikker. Den største Fabrik laa i Hankow og blev straks ødelagt. Ved Angrebene paa Shanghai synes Japanerne ikke at have lagt tilstrækkelig Vægt paa at udnytte Luftvaabnet til Afskærelse af Forbindelseslinierne til Byen. Først da Japanerne i Ly af deres Luftherredømme landsatte

25 000 Mand i Bugten ved Hankow, blev Kineserne tvunget til at opgive Forsvaret af Shanghai.

Ved Nanking var baade det aktive og passive Luftværn forholdsvis godt ordnet. Det første Bombeangreb blev udført af 12 tunge Bombemaskiner i en Højde af 2000 m—3000 m. 6 af de angribende Maskiner blev skudt ned. Der var dog for lidt Luftværnsartilleri. Overalt var der indrettet talrige Beskyttelsesrum til Brug for Befolkningen, lige fra almindelige Jordhuller til store, velindrettede underjordiske Rum af armeret Beton. Tabene blandt Befolkningen blev da ogsaa meget smaa.

Ved Kanton var der ikke organiseret noget Luftforsvar af Betydning. Tabene under Bombeangrebene, der blev udført af ganske faa Maskiner, blev som Følge heraf meget store.

Naar man tager i Betragtning, at den japanske Luftflaade tæller over 3000 Maskiner, kan det vække Forbavselse, at Japanerne ikke har udnyttet deres knusende Overlegenhed bedre ved at gennemføre systematisk gentagne Bombeangreb i Masse.

Efter de foreliggende Beretninger synes der imidlertid ikke at operere mere end 300—400 Maskiner i Kina, og dette forslaar slet ikke til egentlig Luftkrigsførelse over saa uhyre Omraader. Antagelig holder Japanerne Størstedelen af deres Luftvaaben i Hjemlandet for det Tilfælde, at en fremmed Nation skulde vise sig paa Krigsskuepladsen, endvidere har der sikkert været bundet store Luftstyrker i Manchukuo i Anledning af Stridighederne med Sovjet om Mongoliet. Hvorvidt Forholdene her nu, efter de japansk-russiske Aftaler, er tilstrækkelig betrygget til, at Materiel kan overføres til Kinakrigen, er det vanskeligt at danne sig nogen Mening om.

Forfatteren har sikkert Ret, naar han udtaler, at

Udsigten til at opnaa afgørende Resultater ved Terrorangreb mod den kinesiske Befolkning er langt mindre end over for en europæisk. Gennem Tiderne er det kinesiske Folk vænnet til at gennemgaa Rædsler og Lidelser i Form af Oversvømmelser, Pest, Epidemier og Hungersnød, der har krævet Millioner af Mennekeliv aarligt. De er hærdet gennem Lidelser og frygter ikke Døden i dens forskellige uhyggelige Skikkelser.

Det er for tidligt at drage sikre Erfaringer fra de omtalte sidste Krige. De er ført under ganske særegne Forhold, og de fremkomne Oplysninger er ofte ensidigt, propagandafarvede og i Modstrid med hinanden.

Krigen i Polen har givet stærkt Indtryk af, hvad Luftherredømme vil sige, og dog, det var som om Dæmonerne ikke fik frit Spillerum.

Endnu, medens dette skrives, ruger den uhyggelige Stilhed over Vestfronten; med bange Anelser imødeser man de forfærdende Ødelæggelser, som Stormagternes Luftvaaben kunde foraarsage, hvis de først uden Maade blev sluppet løs over Fjendeland, standser Krigen ikke, er det at haabe, at Frygten for Repressalier vil holde Parterne tilbage fra den totalitære Voldsakt.

I 8. Kapitel behandles »*De nordiske Landes Stilling under en Luftkrig*«.

Der gives her en kort Fremstilling af de 5 nordiske Landes militærgeografiske mere eller mindre udsatte Beliggenhed med Henblik paa Luftangreb.

Bedst stillet er selvsagt *Island* — dog har det allerede under den nuværende Krig vist sig, at selv hertil kan Flyvere forville sig og berede Neutralitetsvanskeligheder. *Norges* Saarbarhed afhænger meget af,

om Danmarks Selvstændighed er intakt eller ikke, idet Norges Sydkyst selvsagt kan trues ved Angreb fra Nordjylland. Paa samme Maade er Nord-Norge afhængig af Nordfinlands territoriale Integritet, ganske vist kan Bombeangreb let føres over den smalle Strimmel finsk Land Øst fra mod Vestkysthavne, som Narvik, men dette kræver altsaa en Krænkelser af finsk Luftterritorium.

Hvad *Sverige* angaar, er den russiske militære Fremrykning mod Østersøen hypotetisk taget med i Betragtning, efter at denne er bleven Virkelighed, er »Luftfaren« rykket Sverige nærmere paa Livet fra Øst, og som altid i svenske strategiske Betragtninger fremhæves den yderligere Fare, hvis Gotland og Ålandsøerne besættes og udnyttedes som Luftbaser. I Sverige har man ogsaa straks reageret over for det russiske Fremstød ved at stille nye Bevillinger til Raadighed for Luftværnet og Luftforsvaret.

Ligesom for Norges Vedkommende er *Danmarks* Integritet af største Betydning særligt for Syd- og Vest-sveriges Vedkommende. Det er umiddelbart indlysende, at en Besættelse af f. Eks. den sjællandske Øgruppe kan frembyde en alvorlig Trusel mod disse svenske Landsdele. Ogsaa Bornholm kommer i saa Henseende i Betragtning.

At en Besættelse af Norge eller Finland ligeledes vil ændre Sveriges »Luftsikkerhed« er umiddelbart indlysende. Det er saaledes ikke med Urette, at Forfatteren paaviser den Interesse, de nordiske Lande nødvendigvis maa have i hinandens Bestaaen og Evne og Vilje til at holdes uden for enhver krigerisk Konflikt i Nordeuropa.

Et Lands Evne til at modstaa Luftangreb afhænger foruden af dets militærgeografiske Beliggenhed og selvfølgelig af dets Luftværnsforanstaltninger — særligt de

aktive — tillige af Landets Struktur, dets Befolknings-tæthed, Forbindelses- og Vejnet, samt af i hvilken Udstrækning dets Industricentre ligger udsat og koncentreret, Landets Resourcer; men hertil kommer selv-sagt ogsaa Befolkningens Mod og Modstandskraft.

Hvad Forbindelseslinier angaar, udtales det, at Jernbanelinier er langt saarbarere end moderne Vej-anlæg mod Bombeangreb.

Der gives nogle ganske interessante Tal vedrørende Befolkningstætheden.

Danmarks er 83 Personer pr. km², Belgiens 272, Tysklands 137, Sveriges 15, Norges 7 og Finlands 9.

Med Henblik paa Byer:

findes der i England 85 Byer, der hver har over 100 000 Indbyggere med tilsammen 40 % af hele Landets Befolkning. Tysklands Storbyer omfatter 35 %, Belgiens 18 %, Sovjetunionens kun 7 % af Landets Befolkning. Sverige, Norge og Finland er forholdsvis gunstigt stillet i denne Henseende. Sverige har nemlig kun 3 Storbyer, nemlig Stockholm, Gøteborg og Malmø, der tilsammen omfatter 15 % af Befolkningen, Norge og Finland har hver kun een By, nemlig Hovedstaden, med over 100 000 Indbyggere.

Her i Danmark har vi det ganske særegne Forhold, at vor Hovedstad huser ikke mindre end 23 % af Landets Befolkning.

I de Overvejelser der anføres om vore Muligheder for at vedligeholde vore Forbindelser med Udlandet fremhæves:

»For at opretholde vore Forbindelser med Sverige og dermed med Udlandet, er det derfor af afgørende Betydning, at i hvert Tilfælde vor gamle »Vandbro« til Sverige, Øresund, baade i Nord og Syd kan holdes spærret for en Angribers Flaadekræfter, og at Havnebyerne paa begge Sider af Øresund kan beskyttes mod

Luftangreb. Man maa i denne Forbindelse huske, at for at hævde sin Neutralitet er Sverige *forpligtet* til at gribe ind mod Luftstyrker, der passerer over svensk Land- eller Søomraade paa Vej til eller fra Luftangreb mod Danmark, og at tilsvarende Forpligtelser hviler paa os«.

Det paavises iøvrigt, hvilken naturlig Interesse begge krigsførende Parter — under en Krig mellem Syd- og Vestmagter — har i, at Danmarks Neutralitet ikke krænkes, derom foreligger der jo ogsaa af seneste Dato betydningsfulde officielle Udtalelser fra begge krigsførende Parters Side.

Der er derfor Grund til — som Anmelderens Bemærkning — atter at fremhæve, at *netop fordi vi kan gøre os berettiget Haab om at bevare vor Neutralitet, bør alle Kræfter først og fremmest sættes ind paa at tilvejebringe det Materiel og det uddannede Personel, som Neutralitetsforanstaltningerne kræver*; idet alle vore Ønsker og vort Maal bør gaa ud paa at holdes uden for Krigen.

Forfatteren er heller næppe uenig med Anmelderen heri, som Argument for *Luftforsvarets Betydning inden for Neutralitetsforanstaltningernes Ramme* fremføres, at:

»Et stærkt aktivt og et vel udbygget passivt Luftforsvar af Hovedstaden i Forbindelse med den videst mulig gaaende Evakuering af alle undværlige Dele af Befolkningen er derfor en Grundbetingelse for, at Regeringen kan bevare en Mulighed for frit at kunne vælge mellem et Ja og et Nej som Svar paa Fordringer om Indrømmelser, uforenelige med Bevarelsen af vor Neutralitet«.

Man fristes dog til hertil eksempelsvis at bemærke, at selv om Polen havde haft et nok saa godt Luftforsvar af Warschawa — hvad det iøvrigt ikke synes

at have haft — saa var det vel ikke i Tillid hertil, at det sagde »nej« til Tysklands Krav; men i Tillid til sine mobile Styrker (Hær — Flaade — Luftvaaben), til sine Fæstningsanlæg og til Allieredes Hjælp og først og fremmest ud fra, en rigtig eller forkert, Bevidsthed om moralsk Ret og ud fra den Opfattelse, at Polen ikke kunde gaa ind paa de tyske Krav, hvis Landet fremtidig skulde bestaa som selvstændig Stat.

Men retfærdigvis maa man give Forfatteren Medhold i, at Københavns Betydning og Størrelse gør, at denne By er et særligt lønnende Objekt, og at Historien har adskillige Eksempler paa Trusel af Bombardement af Hovedstæder, for os er det nærliggende at tænke paa 1807, hvor det ikke blev ved Truslen alene, men resulterede i et vist i øvrigt i Historien enestaaende »Brandbombardement med Raketter« imod en genstridig Neutral, et Billede, der i øvrigt meget ligner et moderne Luftangreb med Brandbomber.

9. Kapitel indeholder nogle Betragtninger om Emnet: *Vil det danske Folk have tilstrækkelig Modstandskraft til at udholde de uundgaelige Følger af Luftangreb.*

Det er vanskeligt at forudsige, hvorledes et fredskærligt, og man kan vel uden at blive misforstaaet sige forvænt Folk, vil reagere; men man kan være enig med Forfatteren i, at vor Fortid borger for, at i Farens Stund er det vor Natur at være rolige, hjælpsomme og udholdende, og at Nationen har stærke Frihedsfølelser, de senere Aars sociale og politiske Udvikling har bidraget til at styrke Samfølelsen og Fædrelandskærligheden, vi ved, at vort Land er godt at leve i, og der er i alle Samfundslag en dyb Trang til at ville leve frit og uafhængigt. Alt dette synes at

borge for vort Folks Modstandskraft. Men vi kender fra vore værnepligtige, hvor vigtigt det er, at Folket instrueres og oplyses paa rette Maade; det er noget særegent dansk, at vi ønsker at forstaa, ikke alene hvad vi skal gøre, men hvorfor vi skal gøre det, og det er denne Bogs særlige Fortjeneste, at den har taget denne Opgave op.

Den mere konkrete Del af denne Opgave indledes med Besvarelsen af Spørgsmaalet: *Kan et Luftforsvar nytte?* i 10. Kapitel.

Efter at have fremdraget Eksempler paa hvorledes Vaaben og Modvaaben stadigt konkurrerer, paavises, hvorledes ogsaa Luftvaaben og Modmidler i stigende Grad og jævnbyrdigt udvikles.

Det maa indrømmes, at selv det bedste Luftforsvar ikke altid kan forhindre, at angribende Bombestyrker — navnlig under Forsvaret ugunstige Vejrforhold — naar frem til Maalet. Men et godt Luftforsvar vil med overvejende Sandsynlighed berede Angriberne store Tab eller tvinge til Retraite, inden Angrebet føres ind. I alle Tilfælde vil Luftforsvaret tvinge Bombemaskinerne til at flyve og manøvrere saaledes, at Bombekastningen bliver vanskeligere og faar mindre Træfsikkerhed.

Man maa i Krige, der har Udsigt til længere Varighed, regne med, at det er nødvendigt at økonomisere baade med et Luftvaabens Personel og Materiel, ellers kan Tabene selv for Stater med rigeligt Personel og stor Fremstillingskapacitet meget let komme til at overstige Mulighederne for Tilgang. Man maa bl. a. stadigt erindre, at det tager ca. 2 Aar at uddanne en virkelig kvalificeret Krigsflyver. Hvis det er rigtigt, at man under intensiv Krigsanvendelse maa regne med en Afgang af 50 % af Materiellet om Maaneden, vil

det sige, at man 6 Gange om Aaret skal forny sit Luftmateriel. En alt for dristig Indsats vil derfor være yderst betænkelig, og dette illustrerer Luftforsvarets Værdi.

11. Kapitel indeholder Oplysninger om *Det aktive (militære) Luftværn*, der som bekendt omfatter Luftstridskræfter og fast Forsvar, hertil henregnes ogsaa Luftmeldetjenesten.

Hvad denne angaar oplyses det, at i Danmark bestrides Luftværnstjenesten af frivilligt Personel (ca. 8000 Mand), der er sammensluttet i Foreningen »Den frivillige Luftmeldetjeneste«, hvis Vedtægter blev godkendt i 1935 af Forsvarsministeriet.

Angaaende Anvendelsen af egne Bombemaskiner til Modangreb.

Bombemaskiner er i Følge hele sin Natur udprægede Angrebsvaaben. Tager man Luftforsvaret i videre Betydning, vil de dog ogsaa kunne betragtes som et Led i dette, blandt andet kan der jo meget vel tænkes Situationer, hvor man til Imødegaaelse af Neutralitetskrænkelser benytter dette Vaaben. Alene gennem sin Tilstedeværelse virker Bombevaabnet hæmmende paa en eventuel Angriber eller Neutralitetsbryder.

Forfatteren udtaler med Henblik paa vore egne Forhold dog følgende:

»En mindre Stat vil baade af økonomiske Grunde og fordi den mangler Rum til Dybdegruppering af Flyvebaserne være afskaaret fra at føre sit Luftforsvar offensivt gennem et stærkt og langt rækkende Bombevaaben. I de nordiske Lande vil Folkementaliteten næppe heller kunne forlige sig med Udførelsen af Luftangreb mod en Modstanders Hjemland, selv om man havde Midler hertil, og Regeringerne vilde sikkert

paa Forhaand tage Afstand fra en saadan Fremgangsmaade.

En mindre Stats Bombeenheder maa i Hovedsagen understøtte Hæren og Flaaden i den fælles Forsvarskamp ved Grænser og Kyster.«

»Mod Angrebene fra Luften mod Hjemlandet er en lille Stat saaledes paa Forhaand henvist til saa godt som udelukkende at søge Beskyttelse bag det Skjold, som Luftforsvarets Jager og Luftværnsartilleri danner, men Skjoldet maa være saa stærkt, at det ikke genembrydes ved første Huk.«

Luftforsvarets Jager.

Jagerne er først og fremmest konstrueret til Kamp mod Luftmaal. Under Flyveindustriens Udvikling i det første Tiaar efter Verdenskrigen beholdt Jagerne deres store flyvetekniske Forspring uanfægtet; men i de senere Aar er Udviklingen især kommet Konstruktionen af Bombemaskinerne til Gode. Under Verdenskrigen havde Jagerne, sammenlignet med Bombemaskinerne, omkring 50 % større Fart, seksdobbelst Stigehastighed og indtil dobbelt saa stor Tophøjde. Bombemaskinerne var tungt flyvende og derfor sjældent i Stand til at manøvrere sig ud af Jagernes Angreb, og tilmed var de paa Grund af deres Størrelse og svage Træ- og Lærredskonstruktion meget saarbare. Nu er det imidlertid lykkedes at konstruere Bombemaskiner saaledes, at Jagerne kun har 20 % større Fart og dobbelt saa stor Stigehastighed. Da det af Hensyn til at opnaa tilstrækkelig stor Hastighed er nødvendigt at holde Totalvægten nede, kan de nuværende Jager kun medføre Brændstof til ca. 2 Timers Flyvning. Naar Bombemaskinerne har lettet sig for deres Bombelast, har de omtrent samme Tophøjde som Jagerne.

Alle militære Flyvemaskiner bygges nu af Metal.

Bombemaskinerne er forsynet med flere Motorer og Dobbeltstyring saaledes, at deres Saarbarhed overfor Maskingeværild er mindre end tidligere. Jageren er et langt mindre Maal, men naar den kun er forsynet med 1 Fører og 1 Motor, kan en enkelt Træffer blive katastrofal. Nu vil Bombemaskiner, naar de flyver til Angreb om Dagen, holde sammen i Formation, saaledes at de gensidig med deres Ild kan beskytte hinanden, idet de foruden fast indbyggede ogsaa har drejelige Vaaben. Der vil derfor kun findes meget faa »døde« Vinkler, hvori en Jager nu uden Risiko kan lægge sig i Angrebsposition overfor Bombemaskiner i Formation. Hvis der skal være Udsigt til Træfning, kan Jageren tidligst aabne Ilden med sine Maskingeværer, naar den er ca. 300 m fra sit Maal, og for at undgaa Sammenstød maa Jageren tilmed begynde at vige ud, inden den er paa ca. 50 m's Afstand fra Maalet. Da den kun kan skyde med sine (indtil 8) fast indbyggede Maskingeværer, naar Maalet er lige i dens Kurs, vil Skydetiden derfor ofte kun være faa Sekunder. Endvidere er Propelvinden i Bombemaskinens »Kølvand« saa stærk, at en Jager ikke kan komme Bombemaskinen nærmere end ca. 200 m. Desuden kan den moderne Bombemaskine med sin store Manøvre-dygtighed faa Held til at bringe sig ud af Jagerens Kurs, hvorved denne maa manøvrere sig ind i Skudposition igen. Da Vendingsradius vokser med Hastighedens Kvadrat, og Jageren selv med sin større Hastighed har forholdsvis ringe Fartoverlegenhed i Forhold til Bombemaskinen, vil en saadan Manøvre tage Tid. Erfaringerne fra Spanien viser da ogsaa, at Jagerne nu kun har helt frit Spil over for forældede Flyvemaskiner. Drejer det sig derimod om fuldt moderne Bombemaskiner, maa Jagerne, hvis de skal have sikker Udsigt til at gaa sejrrigt ud af Kampen, være omtrent

jævnbyrdige i Tal. De grundet paa den øgede Fart meget begrænsede Skydemuligheder har ogsaa givet sig Udslag i, at de gensidige Tab af saavel Bombemaskiner som Jagerer har været overraskende smaa. For at give Jageren yderlige Kampoverlegenhed har man i den senere Tid foruden med Maskingeværer ogsaa forsynet dem med Maskinkanoner paa 20—25 mm Kaliber.

Med disse kan Ilden aabnes allerede paa ca. 800 m's Afstand, hvorfor Tiden, hvori der kan skydes i et enkelt Angreb, forøges stærkt. Maskinkanonen har højst halvt saa stor Skudhastighed som Maskingeværet, men grundet paa Størrelsen er det muligt at gøre Projektilerne sprængladte, hvorfor blot en enkelt Træffer kan bringe en Bombemaskine til Fald. Selv en Træffer i et af Planerne kan frembringe en saadan Skade, at Bombemaskinen i hvert Tilfælde nødsages til at søge hjem eller gaa til Nødlanding. Overfor Beskydning med Maskinkanoner er Bombemaskiner saaledes et baade stort og meget saarbart Maal. Som Modtræk herimod begynder man nu ogsaa at udstyre Bombemaskinerne med Maskinkanoner. Grundet paa deres Størrelse og Stabilitet kan Bombemaskiner bære flere Maskinkanoner end Jagerer, men den herved foraarsagede Vægtforøgelse nødvendiggør imidlertid en tilsvarende Formindskelse af medført Bombelast, hvorved Bombemaskinens Kampværdi overfor jordbundne Maal nedsættes.

Grundet paa Planer, Motorer og Ror samt den store Hastighed er det fra Flyvemaskinen vanskeligt at holde god Observation over hele det omgivende Luftrum. Navnlig i de aabne, ensædede Jagerer er Observationsforholdene vanskelige, især bagud, hvor Jageren selv er forsvarsløse. Som Følge af Motorlarmen kan man i en Flyvemaskine heller ikke høre Støjen fra andre Flyvemaskiner, der nærmer sig, ja, man kan

end ikke høre, at man bliver beskudt, hvis ikke Granatsprængningerne sker meget tæt ved Maskinen. Jagerne maa derfor staa i Radioforbindelse med Markforsvaret, saaledes at de af dette kan ledes hen mod de sig nærmende Maal, der indmeldes fra Luftmelde-tjenesten eller opdages af Markforsvaret selv. I den ensædede Jager maa Føreren ene passe alle Funktioner, ogsaa Radioforbindelsen, hvorfor hans Hverv under Krigsforhold er saa anstrengende, at hans »Træthedsgrænse« i Reglen vil være naaet efter forholdsvis kort Tids Flyvning. Foruden de ensædede bygger man ogsaa flersædede Jagere. Disse har meget længere Flyvetid og foruden faste ogsaa drejelige Vaaben og kan derfor skyde i alle Retninger i Forhold til Kursen. De har Dobbeltstyring og i Reglen 2 Motorer. Deres flertallige Besætning gør, at Flyvningen ikke bliver saa anstrængende, idet Hvervene kan fordeles, og der kan holdes Observation til alle Sider. Grundet paa den ved denne Konstruktion nødvendige Øgelse af Størrelse og Vægt har de lidt mindre Fartoverskud end den ensædede Jager overfor en moderne Bombemaskine. Dette opvejes imidlertid fuldt ud ved deres stærkt øgede Kampevne og mindre Saarbarhed.

Man er ogsaa begyndt at forsyne Jagerne med særlige Bomber, der kan indstilles til at springe efter et bestemt Antal Sekunders Forløb efter Kastet. Jagerne har da Mulighed for at kunne lægge sig i en bestemt Højde over Bombemaskinerne og derefter kaste disse Bomber indstillet til Sprængning svarende til Forskellen i Flyvehøjde. Udsat herfor vil Bombemaskinerne blive tvunget til at opløse deres Formationsflyvning, og Jagerne kan derefter angribe de enkelte Maskiner, der grundet paa deres Spredthed nu ikke mere gensidig kan hjælpe hinanden, og der bliver et meget lettere Bytte for Jagtangrebet.

Skal Jagerne kunne naa at nedkæmpe Angriberens

første Maskiner, maa de møde dem saa langt fra deres Maal og i saa stor Højde, at de kan faa Tid til at udføre flere Angreb, inden Bombemaskinerne naar frem til Bombekastningsafstand fra Maalet. Skal disse Krav opfyldes, maa Jagerne, selv om de staar startklar paa deres Flyvepladser, og Luftmeldetjenesten virker meget hurtigt, have indtil $\frac{1}{2}$ Times Varsel. I en halv Time flyver Bombemaskinerne imidlertid 200 km, hvilket vil sige, at skal det lykkes at give Jagerne tilstrækkelig Tid til at komme paa Vingerne og møde de første Fjender i tilstrækkelig stor Afstand og Højde fra det Maal, der skal beskyttes, saa maa der kunne opstilles Luftmeldeposter i mindst 200 km's Afstand fra dette.

Ligger Maalet i mindre end 200 km's Afstand fra Grænsen eller Kysten, vil de paa Jorden staaende Jagerer som oftest ikke kunne faa tilstrækkelig langt Varsel. Vil man have fuld Sikkerhed for Jagernes rettidige Indgriben, maa de i saa Tilfælde holdes paa Vingerne og patrouillere over og omkring det Objekt, de skal beskytte. Jagerne maa imidlertid, hvis de skal have sikker Udsigt til at afslaa Angrebet, som tidligere nævnt ikke være Bombemaskinerne væsentlig underlegne i Tal, naar de byder dem op til Kamp i Luften. Deres Flyvetid er begrænset, og Materielliet kræver megen Tid til Eftersyn og Reparation m. v. ligesom Mandskabet skal have tilstrækkelig Hvile, hvorfor en saadan Anvendelse vil kræve Raadighed over et uforholdsmæssigt stort samlet Antal Jagerer, hvis der i hver Afløsning skal kunne være tilstrækkelig mange kampklare Maskiner paa Vingerne. Den vil ogsaa medføre et stort Forbrug af Brændstof og et uforholdsmæssigt Slid paa det værdifulde og vanskeligt erstattelige Personel og Materiel. Den vil derfor kun kunne anvendes af Militærmagter, der raader over meget store Jager-

styrker og selv da kun undtagelsesvis og kortvarig, f. Eks. naar det i en særlig Kriseperiode skønnes nødvendigt at give et i Øjeblikket meget udsat Omraade en særlig vidtgaaende Luftbeskyttelse.

Paa de egentlige Kampfronter bliver den ogsaa kun anvendt for i en vis Tid og over et bestemt Rum at tiltvinge sig Luftherredømme, naar der skal foregaa vigtige Kamphandlinger paa Jorden.

Selv en mindre Stat maa imidlertid ogsaa have Jagere til Brug i Hjemlandets Luftforsvar. Selv om der kun til Stadighed kan holdes en enkelt Patrouille paa Vingerne, saa vil denne forøge Chancerne for, at de Jagere, der først, naar Angrebet er observeret, starter fra Jorden, vil kunne gribe ind til Forfølgning, idet de ledes paa Sporet af de allerede paa Vingerne og i Kamp værende Jagere. Ved Angriberen derimod, at han ikke kan blive udsat for overraskende Jagerangreb, kan han fuldstændig uanfægtet flyve frem med sine Bombemaskiner mod de udsete Maal. Inden Bombemaskinerne naar frem til Luftværnsartilleriets yderste Rækkevidde og under den følgende Bombekastning kan de — naar de ikke trues af Jagere — sprede sig meget stærkt, hvorved Luftværnsartilleriets Skydning og Træfning bliver vanskeliggjort, og Flyverne kan koncentrere deres fulde Opmærksomhed om Bombekastning og Manøvrering. Efter fuldendt Angreb kan Bombemaskinerne, naar de kommer udenfor Luftværnsartilleriets Rækkevidde, ogsaa flyve uforstyrret hjem. En Angriber, der vil prøve paa at gøre en By »mør« ved daglig at forurolige den ved Nedkastning af enkelte Bomber, vil da ogsaa kunne anvende den Taktik at lade et Par enkelte Bombemaskiner flyve hen over Byen og kaste deres Bomber fra meget store Højder (over 7000 m). En saadan Flyvning kræver særlig indrettede Maskiner; de kan

kun medføre en ringe Bombelast, og Træfningen bliver ganske tilfældig, men i den store Højde bliver det vanskelige at opdage og beskyde fra Jorden. Paa Dage med tæt sammenhængende Skylag kan Bombemaskiner ved stadig at flyve over dette helt unddrage sig Observation, og Luftværnsartilleriet vil da være henvist til at skyde efter Lyden alene, hvilket kræver et stort Ammunitionsforbrug og kun giver ringe Udsigt til Træfning. Bombemaskinerne vil heller ikke under saadanne Forhold kunne foretage sigtet Bombekastning, men maa kaste deres Bomber, naar de efter Navigationsberegning mener at befinde sig over Maalet. Ved en saadan Blindflyvning regner man, at Fejlene paa Positionsbestemmelsen i Side og Længde kan blive 5 % af den udføjne Distance. Træfningen af Bomberne vil derfor blive tilfældig, men er Maalet en Storby, vil nogle af Bomberne alligevel kunne slaa ned indenfor Byens Grænser. Saadanne daglig gentagne »Naalestik« vil i Længden kunne svække Befolkningens Modstandsevne. Raader Byens Luftforsvar over Jagere, lader en saadan Taktik sig imidlertid ikke gennemføre, idet man da altid kan have en Jagerpatrouille paa Vingerne i de Højder, hvori der ikke kan observeres fra Jorden eller blot over Skylaget, hvis et saadant findes. Jagerpatrouillen vil da straks kunne gaa i Angreb mod de enkelte Bombemaskiner, der vil forsøge at nærme sig Maalet paa den angivne Maade.

I Mørke kan Jagerne kun virke i Samarbejde med et Lysforsvar fra Jorden, men er dette effektivt, vil Jagerne have *alle* Fordele paa deres Side. I Mørke kan Bombemaskinerne som tidligere omtalt ikke af Fare for indbyrdes Sammenstød flyve i Formation, hvorfor Angrebene maa udføres med enkelte Maskiner. Bliver en Bombemaskine fanget og fastholdt i Lys-

kasternes stærke Lyskegler, blændes Besætningen og maa i Reglen flyve Blindflyvning ved Hjælp af Navigationsinstrumenterne, de kan ikke foretage sigtet Bombekast og heller ikke rette deres Vaaben mod de i Mørket skjulte Jagere, der fuldstændig uden Risiko for dem selv, kan vælge den bedst mulige Skudposition og herfra skyde deres under disse Forhold praktisk talt værgeløse Maal ned. Da det kun er enkelte Bombemaskiner, der hver Gang skal angribes, vil der kun kræves forholdsvis faa Jagere for at etablere en effektiv Luftbeskyttelse i Mørket i Samvirke med Luftværnsartilleriets Lysforsvar.

Da visse ugunstige Vejrforhold kan hæmme Jagernes Virksomhed i Mørke, f. Eks. lavtliggende Taage over Landingspladserne, maa Luftværnsartilleriet dog ogsaa være forberedt paa at kunne træde i Virksomhed om Natten.

(Fortsættes.)

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. November Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 225)

1. November 1659: Allieret Flaade paa c. 100 Skibe under Admiralerne Ruyter, Bjelke, Niels Juel og Helt landsætter under Artilleriild 9000 Mand Tropper under Feltmarschal Schack i Hjertemindebugt, hvilket bl. a. medfører Nyborgs Generobring fra Svenskerne den $5/11$ s. A.
1. November 1932: Den ifølge Søværnsloven af 1932 oprettede Kystdefension, Chef Kommandør Briand de Crèvecoeur, overtager atter Søforterne fra Hæren.
5. November 1675: Flaadens Chef, Generaladmiral Cort Sifvertsen Adelaer, dør i København paa Grund af Sygdom efter at have overgivet Kommandoen over Flaaden til Admiral Niels Juel, og gaaet i Land udfor Dragør den $2/11$. Tillige kendt fra sin Indflydelse paa Flaadens Administration og i Udlandet for sin Krigstjeneste i Hollands og Venedigs Orlogsflaader.
5. November 1799: Orlogsskibet »Oldenburg«, Chef Kommandørkaptajn Olfert Fischer, konvojerende Ostindiefarere til Tranquebar, landsættes i

Taffelbay i Orkan, hvorved hele Besætningen bjærges, medens Besætningerne fra et stort Antal fremmede Orlogs- og Koffardiskibe for største Delen drukner.

5. November 1866: Flaaden anskaffer det første Dykkerapparat her i Landet.
10. November 1691: Holmens Chef, Admiral Henrik Span's Flydedok, som den første i sin Art herhjemme, løber af Stabelen og indvies. Efter Flydedokkens Udrangering i 1713 anvender Schouthbynacht Judichaer den som Fundament til Søbatteriet »Prøvestenen«.
11. November 1559: Kong Frederik II udnævner Herluf Trolle til »Vor Admiral« med Opsyn med Orlogsskibene og deres Tilbehør.
12. November 1709: Flaaden under Generaladmiral U. C. Gyldenløve overfører 16000 Mand Tropper i 300 Transport-skibe til Raa til Felttoget mod Sverige.
12. November 1720: Viceadmiral Peter Tordenskjold dræbes i Duel ved Landsbyen Gleidingen i det Hildesheimske.
20. November 1587: Kong Frederik II udsteder den første kongelige Anordning for Holmens Diciplin og Vagt.
23. November 1735: Flaadens og Hærens Bestyrelse (Krigs-Cancelierne) adskilles, Greve Frederik Danneskjold-Samsøe udnævnes til Overkrigssekretær for Søetaten.

25. November 1878: Skruefregatten »Sjælland«, Chef Kommandør Kraft, ankommer til Dansk Vestindien i Anledning af Negeroprør, som bringes til Ophør.
29. November 1618: Eskadre bestaaende af Orlogsskibene »Elephanten« og »David«, 2 af ostindisk Kompagnis Skibe og en Jagt under Admiral Ove Gjedde afsejler fra Sundet Syd om Afrika til Ostindien, hvorved bl. a. Trinkonomale paa Ceylon og Tranquebar paa Koromandelkysten erhverves til den danske Krone. I Tranquebar anlægges Fortet Dansborg og Kolonien bliver i dansk Besiddelse indtil 1845. Paa Rejsen erobres 2 Kaperskibe medens 2 af Eskadrens Skibe forliser og 2 efterlades i Indien, kun »Elephanten« vender i Februar 1622 hjem.

F. Kj.

Nekrolog.

Kommandør Peter Albert Grove blev født den 19/10 1856 i København og var Søn af Marineminister, Orlogskaptajn Hans Herman Grove og Hustru, Manna Kirstine, født Johnson.

Han blev Kadet i 1873, Sekondløjtnant i 1877, Premierløjtnant 1880, Kaptajn i 1893 og Kommandør i 1905.

Efter sin Officersudnævnelse var han med Korvetten »Dagmar« paa Togt til Middelhavet. I 1883—1885 var Grove i fransk Tjeneste, hvor han blandt andet deltog i Krigen i Tonkin; i 1887—1889 var han Skoleofficer ved Søofficersskolen og deltog som saadan i Kadetskibets Togter, i 1890—1892 Chef for Fiskeriinspektionen inden for Skagen. I 1896—1901 Chef for Søkortarkivets 2den Afdeling, Flaadens Mærkevæsen. I 1901 Chef for Skonnerten »Ingolf« som Øvelsesskib for Underofficerselever, i 1902 Chef for Skonnerten »Diana« paa Opmaaling ved Færøerne og Island, i 1903 Chef for Krydseren »Hejmdal« i Eskadre, i 1904 Chef for Krydseren »Hekla« paa Fiskeriinspektion ved Island, I 1905—1907 Stabschef ved den flydende Defension, i 1907 Chef for Panserskibet »Ivar Hvitfeldt«, i 1908—1909 atter Stabschef ved den flydende Defension. I 1910—1916 Jagtkaptajn hos Hs. Majestæt Kongen til sin Afsked sidstnævnte Aar. Som saadan forrettede han videre Tjeneste under Resten af Sikringsstyrken til 1918 som midlertidigt antaget.

Kommandør Grove tilhørte en af vor Flaades bedste Søofficersslægter, og han bestræbte sig paa at

holde sin Slægts smukke Renommé i Ære. Han var højt kultiveret og meget kunstinteresseret, en ridderlig og redelig Natur, en Søofficer, der holdt Hævd over Flaadens smukke Traditioner, en Gentleman i Ordets videste og bedste Forstand.

Hvad naturligt er, blev han, som saa mange af sin Tids Søofficerer, stærkt præget af sin Tjeneste i den franske Marine. Ved Mærkevæsenet og som Opmaalingschef udførte han et betydeligt, samvittighedsfuldt Arbejde.

I sin afsluttende Tjeneste som Jagtkaptajn vandt han sig Venner og megen Agtelse ved sit stilfulde, bramfri og dog myndige Væsen, til sine sidste Dage bevarede han sit elskværdige Lune og sin store Interesse for det Værn, som hans Slægt og han har sat en Ære i at tjene

Grove blev Ridder af Dannebrog i 1896, i 1906 Dannebrogsmænd i 1911 Kommandør af 2. Grad og i 1916 af 1. Grad. Efter sin afsluttende Tjeneste som Jagtkaptajn udnævntes han til Kammerherre. I 1933 blev han Denominator ved Elers Kollegium.

Kommandør Grove var gift med Caroline Louise Anette, født Ewald adopteret Lüders, født $\frac{6}{7}$ 1869. Datter af Kaptajn Wolfgang Ewald og Hustru Caroline, født Carstensen. Adoptivdatter af Kommandør Lüders og Hustru, født Hvidt.

Han døde den 22. Oktober 1939 og bisattes den 25. Oktober 1939 fra Bispebjerg Krematorium.

P. I.

Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet.

1) Den hidtilværende Bestyrelse er efter Udløbet af sin Funktionstid fratraadt den 31. Oktober 1939.

Angaaende Virksomheden i det forløbne Aar henvises til Aarsberetningen i Tidsskriftets Juni-Hefte.

Regnskaberne er revideret og befundet i Orden; de udviser en god Status for saavel Selskabet som de forskellige Fonds.

Medlemstallet pr. 15. Oktober d. A. var 208. I Aarets Løb er 7 Medlemmer afgaaet ved Døden, og deres Nekrologer har alle været offentliggjort i Tidsskriftet. 2 Medlemmer har udmeldt sig, og et nyt Medlem er tilkommet.

S. Pontoppidan.

Formand 1.-11.-1938—31.-10.-1939.

2) Den ny Bestyrelse, der blev valgt paa Selskabets Møde den 4. April d. A., og som bestaar af følgende:

Kaptajnløjtnant E. J. Saabye, Formand,

Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen, Næstformand,

Søløjtnant I A. Helms, Regnskabsfører og

Søløjtnant I F. Haugsted, Suppleant,

har den 1. November d. A. overtaget Selskabets Ledelse.

Da Tjenesten ved den formerede Sikringsstyrke umuliggør Afholdelsen af Møder, vil denne Del af Selskabets Virksomhed indtil videre være indstillet.

E. J. Saabye.

Formand.

Marinens Bibliotek.

August og September 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *87. Giornata celebrative della R. Marina. La marina fascista dell' Anno XVII. [Billedværk.] Roma 1939. 4^o. H. M^s.
88. Eckardt, W. & Krämer, O.: Herstellung hochwertiger Metall-überzüge. Ill. Index. Gesammelte Erfahrungen für die praktische Galvanotechnik mit Aufstellungen über Fehlerquellen und -Abhilfe sowie Tabellen. Lehr-, Hand- und Nachschlagebuch. Lpz. 1939. 8^o. K^l.
89. Rasmussen, A. (H. M.): Kortfattet Skibsmotoriere. Ill. Udg. paa Foranl. af Handelsmin. Kbh. 1916. 4^o. H.
90. Sutcliffe, R. C.: Meteorology for Aviators. Ill. Diag. Index. M. O. (Meteorol. Office.) 432 (A. P. 1699). Air Ministry. Publ. by the Auth. of the Meteorol. Comm. — Vedl. i Mp. bag i Bogen: Instructions for the Preparation of Weather Maps with Tables of the Specifications and Symbols. Lond. 1938, repr. 1939. 8^o. Fv.
91. Skibsfartens Betyggelse under Krigsforhold. Vejledning for Handelsflaadens Befalingsmænd. Udg. ved Foranstaltn. af Marinemin. og Min. for Handel, Industri og Søfart. Aug. Kbh. 1939. 8^o. H.
92. Guertler, W.: Metall-Technische Taschenbuch. Ill. Diag. Index. Litt.fort. Im Gemeinsch. mit befreundeten Fachgenossen und Mitarb. zusammengestellt. Lpz. 1939. 8^o. K^l.

H. Bistrup.

Dansk Udenrigspolitik.

Nogle Betragtninger i Anledning af Joachim Joesten's Bog
»Denmark's Day of Doom«.

Af Holger Andersen,
fhv. Præsident for »Commission mixte pour l'échange des populations
grecques et turques«.

Den Bog, der danner Udgangspunktet for nærværende Betragtninger, har vakt en ikke ringe Opsigt i Udlandet, navnlig i England og de Forenede Stater, hvor den har været udførligt omtalt i Pressen og har givet Anledning til en ofte særdeles misvisende Fremstilling af danske politiske Forhold. Det turde derfor være paa sin Plads at tage nogle af dens mange urigtige Paastande op til nærmere Behandling, navnlig i Betragtning af de nuværende alvorlige Forhold i Europa.

Bogen, der udkom i Begyndelsen af indeværende Aar, er skrevet af en politisk Emigrant, som efter den nationalsocialistiske Omvæltning i Tyskland maatte forlade sit Fædreland og i nogle Aar levede i København, Oslo og Stockholm. Vi nævner dette Forhold, fordi det danner Baggrunden for hele den Indstilling, der fra først til sidst præger denne Bog og giver den en saa overordentlig ensidig og tendentiøs Karakter.

Nærværende Redegørelse er en noget ændret og udvidet Gengivelse af en Artikel »Danish foreign policy«, fremkommet i *Le Nord* 1939, Hefte III. Joachim Joesten's her omhandlede Bog er i England udsendt under Titlen »Denmark's Day of Doom«, i U.S.A. under Titlen: »Rats in the Larder«. The Story of Nazi Influence in Denmark. Til Forklaring af den sidstnævnte Titel er den amerikanske Udgave forsynet med følgende Note fra Forfatterens Side: "In the following, the word "Rat" should be taken as the purely figurative corollary to the equally figurative use of the word "Larder". Moreover, it applies to organizations only, not to any individuals in particular. No reflection is intended by this title on any person mentioned in this book" — en Note, der i sig selv er betegnende for hele Bogens Karakter.

Hr. Joesten er utvivlsomt en særdeles talentfuld Skribent, hans Sprog er flydende og let, og han forstaar at forme Fremstillingen saaledes, at han i høj Grad fastholder Læserens Interesse. Han er i Besiddelse af fremragende Sprogevnér og har under sit Ophold her i Landet med megen Dygtighed sat sig ind i det danske Sprog, saa han i udstrakt Grad har kunnet benytte og med Flid citerer danske Kilder af vidt forskellig Natur. Under andre Forudsætninger vilde han formentlig have kunnet skrive en nyttig Bog om Danmark og danske Forhold. Om den foreliggende maa det siges, at den intet har med en blot nogenlunde objektiv Redegørelse at gøre. Halve Sandheder, fuldkomne Urigtigheder og haandgribelige Overdrivelser er samlet i Flæng og anvendt paa en Maade, der kun kan vildlede den udenforstaaende Læser, ikke mindst i udenrigspolitisk saa bevægede Tider som de, vi gennemlever. For saa vidt Bogen er bleven gjort til Genstand for Omtale i den danske Presse, er den bleven mødt med eenstemmig Afvisning, ogsaa fra de Kredse, der staar i udpræget Opposition til den radikal-socialdemokratiske Regering, skønt Bogen fra først til sidst er et voldsomt Angreb paa denne Regerings Politik. Den eneste Undtagelse var — saa vidt mig bekendt — det kommunistiske Organ *Arbejderbladet*, der ved enhver Lejlighed opkastede sig til Forsvarer for Hr. Joesten og hans Virksomhed, en Kendsgerning, der næppe vil kunne overraske nogen. Om *Arbejderbladet* efter den 23. August i Aar, da det storpolitiske Billede i Europa ganske skiftede Udseende gennem Afslutningen af Traktaten mellem Rusland og Tyskland, vilde se paa Hr. Joesten med samme Øjne som tidligere, er en anden Sag, jeg ikke skal komme ind paa her.

Hr. Joesten begyndte sin journalistiske Virksom-

hed i de nordiske Lande i Sommeren 1936 som *Le Temps'* Korrespondent i København. Under Pseudonymet Paul Delathuis skrev han en Række Artikler i det store franske Blad, til at begynde med nærmest af refererende Karakter, men efterhaanden mere og mere kritiske og aggressive i Tonen, ikke blot over for den siddende Regering, men over for det danske Folk i Almindelighed. Større Opmærksomhed vaktes første Gang om denne Virksomhed, da *Nationaltidende* i en ledende Artikel den 9. Februar 1937 tog en Korrespondance, offentliggjort i *Le Temps* den 6. Februar, op til nærmere Behandling. Det konservative Organ paatalte skarpt nogle meget nedsættende Ytringer af Hr. Joesten om Danskerne som et Folk, der ikke vilde saa meget som røre en Haand for at værne det genvundne Nordslesvig mod fremmede Angreb, og imødegik iøvrigt hele den Maade, paa hvilken Hr. Joesten — der, som Bladet fremhævede, hverken var Dansker eller Franskmand, men en fra sit Fædreland af politiske Grunde udvandret Tysker —, i det franske Verdensblad behandlede Danmark og dets Forhold til Udlandet. Der udviklede sig en Polemik mellem Bladet og Paul Delathuis, der ved denne Lejlighed aflagde Anonymiteten og optraadte under sit virkelige Navn. Hvorvidt hele denne journalistiske Virksomhed harmonerede med den Tilbageholdenhed, som skulde synes naturlig for en hjemløs Emigrant over for det Land, i hvilket han nød Gæstfrihed, skal jeg her ikke komme nærmere ind paa. Men det maa meget beklages, at slige Korrespondancer gennem et længere Tidsrum kunde finde Plads i det højt ansete franske Organs Spalter og derigennem bidrage til at paavirke store og indflydelsesrige Kredses Opfattelse i en ganske vildledende Retning. Naar dertil kommer, at Hr. Joesten efterhaanden udvidede sin Korrespondancevirk-

somhed til talrige andre franske og engelske Blade og Tidsskrifter af vidt forskellig Art og Betydning, kan man vanskeligt unddrage sig det Indtryk, at der gennem hans Pen er udøvet en til Tider for danske Interesser og Synspunkter særdeles skadelig, i al Fald meget ensidig, Paavirkning af den offentlige Opinion i Vesteuropa. I Juli 1937 bragte endog et Tidsskrift som *Foreign Affairs*, formentlig Verdens ypperste udenrigspolitiske Tidsskrift, en Artikel af Joachim Joesten, betitlet "The Nazis in Scandinavia", der faldt ganske i Traad med Hr. Joestens øvrige Virksomhed. Det maa derfor siges ikke at være uforstaaeligt, naar den svenske Regering nogle Dage efter Krigens Udbrud afslog Hr. Joestens Ansøgning om Opholdstilladelse i Landet og lod ham udvise. En fremmed Emigrants politiske Virksomhed, som den af Hr. Joesten udfoldede, er ikke alene i Strid med velforstaaede politiske Interesser, men ogsaa uforenelig med virkelig Neutralitet.

Efter disse indledende Bemærkninger skal jeg vende mig til nogle af de vigtigste Punkter i Hr. Joestens Bog. Man faar et særdeles godt Indtryk af hele Forfatterens Grundindstilling ved at læse den ironisk farvede Skildring af Danmark som »Den slumrende Skønhed«, der danner Bogens første Kapitel. Hr. Joesten gaar haardt i Rette med de engelske Journalister, der aflægger en Lynvisit i København, ikke taler noget andet Sprog end deres eget, er ganske værgeløse i Hænderne paa deres officielle danske Vejledere og uden at have været i fjernest Kontakt med Befolkningen vender hjem med mere eller mindre lovpriisende Skildringer af Danmarks Velstand, det danske Demokrati o. s. v., kort sagt fremstiller dette lille vidunderlige Land som et »Utopien«. Hr. Joesten siger mange rammende Ord om Journalistens Pligt til at

vejlede Offentligheden uafhængigt og objektivt, saa denne sættes i Stand til at danne sig et virkeligt adækvat Billede af Landet. Det er øjensynligt, at Forfatteren mener, at han selv gør dette, og at han derfor er saa meget bedre end sine overfladiske Kolleger. Skade kun, at der er en saa stor Afstand mellem det Maal, han har sat sig, og hans egen Skildring. Som et typisk Eksempel fra dette Indledningskapitel skal hidsættes følgende Udtalelse om den danske Nation som saadan:

Pag. 21: "The Danes are a nation of epicureans. They do not seem to cherish any higher ambition than to make money, eat and drink to their heart's content and enjoy themselves. They look on life with great zest and a touch of scepticism. They do not know of any ideas worth sacrifices, nor a cause for which they would gladly give their lives".

Eller naar Danmark sammenlignes med en Kokette, pragtfuld at skue ved en brilliant Soirée. Men se paa hende Morgnen efter i det graa Dæmringslys, naar der ikke er noget af Sminken og Læbestiften tilbage!!

Disse og lignende Ytringer tager saa utvetydigt Sigte paa Nationen som Helhed, at enhver Bortforklaring er umulig. Forfatteren kan her ikke klare sig med, som han søgte at gøre det i den ovennævnte Polemik med *Nationaltidende* i Februar 1937, at han i sin Karakteristik kun havde tænkt paa, hvad han kalder »det officielle Danmark«, og ingenlunde paa det danske Folk i Almindelighed. Men saaledes mener altsaa en politisk Emigrant sig beføjet til at skrive om det Land, hvis Gæstfrihed han nyder, og om et Folk, der under de vanskeligste, til Tider tilsyneladende haabløse Forhold har kæmpet og lidt for Forsvaret af sin Nationalitet i Sønderjylland, og oven i Købet at ride den politiserende Morals høje Hest over

for Fagfæller, der ikke foretager saa indgaaende »Analyser« af danske Forhold som han.

At Forfatteren finder den danske Forsvarspolitik eller snarere Manglen paa en saadan uforstaaelig, at den danske Forsvarsnihilisme byder ham stærkt imod, særlig i den nuværende Verdenssituation og under Hensyn til de andre nordiske Landes Holdning over for denne, er en Sag for sig, som man *principielt* næppe med Føje vil kunne beklage sig over. Men hele hans Redegørelse for de herhen hørende Spørgsmaal viser tydeligt, at det i Virkeligheden skorter ham ganske paa Forstaaelse af de forsvarspolitiske Problemer, og fra dansk Side kan man kun Gang paa Gang ryste paa Hovedet af talrige Enkeltheder i Fremstillingen. Hr. Joesten synes fuldstændig ude af Stand til at forstaa den særlige historiske Udvikling, der har ført til den nuværende politiske Situation, som store Kredse af det danske Folk i høj Grad beklager og efter Evne har søgt at modvirke. Men naar Forfatteren kun vil have det danske Forsvar tilpasset til en enkelt Side, vil dette møde ubetinget Afvisning her i Landet. Ethvert dansk Forsvar har ikke og vil ikke kunne have noget andet Formaal end at underbygge Bevarelsen af den absolute Neutralitet for at holde Landet uden for Krigen. Det bedste Bevis herfor er den Politik, man fra alle Sider inden for Befolkningen har været enig om at føre efter den nuværende Krigstilstands Indtræden.

Men hele Forfatterens Forhaandsindstilling bevirker, at han overhovedet ikke forstaar Danmarks Stilling. Paa en ideologisk politisk Baggrund gaar han ud fra en Deling af Europa i to Blokke: *For og imod Nazismen*, og ser alle politiske Forhold i dette Lys. De forskellige Lande, ogsaa Danmark, placeres efter denne Delingslinie. Det er selvfølgelig meget enkelt og

ligetil, men det er Udtryk for en Opfattelse, der er blottet for selv den mest primitive Sans for politiske Realiteter. Hele denne Grundanskuelse kommer tydeligst frem i en Udtalelse som følgende:

Pag. 106: "Friends of Denmark are all those nations and individuals (sic!) who stand, as she does, for peace, democracy, progress and civil liberties: Arch-enemy of Denmark is not the German people as such, but Nazism, which plots to do to the Danish neighbour what it has already done to the Austrians and the Czechs — and before that to its own nation — enslave, rob and murder him."

Det er en fundamental Misforstaaelse at ville placere Danmark — direkte eller indirekte — indenfor nogen Form af Blokpolitik. Danmark ønsker ikke at tage Parti til nogen af Siderne, men vil forblive udenfor. Dansk Neutralitetspolitik er dybt rodfæstet i historiske Traditioner og i en enstemmig Overbevisning om, hvad der tjener danske Interesser bedst, og vi føler os sikre paa bedre at kunne bedømme disse Interesser end Hr. Joesten.

At fremragende britiske Publicister heldigvis har en klarere Opfattelse af denne afgørende Kendsgerning, fremgaar tilstrækkeligt af den skarpe Kritik, som Hr. Joestens Bog har mødt fra Mr. T. G. Barman's Side. Denne *Times'* velkendte mangeaarige Medarbejder og tidligere Korrespondent i Stockholm skriver den 27. Januar i Aar i en Omtale af Hr. Joestens Fremstilling i *The Spectator* bl. a.:

»Jeg kan kun sige, at enhver, der skriver en Bog under Forudsætning af, at noget saadant er muligt (d. v. s. Danmarks Tilslutning til en anti-tysk Koalition), end ikke har begyndt at berøre Overfladen af dansk Mentalitet. Og ikke blot dansk Mentalitet, men de mindre Magters Mentalitet i Almindelighed. Hvorfor brød Belgien med det franske Alliancesystem? Hvorfor er Holland saa uvilligt til at modtage tysk eller britisk Garanti for dets territoriale Integritet? Hvorfor endte det *czekoslovakiske Eksperiment* i en Katastrofe? Svaret paa de to første Spørgsmaal er, at intet af

disse to Lande ønsker at indblandes i en Stormagtskamp — lige saa lidt som at tage Parti til nogen af Siderne. *Czekoslovakiet* forsøgte at gøre dette — med katastrofalt Resultat. *Hverken Danmark eller nogen af de andre nordiske Stater vil tage Parti, dersom dette kan undgaas.* Dette gælder navnlig Danmark, fordi dets Naboskab til Tyskland og dets Afhængighed af det tyske Marked gør det særlig saarbart. Hr. Joesten vil utvivlsomt sige, at det ikke kan undgaas. Men den danske Regering og det danske Folk har bedre Adkomst til at besvare dette Spørgsmaal end Hr. Joesten. Alt ialt er det den danske Regerings første og fornemste Pligt at holde Landet uden for Krigen — næsten for enhver Pris. Og den Kendsgerning, at Danmark blev holdt uden for den store Krig, er, trods Hr. Joestens foragtelige Henvisning til Heldet, en Retfærdiggørelse af dansk Neutralitetspolitik.«

Uanset alle modsatte Paastande fra Hr. Joestens Side maa det fremhæves, at der ved de siden 1933 i Tyskland indtraadte politiske Begivenheder ikke er sket nogen *principiel* Ændring eller Forskydning i Forholdet mellem Danmark og det tyske Rige, allerede af den Grund, at dette Forhold ikke paa nogen Maade er afhængigt af det indre Styres skiftende Karakter, men hviler paa varige og uforanderlige geografiske og geopolitiske Faktorer. Danmarks Stilling har siden det tyske Riges Oprettelse i 1871 været bestemt af Naboskabet til Bismarcks mægtige Statsdannelse. En ubetinget Neutralitet over for alle Stridigheder mellem Stormagterne og da ganske særlig saadanne, der berørte vigtige tyske Interesser, har siden da dannet det ufravigelige Grundlag for dansk Udenrigspolitik under alle skiftende Regeringer, uanset disses indrepolitiske Farve. Det har ingensinde været eller kunnet være anderledes. Dersom Hr. Joesten havde den ringeste Forstaaelse af de Kendsgjerninger, der maa udøve en bestemmende Indflydelse paa saadanne Staters Udenrigspolitik som Danmarks, dersom han nogensinde havde studeret danske og udenlandske diplomatiske Dokumenter vedrørende Perioden 1870—1914 — jeg

skal f. Eks. henvise til den kloge Indberetning, som den daværende franske Gesandt i København, Jusserand, skrev til Quai d'Orsay efter Præsident Loubet's Besøg ved det danske Hof i Maj 1902 (aftrykt i Documents Diplomatiques Français, II' série) — vilde han vanskeligt kunne opretholde mange af de eksorbitante Udtalelser, han fremsætter i sin Bog.

Den Opfattelse, at Danmark under Nutidens storpolitiske Udvikling i *særlig Grad* er truet af Fare, er ingenlunde ny. Den har med visse Mellemrum fra forskellige Sider gjort sig gældende siden 1870. Selvfølgelig er Danmarks Beliggenhed ved Indgangen til Østersøen udsat, og at Landets geografiske Struktur indeholder store Vanskeligheder og Farer, vil ingen benægte. Det skal ligeledes medgives, at den nuværende Tilstand af Lovløshed i de internationale Forbindelser indeholder en voksende Fare for alle mindre Magter, Danmark saa vel som andre lignende Stater. Men ikke destomindre er det hidtil under alle Historiens Omskiftelser lykkedes Danmark at hævde sin Uafhængighed og Selvstændighed igennem tusind Aar, medens større Stater forlængst er udslettet paa Kortet. Det danske Kongerige er Europas ældste frie og suveræne Stat. Og den nyeste Historie underbygger ikke en Opfattelse som den, der kommer saa skarpt til Udtryk i Hr. Joestens Bog og lignende Publikationer. *Det er en Kendsgerning*, at Tyskland efter 1870 ingensinde har haft Planer om at erobre og indlemme Danmark. *Det er en Kendsgerning*, at Danmark trods sin udsatte Beliggenhed ikke inddroges i Verdenskrigen 1914—18. *Det er endvidere en Kendsgerning*, at det nye Tyskland hverken direkte eller indirekte har stillet politiske Krav overfor Danmark. Alle Meddelelser og Paastande af modsat Natur, fra hvilken Side de end fremsættes,

— og Hr. Joestens fortæller mange slige Historier — har ingen som helst Forbindelse med Virkeligheden.

Naar der er Tale om at bedømme Danmarks internationale Stilling, er det ikke uden Betydning at fastholde disse tre Kendsgerninger. Enhver, der har studeret de nu offentlig tilgængelige diplomatiske Aktsamlinger om den europæiske Stormagtspolitik fra 1870—1914, ved, at der fra forskellige fremtrædende Diplomaters Side ikke sjældent opereredes med Tanken om formentlige tyske Planer mod Danmark, og at disse til Tider spillede en ikke ringe Rolle i de paagældende Statsmænds Opfattelse. Det store Materiale, der er blevet offentliggjort i de to sidste Tiaar, yder som Helhed ingen Støtte over for Paastande i denne Retning. Og hvad den nyeste Tid angaar, d. v. s. det tredje Riges Politik over for Danmark og de nordiske Lande, kan der fra første Færd paapeges en bestemt Linje fra ledende tysk Side, en Linje, som det trods alt — selv i den nuværende Krigssituation — ikke synes at være Berlinregeringens Hensigt at fravige. Uden paa nogen Maade at overdrive Betydningen af den d. 31. Maj d. A. mellem Danmark og Tyskland afsluttede Ikke-Angrebspagt, maa det formentlig være tilladt at betragte denne Traktat som en almindelig Bekræftelse af dette Synspunkt. I samme Retning peger utvivlsomt ogsaa Rigskansler Hitlers Udtalelser i hans seneste store Tale i den tyske Rigsdag d. 6. Oktober d. A., i hvilken det udtrykkeligt hed, at »Tyskland over for Danmark ikke har draget nogen som helst Konsekvenser af den i Versaillestraktaten foretagne Afstaaelse af tysk Omraade, men tværtimod oprettet et loyalt og venskabeligt Forhold til Danmark. Vi har ikke rejst noget som helst Krav paa en Revision, men afsluttet en Ikke-Angrebspagt med Danmark. Forholdet til denne Stat er herigennem

blevet rettet mod et uforanderligt loyalt og venskabeligt Samarbejde.«

Det er imidlertid uden videre klart, at en international Situation som den, i hvilken Hr. Joesten skrev sin Bog — en Situation, der rummede Sandsynlighed for de krigerske Forviklinger mellem Tyskland og Storbritannien, der nu er blevet til Virkelighed —, uundgaaeligt vil indebære alvorlige Vanskeligheder og Farer for Danmark, eftersom vort Land ligger i Krydsningspunktet mellem vigtige engelske og tyske Interesser. Saaledes var Situationen ogsaa i 1914, ja, som Følge af den engelsk-russiske Entente gjaldt dette i endnu højere Grad dengang end idag, men ikke desto mindre undgik Danmark at blive inddraget i Krigen.

Hr. Joesten fremhæver, at dette Faktum ikke saa meget skyldtes Klogskaben i den ved denne Lejlighed fra dansk Side førte Politik, som det uventet heldige Resultat af den højst tvivlsomme Forventning, at Englænderne vilde holde sig borte. Dette Synspunkt er meget overfladisk — lige saa overfladisk som mangfoldige andre af Forfatterens Paastande. Den danske Politik i 1914 maa bedømmes paa Baggrund af de den Gang herskende sømilitære og strategiske Forhold. Det er disse, der ligger til Grund for den Beslutning, der blev truffet d. 5. Aug. 1914 gaaende ud paa at minespærre Stræderne fra Nordsøen til Østersøen under dansk Suverænitet.

Spørgsmaalet om Østersøens Lukning eller Ikke-Lukning havde i Tiaaret før Verdenskrigen med visse Mellemrum spillet en fremtrædende Rolle i den storpolitiske Debat, ikke mindst under de tyske Forsøg paa at skabe en Fastlandskoalition imod England 1904—1907, Forsøg, der kulminerede i den berømte Bjørkøtraktat mellem Kejser Wilhelm og Czar Nikolaj d. 24. Juli 1905. England havde den Gang paa utvetydig Maade tilkendegivet sit traditionelle Standpunkt

mod Lukningen og understreget dette ved gentagne Udsendelser af store Flaadeeskadrer til de danske Farvande. Men Stillingen i 1914 var ikke mere den samme. Den vældige Udvikling af den tyske Flaade og Uddybningen af Kielkanalen, der satte Tyskland i Stand til efter Omstændighederne at koncentrere sin Kampflaade enten i Østersøen eller i Nordsøen, havde fuldstændig ændret Stillingen til Tysklands Fordel. Den havde i Virkeligheden medført det gennem mere end et Aarhundrede af England bekæmpede Resultat: Østersøen var *de facto* blevet et mare clausum, et lukket tysk Hav, med mindre England kunde skabe en saa overmægtig Hjemmeslaade, at selv en Deling af denne ikke rummede nogen Fare over for den samlede tyske Flaade, der gennem Kielkanalen kunde operere baade i Nordsøen og Østersøen. I 1900 havde den samlede Tonnage af det pansrede tyske Skibsmateriel kun været $\frac{1}{7}$ af, hvad England var i Besiddelse af. I 1910 var dette Forhold allerede vokset til $\frac{1}{3}$, og i 1914 var det ca. $\frac{1}{2}$. M. a. O.: Opretholdelsen af Englands traditionelle Østersøpolitik krævede i al Fald en Tilbageførelse af de engelsk-tyske Søstridskræfters indbyrdes Styrkeforhold til Tiden omkring 1910, og dette oversteg under de daværende Forhold Englands Evne. Hele denne totalt forandrede Stilling gjordes i Foråret 1914 til Genstand for en indgaaende Omtale i det den Gang ledende russiske Blad *Novoje Vremja* (gengivet i Berlingske Tidende af 15. Maj 1914). Samtidig med at understrege den stærke Forskydning af Magtforholdene i Østersøen i Tysklands Favør og Konsekvenserne heraf for den engelske Flaade fremhævede *Novoje Vremja* Englands og Ruslands fælles Interesse i Danmarks Selvstændighed med Henblik paa Adgangsvejene til Østersøen. Paa afgørende Steder i London havde man selvsagt klart erkendt den fuld-

stændige Forandring, der var foregaaet m. H. t. den østersø-politiske Stilling. Dette kommer tydeligt til Udtryk i det overordentlig interessante Memorandum, som Marineminister Winston Churchill, der i Dag atter staar i Spidsen for det britiske Admiralitet, d. 19. August 1914 tilstillede den Øverstkommanderende over den russiske Hær, Storfyrst Nikolaj Nikolajevitch. Det er offentliggjort i Churchills *The World Crisis*, Bd. II, Kap. 2. Vi har her et Dokument, der hviler paa Bedømmelsen af den strategiske Stilling, som den var ved Verdenskrigens Udbrud, nedskrevet kun 14 Dage efter den danske Minespærring. Memorandum'et begynder med at fastslaa, at »Kielkanalen tillader Ty-skernes at samle hele deres Flaade saavel i Nordsøen som i Østersøen. Storbritannien besidder ikke tilstrækkelige Søstridskræfter til at møde den tyske Flaade med to Flaader, der hver for sig vilde være denne overlegen. *Som Følge heraf vilde det britiske Admiralitet kun kunne sikre sig Herredømmet over Østersøen i Tilfælde af en afgørende Sejr til Søs eller en effektiv Blokering af Kielkanalen*«. Denne sidste er et vanskeligt Foretagende, hedder det videre. Det gælder om i Tide at lægge bestemte Planer for en Fællesaktion af den engelske Flaade og den russiske Hær. »Udsendelsen af en britisk Flaade gennem Bælterne til Østersøen er en Operation, der vilde kunne gennemføres, *saafremt den samlede strategiske Situation var tilfredsstillende*.«

De afgørende Spørgsmaal for Danmark d. 5. August 1914 var 1) Vurderingen af den militære og strategiske Situation, der dannede Baggrunden for den tyske Forespørgsel til Danmark, 2) Virkningerne i England af en eventuel dansk Minespærring. M. H. t. det første Spørgsmaal var Stillingen i Virkeligheden ganske klar. Hvad det andet Spørgsmaal angaar, er der

ingen Tvivl om, at Kongen, hvis personlige Holdning udøvede en afgørende Indflydelse paa den danske Politik 1914, fra sit Besøg i London i Maj 1914, havde medbragt visse Indtryk, der satte ham i Stand til at bedømme de Virkninger, den danske Beslutning kunde antages at faa i London. Dette fremgaar klart af Kongens Udtalelse til Statsraadsprotokollen (offentliggjort i Militærkommissionens Betænkning af 1922). Fra anden Side ved vi, at den daværende Udenrigsminister, der ledsagede Kongen paa Rejsen til England, havde en Samtale med Sir Edward Grey og den permanente Understatssekretær i Foreign Office, Sir Arthur Nicolson (den senere Lord Carnock). Ved denne Lejlighed havde den britiske Udenrigsminister talt om Forholdet mellem Danmark og Tyskland og i denne Forbindelse fremsat nogle Bemærkninger om de engelske Flaadebesøg i Danmark og de ikke sjældent skarpe Pressekommentarer, disse gav Anledning til fra tysk Side. *Men nu vilde Besøgene høre op.* Den danske Udenrigsminister havde af denne Udtalelse draget den Slutning, at England var i Færd med at trække sig ud af Østersøen, og at det havde opgivet Tanken om under en eventuel engelsk-tysk Krig at sende større Flaadeslyrker til dette Farvand. Hvis denne Bedømmelse var rigtig, — og det var den utvivlsomt, hvad jo ogsaa de senere Begivenheder viste, — maatte den i en Situation som den, der opstod ved Tysklands Henvendelse d. 5. August 1914 veje yderligere i Vægtskaalen til Fordel for den danske Mineudlægning, eftersom Risikoen for eventuelle Skridt fra Englands Side derefter maatte anses for betydeligt mindre end i tidligere Tider. Hvad der vilde være hændt, hvis Danmark havde nægtet at udlægge Minerne, synes givet. Tyskland vilde selv have forelagt Mine-spærringen og muligvis til Støtte af en saadan Foranstaltning have besat Dele af dansk Territorium,

hvorved Danmark vilde være bleven inddraget i Kri-
gen — *mod Tyskland*, hvis det havde sat sig til Mod-
værge, *paa Tysklands Side*, hvis det ikke havde ydet
nogen Modstand over for en aabenlys og tilsigtet
Krænkelser af dets Omraade fra en krigsførende Magts
Side.

Hr. Joesten hævder, at det ret og slet var et ex-
ceptionelt Held, at Englænderne holdt sig borte. *Nej, Englænderne holdt sig borte, fordi de betragtede dette som en nødvendig Følge af Forandringen af det sømil-
itære Forhold i Østersøen og af den samlede strategiske Situation.* Fra ledende dansk militær og politisk Side blev hele Stillingen utvivlsomt bedømt paa rette Maade, og Hr. Joesten kan ikke bortforklare denne Kends-
gerning med nok saa mange nedsættende Ytringer.

At der under en senere Periode af Verdenskrigen var engelske Planer oppe om en Østersøoffensiv, er iøvrigt velkendt. Disse Planer udgik i første Linje fra Lord Fisher of Kilverstone, der den Gang beklædte Posten som First Sea Lord. Tanken var gennem en saadan Offensiv at skabe Mulighed for en Landsæt-
telse af større russiske Troppstyrker i Pommern. Det drejede sig her om en Yndlingsidé af Lord Fisher, der gik langt tilbage i Tiden. Oberstløjtnant Repington, den bekendte engelske Militærforfatter fra Verdens-
krigen, har i første Bind af sit store Memoireværk *The First World War* givet et særdeles interessant Bi-
drag til Belysning af den engelsk-franske Militærover-
enskomst's Tilblivelse i Aarene 1906—14. Han for-
tæller heri ogsaa om Lord Fishers — efter hans, Re-
pingtons, Mening ganske forfejlede — Indstilling over
for vigtige strategiske Problemer. Det ses af Repingtons
Optegnelser fra *Januar 1906*, at Lord Fisher var gan-
ske behersket af Tanken om en engelsk Østersøeks-
pedition, der i Repingtons Øjne var »en af disse Stu-

piditeter, som visse Amatører indprentede Marinen, der synes at ignorere Strategiens Grundregler«. At Situationen i 1914 strategisk og militært var en ganske anden end 8 Aar tidligere, er allerede nævnt og fremgaar ogsaa klart af det tidligere citerede Memorandum af Winston Churchill, der iøvrigt oprindelig havde megen Sympati for Lord Fishers Tanke, skønt han var klar over de overordentlige Vanskeligheder, saavel militære som politiske, der var forbundne med Planens Gennemførelse. Den blev da ogsaa som bekendt opgivet til Fordel for Churchill's Idé om et Angreb paa Dardanellerne. Om hele denne Fase i Verdenskrigen vil man finde udførlige Oplysninger i Winston Churchill's *The World Crisis*, Bind II, Kap. 2 ff, samt i Admiral Sir R. H. Bacons store Bog om Lord Fisher (fransk Udgave, Paris 1931, chap. XVIII, Le projet de la Baltique, pag. 408—418 og det efterfølgende Kapitel). En indgaaende saglig Redegørelse for disse Planer er i sin Tid givet her i Tidsskriftet af Orlogskaptajn Augsburg (Lord Fishers Østersøoffensiv, dens Oprindelse, dens Udvikling og dens endelige Opgivelse, *Tidsskrift for Søvesen*, 1927, Side 239—287). Imidlertid ændrer disse Planer, man her omgikkes med, for eventuelt at forsøge gennem en Offensiv til Søs at hidføre en Afgørelse, intet ved Stillingen i August 1914. At den tyske Henvendelse til Danmark var foranlediget af Frygten for et muligt engelsk Indbrud i Østersøen, — en Frygt, der ikke viste sig at være begrundet, — kan heller ikke ændre det Helhedsbillede, der er givet i foranstaaende af den daværende politiske militære og strategiske Situation, i Relation til hvilken Mineudlægningen maa ses og bedømmes. De engelske Planer om en Østersøoffensiv blev ingensinde gennemførte, fordi Risikoen ved en saadan var alt for overvældende, saalænge Tysklands sømilitære Magt i det væsent-

lige var usvækket. Derfor blev Gallipoliekspeditionen foretrukket, og der er sikkert al Grund til at tro, at det ikke blot var en Lykke for Danmark, som Hr. Joesten vil give det Udseende af, men ogsaa i høj Grad for England og de allierede Magter, at Lord Fishers Planer aldrig blev udførte.

Hr. Joesten hævder, at Minespærringen var »en *illegal og aabenlyst unneutral Handling*«. Denne Paa-stand maa bestemt afvises. Sundtraktaten af 14. Marts 1857 har intet at gøre med hele dette Spørgsmaal. Denne Traktat vedrører kun Handelsskibe. Skønt den ikke udtrykkeligt omtaler Passagen gennem Sundet og Bælterne i Krigstid, kan der drages den Slutning, at Danmark, saa vidt muligt, er pligtig til at sikre Handelsskibe fri Passage ogsaa i Krigstid. Dette var ogsaa den danske Fortolkning af Traktaten under Verdenskrigen. Men Traktaten siger intet som helst om Krigsskibe hverken i Fredstid eller i Krigstid. Den har ingen Forbindelse med militære Foranstaltninger under en Krig. Hr. Joesten synes ikke at have læst selve Traktaten eller at have det mindste Kendskab til dens historiske Forudsætninger og de Forhandlinger, der gik forud for dens Afslutning.

Hvad angaar hele Spørgsmaalets retslige Side, maa denne, naar der ikke, som f. Eks. for Stræderne fra Ægæerhavet til Sortehavet, foreligger særlige Traktater, bedømmes under Hensyn til *Folkerettens almindelige Regler*. Disse tilsikrer *principielt* alle Skibe — Handelsskibe saa vel som Krigsskibe — Retten til fri Gen- nemsejling gennem Farvande, der, som de danske Bælter, forbinder to frie Have. Men dette Princip gælder med Forbehold af Krigsretten, d. v. s. at Rettigheder, der følger af selve Suveræniteten, forbliver uberørt under Krigstilstand, medmindre disse er begrænset af særlige Bestemmelser. Ikke alene en krigsførende, men ogsaa

en neutral Stat er saaledes beføjet til af Hensyn til sit Forsvar eller Opretholdelsen af sin Neutralitet at etablere Minespærringer paa sit eget Søterritorium eller at træffe saadanne Forholdsregler, som den skønner egnet til at beskytte sin Sikkerhed. *Karakteren og Omfanget af saadanne Forholdsregler afhænger ganske af den i det givne Øjeblik herskende politiske Situation.* Dette er Grunden til den skiftende Holdning, danske Regeringer har indtaget i de forskellige Situationer. I 1904 førte danske Lodser den russiske Flaade gennem Store Bælt, medens Japan nedlagde Protest derimod. I 1912 offentliggjorde den danske Regering sammen med de andre nordiske Regeringer en Anordning, hvis første Artikel bestemte, at krigsførende Magters Skibe har fri Adgang til de naturlige Forbindelsesveje mellem Nordsøen og Østersøen, men at det er krigsførende Magters *Krigsskibe* forbudt at betjene sig af danske Lodser. Denne Anordning var i Overensstemmelse med den 13. Haagerkonvention af 18. Oktober 1907, der omhandler neutrale Magters Rettigheder og Pligter i Tilfælde af Søkrig. I Artikel 11 i denne Konvention overlades det til de neutrale Stater, om de vil stille deres Lodser til Raadighed for krigsførende Landes Krigsskibe eller ikke.

Den 1. August 1914 udstedte den danske Regering en Neutralitetserklæring over for Krigen, der var udbrudt mellem Østrig-Ungarn og Serbien, idet der udtrykkeligt henvistes til den kongelige Anordning af 1912. En ny Neutralitetserklæring fulgte den 4. August 1914, da der var indtraadt Krigstilstand mellem Tyskland og Rusland og mellem Tyskland og Frankrig. Endnu i dette Øjeblik henholdt den danske Regering sig til Anordningen af 1912. Men Dagen efter indtraadte en radikal Ændring i dette Forhold, efter at Krigen var udbrudt mellem Storbritannien og Tysk-

land. At Minespærringen af 5. August 1914 var i absolut Strid med de af Danmark i 1912 proklamerede og endnu d. 4. August opretholdt Neutralitetsregler, der gav krigsførende Magters Krigsskibe fri Adgang til Østersøen, er ubestrideligt. *Men den kongelige Anordning af 1912 var en eensidig dansk Akt, som Danmark utvivlsomt ud fra de foran hævdede Synspunkter i Kraft af selve Suveræniteten var beføjet til at modificere, dersom Hensynet til Landets Sikkerhed og Neutralitet krævede det.* Det var netop en saadan Situation, der var indtraadt fra og med det Øjeblik, Rusland, Tyskland og England var indviklede i Krig med hinanden. At Minespærringen gennemførtes, efter en Henvendelse fra tysk Side til Danmark, er en historisk Kendsgerning. Men, dette kan intet som helst ændre m. H. t. den *principielle* Berettigelse af de her fremførte Synspunkter. At Beslutningen af 5. August 1914 var ønsket fra tysk Side og paa dette Tidspunkt betragtedes som værende til Tysklands Fordel, er lige saa sikkert, som at den senere fik ganske modsatte Virkninger og kom til at virke hæmmende paa den tyske Søkrigsførelse, hvorved den indirekte gavnede England. Dette fremhæves bl. a. af Storadmiral von Tirpitz i hans *Erinnerungen* (1919) pag. 323, hvor han taler om Minespærringen som »diese in den ersten Kriegstagen leidet auch von mir gebilligte Abmachung.« Efter at Minespærringen først var vedtaget, har der ingensinde fra dansk Side været Tale om at ændre noget ved de i 1914 trufne Dispositioner, og tyske Forsøg paa at sætte sig ud over disse er blevet afviste. *Det kan ikke noksom understreges, at de faktiske Forhold fra 1914—1918 godtgjorde Minespærringens Dobbeltidighed.* Det var en Foranstaltning, der var vendt baade mod Syd og mod Vest, og den haandhævedes i Overensstemmelse hermed, saaledes at tyske Krigsfartøjer, der forsøgte at

passere Spærringerne i Store Bælt for nordgaaende, blev afvist fra dansk Side.

Der er i det foregaaende dvælet saa udførligt ved Situationen i August 1914, fordi den vedrører en af de mest betydningsfulde Begivenheder i Danmarks nyeste Historie, og fordi den ofte saavel herhjemme som i Udlandet har givet Anledning til misvisende Betragtninger og Fremstillinger som f. Eks. i Hr. Joestens Bog. At forsøge at imødegaa alle hans fejlagtige Opfattelser og Paastande, vilde iøvrigt være en haabløs Opgave. Dertil er disse for talrige.

Skønt Forfatteren fralægger sig enhver Spaadoms-evne, optræder han ikke desto mindre hyppigt med megen Sikkerhed i Spaamandens Rolle. Er der noget, Hr. Joesten er sikker paa, er det, at Danmark aldeles uundgaaeligt vil blive inddraget i en ny Storkrig umiddelbart ved dens Udbrud. Ja, han synes endog at kunne forudsige Ordlyden af det formentlige Ultimatum, som Tyskland ved Krigssituationens Indtræden vil overrække Danmark. Kendsgerningerne har jo — heldigvis — tilføjet hele denne Fremstilling det mest kategoriske Dementi.

Hvad angaar Danmarks Værdi som Ernæringsbasis, synes Erfaringerne fra 1914—18 at tyde paa, at Tyskland saavel som England er interesseret i Opretholdelsen af Danmarks Neutralitet, der er den nødvendige Forudsætning for, at vi kan faa de for vort industrialiserede Landbrug nødvendige Raastoffer udenfra og saaledes være i Stand til at opretholde og sikre vor Produktion. Saafremt denne Mulighed ødelægges ved en fjendtlig Aktion, vil Forsyningerne fra Danmark i Virkeligheden hurtigt miste deres Betydning for en krigsførende Nation. Der er saaledes et vist Samspil mellem tyske og engelske Interesser, der under Verdenskrigen havde den Virkning, at ingen af de

to Magter ønskede at se Danmark inddraget i Krigen, eftersom dette ret beset ikke kunde være til nogen virkelig Fordel for dem, medens det i givet Tilfælde kunde tilføje dem politisk Skade.

Hr. Joesten angriber Danmarks Handelspolitik i voldsomme Vendinger. Han vil paastaa, at der under de handelspolitiske Forhandlinger mellem Danmark og Tyskland skulde være stillet rent politiske Krav til Danmark, og han tror øjensynligt at være velinformeret m. H. t. Enkelthederne i disse. Alle slige Paastande har ingen som helst Forbindelse med Virkeligheden, saaledes som det i sin Tid paa aldeles utvetydig Maade blev fastslaaet i en Udtalelse, der udsendtes af det udenrigspolitiske Nævn. Men Hr. Joesten mener at kunne sætte sig fuldstændig ud herover.

Lige saa misvisende er hans Paastand om, at den danske Regering skulde have torpederet Forsøget paa at tilvejebringe »et nordisk Forsvarsforbund«. Paastande af denne Art har spillet en ikke ubetydelig Rolle i Hr. Joestens Korrespondancer til franske og engelske Blade og Tidsskrifter. Men de er ganske ubeføjede af den simple Grund, at Spørgsmaalet om et saadant nordisk Forsvarsforbund overhovedet ingensinde er blevet ført frem fra ansvarlig Side i de nordiske Lande. Hvad der foreligger, er den svenske Udenrigsminister Sänders Radiotale den 4. April 1938 umiddelbart før det nordiske Udenrigsministtermøde i Oslo. I denne Tale henstillede Hr. Sandler til Overvejelse, hvorvidt en Koordination af alle eller flere nordiske Landes militære Kræfter vilde kunne forøge Udsigten til at holde dem uden for Krigen. En saadan begrænset Koordination er noget helt andet end en defensiv Alliance. At forskellige Officerer i de nordiske Lande, i Sverige f. Eks. den kendte Major Kleen og andre, saavel i Skrift som i Tale har udkastet

Tanken om et nordisk Forsvarsforbund og fremkaldt en offentlig Drøftelse herom, er en velkendt Sag. Men ingen nordisk Regering har nogensinde stillet Forslag i denne Retning og vil formentlig heller ikke gøre det. Ogsaa her viser Forfatteren en fundamental Mangel paa Forstaaelse ikke blot af danske, men af nordiske Forhold i Almindelighed.

At den af Hr. Sandler fremsatte Tanke om en Koordination af de militære Kræfter paa visse begrænsede Omraader er nærliggende, synes mig givet. For Sveriges og Finlands Vedkommende er Ålands-spørgsmaalet et tydeligt Vidnesbyrd herom. Mellem Danmark og Sverige foreligger der visse geografisk bestemte fælles Opgaver i Øresund, som gør et Samarbejde naturligt og paakrævet.

Der har i denne Redegørelse kun kunnet være Tale om at fremsætte nogle Betragtninger i Tilknytning til enkelte af de vigtigste Punkter i Hr. Joestens Fremstilling. Forfatteren er i Besiddelse af en overmaade frodig Fantasi. Hans Indbildningskraft faar ham til at fremsætte Paastand efter Paastand, som man fra dansk Side kun kan smile af. Man behøver f. Eks. blot at læse hans Skildring af General Görings Besøg i Danmark i Fjor Sommer i Forbindelse med Hamlet-Forestillingerne paa Kronborg.

Men selv om denne Bog saaledes ofte nok appellerer til det danske Smil, bør man ikke undervurdere Betydningen af dens Fremkomst. At en saadan Bog overhovedet kan skrives, skyldes først og fremmest den Kendsgerning, at Udlændinge ganske naturligt er ude af Stand til at forstaa Danmarks forsvarspolitiske Holdning, særlig i Tider som de nuværende. Hvis dansk Udenrigspolitik havde været ledsaget af en klar og utvetydig *Vilje til at forsvare Neutraliteten*, og denne Vilje var kommet til Udtryk i Opbygningen af et For-

svarssystem i Lighed med, hvad Tilfældet har været i andre Lande af samme Gruppe som Danmark, vilde de fleste af Hr. Joestens Paastande have været utænkelige. *Forsvarsvilje og Udenrigspolitik hører sammen. Det er to Sider af samme Sag. Virkelig Neutralitet er umulig uden effektive Forsvarsmidler.* Dette er Historiens klare Lære, der yderligere stærkt understreges gennem det, der i disse Dage foregaar i Schweiz, Holland og Belgien, saavel som i Finland.

En objektiv Redegørelse for dansk Udenrigspolitik vilde utvivlsomt kunne have været saare nyttig og interessant. Men som Mr. Barman siger i den tidligere omtalte Artikel i *The Spectator*: "A serious book on Danish foreign policy is not quite the same thing as a Philips Oppenheim novel."

Luftkrig over Hjemlandet.

(Fortsat.)

Ved Kommandør Paul Ipsen.

I Fortsættelse af Omtalen i Novemberhæftet af den af Kaptajn Dahlberg omredigerede Bog af Oberst Bratt refereres herved de sidste Afsnit.

Under Afsnittet **Luftforsvarets Markforsvar** omtales først

Luftværnsartilleriet.

Hvad der derom siges, kan forudsættes dette Tidsskrifts Læsere saa bekendt, at nærmere Beskrivelse af Skytsets Art og Ledelse er overflødig. Betydningen af, at der baade indgaar Jagere og Luftværnsartilleri i Luftforsvaret, fremhæves. Under Tilflyvningen maa Bombemaskinerne holde sammen i tætte Formationer til gensidig Beskyttelse mod Forsvarets Jagere, de er da meget lønnende Maal for Luftværnsartilleriet. Naar de kommer inden for Luftværnsartilleriets Virkeomraade, maa de, hvis de ikke vil udsætte sig for meget svære Tab, indtage en saa spredt Formation, at deres indbyrdes Ildbeskyttelse overfor Jagerangreb svækkes. Der kan saaledes opnaas en Vekselvirkning mellem Jagere og Artilleri.

Betydningen af baade at raade over Kanoner og Maskinskyts fremhæves.

Lysforsvar.

Der siges at: »ligger Maalet ved et stort Vandløb eller ved selve Kysten, vil Angrebsmaskinerne — navnlig i lyse eller maaneklare Nætter — have forholdsvis

let ved trods *Mørklægning* at finde deres Maal, og naar dette er en Storby, vil der ikke behøves sigtet Bombe-kastning«.

Det er ganske nødvendigt at have et fuldt tids-svarende nøje samarbejdet og indøvet *Lysforsvar* omfattende *Lytteapparater* og *Projektører*.

Med Lytteapparater kan man høre Flyvemaskiner fra indtil 20 km's Afstand. Da Lydens Hastighed kun er ca. 330 m/s, vil Lytteapparatet, naar det i Side og Højde rettes ind paa Lyden, ikke angive Retningen til Maalets øjeblikkelige Plads i Rummet, der maa derfor arbejdes med *Lyttekorrektører*, der automatisk og kontinuerligt indfører Rettelser for Lydforsinkelse, Vind og andre atmosfæriske Forhold samt for Forskellen mellem Lytteapparatets og Projektørens Stand-plads. De beregnede Lyddata overføres ad elektrisk Vej til Søgeprojektøren, saaledes at denne retter ind mod Maalets beregnede Plads i Rummet, den tændes først, naar den er rettet ind mod Maalet. Søgeprojek-tøren arbejder sammen med Naboprojektører, naar disse og derefter mindre Projektørgrupper har over-taget Maalet, slukkes Søgeprojektøren og holdes klar til i Samarbejde med Lytteapparatet at overlage nyt Maal, Det er nødvendigt at raade over bedst mulige Natkikkerter.

Der omtales derefter, hvorledes »Glideflugt« anvendes for at nedsætte Støjen, med Motorer i Tomgang nedsættes denne til 40 %. For at vildlede Lys-forsvaret kan Angriberen gøre Brug af saakaldte »Støj-flyvere«, der ikke deltager i de egentlige Bombeangreb, øvede Lyttere lader sig dog ikke narre.

Ballonspærringer.

Under Verdenskrigen blev Ballonspærringer anvendt forskellige Steder, f. Eks. ved de tyske Industri-

centrer bag Vestfronten og ved Venedig, Paris og London, der siges med saa god Virkning, at de virkede afskrækkende, de anvendtes kun om Natten og i usigtbart Vejr.

Ballonspærringers Stigehøjde, der under Krigen kun var 2—3 km, er nu mellem 6—8 km tilsvarende Bombemaskinernes praktiske Tophøjde. Ballonerne skal kunne holdes oppe i Vindstyrke af indtil 25 m/s. Nedhalingen kan ske med en Hastighed af 500 m/Min. Man afholder i Udlandet Forsøg med at fastgøre flintmærkende Mikrofoner til Ballonerne, saaledes at man herigennem fra Jorden kan høre, hvis Flyvere nærmer sig i meget store Højder eller over et meget tæt sammenhængende Skylag.

I 12te Kapitel behandles Hovedlinierne i

Det passive (civile) Luftværn,

og i 13de Kapitel gives Oplysninger vedrørende dette i forskellige Lande.

I *Tyskland* sorterer alt, hvad der har med »Luften« at gøre under Rigsluftfartsministeriet, og alle Luftværnsforanstaltninger er gennemorganiseret, og hele Befolkningen meget nøje instrueret og uddannet. Paa samme Maade er i *Frankrig* hele Luftforsvaret saavel det aktive som det passive underlagt Luftfartsministeriet, der lægges megen Vægt paa Evakuering og Beskyttelsesrum.

I *England* begyndtes først ret sent paa Forberedelser til Befolkningens Beskyttelse mod Luftangreb, men da Krigsfaren nærmede sig, tog man til Gengæld energisk fat paa Gennemførelsen af alle Foranstaltninger, idet man her mere end noget Sted frygtede den totalitære Luftkrigsførelse, dels fordi dette var den eneste Maade selve Hjemlandet direkte kunde

angribes paa, og dels fordi England ligger saarbart med sine tætbefolkede Storbyer. I 1915 oprettedes et særligt Luftværnsdepartement — Air Raid Precautions Department —. Iøvrigt er Ansvar og Arbejde fordelt mellem Regering, kommunale Myndigheder og tekniske Institutioner. Mere end 90 % af Udgifterne bæres af Staten. Der er i stor Udstrækning udleveret gratis Gasmasker til Befolkningen, der tillægges Beskyttelsesrum overalt i Landet, selv i Villabyer, megen Betydning.

I Kraft af *Sovjetunionens* fordelagtige defensive Struktur behøves der kun begrænsede Foranstaltninger. Enhver Borger har Pligt til, aktivt eller passivt, at medvirke i Luftværnsarbejdet. Befolkningen skal for egen Regning anskaffe Gasmasker og nødvendigt Lægemateriel samt indrette Beskyttelsesrum i Beboelses-ejendomme.

I *Sverige* er det civile Luftværn underlagt Chefen for Socialdepartementet. Til Grund for Organisationen ligger Luftværnslov og Luftværnskundgørelse af 11. Juni 1937. Det samarbejder bl. a. med Overstatholderen i Stockholm og Lensstyrelserne. Under Overstatholderen og Lensstyrelserne staar »Luftskyddscheferne«, sædvanligvis Politimestrene, der til Raadighed har »Luftskyddsstabe«. Større Luftværnsomraader inddeles i Distrikter, hvert under sin Distriktschef. Særlige Tjenestegrene kan underlægges særlige »Tjenestegrenschefer«. I Kommunerne findes Luftværnsnævn. Byerne er delt i 4 Klasser, A—D, alt efter den Grad, i hvilken de skønnes udsat for Luftangreb. Staten bidrager kun til en Del af Omkostningerne.

14. Kapitel omhandler *Foranstaltninger til at vanskeliggøre Fjenden Orienteringen.*

Herunder omtales de kendte Metoder for *Radio-*

pejling og *Radiofyrr*, derimod omtales intet om Betingelser for Radioforstyrrelse. Derefter omtales

Mørklægning.

Det er selvsagt ikke nok at mørkelægge Byer eller Dele deraf, selve Orienteringen under Tillsyningen maa saa vidt muligt vanskeliggøres. Man skelner mellem *delvis* og *fuldstændig* Mørklægning, delvis som Normaltilstand, fuldstændig som Luftværnstillstand, imidlertid gaar Tendensen i Retning af at indrette den delvise saa fuldstændig, som Færdsels- og Arbejdsforhold tillader; jo kortere Varsel, der kan forventes, i jo højere Grad maa dette tilstræbes. Er Distancerne saaledes korte fra Fjendens Baser, og Objektet beliggende ved Vandet, hvor det er vanskeligt at etablere fremskudt Meldetjeneste, saa kan der kun regnes med minimal Tid.

Det gælder om at finde Systemer og Midler, saaledes at Livet paa bedst mulig Maade kan gaa sin Gang, hvad angaar Vej- og Gadebelysning maa der tages Hensyn til, at Udrykningsvogne fra Politi, Brandvæsen, Lægevæsen og til at Kolonner til tekniske Udbedringer (Vand, Gas, Elektricitet m. v.) kan komme hurtigt frem, bedst er det at have saa meget Lys, at Panik og lyssky Gerninger undgaas. Hvid Maling paa Kantsten, Hjørner, Træer m. v. har vist sig meget hensigtsmæssig, i Udlandet anvendes nu i stigende Grad fosforiserede Skilte. Alle Trafikmidler, Jernbaner, Sporvogne, Biler, Cykler maa have stærkt skærmet Lys. Vanskeligst er det at mørkelægge industrielle Virksomheder, i Fremtiden bør der tages Hensyn hertil ved Konstruktion og Bygning.

Befolkningen bør have let Adgang til Oplysning om hvilke Midler, der er bedst og billigst, og Staten bør føre Kontrol med, at kun kvalificerede Varer for-

handles til denne Opgave som til al anden Luftbeskyttelse, eventuelt bør Staten selv forhandle Varerne til billigste Priser.

Mørklægning kræver Samfundssind, Ansvarsfølelse, Oplysning og Tilsyn for at kunne være effektiv og taalsom.

Kunstig Taage.

I Italien, Sverige og andre Lande har man afholdt omfattende Forsøg med Taageskjul af Byer og Objekter, men da det som Regel er meget store Omraader, der skal dækkes, har dette sine Vanskeligheder, dækker man kun et lille vigtigt Objekt, henleder man netop Opmærksomheden herpaa, at »bluffe« ved ogsaa at taagelægge lidet værdifulde Objekter vil, som de fleste Diversioner, næppe svare Regning.

Endvidere maa anføres, at rettidig Taagelægning kræver Alarmering i meget god Tid. Taagedannelsen skal jo altid foregaa fra luv Side. Kontinuerlig Taagedannelse kræver store Forberedelser, meget Materiel og er kostbar.

Endelig skal nævnes, at Taagen kan vanskeliggøre Observationer og Anvendelse af Luftværnsartilleriet under Angrebet.

Alt i alt synes det saaledes hverken at være Arbejdet eller Pengene værd at anvende dette Middel.

15. Kapitel omhandler Foranstaltninger til Befolkningens direkte Beskyttelse.

Evakuering.

Som bekendt gaar Evakuering ud paa at anvisе Befolkningsdele fra Byer, der trues af Luftangreb, Op-hold uden for Byens Omraade paa bestemt angivne Steder. En saadan Foranstaltning kræver selvsagt et

uhyre omfattende Organisationsarbejde for at kunne foregaa indenfor kort Tid, i Ro og Sikkerhed og uden alt for store Ulemper for baade Udflytterne og Logisværterne og for at kunne omfatte de flest mulige, uden at Samfunds- og Erhvervslivet gaar i Staa.

Først maa afgøres Principperne for: hvem der skal flytte ud, Enkeltpersoner eller Familier, Gamle, Syge, Børn, og da i hvilken Alder, hvilke Kvarterer, Beboelseskarrere det drejer sig om. Hvad skal kunne medtages af Beklædning m. m.? Samlingssteder, Transport og ad hvilke Veje, Fordeling af Indkvarteringssteder, Bispisning her, Omlægning af Varetransport og meget andet.

Erfaringerne, blandt andet fra England under den nuværende Krig, har vist, hvor vanskeligt det er at løse alle disse Problemer, særligt naar Evakueringen anlager permanent Karakter.

Selv om man umiddelbart anser Evakuering for en af de mest virkningsfulde humane Foranstaltninger, saa viser der sig saaledes i Praksis at være store Ulemper, Mennesker er jo nu engang ikke alle, som de burde være. Det gælder om at arrangere Evakueringen saa vidt mulig ad Frivillighedens Vej, men her er de bemedlede som Regel bedre stillet, end de ubemedlede, og det er jo ikke mindst de tæt bebyggede Fattigkvarterer, der er Grund til at affolke. For København foreligger nu fuldt udarbejdede Evakueringsplaner, men de Erfaringer, man har høstet andet Sted, tyder paa, at man ikke bør effektuere disse Foranstaltninger før strengt paakrævet.

Beskyttelsesrum, Skærmtage m. m.

Ved Beskyttelsesrum forstaar man i Almindelighed Rum, der er indrettet til Beskyttelse imod Sprængstykker, nedstyrtede Bygningsdele og kemiske Kamp-

stoffer. I Almindelighed værner disse Rum derfor ikke mod Fuldtræffere, det vil være alt for kostbart og vanskeligt at give dem den fornødne Styrke.

Dog er der visse vigtige Rum, der saavidt mulig bør være fuldt beskyttede, saasom *Centralkommando-stationer, Radio- og Telefonstationer*, Garager, hvor *vigtigt Brandmateriel* henstaar. I denne Forbindelse skal ogsaa nævnes, hvor vigtigt det er for Flaaden, Flyvevæsenet og den motoriserede Del af Hæren, at passende *flydende Brændselsforraad* er luftbeskyttet.

Det er indlysende, at der først og fremmest bør være Beskyttelsesrum ved de Virksomheder, mod hvilke der mest sandsynligt kan forventes ansat Luftangreb, og som er af vital Betydning for Samfundsliv og Krigsførelse, og som derfor maa holdes i Gang under Luftværnstilstand. Hertil henhører blandt andet Flaadestationer, Orlogsværfter og Luftmarinestationer.

Af Hensyn til Faren for Sprængbomber, for ikke at optage mere Arealplads end nødvendigt, og da ovenoverværende Bygninger i sig danner nogen Beskyttelse, indrettes Beskyttelsesrum som Regel i Kældere. For ikke at skabe Sammenstuvning, Trængsel og Panik bør Adgang være let tilgængelig. I Tilknytning til Beskyttelsesrummet er der ofte en Gassluse og Toiletter. Gasslusen indskydes mellem den normalt benyttede Adgangsvej og Beskyttelsesrummet, og her foretages en Gasrensning af de Personer, som er kommet i Berøring med Gas, og som søger ind i Beskyttelsesrummet.

Ofte anvendes Luftfornyelse ved en haand- eller elektriskdrevet Ventilator. Denne suger Luft ind udefra, og Luften renses for Gas ved at passere et Gasfilter.

Det er selvsagt meget ønskeligt, at Beskyttelsesrummene ligger saa kort som muligt fra Opholds- og Arbejdssteder.

I Mangel af forberedte specielt indrettede Beskyttelsesrum anvendes improviserede, f. Eks. Løbegrave i Zig-Zag, der overdækkes med Træ, Plader og Jord, men hvor Klima, Veje og Bundforhold ikke er gunstige, bør man ikke slaa sig til Taals med Udsigterne til at træffe saadanne Arrangementer, thi Ophold i slimede, kolde, vaade og mørke Beskyttelsesrum er sundhedsfarlig og deprimerende.

Beskyttelse mod Brandbomber.

Alle de dertil hørende Foranstaltninger med Loftkammerrydning, Husbrandvagter med Materiel, Lov om Etageadskillelse ved Nybygninger etc. forudsættes saa alment kendt, at Kommentarer er overflødige.

Det samme maa siges om:

Beskyttelse mod Krigsgas,

idet her omtales de mest kendte Gasarter og deres Virkning, Gasmasker og Gasbeklædning, Gassporing og Gasrensning.

16. Kapitel omhandler *Alarmering.*

I Luftværnstjenesten maa skelnes mellem 3 Tilstande:

1. *Normal Tilstand* som i Fredstid.
2. *Luftværnstilstand*, som etableres, naar Bestemmelse derom udgives, naar udenrigspolitiske Forhold giver Anledning dertil, og
3. *Alarmitilstand*, som etableres, naar Luftangreb forventes umiddelbart forestaaende, og denne Tilstand bekendtgøres ved Varselsanlægget (Sirener m. v.).

Tilstandsformen er bestemmende for, i hvilken Udstrækning Luftværnets Poster besættes og øvrige Luftværnsforanstaltninger træffes.

Det anses overalt for rigtigt, at der kun alarmeres, naar det er absolut nødvendigt, idet for hyppige Alarmeringer baade betyder psykiske og fysiske Anstrengelser for Luftværnet og Befolkningen.

I mange Lande har man forskellige Signaler, der hver har sin Betydning: »Luftfare«, »Luftfare forbi«, »Alarmering«, Alarmering forbi« og endelig »Fare forbi«.

Sirenerne bør være indrettet til Centralbetjening, saa at hele det truede Omraade kan alarmeres paa een Gang. Foruden Hovedsirenerne anvendes Haandsirener eller Sirener paa Automobiler, der gennemkører Omraadet.

Der bør være udstedt Anvisninger og Bekendtgørelser, saaledes at alle ved, hvorledes de skal forholde sig.

16. Kapitel giver Anvisninger for det *særlige Fabriks- og Industriluftværn.*

Det udtales, at Verdenskrigen gav visse Erfaringer angaaende Luftangrebs Indflydelse paa den industrielle Kapacitet. *Efter engelske Opgivelser gik Ammunitionsproduktionen ned med $\frac{1}{8}$ paa Grund af Bombardementer, idet Arbejdet standsede ved Alarmering, og der var mange blinde Alarmeringer. For de tyske Staalværker ved Vestgrænsen var Virkningerne særligt følelige. I Efteraaret 1916 gik Staalfabrikationen ned med ca. $\frac{1}{3}$, og der var Tider, hvor man nærede Frygt for helt at maatte indstille Driften.*

Paa Grundlag af slige Oplysninger forstaar man, hvorfor der ved Genopbygningen af den tyske Industri er taget de største Hensyn til, at Arbejdet saa vidt muligt kan holdes i Gang under Luftværnstilstand og Arbejdere og Funktionærer føle sig betryggede.

Men ligesaa vigtige disse Problemer er, ligesaa vanskeligt er det at løse dem, navnlig hvor det drejer

sig om ældre Virksomheder. Paa Grund af Uensartethed i Bygninger, Arbejdsredskaber og Organisation inden for de forskellige Industrigrene er det ikke muligt at give generelle Anvisninger, man maa gaa frem paa den for hvert Sted mest hensigtsmæssige Maade.

Visse Virksomheder, som Elektricitets-, Gas- og Vandværker, maa selvsagt til enhver Tid holdes i Gang, ikke alene af Hensyn til Samfundslivet, men ogsaa fordi der til Skadeudbedringer og Brand kræves Lys og Vand.

I Gasledninger maa stadigt være Gastryk for ikke at faa Luft i Gasrørene, til Beroligelse meddeles, at et Bombenedslag i en Gasbeholder ikke fremkalder Eksplosion, men kun Brand.

En større Industrivirksomheds Luftbeskyttelse kræver en meget omfattende og alsidig Organisation.

Først maa der skabes en Ledelsesorganisation, en *Luftværnschef* med sagkyndige *Afdelingsledere* for Orden-, Brand-, Teknisk- og Sanitetstjeneste i sin Stab. Derefter maa Industriomraadet deles i Distrikter med *Distriktschefer*. Under disse maa der til de enkelte Virksomheder udsættes *Kvartersledere*. Til de 4 Hovedvirksomheder maa der under Afdelingslederne uddannes *Hjælpekolonner*, teoretisk og praktisk, der maa endvidere skabes en *Husbrandvagsordning*, uddannes et stort Antal *Sanitetspersonel*.

Alarmering, Mørklægning og Loftsrydning m. v. maa organiseres og indøves.

Der gives i Bogen et vigtigt Vink, idet det tilraades at inddele alt Personel — herunder ogsaa Kontorfolk — i 2 Grupper: *den frie* og *den bundne*.

Til »den frie« hører alle, som øjeblikkelig kan standse deres Arbejde, uden at Driften afbrydes; mens »den bundne« Gruppens Personel først skal udføre visse

Hverv. Den frie Gruppe bør henvises til de fjernest liggende Beskyttelsesrum, da den har bedst Tid, medens der bør reserveres Plads i de nærmeste til den bundne Gruppe.

De sidste Kapitler skal kun kort refereres, ingenlunde fordi de er mindre interessante, men fordi de bør læses som Helhed, idet Anmeldelsen jo først og fremmest tilstræber at give Lyst til at læse Bogen.

I 19. Kapitel omtales Luftværnstjenestens forskellige Grene og de mangesidige Opgaver, der paahviler de 4 Tjenestegrene:

Ordenstjeneste,
Brandtjeneste,
Teknisk Tjeneste og
Sanitærtjeneste.

Ordenstjenesten har nærmest politimæssige Opgaver, den udfører Alarmering og kontrollerer, at Regler om Pulterkammerrydning, Mørklægning, Trafikregulering følges, og at Ro, Orden og Disciplin under Angrebet opretholdes, Afspærringer ved bomberamte Bygninger og ved gasfarlige Arealer foretages. Personellet bærer særlig Uniform eller Armbind.

Politiet har den lokale Overledelse og paaser, at de af Centralledelsen (Lovgivningsmagten eller det civile Luftværn, eventuelt de militære Myndigheder) givne Bestemmelser følges.

Brandtjenestens Opgaver giver sig af sig selv, dog maa de ganske særlige Forhold tages i Betragtning, blandt andet, at det kan forventes, at Brand opstaar saa mange spredte Steder, at større Institutioner i langt højere Grad, end normalt, maa basere sig paa Selvhjælp, idet det egentlige Brandvæsen maa koncentrere sig om de katastrofale Brande.

Herunder henhører endvidere Husbrandvagtsmateriel og Instruktion samt de særlige bygningsmæssige Foranstaltninger i Nybygninger (brandfri Etageadskillelser etc.)

Teknisk Tjeneste varetager Indretning af Beskyttelsesrum, den hurtige Udførelse af Reparationer paa Gas-, Vand- og Elektricitetsledninger, Udbedring af Gader og Veje, Afstivning af ramte Bygninger m. v. Herunder henregnes som Regel ogsaa Gassporings- og Gasrensningstjenesten.

Sanitetstjenesten. Foruden Behandling af saarede og gasramte og Hospitalstjeneste tillige *Sorterings- og Afvaskningsstationer.*

Til Vejledning om hidtil *her i Landet* udstedte Love og Bekendtgørelser vedrørende Civilluftbeskyttelsen henvises til nedenstaaende Oversigt (udarbejdet af Anmelderen):

Lov Nr. 61 af 11. Maj 1935 om Foranstaltninger til Beskyttelse af den civile Befolkning mod Følgerne af Luftangreb.

Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 11. August 1938 om Udførelse af brandfrie Etageadskillelser.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 5. April 1939 om Tilvejebringelse af Hjælpemandskab til Deltagelse i Udførelse af Foranstaltninger til Beskyttelse af Civilbefolkning mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 17. Juli 1939 om Godkendelse af Genstande, der angives at kunne yde den civile Befolkning Beskyttelse mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 28. August 1939 angaaende Møde af Hjælpemandskab til Deltagelse i Udførelse af Foranstaltninger til Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 31. August 1939 angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Henhold til Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Midlertidig Lov Nr. 311 af 8. September 1939 om Gen-nemførelse af Planer til Organisation af Beskyttelsen af Civilbefolkningen med Følgerne af Luftangreb m. v.

Midlertidig Lov Nr. 324 af 21. September 1939 om Borgernes Pligt til at stille deres faste Ejendom, Løsøre m. v. til Raadighed for Myndighederne ved Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Lov Nr. 337 af 21. September 1939 angaaende Tilveje-bringelse af Befordringsmidler til Brug for Krigs-magten og ved Beskyttelsen af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 25. September 1939 vedrørende Borgernes Pligt til at stille deres faste Ejendom, Løsøre m. v. til Raadighed for Myndig-hederne ved Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb.

Indenrigsministeriets Bekendtgørelse af 27. Oktober 1939 om den i Lov Nr. 180 af 29. April 1939 omhandlede Husvagtordning.

I det 21. Kapitel gives en livfuld og dog saglig og nøgtern Fremstilling af, hvorledes et Luftangreb over en Hovedstad kan forventes at ville forme sig, forudsat at saavel de aktive som de passive Foran-staltninger er i Orden. I denne Fremstilling samles

Billedet, man lærer at forstaa, hvorledes de enkelte Led griber ind i hinanden, og hvor nødvendigt det er, at hele Organisationen er minutiøst tilrettelagt og dog saa smidig, at den momentant kan virke over for de yderst forskellige Begivenheder og Foreteelser, som Luftangreb kan foraarsage.

Først og sidst kræves Oplysning og Vejledning, man maa sikre sig hele Befolkningens Forstaaelse og Bistand, det samme gælder inden for store Virksomheder, det er ikke nok at anskaffe Materiel og lave Papirorganisation, alt maa prøves og indøves, der maa skabes Samfølelse og Samvirke i alles Interesse.

Denne Bog er et fortræffeligt Arbejde i saa Henseende, lad være, at Tiden og Udviklingen har ændret eller vil ændre eet og andet, der er her givet et let forstaaeligt Grundlag, som fortjener at vinde Udbredelse og læses af alle, der har Berøring med disse Spørgsmaal.

Røsnæs Puller Fyr.

Af Fyrdirektor, Kommandør Sinding.

Den 1. Februar dette Aar blev Røsnæs Puller Fyr tændt efter en Byggetid paa 9 Maaneder.

Fyret, som er opført ca. 1 Sømil $291\frac{1}{2}^{\circ}$ fra Røsnæs Fyr i ca. 5,5 m Vand, blev bygget for at faa en udskudt Taagestation, idet man paa Grund af det udskydende Rev ikke turde oprette Taagesignalstation paa selve Røsnæs Fyr. Samtidig erstatter Fyret den hidtil udlagte Lys- og Fløjtetønde.

De foretagne Bundundersøgelser viste, at Bunden bestaar af sandblandet Ler og store Sten. Den valgte Plads er et lille Areal paa flere Steder beskyttet af Stenrev, og ind til Pladsen fører en snæver Kanal, der var nødvendig for at kunne indbugser Fyrets Underdel.

Underdelen, som blev bygget i Kalundborg, er en cylindrisk Jærnbetonsænkekasse med celledelt Ydervæg. Kassens Diameter er 9 m med en lidt bredere Fod forneden og Højden er 8,5 m.

Efter at Sænkekassen var bugseret paa Plads og sænket, rammedes 18 Stk. 6 m lange Jærnbjælker (DIP 20) gennem Udsparinger i Cellernes Bund ca. 4 m ned i Havbunden, hvorefter Cellerne i Kassens Sidevægge blev udstøbt med Grovbeton, der saaledes indeluttede de øverste Bjælkeender. Det midterste Rum i Kassen er sandfyldt.

Oven paa Sænkekassen, som rager 3 m over Havoverfladen, er støbt en Jærnbetonsokkel af 3 m Højde, som danner Fundament for Fyrtaarnet.

Den betonstøbte Del er beklædt med et Parament

af Brosten, og uden om Underdelen findes en Stenkastning.

Til Jernbeton er anvendt Blandingen 1:2:3, og til Grovbeton Blandingen 1:3:5. Der er medgaaet ca. 300



Tons Jernbeton, ca. 540 Tons Grovbeton, ca. 22 Tons Armeringsjern og ca. 325 Tons Sandfyld.

Den samlede Vægt er ca. 1210 Tons, hvilket med en Opdrift af ca. 350 Tons giver et Tryk mod Havbunden paa ca. 860 Tons.

Modstanden mod Forskydning udelukkende hidrørende fra Fyrets Vægt er ca. 600 Tons og mod Væltning ca. 800 Tons i Vandlinien.

Oven paa Jernbetonsoklen er anbragt et svejst 2 Etagers Pladejernstaarn med ovalt Tværnsnit. Paa Toppen af Taarnet findes den cylindriske Lanterne og Platformen, paa hvilken Sirenerne er anbragt. Indvendige Trapper forbinder Etagerne.

Fyret er elektrisk med en Lysstyrke paa ca. 3000 H. L., hvilket giver en Lysevne paa ca. 14,5 Sømil. Fokushøjden er 13 m, hvorved Synsvidden bliver ca. 12 Sømil.

Dersom Strømmen afbrydes, vil en Acetylen (AGA) Brænder automatisk dreje ind paa Lampens Plads og atter dreje ud naar Strømmen paany sluttes. For at undgaa Gasspild, naar den elektriske Strøm om Dagen afbrydes, holdes Gasfyret, som ellers vilde være traadt i Funktion, slukket ved Hjælp af en Solventil, der under Dagslysets Paavirkning lukker for Gassen. Linsen, der har en Diameter paa 500 mm, er den ved Vinkelfyr normalt anvendte Tromlelinse. Den elektriske Fyrlampe er paa 100 Watt.

Sirenerne, hvoraf der findes 2 Stk. heraf 1 i Reserve, er begge roterende elektriske Sirener. Hovedsirenen er paa 2 kw. Energi og har indbygget Tegngiver. Reservesirenen er paa 1 kw.

Radiofyret har en Antenneenergi paa 10 Watt og udsender umodulerede Bølger (C. W.). Rækkevidden, d. v. s. den Afstand fra Radiofyret, i hvilken Feltstyrken maales til 50 microvolt pr. m, er 10 Sømil.

Radiofyrsenderen er anbragt i et særligt Rum i Fyret. Antennen er en hjulformet Antenne anbragt paa Toppen af en paa Lanternetaget isoleret fastgjort Antennemast af 5 m Højde.

Betjening og Drift af Fyret foregaar fra Røsnæs

Fyr gennem et 2800 m langt Kabel. Dette er et $4 \times 10 + 5 \times 2,5$ mm² papirisoleret, imprægneret Søkabel med dobbelt Blykappe. Det har enkelt Armering (1 Lag galvaniseret 5 mm Jerntraad) med Undtagelse af 300 m og 100 m henholdsvis ved Land og ved Fyret, hvilke Længder har dobbelt Armering (2 Lag 5 mm Jerntraad).

Den elektriske Strøm leveres fra Nordvestsjællandss Elektricitetsværk gennem en 10.000 Volt Højspændingsledning til en Transformator ca. 1 km øst for Røsnæs Fyr og herfra $3 \times 380 / 220$ Volt 50 Perioders Vekselstrøm til Røsnæs Fyr og videre gennem Søkablet til Røsnæs Puller Fyr.

Samtidig leveres Strøm til Røsnæs Fyr, som ved Elektrificeringen fik forøget Lysstyrken fra 20.000 H. L. til 150.000 H. L.

Den samlede Udgift ved Opførelsen af Røsnæs Puller Fyr var ca. 200.000 Kr., hvoraf ca. 130.000 Kr. medgik til de egentlige Byggearbejder.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. December Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 225)

4. December 1676: Slaget ved Lund, Flaaden afgiver 3 Matrosbatailloner inddelt i 24 »Hobe«, ialt 1500 Mand, der væbnet med Pistol, Huggert og Morgenstjerne under Søofficerer deltagere i Slaget og tilintetgøres.
8. December 1719: Generaladmiralløjtnant Ulrich Christian Gyldenløve dør, kendt som Flaadefører fra Store Nordiske Krig samt som Præsident i Admiralitetet. Stifter af Søkadet-akademiet.
10. December 1692: Holmens første »Fabrikmester«, Viceekvipagemester, senere Admiral og Holmens Chef, Claus Judichær, ansættes; herefter bygges Skibene efter videnskabelige Metoder, ikke som tidligere efter praktiske Erfaringer.
12. December 1691: Det i 1670 oprettede »Marinerkompagnie«, fra 1682 »Marinerregiment« eller »Soldatesquen« overgaar til Hæren. Regimentet bliver dog stadig benyttet ogsaa til Tjeneste ombord. Marinerregimentet ophæves endelig — og var da Landets sidste hvervede Regi-

- ment — efter Revolten paa Christiansø i August 1809, hvor bl. a. Kommandanten, Kaptajn Kohl, saares.
14. December 1911: Marinens Flyvevæsen oprettes med Premierløjtnant Ullidtzen som Leder af vor første Marineflyveskole.
14. December 1918: Torpedobaaden »Sværdfisken«, Chef Premierløjtnant Quaade, minesprænges i Store Bælt sydlige Del under Minerydning af tysk Minefelt, 8 Mand dræbes.
18. December 1556: »Grønnegaards Havn«, Flaadens Leje Syd for nuværende Knippelsbro paa Amagersiden, overdrages af Kong Kristian III til København, efter at Flaaden er flyttet til »Krabbeløkken« paa det senere Bremerholm, som anlagdes omkring 1536. Før »Grønnegaards Havn« laa Flaaden fra ca. 1428 i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen. Den kun 14 Fod dybe »Nye Slotshavn« eller »Skibshavnen« imellem Tøjhuset og Proviantgaarden paa Slotsholmen bliver først anlagt ca. 1604, benyttes indtil ca. 1680 og opfyldes først i 1868.
21. December 1815: Briggen »Bornholm«, Chef Kaptajn Schönheyder, paa Togt til Middelhavet og Vestindien 1815 —17, afslutter Fred med Tripolis, hvorved bl. a. adskillige fangne

Skibsbesætninger, der holdes som Slaver der, frigives.

23. December 1799: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn Jost van Dockum, tvinger 3 engelske Fregatter »Phoenix«, »Emerald« og »Flora« til at afstaa fra Visitation af Konvoj i Nærheden af Gibraltar.
24. December 1811: Linieskibene »Sct. Georg« og »Defence« fra den engelske Flaadestyrke i danske Farvande under Viceadmiral Sir James Saumarez strander udfor Ringkøbing, ca. 1400 Mand drukner.
27. December 1787: Fabrikmester, Kaptajn Henrik Gerner dør, kendt som Skibsbygger og Konstruktør af vore Orlogsskibe, medvirkende til Søe-Lieutenant-Selskabets Stiftelse. (Medaille slaaet.)
29. December 1799: Fregatten »Hvide Ørn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfor Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. December 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schoutbynacht efter at have overbragt Kong Frederik IV den første Melding om, at Kong Karl XII er skudt den ¹¹/₁₂ ved Belejringen af Frederikshald.
30. December 1726: Planen til Bradbænken paa Nyholm approberes ved kgl. Resolution og anlægges over det senere

i 1728 sænkede udrangerede Orlogsskib »Elefanten«. (Bradbænk = Kølhalingsplads, af oldnordisk: Brad = bestryge med Beg.)

31. December 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Oktober 1939.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

93. *Norup, P. M.*: Hvis Krigen kommer. Krigsteknik og Magt-politik i Europa. Ill. & Kort. Hirschsprungs populærvideensk. Haandb. Ill. Kbh. 1939. 8^o. H.
94. *Kemiske Kampstoffer*. Udg. af Dansk Farmaceutfor. Indexer: Kunstnavne paa Kampstoffer og disses kemiske Betegnelser. Sagregister. Litt.fort. Forfattere til de enkelte Afsn.: *Adersen, B., Baggesgaard-Rasmussen, H. & Jørgensen, P. Fischer, Møller, K. O., Nielsen, J. Behn, Gram, C. N. J. & Schou, S. A.* samt *Reiter A. J. B.* Kbh. 1939. 8^o. H.
95. *Koch, Lauge*: Fra Lissabon til Peary Land. Ill. & Kort. Kbh. 1939. 8^o. H.
96. *Skibsted, O. de Fine*: Hvorledes beskyttes jeg mod Luftangreb. Nogle Oplysninger navnlig vedrørende Personers Beskyttelse og Optræden ved Ulykkestilfælde og under Krigsforhold. Kbh. 1934. 8^o. H.
- *97. *Dahlberg, A.*: Luftkrig over Hjemlandet. Befolkningens Beskyttelse mod Luftangreb. En Bearbejdelse for Danmark af den svenske Oberst *K. A. Bratt's* Bog: Luftkrig över Sverige? — — Forord af Generalmajor E. Gjørtz og Ingeniør K. Højgaard samt Kaptl. M. Dall. Kbh. 1939. 8^o. H. Gave fra For. »Vort Værn«.
98. *Geleff, E. Gjoe*: En Vandring gennem Holmens Kirke og Kapel. Ill. Kbh. 1939. 8^o. H.
99. Die deutsche Wehrmacht 1914—1939. Forord af General Georg Wetzell. Berl. 1939. 4^o. H.
100. The Polish Army and the Polish Navy. [Billedværk.] Warsaw u. A. 4^o. H.
- *101. *Brenner, S. O.*: Slægten Ravn fra Dreslette Præstegaard. Ill. Index. Kbh. 1939. 4^o. H.

102. *Mourier, Ellen* (f. Lassen): Slægten Mourier. Portr. App.: Slægten Mourier's Vaaben. Kbh. 1938. 8^o. H.
Nr. 101 og 102 er Gave fra Løjtnant C. B. Thøstrup.
- *103. Det norske Veritas Beretning til 75 årsjubileet 1939. III. (m. Portr.) Registre: I. Personer. II. Institusjoner. Oslo 1939. 4^o. H.
- *104. *Horn, G.*: Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelers ekspedisjon til Sydøstgrønland med »Veslemari«, sommeren 1932. Ill. & Kort. Oslo 1933. 8^o. Særtr. af Norsk Geogr. Tidsskr. Bd. IV, Hft. 7. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. Medd. Nr. 24. H.
Nr. 104 og 105 er Gave fra Løjtnant C. B. Thøstrup.
- *105. *Vogt, T.*: Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelers ekspedisjon til Sydøstgrønland med »Heimen«, sommeren 1931. Ill. & Kort. Oslo 1933. 8^o. Særtr. af Norsk Geogr. Tidsskr. Bd. IV, Hft. 5. Norges Svalbard- og Ishavsundersøkelser. Medd. Nr. 20. H.
Nr. 104 og 105 er Gave fra Løjtnant C. B. Thøstrup.
- *106. The United States Coast Guard Academy. Ill. Wash. 1939. 8^o. H.
- *107. Regulations Governing Appointments to Cadetships in the United States Coast Guard. Rev. Sept. 20. 1938. U. S. Treasury Dep. Wash. 1938. 8^o. H.
- *108. Catalog of Course of Instruction at the United States Naval Academy, Annapolis MD. Wash. 1938. 8^o. H.
- *109. Annual Register of the United States Naval Academy, Annapolis MD. Ninety-Fourth Academic Year, 1938—39. U. S. Governm. Print. Off. Wash. 1938. 8^o. H.
- *110. Ordnance Instructions 1938. U. S. Coast Guard. Index. Wash. 1938. 8^o. H.
- *111. Landing Force Manual. United States Navy 1938. 18. Hft. (Kap.) Ill. Diagr. Wash. 1938. 8^o. H.
Cap. 1: Introduction. —:— 2: Individual Instruction without arms and with arms (Rifle, Automatic Rifle, Submachine Gun, Pistol, and Bayonet). —:— 3: Drill, the Rifle Squad, Platoon and Company. —:— 4: Drill, the Battalion, Regiment and Brigade. —:— 5: Cart Drill. —:— 6: Drill, Machine Gun, Caliber 20. —:— 7: Drill, the Special-Weapons Platoon (37-MM Gun and 81-MM Mortar). —:— 8: Drill, Artillery. —:— 9: The Infantry Pack, and Display of Equipment and Clothing. —:— 10: Ceremonies; and Manuel of the Color, Sword, and Guidon. —:— 11: Interior Guard Duty and

Guard Mounting. —:— 12: Marches, Security on the March and Outposts. —:— 13: Tent and Shelter. —:— 14: Field Sanitation, Personal Hygiene and first Aid. —:— 15: Extended-Order Exercises, Combat Principles of the Rifle Squad and Platoon and Combat Signals. —:— 16: Tactique of the Rifle Company and Infantry Battalion, Regiment, and Brigade. —:— 17: The Defense and Attack of Cities, Riot Duty, and National Disasters. —:— 18: Physical Drill.

- *112. Merchant Marine and Shipping Acts and Other Laws relating to United States Maritime Comm. Index. App.: Statutes, Proclamations & Executive Orders. Rev. to July 1, 1938. Wash. 1938. 8^o. H.
- *113. Federal Ship Mortgage Insurance under Title XI. Merchant Marine Act, 1936. As amended. Rules and Regulations, Forms, Citizenship Requirements and applicable Laws. U. S. Maritime Comm. Wash. 1939. 8^o. H.
- *114. Manual of Current Observations. Ill. Diagr. Index. U. S. Dep. of Comm. Spec. Publ. No. 215. Wash. 1938. 8^o. H.
- *115. *Heck, N. H.*: Instructions for the Compensation of the Magnetic Compass. Ill. Diagr. U. S. Dep. of Comm. & Coast and Geod. Surv. Wash. 1938. 8^o. H.
- *116. General Information on the United States Maritime Service. Ill. Rev. March 1939. Wash. 1939. 8^o. H.
- *117. United States Maritime Comm. Rep. to Congress. For the Period ended Oct. 25, 1938. Wash. 1939. 8^o. H.
- *118. United States Maritime Comm. Rep. to Congress on Training Merchant Marine Personel. Jan. 1. 1939. Wash. 1939.
- *119. Signal Letters of the United States Merchant of Marine. 1938. U. S. Dep. of Comm. Bur. of Mar. Insp. and Nav. Wash. 1938. 8^o. H.
- *120. Merchant Vessels of the United States. 1938. (Incl. Yachts and Governm. Vessels.) Year ended June 30, 1938. App.: Table of Dist. in Naut. Miles between the principal American and Foreign Ports. — — — Former names of Merchant vessels. — — — Names and Adresses of Managing Owners. Wash. 1938. 4^o. H.
- *121. Report on Volume of Water-borne Foreign Commerce of the United States by Ports of Origin and Destination. Fiscal Year 1937. U. S. Mar. Comm. Div. of Research. Rep. No. 157. Annual. Wash. u. A. (1939) 8^o. H.

- *122. Water-borne Passengér Traffic of the United States. (Incl. Traffic in Vessels of all Flags.) Calender Year 1937. U. S. Mar. Comm. Div. of Research. Report No. 157. Annual. Wash. u. A. (1939). 4⁰. H.
- *123. United States Water Borne Intercostal Traffic by Ports of Origin and Destination and Principal Commodities. Calender Year 1937. U. S. Comm. Div. of Research. Rep. No. 317. Annual Wash. u. A. (1939) 4⁰. H.
- Nr. 106—123 er Gave fra U. S. A. gennem Videnskabernes Selskab.
124. *Stefansson, V.*: Unsolved Mysteries of the Arctic. With a Foreword by Stephen Leacock. Kort. Index. Timperley, Cheshire 1939. 8⁰. H.
- *125. *Seedorff, J.*: Krigskirurgiske Forelæsninger. MILITÆRLÆGEN XXXXV. Aarg., III. Hft. Kbh. 1939. 8⁰. H.
- Fra U. S. A. er desuden modtaget:
United States Naval Medical Bulletin og
Statistics of Diseases and Injuries in the United States Navy.
Disse Periodica er afleveret til Universitetsbiblioteket.

H. Bistrup.
