

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1940

111. AARGANG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN



KJØBENHAVN

HOVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1940

INDHOLDSFORTEGNELSE

ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Boganmeldelser.</i>	Pag.
Gröner, E.: Taschenbuch der Handelsflotten 1940	503
Gyldendals Forlag: »Krigen«	85
Holstein, L. Staël von: Vår Neutralitet	84
Hydrographic Department: Admiralty Manual of Hydrographic Surveying	408
Jahrbücher der Wehrmacht	448
Johannsen, E. m. fl.: Skader paa den menneskelige Organisme, fremkaldt ved fysiske, kemiske og tekniske Paavirkninger ..	563
Krebs, H.: Lærebog i Verdenskrigens Søkrigshistorie	136
Marineministeriet: Lærebog i Sømandskab	452
Qvistgaard: De internationale Søvejsregler	39
Søkortarkivet: Den danske Lods	445
<i>Disciplin.</i>	
Disciplin. Ved Orlogskaptajn E. Qvistgaard	188
<i>Foreninger.</i>	
Meddelelser om Marineforeningen ved Udgangen af Aaret 1939. Ved Kommandør P. Ipsen	46
<i>Forgiftning.</i>	
Lidt om Kulilteforgiftning. Af Overlæge E. W. Johannsen	26
<i>Fra Udlandet.</i>	
De nye svenske Jagere. Af Orlogskaptajn R. Steensen	437
<i>Fra Udlandet. Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajn- løjtnant F. Haugsted.</i>	
Amerika (U. S. A.)	576
Argentina	511
Brasilien	511
England	511
Frankrig	512—639

	Pag.
Grækenland	512
Italien	512
Japan	514
Jugoslavien	514
Polen	515
Portugal	515
Rusland (Sovjet)	516
Spanien	572
Sverige	639
Tyskland	574—644
Tidsskrift-Forkortelser	518

Historie — Dansk.

Begivenheder omkring Kampen i Eckernførde den 5. April 1849.	
Af Kaptajnløjtnant T. Bjerre	476—527—590
Evakueringen af Holmens historiske Modelsamling i 1940. Ved	
Kommandørkaptajn N. Michaelsen	380
Ferdinand's Dagbog paa Orlogsskibet »Dronning Maria« 1834.	
Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup	272
Forholdene, som førte til 1807. Af Kaptajnløjtnant E. Saabye	417
Kontreadmiral Jacobsens Optegnelser. Uddrag ved Professor-	
inde H. Howitz og Løjtnant C. Thostrup	309
Om Fregatten »Postillionen«s Afløbning. 1701. Af Orlogskap-	
tajn P. Holck	126
Rigsadmiralen. Af Løjtnant C. Thostrup	221
Ved 250 Aarsdagen for Viceadmiral Peter Tordenskjolds Fødsel.	
Af Kommandør P. Ipsen	521
Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Af Kommandørkaptajn	
F. Kjølsen.	
Januar	44
Februar	99
Marts	148
April	196
Maj	246
Juni	302
Juli	359
August	411
September	459
Oktober	508
November	568
December	637

<i>Kemiske Kampstoffer.</i>	Pag.
Om Giftgas. Betingelser for dens Anvendelse og hvorledes man beskytter sig imod den. Af Kaptajnløjtnant Hastrup.....	76
<i>Krigen 1939.</i>	
De nye svenske Jagere. Af Orlogskaptajn R. Steensen.....	437
De to polske Undervandsbaades Odyssé. Ved Kommandør P. Ipsen	119
Kampen ved La Plata. Ved Kaptajnløjtnant E. Saabye.....	365
Søkrigen i 1939. Af Kommandør P. Ipsen	1
<i>Lodsvæsen.</i>	
Lodsvæsenet i Danmark. Af Lodsinspektør, Kommandørkaptajn H. C. Ørsted.....	51
<i>Luftfartsvæsen.</i>	
Betragtninger angaaende Typekravene til en moderne, dansk Luftjager. Af Kaptajnløjtnant K. Ramborg.....	153
Fysiologi og Højdeflyvning. Af Overlæge E. Johannsen.....	253
Luftfarten og Krigen. Af Direktør for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen	107
<i>Marinens Bibliotek. Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.</i>	
Anskaffelser:	
November 1939.....	49
December —	104
Januar 1940.....	152
Februar —	201
Marts —	249
April —	306
Maj —	363
Juni —	414
Juli —	463
August —	519
September —	646
Tidsskrift-Index.....	202—250—307—364—415—570—648
<i>Navigation.</i>	
Nogle Vink vedr. Tjenesten som Navigationsofficer. Af Kaptajnløjtnant K. Seehusen.....	205
Radiostedliniens navigatoriske Udnyttelse. Af Kaptajnløjtnant K. Seehusen	581

<i>Nekrologer.</i>	Pag.
Ved Ipsen, P.	
Kontorchef H. E. E. Andersen	102
Kaptajn Ernst Jens Gustav Brockmeyer.....	633
Kommandør Gustav Frederik Holm.....	193
Kommandør Vilhelm Carl Ludvig Schlüter	566
Ved Maegaard, J.	
Kommandørkaptajn Jens Lunderskov Nørgaard	634
Ved Mouritzen, V.	
Søløjtnant Carl Knut Kalmberg	146
 <i>Soartilleri.</i>	
Lidt om Skibsaffutager til Luftværnsskyts. Af Ingeniør, cand. polyt. H. Larsen.....	465
 <i>Sokrigsvidenskab.</i>	
Det krigsvidenskabelige Studium — endnu engang. Ved Kap- tajnløjtnant G. Langhorn	370

INDHOLDSFORTEGNELSE
ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Bistrup, H.,</i>	
Ferdinand's Dagbog paa Orlogsskibet »Dronning Maria« 1834.....	272
Marinens Biblioteks Anskaffelser... 49—102—152—201—249 306—363—414—463—519—646	
Tidsskrift-Index.....	202—250—301—364—415—570—648
— Boganmeldelse: Jahrbücher der Wehrmacht.....	448
<i>Bjerre, T.,</i>	
Begivenheder omkring Kampen i Eckernførde d. 5. April 1849.....	476—527—590
<i>Feddersen, T.,</i>	
Boganmeldelse: Skader paa den menneskelige Organisme, fremkaldt ved fysiske, kemiske og tekniske Paavirkninger.....	563
<i>Gregersen, K.,</i> Luftfarten og Krigen.....	107
<i>Harms, H.,</i> Fra Udlandet.....	511—572—639
<i>Hastrup,</i>	
Om Giftgas. Betingelserne for dens Anvendelse og hvor- ledes man beskytter sig imod den.....	76
<i>Haugsted, F.,</i> Fra Udlandet.....	511—572—639
<i>Holck, P.,</i> Om Fregatten »Postillionen«s Afløbning 1701.....	126
<i>Howitz, H.,</i> Kontreadmiral Jacobsens Optegnelser.....	309
<i>Hude, C. von der,</i> Boganmeldelse: Vår Neutralitet.....	84
<i>Ipsen, P.,</i>	
De to polske Undervandsbaades Odyssé.....	119
Ved 250 Aarsdagen for Viceadmiral Peter Tordenskjolds Fødsel.....	521
— Meddelelse om Marineforeningen ved Udgangen af Aaret 1939	46
— Boganmeldelser:	
»Krigen«.....	85
Lærebog i Verdenskrigens Søkrigshistorie.....	136
— Søkrigen i 1939.....	1
— Nekrologer:	
Kontorchef H. E. E. Andersen.....	102

	Pag.
<i>Ipsen, P.,</i>	
Nekrologer:	
Kaptajn E. J. G. Brockmeyer	633
Kommandør G. F. Holm	193
Kommandør V. C. L. Schlüter	568
<i>Johannsen, E. W.,</i>	
Lidt om Kulilteforgiftning	26
Fysiologi og Højdeflyvning	253
<i>Kjølser, F.,</i>	
Vort Søværns Hæders- og Mindedage	44—99—148—196
	246—302—359—411—459—508—568—637
<i>Langhorn, G.,</i>	
Det krigsvidenskabelige Studium — endnu engang	370
<i>Larsen, H.,</i> Lidt om Skibsaffutager til Luftværnsskyts	465
<i>Mægaard, J.,</i> Nekrolog: Kommandørkaptajn J. L. Nørgaard ..	634
<i>Michaelsen, N.,</i>	
Evakueringen af Holmens historiske Modelsamling i 1940	380
— Boganmeldelse: Lærebog i Sømandskab	452
<i>Mouritzen, V.,</i> Nekrolog: Søløjtnant K. Kalmberg	146
<i>Qvistgaard, E.,</i> Disciplin	188
<i>Ramberg, K.,</i>	
Betragtninger angaaende Typekravene til en moderne, dansk	
Luftjager	153
<i>Saabye, E.,</i>	
Forholdene som førte til 1807	417
Kampen ved La Plata	365
— Boganmeldelse: Admiralty Manual of Hydrographic Sur-	
veying	408
<i>Seehusen, K.,</i>	
Nogle Vink vedr. Tjenesten som Navigationsofficer	205
Radiostedliniens navigatoriske Udnyttelse	581
— Boganmeldelse: De internationale Søvejsregler	39
<i>Stensen, R.,</i>	
De nye svenske Jagere	437
— Boganmeldelse: Taschenbuch der Handelsflotten 1940	503
<i>Thostrup, C.,</i>	
Kontreadmiral Jacobsens Optegnelser	309
Rigsadmiralen	221
<i>Zieler, C.,</i> Boganmeldelse: Den danske Lods	445
<i>Ørsted, H. C.,</i> Lodsvæsenet i Danmark	51

Søkrigen i 1939.

(Afsluttet den 31. December 1939)

Af Kommandør Paul Ipsen.

Den nuværende europæiske Krig — der endnu ikke har faaet sit Navn — kan, saaledes som den hidtil er forløbet — deles i 3 Afsnit:

1. Den tysk-polske Krig,
2. Den engelsk, fransk-tyske Krig,
3. Den russisk-finske Krig.

Thi selvom de to førstnævnte Krige indledes med faa Dages Mellemrum (1. og 3. September), og selvom den sidste af disse fulgte som Konsekvens af den første, saa har bl. a. de militærgeografiske Forhold medført, at de 3 Krige er ført i 3 adskilte Søomraader og udelukkende — i alt Fald direkte — mellem de nævnte Stater indbyrdes, saaledes at Krigene kan behandles separat.

Det skal straks siges, at det kun er et overfladisk Billede, der paa nærværende Tidspunkt kan gives af Søkrigsførelsen og en lige saa ufuldkommen Skildring af Søkrigsbegivenhederne, idet de officielt tilgængelige Kilder og Meddelelser selvsagt er yderst sparsomme og oftest modstridende. Her vil derfor kun blive omtalt saadanne Tab, som offentligt er erkendt af Parterne, eller som der foreligger evidente, alment anerkendte Vidnesbyrd om.

ad 1. Den tysk-polske Krig.

Ved Krigens Udbrud den 1. September var Tysklands sømilitære Stilling baade i styrkemæssig og

militærgeografisk Henseende overvældende stærk i Forhold til Modstanderen. Som Følge af den tysk-russiske Overenskomst af 23. August kunde Tyskland regne sikkert med, at ingen af Østersøstaterne vilde intervenere og tillige med, at Vestmagterne næppe vilde kunne forventes at ville forsøge paa at trænge ind i Østersøen igennem Gennemsejlingsfarvandene, idet Tyskland ved Miner, Undervandsbaade, Motortorpedobaade støttet af øvrige Flaadeenheder, ved sit meget betydelige og kampkraftige Luftvaaben baseret paa Østersøkysten og ved sit stærke Rygstød af Kystbefæstningsanlæg vilde kunne gøre en saadan Østersøoperation yderst risikabel. Og selv om det lykkedes Vestmagt-Flaadestyrker at trænge ind i Østersøen, saa vilde deres Forbindelseslinier med Hjemlandet være overordentlig truet, og hvad skulde de i øvrigt udrette ud over i bedste Fald at nedkæmpe nogle tyske Krigsskibe?

De fleste tyske Østersøbyer ligger langt tilbage trukket ved Floder eller dækket bag Øer; om Landsælningsforetagender paa tysk Kyst kunde der fornuftigvis slet ikke være Tale.

Og hvad angaar Baser, saa med mindre man, som det hedder, »røvede eller stjal« en neutral Magts Omraade til Flaadebasis, havde de allierede ingen nærliggende Støttepunkter at falde tilbage paa i Tilfælde af Havarier eller til Indtagelse af Forsyninger o. a. Det lille polske Kystomraade i Danziger Bugten med dets Flaadebasis i Gdynia kunde ikke komme i Betragtning, idet det paa Forhaand maatte anses for stærkt truet lige fra Krigens Begyndelse.

Tyskland raadede derimod ikke alene over sin stærke Flaadebasis i Kiel, men tillige over adskillige Støttepunkter langs Østersøkysten; umiddelbart inden Krigens Udbrud var Memel og faktisk ogsaa Danzig

Havn kommet i tysk Besiddelse, saaledes at det lille polske Sømraade var omklamret, og den lille polske Flaades Operationsbetingelser næsten haabløse.

Saasnart Polen var kommet til Kræfter efter Sejren over Sovjettropperne i 1920, genopbyggede det energisk sit Forsvar.

Efterhaanden blomstrede en betydelig Søhandel op, og efter Doktrinen »Flaget skal følge Handelen« paabegyndtes ogsaa Opbygningen af en Flaade. Gang paa Gang var der Forlydender fremme om, at Polen vilde skabe en søgaaende Flaade med svære Krydserenheder, men da Krigen kom, var man langt fra naaet saa vidt; ud over 4 store Jagere, 5 Undervandsbaade og 1 moderne Mineskib raadedes kun over nogle mindre Torpedobaade, Kanonbaade og Minesøgere uden Kampværdi. Paa det lille polske Kystomraade (ialt 140 km Kyst) opbyggedes i Putzervig Havnebyen og Flaadestationen Gdynia; denne og den lige over for liggende Halvø Hela befæstedes, og Bugten paaregnedes sikret ved Miner.

Søkrigsbegivenheder.

Umiddelbart forinden Krigen udbrød den 1. September, var 3 af de ovennævnte nye Jagere afgaaet til England for at deltage i Søkrigen paa Havene. Allerede den 25. August var det tyske *Linieskib* »Schleswig Holstein« ankommet til Danzig Neufahrwasser. Polen havde Ret til at have et Ammunitions-lager i Fristaden Danzigs Omraade paa Westerplatte lige ved Udløbet af Havnekanalen, og ved Krigsudbruddet udspandt der sig straks en Artilleriduel mellem Linieskibet og Garnisonen, der maatte give tabt den 7. September, idet den samtidigt blev angrebet fra Landsiden. Selve Gdynia blev saavel beskydt fra Sø-

og Landsiden som bombarderet fra Luften og maatte overgive sig den 14. September. Paa Halvøen Hela forsvarede Søofficerer, Kadetter og Marinetropper sig tappert til den 2. Oktober.

Den polske Flaade blev successivt tilintetgjort ved Luftangreb og Artilleribeskydning, nogle Undervandsbaade muligvis beskadiget ved Dydbebombangreb, idet der fra tysk Side meldtes flere Undervandsbaade sænket til Søs, i alt Fald maatte 3 Undervandsbaade »Sep«, »Rys« og »Zbik« løbe ind til svenske Havne, mere eller mindre beskadiget og blev interneret ved Vaxholm. Undervandsbaaden »Orzel« kom ind til Reval og blev interneret, men rømmede den 18. September og ankom efter 3 Ugers Sejlads til engelsk Havn; forinden skal ogsaa en anden polsk Undervandsbaad (antagelig »Wilk«) ogsaa være naaet hertil.

Efterhaanden rømmede tyske Minestrygere Bugten for Miner, og Kampen var endt en Maaned efter, den var paabegyndt.

ad 2. Den engelsk, fransk-tyske Krig.

Uden at ville komme ind paa Krigens Forhistorie eller Aarsager skal kun nævnes, at den nuværende Krig i og for sig ikke mødte nogen af de krigsførende Magter fuldt forberedte til Søs. England og Frankrig stod over for meget store Byggeprogrammer, og den tyske Flaade var nærmest kun i sin Vorden. Det blev den udenrigspolitiske Udvikling og ikke den søstrategiske Status, der blev afgørende for Tidspunktet for Krigens Udbrud. I sin Rigsdagstale den 28. April havde det tyske Riges Fører opsagt Flaadeaftalen af 1935 med England. Derefter fortsatte Flaadeoprustningen i feberagtigt Tempo.

Hvad angaar de 3 Stormagters Flaadestyrker hen-

vises til Marinealmanakker og Haandbøger, dog maa Oplysninger heri selvsagt suppleres op med Tidsskriftsmeddelelser om i Løbet af Aaret tilkomne færdigbyggede Skibe, hvis Antal er meget betydeligt.

For Fuldstændighedens Skyld skal først fremsættes nogle kortfattede *militærgeografiske Betragtninger*.

Ligesom under Verdenskrigen maa *Tyskland* siges at have en endda meget stærk *defensiv* Søfront.

Efter at have frigjort sig for Versaillestraktatens Bestemmelser, har Tyskland stærkt udbygget og befæstet sine Basisomraader i Nord- og Østersøen; foruden de fortrinlige Flaadebaser i Wilhelmshafen og Kiel, forbundet ved Kieler-Kanalen, raades over gode Flaadestøttesteder i Listerdyb, Swinemünde, Sassnitz, Danzig o. a. St. med stærke Kystbefæstningsanlæg paa Helgoland, Borkum, Norderney, Sild, Friederichsort, Swinemünde, Gdynia m. v. Hertil kommer en næsten sammenhængende Række af Luftmarinestationer og et sikkert meget stærkt og velorganiseret Antiluftforsvar langs Kysten. Nordsøkysten er vanskelig tilgængelig, og Østersøkysten vel dækket og tilbagetrukket bag de danske Farvande.

Men i *offensiv* Henseende og med Henblik paa Forsvar af og Angreb paa Søhandel er Forholdene mindre gunstige. Storbritannien spærrer som en Barrière Adgangene til Verdenshavene, den engelske Kanal kan spærres praktisk talt effektivt ved Dover Strædet, og Nordhavet, som under Verdenskrigen, bevogtes mellem Shetlands- og Orkneyøerne og Norge, kun i Farvandede inden for Skagen kan Tyskland hævde et Søherredømme, medens dette i Nordsøen maa siges at være stærkt begrænset for begge Parters Vedkommende.

Englands militærgeografiske Beliggenhed er betydeligt gunstigere. I defensiv Henseende er dets insulære Beliggenhed en Styrke, selv om denne naturligtvis gør

Tilførslerne ganske afhængig af Storbritanniens Sømagt, men Tilkomsten af Luftvaabnet har underbygget Sandheden i dette, at Englands Grænse maa ligge ved Rhinen, fordi en fjendtlig Besiddelse af Frankrig og Belgien stærkt vil forøge Faren ved Luftangreb og for Invasionsforetagender samt for Angreb paa Søhandelen.

Englands vigtigste Operationsbaser ligger nu som under Verdenskrigen i Kanalomraadet og ved Skotland (Rosyth, Scapa Flow m.v.), men iøvrigt er Flodmundingerne ved Themsen, Humber, Tyne, Firth of Forth og flere Steder paa Vestkysten stærkt bevogtet og forsvaret saavel ved Miner — Netspærringer — Minestrygnings- og Patrouillefartøjer — Kystartilleri — Luftsikring m. v.

Englands gunstige Beliggenhed for Søhandel og Søfart er saa velkendt, at dette knapt behøver at nævnes; Udviklingen af Undervandsvaabnene og af Luftvaabnet synes dog i endnu højere Grad end under Verdenskrigen at genere Forbindelserne til Østkysten.

Frankrig har for Søkrigsførelsen i denne Krig en meget gunstig defensiv Beliggenhed, idet der kun i ringe Grad er Sandsynlighed for direkte Angreb paa dets Kyster ved Atlanterhavet og i Middelhavet, og det har endvidere gunstige Betingelser for at kunne betrygge sin Søhandel, saa længe Hjemlandet og de nordafrikanske Besiddelser er intakte. Den franske Flaade har fortrinlige Baser i Brest, Cherbourg, Toulon, Bizerta, Korsika m. v.; i det Hele taget betyder det i denne Krig i Forhold til Verdenskrigen en betydelig Lettelse for de allierede, at Middelhavet er intakt, idet Modstanderen ikke som den Gang har Basisomraadet i Bunden af Adriaterhavet (Pola) eller ved Dardanellerne; paa den anden Side er Italien i denne Krig ikke Partner.

De allierede som Helhed har særligt med Henblik paa Handelskrigen den meget betydelige Fordel at raade over et meget stort Antal Støttepunkter saa at sige overalt ved Verdenshavene, endvidere over en stor Del af Verdenskabelnettet og over et vidtspændende Antal Radiostationer, alt af største Værdi for Efterretnings- og Propagandatjenesten.

Det kunde paa Forhaand anses for givet, at en Krig mellem England og Tyskland vilde forme sig som en *Blokade- og Handelskrig*. Styrkeforholdet og de militærgeografiske Forhold talte for, at England vilde anvende det *strategisk* offensive Middel, Blokaden, og Tyskland det kendte Middel mod England, Handelskrigen. Historien vilde gentage sig, Erfaringerne fra Verdenskrigen vilde blive udnyttet til det yderste.

Det fremgaar af talrige tyske strategiske Afhandlinger i Tidsskrifter og Brochurer, »Nauticus« m. m., at Tyskland allerede umiddelbart efter Verdenskrigen sigtede mod at kunne anvende sin Flaade til Handelskrigen paa Verdenshavene, og det vilde være let at anføre talrige Citater til Bevis herfor. Rent eksempelvis skal anføres nogle Uddrag fra en Artikel i »Militärwissenschaftliche Mitteilungen«, Marts Hefte 1939, hvori gengives et Foredrag af Admiral z. V. Prentzel om »Grossdeutsche Seemachtfragen«.

Efter en interessant historisk Redegørelse for tysk Sømagts Betydning for Riget lige fra Hansatiden, fører Admiralen Udviklingen op til Nutiden.

Om Tiden umiddelbart før Verdenskrigen udtales:

»Unser vorkriegsmässiges Denken war zu sehr auf die Schlachtentscheidung eingestellt und dabei die Frage des Schutzes unseres Ueberseehandels und des Handelskrieges gegen England in den Hintergrund getreten.«
og videre:

»Der Entschluss der Engländer zur defensiven Kriegführung und zur Fernblockade setzte daher die deutsche Flotte matt, ohne sie bekämpft zu haben. Man liess ihr in einem gewissen Umkreise der Deutschen Bucht Bewegungsfreiheit, dort, wo sie den von England beherrschten und für seine Versorgung notwendigen Seeverbindungen nicht gefährlich werden konnte. Erst wenn diese bedroht schienen, war man entschlossen, die Deutschen zur Schlacht zu stellen.«

Derefter omtales, at den tyske Flaade dog formaede at binde den engelske Flaade paa forskellig Maade:

»Die grössere Bewegungsfreiheit hätte den Engländern ferner ermöglicht, das Dardanellenunternehmen mit erheblich stärkeren Streitkräften als geschehen, durchzuführen.«

Dernæst skal citeres følgende strategiske Bemærkning:

»Der Rückhalt für diese war die in Scapa Flow Grosse Flotte, die den deutschen Seestreitkräften den Austritt aus der Nordsee verwehrte und einen Angriff mit Ueberwasserschiffen auf den Seeverkehr im Atlantik unmöglich machte. Für einen Kreuzerkrieg im Atlantik von nachhaltiger Dauer fehlte es uns an geeigneten eigenen Stützpunkten und an Bundesgenossen, die uns solche zur Verfügung stellen konnten. Es wäre Aufgabe der Friedensstrategie gewesen, der Marine die politischen Voraussetzungen für eine Auseinandersetzung mit England zu schaffen, die lange vor dem Kriege als unvermeidbar erkannt war.«

Admiralen fremstiller derefter Vanskelighederne ved efter Verdenskriegen at faa Regering og Rigsdag overtydet om Nødvendigheden af igen at tage fat paa Genopbygningen af en søgaaende Flaade. Det omtales, at man i Memoranda klarlagde hvorledes:

»es sich in der Geschichte immer wieder als verhängnisvoll erwiesen habe, wenn ein an das Meer grenzender Staat glaube, ohne eine der Ausdehnung seiner Küsten und seiner wirtschaftlichen Bedeutung entsprechende Seewehr auskommen zu können.«

I 1925 begyndte Fornyelsen af Skibsmateriellet: »wobei teilweise heftiger Widerstand seitens des Reichstages, ja sogar der Regierung selbst überwunden werden musste.«

Genopbygningen foregik efter: »einem vorausschauenden Plane.«

Herom siges senere:

»Der Seekrieg der Zukunft wird voraussichtlich ein anderes Gesicht haben als der letzte. Trotz der im Gange befindlichen, gewaltigen Aufrüstung werden sich kaum so geballte Flottenstreitkräfte in einer Schlacht gegenüberreten wie beispielweise vor dem Skagerak. Die Luftwaffe wird den Seekrieg stark beeinflussen. Alle Marinen betrachten als Hauptaufgabe den Schutz des eigenen und den Angriff auf den feindlichen Seehandel. Hierbei werden U-Boote, Minen und Luftwaffe und deren Bekämpfung eine grosse Rolle spielen, wozu zahlreiche Kleinfahrzeuge erforderlich sind. Der Einsatz der Schlachtschiffe, Kreuzer, Zerstörer und Flugzeugträger wird vermutlich im Dienste des Handelskrieges auf hoher See stehen.«

Efter Omtalen af den tysk-engelske Flaadeoverenskomst udtales:

»Deutschland muss als seinen Machtbereich die Seeverbindungen der Ostsee und Nordsee betrachten, letztere so weit nach Norden, dass der Seeweg nach dem als gesichert angesehen werden kann.«

Admiralen kommer derefter ind paa de samme yderst belærende og interessante Tanker, som bl. a. ogsaa er fremsat af Kontreadmiral Peter Donner i den-

nes Afhandling i Nauticus 1939 »Søkrigsførelse inden for begrænset Omraade« (se Tidsskrift for Søværns's Artikel i Februar Hefte 1939 Pag. 92-93), hvori paa-vises, hvorledes Søkrigsførelse i Fremtiden maa afpasses efter Krig i:

1. Det egentlige Kystomraade,
2. Kystfarvandsomraadet,
3. Aaben Sø.

Herom siger Admiral Prentzel:

»Der Begriff Küstengewässer ist unter den heutigen Verhältnissen stark nach See verschoben, so dass man praktisch die ganze Ostsee und den grössten Teil der Nordsee dazu rechnen muss. Man spricht heute von einem Küstenvorfeld.« (Kystfarvandsomraade).

Det meget interessante og i Praxis betydningsfulde i denne Paa-visning er, at inden for saadant Kystfarvandsomraade skal Krigen føres ved særligt dertil afpassede Midler, hvilket Krigen i Nordsøen ogsaa fuldgjaldigt har bevist, og det er efter saadan Krigsførelse, at ogsaa Danmark bør afpasse sine Midler.

Admiral Prentzel skildrer dernæst meget klart *Ostersøens Betydning*. Pladshensyn nøder mig til kun at citere følgende:

»Auch muss Deutschland bemüht sein, im Ernst-falle eine gewisse Ausfuhr aufrecht zu erhalten, um Devisen zur Bezahlung der Einfuhr hereinzuholen. Die Seeverbindungen nach den nordischen Ländern werden daher immer für uns von grosser Wichtigkeit bleiben. Nach dem heutigen Rüstungsstande der Ost-seeanliegerstaaten und der politischen und seestrate-gischen Lage, wie sie sich durch die Entwicklung der Seekriegsmittel und der Luftwaffe herausgebildet hat, werden wir in der Ostsee vorläufig nicht mit neu-zeitlichen Schlachtschiffen zu rechnen haben, sondern sind in erster Linie vor die Aufgabe gestellt, die See-

wege gegen Zerstörer, U-Boote und Flugzeuge zu schützen und unsere Handelsschiffahrt zu sichern, auch gegen Minen, für deren Verwendung die ganze Ostsee ein besonders geeignetes Gebiet ist.«

Derefter trækkes Hovedlinierne op for Flaadeprogrammet, idet *Betydningen af betydelige Aktionsradier* fremhæves. Admiralen beretter:

»Die materielle Aufbau der Kriegsmarine wird noch geraume Zeit dauern. Die ersten Schlachtschiffe sind schon im Dienst, drei 35000 t-Schiffe mit je acht 38 cm als Hauptgeschütze befinden sich im Bau, bzw. sind geplant; das erste, »Bismarck«, ist am 14. Feber vom Stapel gelaufen. Von den schweren Kreuzern, »Admiral Hipper«, »Blücher« und »Prinz Eugen«, wird sich »Admiral Hipper« demnächst in Dienst stellen, ein 10000 t-Kreuzer (Seydlitz) ist am 19. Jänner d. J. von Stapel gelaufen, ein zweiter wird noch im diesem Jahre folgen. 4 leichte Kreuzer von je 7000 t sind geplant. Mit Flugzeugträgern ist der Anfang gemacht, der Zerstörererbau schreitet schnell vorwärts, in absehbarer Zeit werden 20 davon fertig sein, ferner 30 Torpedoboote von 600 t Grösse und etwa 70 U-Boote. Weitere schnelle Vermehrung steht in Aussicht.«

Videre nævnes, hvorledes Personelrammerne stærkt udvides. Flaadestøttepunkter forbedres og anlægges.

Disse Citater er et klart Udtryk for den tyske Fredsstrategi; dermed være ingenlunde sagt, at Tyskland ventede, end sige stræbte hen imod, en krigerisk Konflikt med England; efter adskillige Udtalelser i det omhandlede Foredrag, der blev holdt den 11. Januar 1939, afvises endog denne Tanke under Henviisning til den tysk-engelske Flaadeoverenskomst.

Efter Verdenskrigens Erfaringer kunde det forud-

ses, at de neutrale vilde komme til at lide føleligt under en Handelskrig, alt afhængig af den Eftergivenhed, som de enkelte Stater maatte se sig nødsaget til eller se sin Interesse i at udvise. Af særlig Betydning maatte U. S. A.'s Holdning blive. Staterne har indtaget det Standpunkt at ville handle med de allierede Vestmagter efter »cash and carry« Princippet, idet Betaling for Varer, ogsaa Krigsmateriel, skal erlægges, inden Indskibning og Transport udføres af Modtageren — altsaa ikke med amerikanske Skibe. Endnu er bl. a. hverken Sovjetunionens, Japans eller Italiens Standpunkter til de Krigsførendes Forholdsregler afklaret, men de forskellige alvorlige Indgreb i de neutrales Skibsfart er mødt med talrige Protester fra adskillige af de neutrale Stater.

Medens de tyske Undervandsbaadschefer ved Krigens Begyndelse var nøje instrueret om at udvise al Humanitet under Handelskrigen, saa bevirkede bl. a. Bevæbning af de allierede Handelsskibe, at Krigen begyndte at antage en mere ubegrænset Karakter.

Tyskerne rettede den 22. Oktober en Henvendelse til neutrale Magter med Advarsel mod at lade deres Skibe gaa i Konvoj, dækket af mod Tyskland krigsførende Magters Krigsskibe, da Tyskland vilde angribe ikke blot de konvojerende fjendtlige Krigsskibe, men alle Skibe uanset Nationalitet, der konvojeredes af disse.

Den 27. November notificerede den britiske Regering, at fra 4. December vilde al tysk Eksport i neutrale Skibe blive beslaglagt for derved bl. a. at lamme Tysklands Mulighed for at erhverve fremmed Valuta.

Hvad *Luftkrigen* angaar, da har denne endnu ikke antaget totalitær Karakter — muligvis fordi ingen af Parterne har set politisk eller militær Fordel derved. Der har været rettet flere Angreb paa Krigsskibe, enkelte Handelsskibe og paa Flaadebaser, hvoraf, som

senere vil blive nævnt, saavidt vides kun faa med væsentligt Resultat; men det fremgaar klart, at man stadig forbereder sig paa alle Eventualiteter, og at den alvorlige Trusel, som Luftvaabnet øver ogsaa til Søs som Angrebsvaaben, bevirker, at man stadig træffer mangeartede Forholdsregler til Værn imod det. Efter engelske Meddelelser synes man der at regne med tysk Mineudlægning fra Luftfartøjer; men iøvrigt har Luftvaabnets store Betydning i Søkrigsførelsen som hidtil været dets Virke i Eclairerings- og Rekognosceringstjenesten.

Den egentlige Styrkeprøve i Søkrigen føres fortrinsvis mellem England og Tyskland som en Kamp, hvor begge Parter hver paa sin Maade og med sine Metoder søger at hindre Modstanderen i at udnytte Havet som kommerciel Forbindelsesvej, Storbritannien ved Blokade og Opbringelse af tysk Import og Eksport, Tyskland ved Angreb særlig paa britisk Import. I denne Kamp inddrages de neutrale ved Kontrebandebestemmelser, tvungen Visitation og eventuel Konfiskation ved Sænkning eller Nedskydning af Skibe.

Der skal derefter anføres nogle bemærkelsesværdige

Søkrigsbegivenheder.

Det skal gentages, at det kun er et yderst ufuldkomment Billede, der kan gives, og at her kun medtages anerkendte Fakta.

Efter at *England og Frankrig havde erklæret Tyskland Krig den 3. September*, bekendtgjorde det britiske Admiralitet, at Miner udlagdes i Helgolandsbugten, og at Doverstrædet kun kunde passeres gennem »The Downs«. Tyskland annoncerede samme Dag Miner i Helgolandsbugten og ved Jyllands Kyst og den 4. Sep-

tember Udlægning af Minefelter sønden for Øresund og Store Bælt, den 7. September Minefelter i Østersøens østlige Del. Minefelterne syd for Sundet er senere suppleret og lagt ind til en 3 Sømils Grænse fra svensk Kyst, hvorover Sverige uden Resultat har protesteret den 27. November og krævet en 4 Sømils Grænse respekteret af Hensyn til sin Søfart. I November udlagdes Spærringer mellem Gedser Rev og tysk Kyst, saaledes at Østersøens østlige Del blev et lukket Bassin. De Krigsførende og adskillige neutrale udlagde straks efter Krigens Udbrud adskillige Havne- og lokale Spærringer. England har under Krigen notificeret forskellige Minefelter i Nordsøen og adskillige Sejlanvisninger; søterritoriale Bestemmelser af enhver Art overvaages af de britiske lokale, maritime Myndigheder. Medio November indledede Tyskland en offensiv Minekrig om Storbritannien med, formentlig nye, stærkt virkende Minetyper («magnetiske» Miner).

Danmark udlagde ved Krigens Begyndelse Miner i Sundet og medio November Minespærringer i Store Bælt og Lille Bælt til Haandhævelse af sin Neutralitet.

Handelskrigen.

Efter at Krigen var erklæret den 3. September, sænkedes den følgende Nat et skotsk Passagerskib »Athenia« paa 13500 Tons; som i saa mange senere Tilfælde staar Udtalelse mod Udtalelse, hvorledes og af hvem?

I de forløbne Maaneder er der ved tyske Undervandsbaade, Miner og enkelte Krigsskibe, deriblandt Panserskibene »Deutschland«, »Graf Spee« og muligvis »Admiral Scheer« sænket et stort Antal særligt britiske og neutrale Handelsskibe. Fra engelsk og fransk Side opgives det, at adskillige tyske Undervandsbaade er sænket, og at flere tyske Handelsskibe er opbragt eller

sænket af egne Besætninger. Men da de Tal, der af Parterne opgives for ødelagt eller opbragt Undervandsbaads- og Handelstonnage, er forskellige, vil det være rettest at henholde sig til følgende Oplysninger:

Tysk Statistik over Tab af Handels-Tonnage.

Det tyske Efterretningsbureau udsendte den 28. December følgende officielle Statistik over de fra Krigens Begyndelse indtil den 20. December paa Søen indtrufne Tab af Handelsskibe:

Ifølge bekræftede Meddelelser er der med Sikkerhed blevet sænket 134 britiske Skibe med 526169 Bruttoregistertons, 12 franske Skibe med 64759 Bruttoregistertons og 78 neutrale Skibe med 258209 Bruttoregistertons, altsaa ialt 224 Skibe med 849137 Bruttoregistertons.

Derudover maa med stor Sandsynlighed betragtes som tabt 14 britiske Skibe med 46425 Bruttoregistertons, 4 franske Skibe med 17233 Bruttoregistertons, 20 neutrale Skibe med 37240 Bruttoregistertons og 17 ukendte Skibe med 79600 Bruttoregistertons, ialt 55 Skibe med 180498 Bruttoregistertons.

Dermed udgør de fjendtlige og neutrale samlede Tab indtil den 20. December 279 Handelsskibe med en Tonnage paa 1029635 Bruttoregistertons.

Her overfor er der fra Krigens Begyndelse indtil den 20. December ialt blevet sænket 18 tyske Skibe med 128689 Bruttoregistertons. Af disse Skibe er kun et blevet sænket af Fjenden. Det lykkedes de øvrige Skibes Mandskab selv at sænke deres Fartøjer før de faldt i Fjendens Haand.

Fra officiel britisk Side opgives følgende Tab af Handelsskibstonnage til 27. December.

Engelske, franske og neutrale Tab 205 Skibe med

745000 ts. heraf var 111 Skibe britiske, 12 franske, 1 polsk og 81 neutrale.

Saaledes som Krigen hidtil er forløbet, synes ingen af Parterne ved de hidtil anvendte Metoder at kunne tvinge hinanden i Knæ, idet Tonnagetabene paa Krigs- og Handelsskibene næppe har været større, end at de kan erstattes, idet der paa begge Sider raades over meget betydelig Skibbygningskapacitet.

Efterfølgende Tabel giver et Overblik over Verdens Handelsskibstonnage før Krigens Udbrud:

Land	Brutto Tonnage	% af Flaaden under 5 Aar	% af Flaaden under 10 Aar
Storbritannien og Irland	17891134	21.1	31.7
U. S. A. (søgaaende Flaade)	8909892	6.0	11.8
Japan	5629845	27.5	38.0
Norge	4833813	24.6	45.8
Tyskland	4482662	20.1	25.2
Italien	3424804	1.7	9.6
Nederlandene	2969578	22.5	37.4
Frankrig	2933933	13.2	27.9
Sverige	1577120	15.0	25.0
Danmark	1174944	16.7	33.4
Verdenstonnagen	68509432	15.5	25.4

Hvad den tyske Undervandsbaadsstyrke angaar, saa synes Tyskland at have raadet over ca. 70 Undervandsbaade ved Krigens Begyndelse, og det anslaaes fra forskellige Sider, at Tyskland kan bygge 200 à 300 Undervandsbaade om Aaret; at det vil volde Vanskeligheder at uddanne Besætninger til et saa stort Antal Nybygninger siger sig selv.

Det afgørende Spørgsmaal i denne Forbindelse

bliver, hvor længe de to Parter ser deres Interesse i at holde denne Krig gaaende, og hvor længe Tyskland kan holde Krigen gaaende som blokeret mod Søsiden; her henvises der fra tysk Side til, at Landet denne Gang i Forhold til Verdenskrigen er bedre forberedt og har en bedre Position end under Verdenskrigen, idet bl. a. hverken Rusland, Italien eller Balkanstaterne er inddraget i Krigen, og at Vareudveksling derfor kan finde Sted med disse Lande. At hverken U. S. A., Japan, Siam m. fl. er inddraget har vel i denne Forbindelse mindre Betydning. Paa de allieredes Side af Vægt-skaalen tæller bl. a., at saavel Handelsskibe som isolerede Steder, der tidligere kunde anvendes som Tilflugtssteder for Handelskrydsere, nu er langt bedre udstyret med Radio, og at det derfor er vanskeligere for Korsarere at unddrage sig Opmærksomhed. Endvidere er Styrkeforholdet mellem de allieredes og Tysklands Krigsflaader i endnu højere Grad end under Verdenskrigen i de allieredes Favør. *Luftvaabnets* Udvikling maa siges at forøge begge Parters Chancer i Handelskrigen, idet der for den ene Part gives bedre Betingelser for at observere og angribe Handelsødelæggere og for den anden Part til at opsøge og angribe Handelsskibe, for begge Parter eventuelt i Samvirke med Krigsskibe.

Det er allerede nævnt, at Handelskrigen saavel indirekte (ved Visitation i Kontrolhavne og paa Søn ved Opbringelse m. m.) som direkte (ved Tab) gaar haardt ud over de neutrale og ikke mindst over de skandinaviske Lande, idet Sejladsen særligt i Nord-søen medfører store Farer.

Danmark har saaledes haft følgende Tab:

Den 1. Oktober torpederedes Damperen »Vendia« i Nordsøen, den 4. November løb Ø. K.'s store Motor-

skib »Canada« (ca. 11000 Tons) paa en Mine ud for Humber, den 3. December minesprængtes eller torpederedes Damperen »Ove Toft«, den 7. December Damperen »Scolia«, den 9. December Damperne »Bogø« og »Jytte«, ca. den 16. December forsvandt Damperen »Jægersborg« den 28. December minesprængtes Damperen »Hanne«. Ialt 115 Mand dræbt, heri inkluderet Besætningen fra et Fiskerfartøj.

Som rimeligt er har Krigen bevirket betydelige Stigninger i Forsikringspræmier og Forhøjelse af Skibsbesætningers Lønninger (300-350 %).

Til Sammenligning skal anføres nogle Data om danske Skibstab under Verdenskrigen:

Antal Skibe

Aar	Minesprængt eller torpederet	Torpederet	Savnet
1914	6	—	2
1915	5	15	2
1916	9	47	19
1917	16	126	8
1918	6	30	10

Af ialt mistet Tonnage paa 494741 Tons torpederedes 212.907 Tons. 667 Menneskeliv gik tabt.

Søkampe.

Som nævnt har Tyskland utvivlsomt mistet en Del Undervandsbaade, men holdt Tabene fortroligt. Efter de allieredes Opgivelse skulde Tabene mindst være 40 U-Baade, men hertil skal bemærkes, at efter Erfaringerne fra Verdenskrigen opgives ofte i bedste

Tro, at Undervandsbaade er sænket, hvor det senere viser sig ikke at være sket.

Her skal selv et Skøn over Tabene ikke gives.

I øvrigt har Tyskland efter Dagspressen mistet 3 Vagtskibe og et Minestrygerfartøj paa egne Miner syd for Sundet og Store Bælt. 30. December strandede et Forpostfartøj øst for Trelleborg. Den 12. December er det erkendt, at en let Krydser er torpederet i Nordsoen, men den opgives fra tysk Side at være kommet i Behold i tysk Havn.

Kampen ved La Plata Floden.

Den 13. December kom Panserskibet »Admiral Graf Spee«, der i længere Tid havde optraadt som Handelskrydser i Sydatlanten og der opbragt 8 Handelskibe, tidligt om Morgenen ud for La Plata Floden i Kamp med 3 engelske Krydsere »Exeter«, »Ajax« og »Achilles«, da den vilde visitere en stor fransk Passagerbaad »Formosa«.

Tabel over Styrkeforhold

Skibets	Bygget Aar	Tonnage Tons	Hoved Art. Armering	Fart	Besætning	Anm.
»Admiral Graf Spee«	1934	10000	6—28 cm 8—15 cm	26	965	Pansret
»Exeter«	1929	8400	6—20.3 cm 8—10.2 cm	32.2	650	Let pansret
»Achilles«	1932	7030	8—15.2 cm 8—10.2 cm	32.5	550	—
»Ajax«	1934	6985	8—15.2 cm 8—10.2 cm	32.5	550	—

Kampen varede Dagen igennem. »Admiral Graf Spee« fik flere Træffere i Kanontaarne og Overbyg-

ning, »Exeter« i Forskibet og Kedelanlægget, hvorfor den maatte trække sig ud af Kampen. »Ajax« og »Achilles« synes kun lidt beskadiget.

Efter Kampen løb »Admiral Graf Spee« ind til Montevideo, og »Exeter« maatte haardt beskadiget og med Slagside sættes paa Grund ved Mundingen af La Plata Floden.

Da Staten Uruguay fastsatte Reparationsfristen for »Admiral Graf Spee« til at udløbe den 17. December, og da Skibet endnu ikke var sødygtigt og formentlig maa have bortskudt største Delen af sin svære Kaliberammunition, og muligvis fordi det forlød, at der efterhaanden havde samlet sig et betydeligt overlegent Antal fjendtlige Krigsskibe udenfor, beordrede den tyske Regering Chefen, Kommandør Langsdorff, til at sænke Skibet i Udløbet og lade Besætningen internere i Buenos Aires i Argentina. Sænkningen fandt Sted den 17. December Kl. 2300 Grw. Tid. Den 20. December meddeltes det, at Kommandør Langsdorff havde skudt sig selv, fordi han ansaa det for sin Pligt at gaa bort med sit Skib.

England.

Den engelske Flaade har opgivet at have mistet 3 Jagere ved Torpedoer og Miner og 1 ved Kollision samt 1 Undervandsbaad, endvidere flere Minestrygningsfartøjer; deriblandt den 10. December Minestrygeren »Ray of Hope«. Den 18. December er en Del Minestrygere og Forpostskibe blevet sænket eller beskadiget ved et Luftangreb med Lufttorpedoer, Bomber og Maskinskyts ved Englands Østkyst.

Den 17. September Kl. 2000 torpederedes *Hangarskibet* »Courageous« paa 22500 Tons af en tysk Undervandsbaad. Hangarskibet var under Gang og dækket af andre Fartøjer.

Den 14. Oktober Kl. 0130 sænkedes ligeledes ved Torpedoskud fra en tysk Undervandsbaad *Slagskibet »Royal Oak«* paa 29150 Tons, da det laa til Ankers i Scapa Flow. Det synes at være truffet af ikke mindre end 4—6 Torpedoer, hvilket forklarer, at Skibet hurtigt sank.

Den 21. November beskadigedes *Krydseren »Belfast«* af en Torpedo eller Mine i Firth of Forth og førtes til Værft for Reparation.

Den 23. November sænkedes *Hjælpekrydseren »Rawal Pindi«* ved Artilleriild af Panserskibet *»Deutschland«* i Atlanterhavet SW for Island.

Som omtalt blev *Krydseren »Exeter«* totalt ukampdygtig ved Kampen ud for La Plata; dens senere Skæbne er ubekendt.

Den 29. December meddeltes det, at et *Slagskib af »Queen Elisabeth«* Klassen var beskadiget ved Torpedotræffer fra Undervandsbaad Vest for Skotland.

Ved tysk Luftbombeangreb er flere Skibe blevet beskadiget, saaledes har det engelske Admiralitet meddelt, at den 16. Oktober beskadigedes *»Krydseren »Southampton«* og *»Edinburgh«* samt *Jageren »Mohawk«* ved Rosyth. Dagen efter beskadigedes *Slagskibet »Iron Duke«* (Depotskib) i Scapa Flow.

Der har endvidere fra begge Sider været rettet Luftbombeangreb paa *Skibe ved Flaadebaser og Kystbefæstningsanlæg*. Fra engelsk Side mod Wilhelms-hafen, Helgoland, Norderney, Borkum og Sild, fra tysk Side mod Rosyth og Scapa Flow. Tab af Betydning benægtes af de angrebne.

Den 18. December fandt der et større Luftslag Sted over Helgolandsbugten mellem et stort Antal engelske og tyske Maskiner. Atter her er Opgivelserne

om Tab yderst modstridende, men bortset fra Tab af Luftfartøjer synes intet udrettet.

Frankrig.

Mineskibet »Pluton« ødelagdes antagelig ved indre Eksplosion, medens det ved Krigens Begyndelse laa i Casablanca Havn.

ad 3. Den russisk-finske Krig.

Efter Verdenskrigen trængtes Rusland tilbage til Søomraadet ved Leningrad og Kronstadt i Bunden af den dybe finske Bugt. Da Sovjetregeringen i Foraaret 1939 modsatte sig de svensk-finske Planer om at befæste Aalandsøerne, anede man en vaagnende Interesse hos denne for de søstrategiske Østersøspørgsmaal, efter at det i en Aarrække særligt synes at have været Hvide Havet og Kanalforbindelsen dertil, der særligt havde tildraget sig Opmærksomheden.

Den tysk-russiske Overenskomst, der først manifesterede sig ved Polens Deling i Oktober, gav Rusland frie Hænder til atter at sikre sig Flaadepositioner ved den finske Bugt og i Østersøen. Ved de efterfølgende Overenskomster med Estland, Letland og Lithauen erhvervede Sovjet Støttepunkter i Baltishport, paa Dagø og Øsel, i Libau og Windau.

Konflikten med Finland opstod, da Rusland ogsaa ønskede sig sømilitært sikret ved Flaadestøttepunkter paa finsk Territorium ved Hangö og ved Besiddelse af flere Smaaøer i den finske Bugt, Hogland, Seitskär og Lövskär, og endvidere fordrede finsk Afstaaelse af Dele af det karelske Næs ud fra den Begrundelse, at dette finske Territorium laa i for truende Nærhed af Leningrad. Da Finland ansaa en Opfyldelse af disse Krav for uforenelig med sin Suverænitet og Neutralitet, og da Sovjetregeringen næg-

tede at lade Tvisten gaa til Voldgiftskendelse og at optage Forhandlinger paa et for den finske Regering antageligt Grundlag, indledede Rusland Angrebet den 30. November 1939.

Ligesom i Tilfældet Tyskland-Polen var Ruslands Flaade og Luftmagt Modstanderen meget betydelig kvantitativt overlegen. Da Finland til Trods for sin erklærede Neutralitet og en »Ikke-Angrebspagt« med Rusland blev tvunget ind i Krigen uden anden Garanti fra anden Side end den, det kunde forvente som Medlemsstat af Folkeforbundet, kunde det kun i ringe Grad gøre sig Haab om Støtte — specielt ikke sø-militær Støtte — udefra.

Paa Finlands Appel sammenkaldtes Folkeforbundsraadet, og samtidigt med at Rusland (Sovjetrepublikkerne) ekskluderedes, opfordredes Medlemmerne til hver efter Evne og Forhold at yde Finland sin Støtte.

Det maa erindres, at den finske Kyst er blokeret af Is i Aarets 3 à 4 første Maaneder, saaledes at Søkrigsoperationer i denne Tid praktisk talt er udelukket. Dog raader Rusland nu som før nævnt over flere isfrie Flaadestøttepunkter i Randstaterne og kan saaledes optræde i Østersøen om paakrævet.

Medens den finske Flaades Styrke er nøje kendt, haves der kun usikre Oplysninger om den russiske Østersøflaades Styrke.

Finland:

2 Kystforsvarsskibe à ca. 4000 Tons med 4 Stkr.
25.4 cm Kanoner,
5 Undervandsbaade,
7 Motortorpedobaade
og nogle ældre Kanonbaade samt Mineudlægnings-
fartøjer og Minestrygere.

Ved Indløbene til Åbo, Helsingfors og Hangö findes Kystbefæstningsanlæg.

Rusland:

- 2 Slagskibe à ca. 23000 Tons bl. a. med 12 Stkr.
30.5 cm Kanoner,
- 2 à 3 Krydsere à ca. 8000 Tons bl. a. med 9 Stkr.
18 cm Kanoner,
- 1 Krydser à ca. 5600 Tons bl. a. med 10 Stkr. 13 cm
Kanoner,
- 1 Minekrydser,
- 3 à 6 Torpedokrydsere à ca. 3000 Tons bl. a. med
5—6 Stkr. 13 cm Kanoner,
- 11 à 12 Torpedojagere,
- 12 smaa Torpedobaade,
ca. 70 Undervandsbaade,
- 3 Mineudlæggere,
ca. 60 Motortorpedobaade,
- Ministrygere, Kanonbaade, Isbrydere m. m. Der findes
stærke Befæstningsanlæg ved Kronstadt, ved Krasnoja
Gorka, foruden at de førnævnte, nyerehvervede Flaade-
støttepunkter befæstes.

Søkrigsbegivenheder.

Angrebet paa Finland, som fandt Sted uden Krigs-
erklæring, ja uden at Sovjetregeringen endda vil er-
kende at være i Krig, fandt Sted den 30. November.

Den 2. December fandt en Kamp Sted mellem
russiske Skibe og finske Kystbefæstningsanlæg, hvor-
ved den russiske Krydser »Kirow« synes at være blevet
en Del beskadiget. Den 4. December besatte den rus-
siske Flaade Øerne Hogland, Seitskär og Lövskär i
den finske Bugt, efter at Hogland var bombarderet,
skønt rømmet for Befolkningen. Fra den 4. December
paabegyndtes russiske Landsætninger støttet af Krigs-
fartøjer i Hvide Havet til Angrebet paa Petsamo. Fra
den 8. December erklærede Rusland Blokade af Fin-

land, Aalandsøerne undtaget. Den 15. December var en russisk Flaadeafdeling i Kamp med Kystbatterier i den sydlige Del af Åbo Skærgaard, og den 21. December synes der ligeledes at have været vekslet Skud mellem en russisk Flaadestyrke og Befæstningsanlæg ved Kotka. Blokaden har medført, at flere neutrale, men i øvrigt ogsaa tyske Handelsfartøjer har været beskudt af russiske Krigsfartøjer, og Krigen har bevirket, at Sverige har notificeret forskellige Minespærringer udlagt paa sit Territorium bl. a. i Sødra Kvarken.

Den finske Flaade har udlagt et stort Minesfelt mellem Åland og Kysten for at spærre Adgangen til den botniske Bugt, til Understøttelse af Kystforsvaret og til Beskyttelse af egen Søhandel.

Lidt om Kulilteforgiftning.

Af E. W. Johannsen.

Igennem Aartusinder maa Kulilten have krævet sine Ofre blandt Menneskene. Giftvirkningen blev dog først beskrevet i Begyndelsen af det 18. Aarhundrede, og der gik hele to Menneskealdre herefter, inden man blev klar over at, denne Virkning skyldtes Kulilte. Sammensætningen af Stoffet blev først endelig bestemt omkring Aar 1800.

Kuliltens Formel er CO , den benævnes ogsaa Kuloxyd eller helt korrekt Kulmonoxyd. Det er en farveløs Luftart, der er noget lettere end atmosfærisk Luft. Den diffunderer meget hurtigt og breder sig derfor let gennem alle Utætheder; heraf følger ogsaa, at den er let at blive af med igen. Meget ofte er Kulilte blandet sammen med tungere Luftarter; derfor sker det ofte, at den trækkes nedad. Af disse Luftarter har nogle en meget stærk og gennemtrængende Lugt; Kulilte har ikke selv nogen udpræget Egenlugt. Kulilte er brændbar, den antændes let, og brænder under Udvikling af en bleg blaalig Flamme til Kuldioxyd, Kulsyre.

Kulilte opstaar ved enhver Forbrænding af Kulstof, hvor der ikke tilføres Ilt i tilstrækkelig Mængde til fuldstændig Forbrænding. Den opstaar ogsaa, naar Kuldioxyd, CO_2 , ledes henover glødende Kul, der forbruger Halvdelen af Ilten; denne Proces vil ofte finde Sted i Kakkelovne.

I et moderne Samfund er der i det daglige Liv talrige Muligheder for Indførelse af Kulilte i Indaandingsluften. I næsten ethvert Fyrsted dannes der Kul-

ilte; Stoffet findes i Gas og i de Forbrændingsprodukter, som en Benzin- eller Petroleumsmotor udstøder. I Tobaksrøg er der Kulilte; dog i saa smaa Mængder, at man undtagelsesvis vil kunne vente Forgiftningstilfælde. Yderligere kan anføres, at der skal kunne opstaa Kulilte ved Tørring af Oliefarver; for Ophold i daarligt ventilerede Skibsrums kan dette faa Betydning.

Under Verdenskrigen er mange Mennesker blevet syge eller døde af Kulilteforgiftning. Kulilten anvendes ikke som Kampstof, dertil er det for let. Det findes i Mængder op til 60 Procent i Eksplosionsgasarterne fra røgsvagt Krudt og fra Nitrosprængstoffer. Paa aaben Mark er der ikke saa stor Fare, men i lukkede Rum, Pansertaarne, Maskingeværstande og indenbords i Skibe kan Risikoen være meget stor. Faren er ikke blevet tilstrækkelig vurderet, da Kulilteforgiftninger under Krig ofte optræder sammen med andre Forgiftninger eller Beskadigelser.

Brændsel i Kakkelovne er i særlig Grad tilbøjeligt til at danne Kulilte, naar det gløder, uden at der er nogen Flamme; mindskes Luftstrømmen, opstaa der da store Mængder Kulilte, der gennem Utætheder kan trænge ud i Opholdsrum. Fra smaa Skibskakkelovne er der paa denne Maade sket alvorlige Ulykker.

Aabner man den øverste Dør i en kulilteproducerende Ovn, sker der ofte en mindre Eksplosion, idet der nu pludselig er Ilt nok til at forbrænde Kulilten ovenover Brændslet. Man har set Eksempler paa, at Kulilte fra en Kakkelovn i et Rum er blevet suget ind gennem Ventiler eller Spjæld i andre Rum. Skorstensrøg indeholder nemlig mellem 0,5 og 10 Procent Kulilte.

I almindelig Gas er der mellem 5 og 15 Procent, hyppigst ca. 7. Den karakteristiske Lugt ved Gas skyldes fortrinsvis Methan og Acetylen. Ved disse Luftarter advares man, hvis man pludselig kommer ind i et

Rum indeholdende Gas; men strømmer Gassen langsomt ind i et Opholdsrum, vil de deri værende Personer slet ikke mærke Lugten. Hvis Gas fra en utæt Jordledning strømmer gennem Jorden, vil de lugtende Bestanddele kunne absorberes og den lugtfri Luftblanding ganske upaaagtet udøve sin Virkning.

Det er stadig meget almindeligt at have Badeværelser med Gas, dels til Opvarmning af Vandet og dels til Opvarmning af selve Rummet. Dette indeholder en Fare, naar der ikke er rigelig Lufttilførsel. Bruges begge Opvarmningsanlæggene paa een Gang, er det meget betydelige Iltmængder, der skal ledes ind for at sikre en fuldstændig Forbrænding af Gassen. Er Anlægget ikke helt i Orden, kan der meget let dannes Kulilte. Det badende Menneske kan risikere ikke at mærke noget hertil, før det er for sent.

Gas er stadig meget anvendt til Selvmordsforsøg; i forbyderisk Øjemed bruges Stoffet kun saare sjældent.

I Forbrændingsprodukterne fra en Gasflamme kan der altid paavises Kulilte, almindeligvis dog i saa smaa Mængder, at det ikke har nogen praktisk Betydning.

Kulilteforgiftning har længe været en meget hyppig Form for Forgiftning. Et meget stort Antal Tilfælde skyldes Brug af Udblæsningsmotorer, der gennemsnitlig udskiller henved 9 Procent. Der er dog store Afvigelser herfra. Som almindelig Regel kan siges, at jo bedre en Motor er indrettet og jo bedre, den passes, desto mindre Kulilte producerer den. De billige Motorer i Smaafartøjer skal saaledes afgive langt højere Kulilteprocenter end Dieselmotorer, der, naar de er paa Højden af Ydeevne praktisk talt arbejder med fuldstændig Forbrænding. I mindre Skibe er der forefaldet Ulykkestilfælde, ved at Udblæsningsluften fra Motoren er blevet suget ind i Opholdsrum om Bord. Forbrændingsmaterialets

Kvalitet spiller selvfølgelig ogsaa en Rolle. Iltningen er altid mangelfuld, naar en Motor startes.

Fra et Automobil vil der, naar Motoren gaar i Tomgang, udstødes mere Kulilte, end naar Vognen kører. Derfor er Opholdet i en lukket Garage med en arbejdende Motor yderst farligt. I en saadan Garage er det et Spørgsmaal om Minutter, naar Luften i den vil faa en dræbende Virkning.

Under Verdenskrigen saa man Kulilteforgiftninger opstaa blandt Soldater der blev transporteret i lukkede Biler. I disse kan der da have været Utætheder i Karosseriets Bund eller Utætheder i Varmeapparater, hvori Udblæsningsluften anvendtes til Opvarmning. Ulykkestilfælde af disse Aarsager kan selvfølgelig ogsaa opstaa i Fredstid.

I den sidste Tid har man i høj Grad haft Opmærksomheden henvendt paa Flyvere. Luftens lave Iltryk vil befordre Dannelsen af Kulilte i Motoren og, som vi senere skal se, forøge den dannede Kuliltes Giftvirkning. En fransk Læge har udtalt Formodning om, at flere Tilfælde af »Flyversyge« i Virkeligheden maa betragtes som Tilfælde af Kulilteforgiftning.

Hos Mennesker — og Dyr —, der lever i Storbyer, kan der altid paavises Kulilte i Blodet; det fremgaar heraf, hvor stor Udbredning Stoffet har. I flere Lande er da ogsaa Kuliltemængden paa offentlig tilgængelige Steder blevet maalt.

Paa Undergrundsbaner med Damp og Motor tog kan der være ret betydelige Mængder Kulilte, ligeledes i Luften i stærkt befærdede Gader og navnlig ved Gadekryds hvor Motorerne gaar paa stillestaaende Vogne og ogsaa ofte maa startes. En Færdselsbetjent ved et saadant Sted er mere udsat end andre. Ligeledes kan Patienter med Hjerte-, Lunge- eller andre Blodsygdomme løbe en vis Risiko.

I nogle Lande spiller Forholdene i Gruberne en meget stor Rolle. Dødsfald efter Katastrofer i Miner skyldes saaledes ofte Kulilte i Luften, idet der ved Eksplosioner sker en ufuldstændig Forbrænding. Inden man er helt klar over dette Forhold er ogsaa mange Redningsmænd døde af Kulilteforgiftning.

Allerede for nogle Aar siden har Drägerwerk i Lübeck fremstillet et let anvendeligt Apparat til Maalinger af Kuliltemængden i Luften. Vand i en Beholder opvarmes ved Elektricitet til Kogning. En bestemt Mængde Luft suges gennem Rensekolber og herfra gennem det kogende Vand i en Rørs spiral. I denne er der en Udvidelse indeholdende en Katalysatormasse og Kviksølvbeholderen af et Thermometer, der kan aflæses udefra. Man bestemmer først Temperaturen, naar almindelig Luft strømmer igennem; den vil være som Vandets Kogepunkt. Kommer der herefter kulilteholdig Luft gennem Spiralen vil Kulilten i Forbindelse med Katalysatormassen blive iltet og udvikle Varme, hvorefter Temperaturen vil stige over Vandets Kogepunkt. Af denne Stigning kan Kulilmængden beregnes.

Giftvirkningen af Kulilte skyldes Stoffets Evne til at binde de røde Blodlegemers Farvestof, Hæmoglobin, under Dannelsen af Kulilthæmoglobin. Normalt oplager Hæmoglobin Ilt, naar Blodet passerer Lungerne, og omdannes herved til Oxyhæmoglobin. Naar dette Stof kommer ud i Vævene ved Blodcirkulation afgiver det Ilt til Livsprocessernes Forløb. Naar nu Kulilten har taget Iltens Plads i Hæmoglobinet, er hele Organismens Iltforsyning truet. Kulilte fremkalder altsaa en Iltmangel, der, naar den er tilstrækkelig stor, vil fremkalde dødelig Udgang, hvis Aarsag vil være den samme, som om Aandedrættet var foregaaet i for iltfattig Luft. Kulilteforgiftning er altsaa en Slags Kvælning.

Der skal kun meget lidt Kulilte til for at frem-

kalde Giftvirkning; thi Kuliltens Tiltrækning til Hæmoglobin er ca. 300 Gange saa stor som Iltens. En vis Mængde Kulilte binder ca. 300 Gange saa meget Hæmoglobin som den samme Mængde Ilt.

Ved Kulilteforgiftning plejer Døden at indtræde, naar mellem 60 og 80 Procent af Blodets Hæmoglobin er omdannet til Kuliltehæmoglobin. Børn er mere ømfindtlige end voksne og Mænd muligvis noget mere end Kvinder.

Da der er en vis Antagonisme mellem Ilt og Kulilte, vil Giftvirkningen ogsaa være afhængig af Iltmængden.

Naar der i Lungeluften (Alveoleluften) er 15,5 Procent Ilt, vil en Kulilteholdighed af Luften paa ca. 0,052 Procent være nok til at binde Halvdelen af et Menneskes Hæmoglobin.

Da Gas indeholder 7 Procent Kulilte, vil der ved et Gasindhold af 2 Procent i Luften i denne være 0,14 Procent Kulilte, hvilken Mængde er tilstrækkelig til at give alvorlige Forgiftningssymptomer. Der skal kun en ubetydelig Stigning yderligere for at naa de Styrkegrader, der i Længden vil virke dødeligt; hertil medgaar en Mængde paa 400 til 450 cm³. Man regner med, at en Kulilteholdighed paa 0,3 Procent virker dødeligt i Løbet af faa Timer og en paa 1 Procent i Løbet af højst 20 Minutter.

Kulilten udskilles fuldstændig i Løbet af 24 Timer, naar der atter indaandes almindelig Luft. Det frigjorte Hæmoglobin har de samme Egenskaber som før Bindingen med Kulilte fandt Sted. Hvis dette ikke var Tilfældet, vilde det daglige Liv i vor Tid byde paa stor Fare, da de fleste Mennesker Gang paa Gang under Ophold i Stuer og Køkkener og ved Færden paa trafikerede Gader nødvendigvis maa faa noget af deres Hæmoglobin bundet af Kulilte. Selve Kulilten

sker der ingen Forandringer med i Organismen; den udskilles uændret igen.

Man har i tidligere Tid ofte været inde paa en Formodning om, at Symptomerne ved Kulilteforgiftning ogsaa skulde skyldes en særlig Giftvirkning af Stoffet udover den her gennemgaaede. Af og til dukker denne Antagelse op igen. Det maa dog hævdes, at der ikke er noget Symptom ved Kulilteforgiftning, der ikke kan forklares som Følger af Iltmangel. Det skal imidlertid erindres om, at Kulilteforgiftning ofte optræder sammen med andre Gifte eller Beskadigelser.

I Almindelighed regner man med dødelig Udgang, naar mellem 45 og 80 pCt. af Hæmoglobinet er omdannet til Kuliltehæmoglobin. Variationerne skyldes utvivlsomt først og fremmest Forskellen mellem Størrelserne af Hæmoglobinmængderne hos Mennesker. Patienter med Blodmangel bukker saaledes let under ved Kulilteforgiftning. Om selve Kulilteoptagelsen i Lungerne gælder det, at den som allerede nævnt befordres ved forøget Kuldioxydmængde i Luften, hvilket er meget naturligt, da Kuldioxyd virker forøgende paa Lungeventilationen. Det er ikke sjældent, at der er rigelige Mængder af Kuldioxyd, hvor der er Kulilte. Kulilte vil optages hurtigere i Blodet hos arbejdende Mennesker end hos passive.

Et af de første Tegn paa Iltmangel er, at der opstaar en Tilstand mindende om Beruselse, uden at Patienten mærker det ringeste dertil; han befinder sig oftest særdeles vel uden at have Anelse om, at hans Aandsevner er blevet væsentlig reducerede. Der er som Regel Erindringstab (Amnesi), saaledes at Patienten, der tilsyneladende har været ved Bevidsthed, bagefter ikke har nogen Erindring om et bestemt Tidsrum; det er »faldet ud af Hovedet«. Noget tilsvarende kendes hos Patienter med Hjernerystelse.

Patienter med Iltmangel jugerer galt og faar uheldige Indskydelser; de kan derfor pludselig udvise en ganske ubehersket Optræden med ukoordinerede Bevægelser. Ved Forværring svinder Muskelkraften, først i Benene og senere i Armene. Synet og Lugten svækkes og til sidst Hørelsen. Følesans og Smertesans i Huden er ofte ophævet, Reflekserne, er nedsatte. Tilstanden kan minde saa meget om Fuldskab, at Forvekslinger har fundet Sted. Patienten kan saaledes fremkomme med støjende Latterudbrud eller briste i Graad. Trods alle for andre iøjnefaldne Mangler tror han, alt er i Orden.

Naar nu Kuliltemængden yderligere stiger, kommer der udtalt Ildebefindende, af og til med Opstemthed; der er Hovedsmerter, Flimren for Øjnene med udtalt Synssvækkelse, Øresusen, Kvalme samt stærk Angstfølelse med Smerter i Bryst og Underliv. Bevidstheden tabes hyppigst tidligt, men kan ogsaa bevares lige til det sidste.

Kulilteforgiftningen kan inddeles i 3 Typer: 1, den øjeblikkelig dræbende, 2, den acute, 3, subacute.

Den øjeblikkelig dræbende (den foudroyante) skyldes store Mængder Kulilte. Den optræder hyppigst under Krigsforhold. Der kommer øjeblikkelig Bevidsthedstab, Kramper, og saa hurtigt indtrædende dødelig Udgang, at Ligene kan findes i livagtige Stillinger, hvilket ogsaa begunstiges ved, at Dødsslivhed indtræder meget hurtigt hos kulilteforgiftede. Selvom Luften lige efter store Eksplosioner indeholder store Mængder Kulilte, behøver Døden ikke at skyldes Kulilteforgiftning, men simpelthen at der ikke er Ilt i Indaandingsluften. Pludselig Død af Kulilteforgiftning kaldes ogsaa »apoplektisk«; den forekommer af og til blandt Selvmordere, der har taget Gas.

Den acute Forgiftning karakteriseres enten som

fremadskridende Svækkelse eller som fremadskridende Kvælning. Der kan være Svimmelhed, Kvalme, Opkastninger og Hallucinationer. Der er ofte Smerter i Brystet og smertefulde Trækninger i forskellige Muskler. Kommer Patienten sig, er der som nævnt Amnesi og Tegn paa alvorlig Beskadigelse af Centralnervesystemet. Fortsættes Forgiftningen, efter de nævnte Symptomer er indtraadt, plejer Tilstanden at afsluttes med Døden. Sygdomsbilledets Udvikling afhænger af Mængden af Kulilte, Mængden af Ilt samt af Patientens øjeblikkelige Helbredstilstand og Konstitution.

Tilstedeværelsen af subacut Forgiftning er ofte vanskelig at konstatere. Den opstaar efter hyppig Indaanding af ret smaa Mængder. Der kommer aandelig og legemlig Slaphed, Svimmelhed, Søvnløshed, Nervesmerter og forskellige Symptomer fra Fordøjelseskanaalen. Det er let forstaaeligt, at Sygdommen sjældent opfattes efter sin virkelige Natur. Denne Forgiftningsform, der ofte slet og ret karakteriseres som kronisk, er sikkert ikke saa sjældent forekommende blandt Mennesker i visse tekniske eller huslige Arbejdsomraader. Den er i Længden ikke ufarlig, idet den kan fremkalde degenerative Processer i Centralnervesystemet og andre livsvigtige Organer.

Blod, der er mættet med Kulilte, er kirsebærrødt; denne Ændring i Blodets Farve kan ofte iagttages hos kulilteforgiftede. Ved hurtig fremadskridende Forgiftning blusser Huden; de store Aarer og Læberne er udvidede og af rødere Farve end ellers.

Et Menneske, der arbejder i kulilteholdig Luft, føler sig hurtig træt; han bliver let svimmel og forpustet.

Efter Kulilteforgiftningen kan der opstaa alvorlige Følgetilstande, der godt kan give dødelig Udgang. Eftersygdommenes Intensitet er først og fremmest afhængig af, hvormeget af Patientens Hæmoglobin der har

været bundet og af hvor lang Varighed Bindingen har haft. Konstitutionelle Forhold hos Patienten er af stor Betydning; Alkoholisme disponerer saaledes til alvorlige Nerverlidelser. Ved lettere Tilfælde af Kulilteforgiftning optræder der ofte først Symptomer, efter at Kulilten har forladt Blodet.

En Patient med alvorlig Kulilteforgiftning vender, hvis Døden ikke indtræder, langsomt tilbage til Bevidstheden og gør et stærkt medtaget Indtryk; der er Døsighed, ofte Angstfølelser og Amnesi, Pulsen er daarlig. Døden kan indtræde efter nogle Dages Forløb og skyldes da ofte Lungebetændelse. Der kan opstaa Nerverlidelser; disse kan tabe sig efter nogle Uger, blive stationære eller føre til Døden.

Lidelserne i Centralnervesystemet kan være meget alvorlige; det kan tage Uger, inden Sygdomsbilledet er helt udviklet. Hjertet kan blive meget medtaget, dels ved den simple Virkning af Iltmangel, og dels ved at Patienten har gjort voldsomme Forsøg paa at slippe bort fra den forgiftede Luft eller — uden at opfatte sin egen Stilling — har gjort kraftige Forsøg paa at redde andre. Hjertesvækkelsen kan holde sig i lang Tid.

Af andre Følgetilstande skal endelig nævnes Nyrebetændelse og Koldbrand af Arme og Ben.

Det fremgaar af ovenstaaende, at det kan være meget vanskeligt et finde ud af, om et Menneske har Kulilteforgiftning. Optagelsen af en Sygehistorie vil ofte være ganske umulig. Hvis Patienten overhovedet kan give Forklaring, er den hyppig ganske vædiløs. Findestedet kan selvfølgelig ofte give Diagnosen, ligeledes Lugt af Gas eller Benzin. Vanskelighederne kan øges, ved at Billedet af Kulilteforgiftning er blandet sammen med Følger af andre Giftes Virkning. Den beskrevne røde Farve er nok karakteristisk ved Kulilteforgiftning,

men lignende Farvenuancer kan findes ved andre Forgiftninger.

Kulilteforgiftning kan i mange Tilfælde kun erkendes ved direkte Paavisning af Kulilten. En sikker og meget anvendt Methode er Undersøgelse ved Spektroskop. Oxyhæmoglobin og Kuliltehæmoglobin har omtrent samme Absorptionsspektrum, nemlig 2 Baand mellem de Fraunhoferske Linier D og E. Sættes der til Blod med Oxyhæmoglobin Svovlammonium eller Natriumhydrosulfit, vil disse Stoffer virke reducerende, og Absorptionsbaandene vil smelte sammen til eet stort. Kuliltehæmoglobin reduceres ikke paa denne Maade; Absorptionsspektret forbliver derfor uforandret efter Tilsætning af de reducerende Stoffer. Er der i det undersøgte Blod baade Oxykæmoglobin og Kuliltehæmoglobin ses ved Tilsætning af de nævnte Stoffer foruden det brede Baand fra det reducerede Hæmoglobin ogsaa Kuliltehæmoglobinets 2 Baand.

Tilstedeværelsen af Kulilte i Blodet kan iøvrigt paavises ved forskellige kemiske Prøver, som alle beror paa Kuliltehæmoglobinets Resistens overfor forskellige Paavirkninger.

De første Bestræbelser ved Behandlingen af en kulilteforgiftet maa naturligvis gaa ud paa hurtigst muligt at skaffe Patienten ud af den giftige Luft. Den syge skal pakkes meget omhyggeligt ind, da han ikke taa-ler den mindste Afkøling. Det skal fremhæves, at Luften hvori den syge befinder sig foruden at være giftig ogsaa ofte er eksplosiv. Ved Grubeulykker i Udlandet, hvorunder til Tider alle Dødsfald skyldes Kulilteforgiftning, er mange af Redningsmandskabet omkommet ved for sent at bruge Beskyttelsesmidler.

Den rationelle Behandling er Indaanding af Ilt under forhøjet Tryk. Man er efterhaanden ved al Livredning gaaet bort fra fraktioneret Indaanding af

Ilt som f. Eks. ved Drukning, hvor der angives, at man i 3 Minutter skal give Ilt, saa pausere i 3 Minutter og da atter give Ilt og saaledes fremdeles. Ilt-inhalation (og Karbogen) skal gives kontinuerligt. Det bedste vilde være, at faa den kulilteforgiftede anbragt i en lukket Beholder, hvor trykket kan sættes op, som f. Eks. et Dekompressionskammer til Behandling af Patienter med Dykkersyge. En saadan Behandling kan imidlertid kun undtagelsesvis gennemføres.

Karbogen er at foretrække for ren Ilt. Den af Karbogenens Kuldioxyd foraarsagede Purring af Respirationscentret med paafølgende Forøgelse af Lungeventilationen, den stimulerende Virkning paa Karcentret og den ude i Vævene foraarsagede Forøgelse af Iltafgiften til Vævene har meget stor Betydning. Selvom Patienten har aandet i kuldioxydholdig Luft, kan Karbogen ikke skade; ved 1 Atmosfæres Tryk skal Kuldioxydprocenten op paa henved 15 for at faa virkelig Forgiftning af dette Stof. Det er hensigtsløst at give Karbogeninhalation længere end $1\frac{1}{2}$ Time. Kommer der ikke nogen Virkning herved, skyldes det Beskadigelse af Centralnervesystemet.

Ved Aandedrætslammelse bør der naturligvis gives kunstigt Aandedræt. Da denne Lammelse først indtræder, efter Forgiftningen er vidt fremskreden, vil Udsigterne være meget smaa.

En kulilteforgiftet maa aldrig faa bedøvende Midler. Han skal stimuleres kraftigt.

Udsigterne for en Patient med Kulilteforgiftning er meget tvivlsomme. Alvorlige Tilfælde faar meget ofte dødelig Udgang. Selv en tilsyneladende let Forgiftning kan man aldrig sør efter flere Dages Forløb være helt sikker paa. Selvom Livet bevares, kan der opstaa blivende Følger som ved andre Lidelser med Beskadigelse

af Centralnervesystemet. De Lammelser, der kan følge efter Forgiftningen, vil dog ofte kunne bedres en Del.

Det er indlysende, at forebyggende Foranstaltninger er gennemførlige paa mange Omraader; imidlertid kan Tilstedeværelse af Kulilte ikke altid afværges. Indikatorer paa Stoffets Tilstedeværelse har tvivlsom Værdi. Røgdykkerdragter med Iltbeholdere til Indaadning yder udmærket Beskyttelse. Det skal stærkt understreges, at en almindelig Maske mod Krigsgas ikke beskytter mod Kulilte. Den paa Side 30 nævnte Katalysatormasse kan ogsaa anvendes i Beskyttelsesmasker.

Bog anmeldelse.

De internationale Søvejsregler.

Udgivet af E. J. C. Qvistgaard.

Forlag: H. Hagerup, 1939.

Sideantal 64. Pris 5,50 Kr.

Den i dette Efteraar af Orlogskaptajn Qvistgaard udgivne Bog: »De internationale Søvejsregler« er af Marineministeriet autoriseret til Brug ved Undervisningen i Tjenestekendskab paa Søofficersskolen, hvor den udfylder et længe følt Savn; men den lille Bog fortjener Udbredelse ud over Skolens Grænser og bør læses og ejes af enhver Søofficer.

Bogen er inddelt i tre Afsnit, nemlig 1) de internationale Søvejsregler og Signaler for Skibe i Havsnød, 2) Forskellige Love, Anordninger og Bekendtgørelser Søfarten vedrørende og 3) Skematisk Oversigt over Lydsignaler.

I første Afsnit behandler Forfatteren Søvejsreglernes 32 Artikler hver for sig og giver — efter ordret at have citeret Artiklen — hver enkelt en Række oplysende Kommentarer og belyser dem med Exempler, som paa en særdeles instruktiv Maade levendegør Søvejsreglernes døde Bogstaver. Paa en fortrinlig Maade er det lykkedes Orlogskaptajnen at fremhæve det essentielle i hver af Artiklerne, og af ganske særlig Værdi for Søofficererne er den gennemførte Henvisning til de for Søværnet gældende Love og Bestemmelser. Ogsaa de til Tider maaske lidt kildne Punkter, i hvilke den sømilitære Sejlads sætter sig udover Søvejsreglernes Bestemmelser med Hensyn til for Eksempel Lanterneføring og Vigeregler, gør Forfatteren opmærksom paa og undlader ikke at indskærpe, at der intetsteds i de

internationale Regler gøres særlige Undtagelser gældende for Orlogsfartøjer, som derfor har Pligt til ganske særlig Agtpaagivenhed under saadanne Forhold. Blandt andet gøres det klart, at man ikke har Ret til at forvente, at andre Fartøjer skal undlade at bryde en Formation eller en Konvoj; at det sædvanligvis er Tilfældet, at en saadan Konvoj eller Formation respekteres, kan kun betragtes som en god gammel sømandsmæssig Høflighed, men ikke, som om der gjaldt særlige Regler. Det gøres alt for ofte til Genstand for Diskussion i Messerne, om ikke især mindre Skibe skulde gaa af Vejen for en Formation, nu har denne Diskussion faaet sit afgørende Indlæg.

Under sin Omtale af Artikel 17 (Vigeregler for Sejlskibe) gør Orlogskaptajnen opmærksom paa, at der ikke findes en generel Regel for, hvornaar et Skib ligger bidevind, udover den, at Bidevindssejlads er Sejlads saa nær til Vinden, at Sejlene er fulde. Dette lidt generende Forhold bør præciseres, og det kan ikke noksom indskærpes, at man ikke altid kan se paa et Sejlskib, om det ligger bidevind eller ej, men i Tvivlstilfælde bør gaa ud fra, at dette er Tilfældet da der i saa Fald skal tages mest Hensyn til det.

Men ikke alene Søværnets Love og Bestemmelser henvises der til, Forfatteren henviser ogsaa til gældende Retspraksis og til forskellige lokale Sejladsregler og Bestemmelser, der paa den ene eller anden Maade griber ind i Søvejsreglerne, eller som kan hjælpe til Forstaaelsen af disses rigtige Fortolkning. Sund Lektüre er Kommentarerne til Artikel 29 (Pligten til at iagttage passende Forsigtighedsregler), der nævner nogle almindelige »Undladelsessynder«, som man ogsaa i Marinens mindre Skibe og Fartøjer er tilbøjelige til at begaa, saasom Overladelse af Udkigstjenesten til Rorgænger og vagthavende Officer, Undladelsen af straks ved op-

kommende Taage eller usigtbart Vejr at etablere skærpet Udkig, Klargøring af Ankre før Havnemanøvrer, o. s. fr.

En Del Søofficerer er tilbøjelige til at nære en ofte uberettiget Tillid til deres Farvandskendskab, og mange negligerer derfor Læsning — og á-jourføring — af Farvandsbeskrivelser og Havnelodser. Forfatteren indskærpa en efter min Mening særdeles nyttig Vis den store Betydning, en omhyggelig Gennemlæsning af disse Hjælpekilder har for den sikre og dadelfri Sejlads. Denne Henvisning til Bøger findes i Kommentaren til Artikel 30 (Forbehold med Hensyn til Regler for Sejlads i Havne og indre Farvande).

Efter paa Bogens første 37 Sider at have behandlet Søvejsreglernes Artikler giver Orlogskaptajnen i Bogens andet Afsnit et Uddrag af de vigtigste Love, Anordninger og Bekendtgørelser, som har speciel Interesse for Navigatøren. Der citeres forskellige Paragraffer af »Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse«, af »Søloven«, (vedrørende Forholdsregler ved Sammenstød), af »Borgerlig Straffelov«, (vedrørende Pligten til at yde Skibbrudne Hjælp), og in extenso gives de særlige Regler for Sejladsen i de indre danske Farvande; ogsaa her gives oplysende Noter, saaledes vedrørende den særlige Regel for, hvilket Skib, der skal vente under Sejlads i Mariager Fjord, som indtager en Særstilling i danske Sejladsregler. Endelig citeres de kongelige Anordninger vedrørende Lodssignaler og Rorkommandoer og til sidst i dette Afsnit Lys- og Lydsignaler for Luftfartøjer samt Reglerne for disses Optræden paa Vandet (»Reglement D«).

I Bogens tredie Afsnit giver Orlogskaptajn Qvistgaard en særdeles overskuelig skematisk Fremstilling af Lydsignalerne i Taage med Henvisninger til Søvejsreglernes enkelte Artikler og gør omhyggeligt opmærk-

som paa den Usikkerhed, der synes at hersker vedrørende Anvendelsen af International Signalbogs Enkeltbogstavssignaler i Taage, med Fremhævelse af Forbudet mod at benytte E, I og S, naar man ikke kan se hinanden.

Endelig sluttet Bogen efter denne skematiske Oversigt med fire farvelagte Tavler, der i nydelig Udførelse giver saavel Udseende som Placering af de forskellige reglementerede Former for Skibsllys, saavel for Damp- som Sejlskibe og for Bugsering og Fiskeri, m. v.

Som allerede nævnt er det lykkedes Orlogskaptajnen at give det i sig selv saa tørre Stof saa megen Udsmykning, at Bogen ikke alene er særdeles anvendelig til Undervisningsbrug, men ogsaa vil være en nyttig og slet ikke kedelig Læsning for enhver Navigator, som har sin Eksamen bag sig, og da især for de Navigatorer, der har den langt bag sig. Bogens Format ($12\frac{1}{2} \times 20$ cm) og praktiske Indbinding i blødt Shirting gør, at den er særdeles handy, og selvom man selvfølgelig bør gaa ud fra, at enhver Vagtschef kan sine Internationale Søvejsregler paa Fingrene, vilde den maaske dog alligevel være rar at have i Lommen paa Vagten i alt Fald for ganske unge Officerer, hvis Viden om Praksis kan være lidt i Agterhaanden for Teorien, og for mangan ældre Officer, hvis Landtjeneste maaske kan have sløret Erindringen om de engang udenadlærte Søvejsregler en Smule.

Selve Grundlaget for Bogen er selvfølgelig de nu gældende Søvejsregler af 22. Januar 1887 med senere Ændringer, men Forfatteren gør straks i Tekstens allerførste Linier opmærksom paa, at der efter Udfærdigelsen af den nye Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen af 1929 kan forventes visse Ændringer. Hvornaar kan hverken Forfatteren eller nogen anden sige, og med de nuværende noget forvir-

rede internationale Forhold kan det vel have lange Udsigter. I det hele taget maa det gælde for Bogen, at for at have det fulde Udbytte af at eje og benytte den, maa enhver Søofficer holde den til Dato og straks indføre de nye eller ændrede Bestemmelser, der ved Anordning eller i Kundgørelse kommer frem (For Exempel B 19 & B 32, 1939).

Bogens Fremkomst har udfyldt et længe følt Savn for Undervisningen i Tjenestekendskab paa Søofficersskolen, og er vel — da Orlogskaptajn Qvistgaard er tidligere Lærer i dette Fag — direkte fremkommet som Følge af dette Savn. Men foruden som Skolebog burde den ogsaa findes som Haandbog i ethvert Skibs Kommandokasse; selvom den gode Gerning som bekendt bærer Lønner i sig selv, maa man endvidere ønske, at Forfatteren ogsaa faar den Tilfredsstillelse af sit vellykkede Arbejde at se sin Boge flittigt anvendt af Navigatørerne; den fortjener det.

K. H. S.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Januar Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søveesen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 225)

8. Januar 794: Vikingetogterne paabegyndes ved Indtagelsen af Lindisfarna Kloster beliggende paa en Ø ved Northumberland i England.
11. Januar 1709: Peter Wessel antages som Søkadet.
14. Januar 1814: Freden i Kiel sluttet mellem Danmark — England og Sverige; den i over 400 Aar bestaaende Forening imellem den danske og norske Flaade afbrydes.
18. Januar 1723: Øen Christiansholm («Motzmanns Plads») købes af Søetaten og inddrages i Nyholm. Den sælges i 1866.
20. Januar 1782: Fregatten »Bornholm, Chef Kaptajn Mathias Bille, paa Togt til Vestindien bjærger sig som Havarist efter 4 Ugers Storm og 6 Dages Orkan i Nordatlanten ind til New Port Prat paa Irlands Nordvestkyst; 130 Mand af Besætningen gaar syge og vanvittige i Land, Chefen dør af Overanstrengelse.
28. Januar 1631: Kong Christian IV's Rigsraad tiltræder Planen om Nyboders Bygning som fri Vaaning for Holmens faste Stok (Botzmænd).
29. Januar 1750: Tegningerne til Orlogsværftet og

Fæstningen ved Staværn i Norge aprobe-
res af Kong Frederik V og kaldes Frederiksværn. (Oprindeligt foreslået i 1725). Kommandørkap-
tajn H. R. Schumacher første Chef
for Ekvipagen der.

29. Januar 1801: Holmens Hæderstegn indstiftes ved
kgl. aabent Brev paa Kong Christian
VII's Fødselsdag.

30. Januar 1739: Søartilleriet oprettes af Kong Chri-
stian VI, idet det fra 1534 for Flaa-
den og Hæren fælles Artilleri da ad-
skilles. Oberstløjtnant M. Thye an-
sættes som første Søjmester.

F. Kj.

Meddelelser om Marineforeningen ved Udgangen af Aaret 1939.

Æresformand:

Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik.

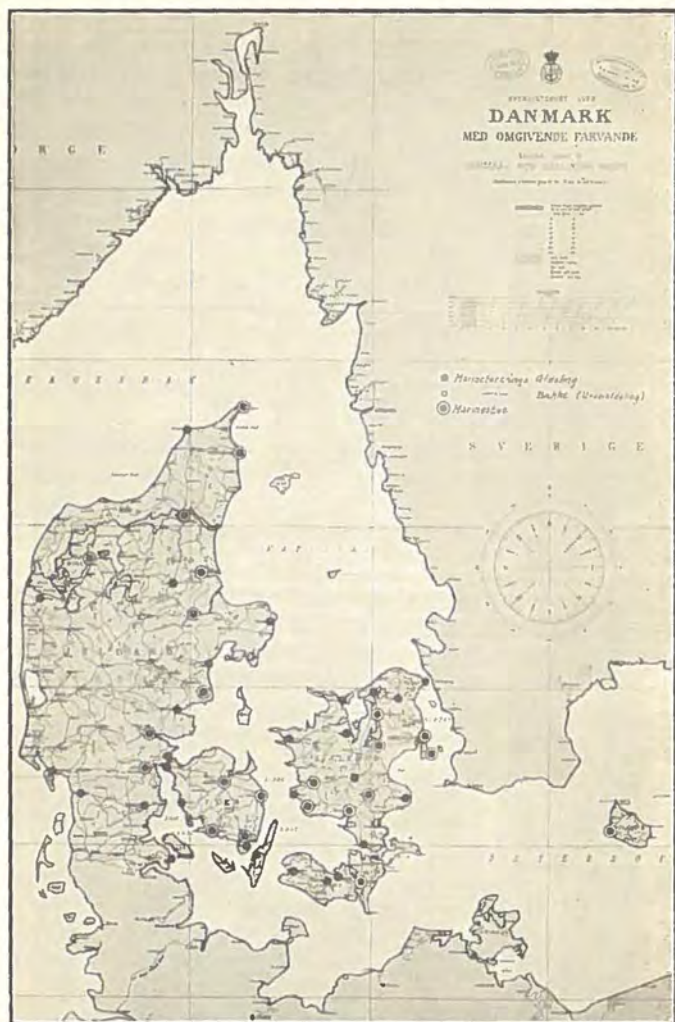
Hovedbestyrelsens Medlemmer:

Kontreadmiral C. Carstensen, Formand
Kommandør P. Ipsen, Næstformand
Kommandør C. Evers
Konsul Imm. Stuhr, Aalborg
Arkitekt E. W. Marston
Konsul Anton C. Nielsen, Aarhus
Direktør, Kaptajn C. E. Silfverberg
Direktør P. Buchtrup
Løjtnant H. P. Rasmussen
Grosserer Chr. Bønnelycke
Tandlæge Strange-Friis, Kolding
Kriminalassistent C. Nielsen, Bornholm
Installatør Overgaard Nielsen, Odense
Købmand H. Petersen, Nykøbing F.
Lokomotivfører V. Jørgensen, Roskilde

Marineforeningens Afdelinger, disses Stiftelsesaar, Antal Medlemmer og Formænd.

Nr.	Afdeling	Stiftet Aar	Antal Med- lemm.	Formand
1	Vejle	1912	74	Bagermester Andersen
2	Nakskov	1913	55	Bogholder E. Semberg
3	Nykøbing F.	1913	207	Købmand H. Petersen
4	Rudkøbing	1913	11	Fiskeexportør V. Due
5	Svendborg	1913	202	Kaptajn Christen Schov
6	Nyborg	1913	128	Købmand Hans Ove Petersen
7	Faaborg	1914	99	Fabrikant Lønkjær
8	Grenaa	1914	97	Fiskeexportør P. Kirk
9	Odense	1914	213	Installatør Overgaard Nielsen
10	Assens	1914	44	Fabrikant A. Poulsen

Nr.	Afdeling	Stiftet Aar	Antal Medlemm.	Formand
11	Maribo	1914	37	Fabrikant H. P. Christiansen
12	Sakskøbing . . .	1914	29	Bagerm. F. W. Schultz
13	København . . .	1914	1133	Arkitekt E. W. Marston
14	Korsør	1916	61	Lokomotivf. Volmand Hansen
15	Kolding	1916	100	Tandlæge Strange-Friis
16	Roskilde	1916	121	Lokomotivf. V. Jørgensen
17	Aalborg	1917	367	Skibsreder Jacob Nielsen
18	Ebeltoft	1917	25	Havnefoged A. Jensen
19	Fredericia	1917	37	Blikkenslagermester M. Ottesen
20	Helsingør	1917	136	Konsul G. E. Olsen
21	Skelskør	1918	36	Fiskeexportør E. Grube-Hansen
22	Frederiksværk . .	1918	131	Lodsformand J. Erik Nielsen
23	Frederikssund . .	1918	57	Lods C. Støhr Hansen
24	Ribe	1919	26	Gas- og Vandm. Gade Hansen
25	Aarhus	1919	249	Maskinmester Dørr
26	Randers	1919	174	Sejlmagermester Ch. Mortensen
27	Holbæk	1920	138	Distriktsmontør A. Thomle
28	Hirtshals	1921	84	Fisker Chr. M. Nielsen
29	Næstved	1921	85	Barbermester C. Christiansen
30	Frederikshavn . .	1921	90	Kaptajn Weber-Hansen
31	Skagen	1921	98	Politibetjent Hjalmar Møller
32	Hadsund	1922	51	Fabrikant P. H. Wenslev
33	Esbjerg	1922	188	Maskinmester Secher
34	Bornholm	1922	276	Kriminalassistent Carl Nielsen
35	Horsens	1922	107	Gas- og Vandm. Johs. Nissen
36	Haslev	1924	31	Tømr. Stoyer Christophersen
37	Kalundborg	1924	57	Smedemester L. Lund
38	Lemvig	1925	83	Vognmand Gerholt
39	Hobro	1925	34	Blikkenslagerm. A. P. S. Nonboe
40	Nykøbing M. . . .	1925	85	Skibsfører P. Brandt
41	Slagelse	1925	87	Assistent J. Helles
42	Middelfart	1926	56	Fiskeexportør C. Christiansen
43	Hillerød	1928	29	Mejeriejer G. Juul Jensen
44	Stevns	1928	45	Gaardejer N. P. Petersen
45	Haderslev	1935	44	Toldassistent T. Petersen
46	Vordingborg . . .	1938	82	Købmand Otto Petersen
47	Ringsted	1938	28	Maskinarbejder E. Sørensen
48	Odder	1939	40	Repræsentant Georg Kjeldsen
49	Sønderborg	1940	28	Mekanikermester Petersen
50	Dragør	1940	36	Ingeniør Aage Olsen <i>P. I.</i>



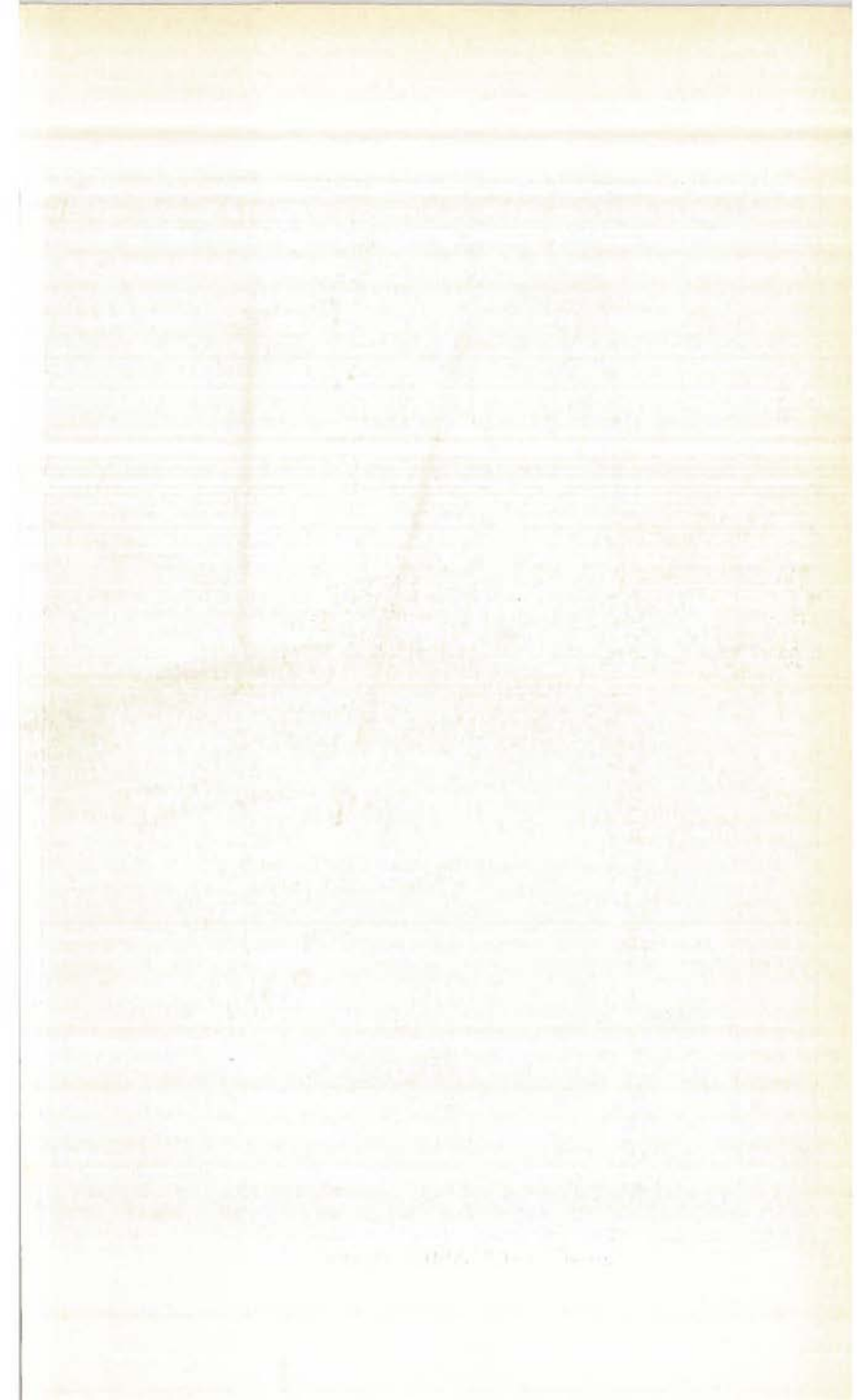
Marinens Bibliotek.

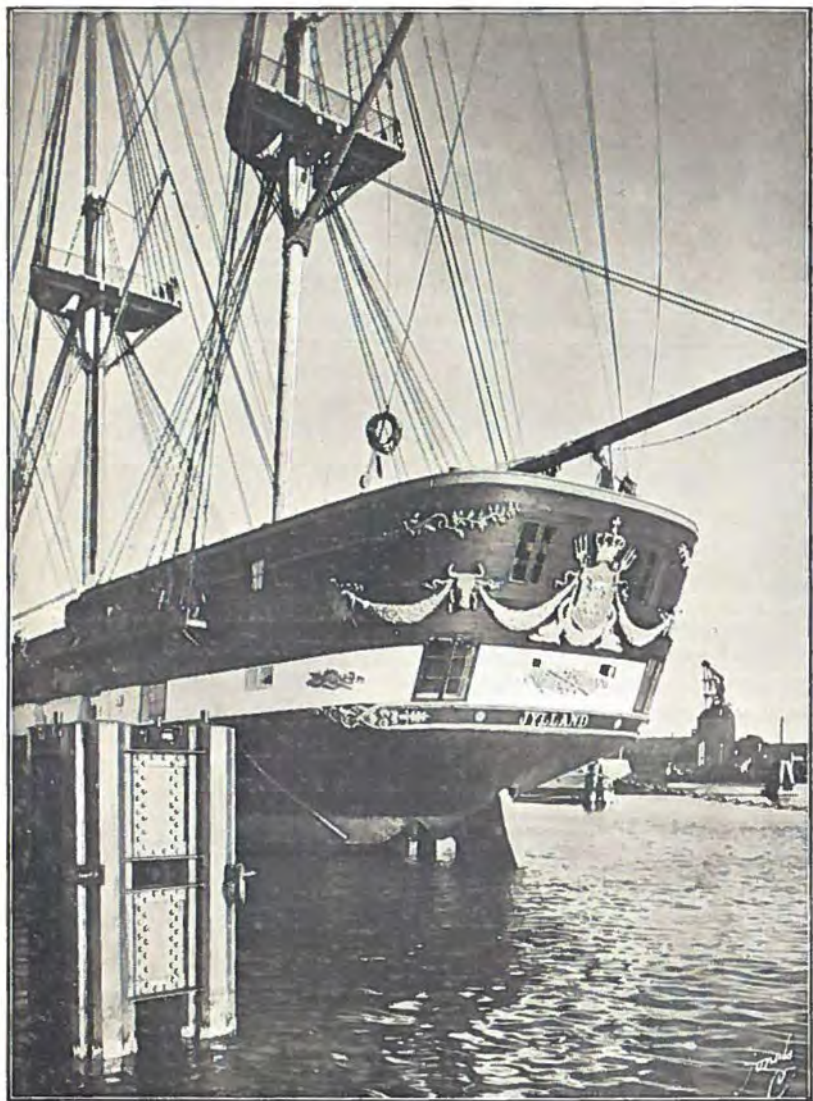
November 1939.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
126. Danmarks Handelsflaade 1939. I Billeder og Tekst. Udarb. af *P. Franzen*. Kbh. 1938 & 39. 4^o. H. & M^s.
127. *Jueschke, R.*: Flugzeugberechnung. Bd. II: Bearbeitung von Entwürfen und Unterlagen für den Festigkeitsnachweis. Diagr. Index. München 1939. 8^o. Fv.
128. *Wassermann, G.*: Texturen metallischer Werkstoffe. Index. Würzburg 1939. 8^o. Kl.
129. Handbuch der Luftfahrt. III. Jahrg. 1936. ff. Hrsg. unter Mitwirke des Reichluftfahrtmin. von Ing. Richard Schultz, Oberl. a. D. G. W. Feuchter und Docent Dr.-Ing. habil. Werner v. Langsdorff, Leutn. a. D. Forord af Dr. Kürbs, Hauptm. (E) im Reichluftfahrtmin. 2 Dele i 1 Bd. Berl. 1936 ff. 4^o. H. Fv. Fra Flaadestationen (Nyt Tidsskr.)
1. D.: Die Gliederung der Luftfahrt.
2. D.: Der Luftfahrtzeugerät.
A: Flugzeugmuster.
B: Flugmotorenmuster.
130. Air Strategy for Britons, by "Ajax". Diagr. Foreword by Lt. Col. R. M. Raynsford. Woking 1939. 8^o. H.
131. *Bywater, H. C.*: Cruisers in Battle. Naval "Light Cavalry" under Fire 1914—1918. Ill. Index. Plymouth 1939. 8^o. H.
- *132. *Belforte, F.* (General): La guerra civile in Spagna. Ill. & Kort. Varese-Milano 1939. 3 Bd. 8^o. H. Gave fra den italienske Legation.
Bd. 1: La disintegrazione dello stato.
» 2: Gli interventi stranieri nella Spagna rossa.
» 3: La campagna dei volontari italiani.
- *133. Fortegnelse over Rigsdagens Bibliotek. Till. omf. Tilvækst 1. Jan. 1918—31. Dec. 1938. Navne og Emneregister. Kbh. 1939. 8^o. H. Fra Rigsdagens Bibl.

- *134. Betænkning afgivet af den af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission ang. Foranstaltninger til Beskyttelse af Befolkningen mod Følgerne af Angreb med kemiske Krigsmidler, Brandbomber, Sprængbomber og lignende. III. & Kort. Index. Kbh. 1939. 8^o. H. Fra Indenrigsm.
- *135. Betænkning afgivet af den af Indenrigsministeriet nedsatte Kommission ang. Gasfaren i det daglige Liv samt Forslag til Normalregulativ for Indretning af Baderum med Gasbadeovn eller Gasopvarmningsapparat. Kbh. 1939. Fra Indenrigsmin.
136. *Gludisch, W.* (Admiral): Die Praxis des Prisenrechts. Bil. til Marine Rundschau, Nov. 1939. Berl. 1939. 8^o. Særtr. af »Wissen und Wehr«, Hft. II, Jahrg. 1939. H.

H. Bistrup.





Fregatten »JYLLAND« i Fladens Leje.

Lodsvæsenet i Danmark.

Af Lodsinspektør, Kommandørkaptajn H. C. Orsted.

Enhver Skibsfører kender uden Tvivl den Følelse af Tryghed og Lettelse, der melder sig, naar Lodsen kommer ombord og medvirker ved sin Vejledning og Erfaring til Skibets videre Sejlads, og det hænder vel, at man undertiden gør sig det Spørgsmaal, hvorfra kommer egentlig disse Mennesker, som man saaledes betror sig til og forlader sig paa, og hvorledes er deres Uddannelse; og for de, der interesserer sig for Organisation, tillige Spørgsmaalet, hvorledes er Forholdene ordnet indenfor denne Institution, dette Samfund eller, med et mere tjenstligt Udtryk, dette »Væsen«, dels henseende til dets indre Sammenhæng, dels i det ydre Forhold til Skibsfarten.

Det sidste er ikke det mindst vigtige og paakalder den største Opmærksomhed fra Ledelsens Side for stadig at være paa Højde med at kunne tilfredsstille de stadig stigende Krav, der stilles fra Skibsfartens Side.

I det efterfølgende skal gives et lille Indblik heri indenfor de Rammer, et Tidsskrift tillader og i den Udstrækning, som det kan paaregnes at have Læsernes Interesse.

For at lette Forstaaelsen og for at forklare sig de tilsyneladende undertiden noget mærkelige Forhold, vil det være formaalstjenligt straks at gøre opmærksom paa, at danske Lodser, i Modsætning til hvad der efterhaanden er Tilfældet i de fleste andre Lande, ikke er beskyttet ved Lodstvang.

Der er i Danmark kun Lodstvang ganske enkelte

Steder, hvor Hensynet til Farvandets særlige Beskaffenhed og andre lokale Forhold gør det nødvendigt.

Endvidere, at den indre Organisation af Lodsvæsenet er baseret paa et udpræget Selvstyre for de forskellige Lodserier.

Dette Selvstyre maa dog ikke opfattes med den aktuelle Betydning af dette Udtryk i Form af særlig Frihed, men tilkendegiver, at Lodserierne frit disponerer over de indsejlede Lodspenge og selv maa udrede de forskellige Driftsudgifter, eller med andre Ord, i saa vid Udstrækning som mulig maa klare sig selv, og at Staten kun træder til i Nødstilfælde eller som Hjælp til Selvhjælp.

Hvorvidt dette er en Fordel er en anden Sag, som senere vil blive belyst.

Dette Selvstyre har været det fundamentale Princip fra første Færd og har holdt sig op til vore Dage, og et lille historisk Tilbageblik vil derfor formentlig være paa sin Plads.

Selve Lodsningvæsenet som saadant, d. v. s. det Forhold, at en i et Farvand ukendt Skibsfører antager en stedkendt Person til Vejledning, er vel saa gammelt som selve Søfarten.

Lodsvæsenet derimod, hvorved forstaas den Ordning, at der gives bestemte Personer Eneret til at ernære sig ved Lodsning, er af forholdsvis nyere Dato.

De første Spor træffer man her i Danmark i 1664, hvor der gives Dragør Lodseri Eneret paa Lodsning gennem Drogden. I den paafølgende Tid opstod der Lodserier rundt om i Landet, eftersom Nødvendigheden gjorde det ønskeligt.

Det blev paalagt disse Lodserier at holde det til Lodstjenestens Udførelse nødvendige Fartøjsmateriel samt at være rimelige med Hensyn til Betalingen for den ydede Lodsvejledning.

Helt tilfredsstillende kan denne Ordning ikke have været, eftersom det ses, at der jævnlig indløb Klager, dels over Lodsernes Uduelighed, dels over Lodsbeta-lingen, som Skibsfarten sine Steder »fandt ublu« og betegnede Lodserne som »rovgridske«.

I Begyndelsen af det nittende Aarhundrede paa- begyndtes ved Regeringens Foranstaltning et større Reformarbejde for at bringe Orden i disse Forhold, og i 1831 forelaa Resultatet i Form af:

»Forordning angaaende Lodsvæsenet i Danmark«, »Reglement for Lods-Indretningen i Danmark« samt en Række »Specielle Reglementer«, et for hvert Lodseri Landet over.

Forordningen omhandlede Skibsfartens og Lodsernes Rettigheder og Forpligtelser.

Reglementet for Lods-Indretningen indeholdt instruktive Bestemmelser for Overlodser, Lodsoldermænd og Lodser.

I Specialreglementerne fastsattes Antallet af Lodser, Størrelsen af Fartøjsmateriellet, Antallet af Sømærker, som det paa hvilede Lodserierne at holde vedlige, hvorledes Lodseriet skulde forholde sig under forskellige Forhold, Storm, Is o. l.

For hvert Lodseri blev angivet nærmere betegnede Farvande, i hvilke det var pligtig til at foretage Lodsninger, samt forskellige særlig angivne Byer og Ankerpladser, hvortil de skulde være i Stand til at lodse.

Endelig fastsattes meget detaillerede Takster for alle Lodsninger, der kunde tænkes at forekomme under vedkommende Lodseri.

Det var et grundigt og omfangsrigt Arbejde, der her blev præsteret, og som fortjener den største Anerkendelse.

Det blev da ogsaa grundlæggende baade ved sine Ideer og Principper for de efterfølgende Love, saaledes

Lodsloven af 1879 og den nugældende Lov af 1916, som begge egentlig nærmest kan betragtes som en Modernisering eller à jour Føring af Forordningen af 1831.

Paa lignende Maade for Reglementet for Lods-Indretningens og Specialreglementernes Vedkommende.

For enkelte Lodserier er Specialreglementerne fra 1831 endnu gældende.

Det karakteristiske ved hele Ordningen var Specialreglementerne, som bevidst eller ubevidst fastlagde det i Begyndelsen omtalte Selvstyre for Lodserierne, som herefter maa betragtes som smaa selvstændige og uafhængige Forretninger, hvis Indehavere maa betegnes som frie, næringsdrivende Borgere, dog under Styrelsens Kontrol og Tilsyn.

Udformningen af Specialreglementerne ses at have været en ret højtidelig Handling, idet de hver for sig bærer 5 Underskrifter, antagelig repræsenterende de af Ministeriet nedsatte Udvalgsmedlemmer.

Man fastslog derved paa en Maade Lodseriernes Individualitet og indbyrdes Uafhængighed.

Om dette just har været tilsigtet, er vanskeligt at udtale sig om. Man kan kun dømme efter Resultatet.

Indenfor de ved Specialreglementerne givne Rammer kunde Lodserierne herefter frit udfolde sig, saaledes at det personlige Initiativ kunde høste Udbytte efter Fortjeneste og efter de Chancer, som Udviklingen maatte give.

Overtilsynet med Lodserierne henlagdes under Admiralitets- og Commissariatscollegiet.

De forskellige Lodserier grupperedes i Distrikter under Tilsyn af Overlodser — der nu passende vilde kunne betegnes som Distriktschefer — der skulde vaage over, at de i Generalreglementet og øvrige Anordninger givne Bestemmelser overholdtes.

Den direkte Ledelse af Lodserierne, saaledes Ordning af Vagtløstørn, Lodseriets Økonomi o. l. paahvilede Lodsoldermændene, en for hvert Lodseri.

Som man ser, alt grundigt gennemtænkt og sat i System.

To Begivenheder i den efterfølgende Tid kom til at præge Lodsvæsenet i allerhøjeste Grad, nemlig Øresundstoldens Ophævelse i 1857 og Overgangen fra Sejlskibe til Dampskibe. Man kan nu hertil føje en tredie, som i samme Forstand ogsaa kan kaldes en Begivenhed, nemlig den voldsomme Udvikling og hele det Tempo, der i vore Dage er kommet over Skibstrafikken.

Øresundstoldens Ophævelse medførte, at Danmark maatte holde Lodser paa passende Steder og lodse til moderat Betaling eller med andre Ord, ved Anlæggelse og Drift af Lodserier maatte forretningsmæssige Hensyn vige for Overholdelse af Traktatens Bestemmelser.

Resultatet blev, at Staten maatte træde hjælpende til i Form af Understøttelser og Tilskud af forskellig Art for saadanne Lodserier, der laa paa et uheldigt Sted, eller hvor Udgifterne blev for store i Forhold til de Indtægter, der kunde erhverves gennem Lodsningerne.

Overgangen fra Sejl- til Dampskibe medførte store Omlægninger.

En Del Lodserier blev nedlagt, nye oprettet, og der foretoges store Indskrænkninger af Personellet.

Nogle Sammenligninger mellem 1831 og 1938 vil i saa Henseende give en Illustration hertil.

	Omkr. 1831	1938
Antal Lodserier	68	72
Antal Lodser	281	150

(Tidligere Lodsstationer syd for Sønderborg er ikke medregnet.)

Før enkelte Lodserier skal anføres følgende Sammenligninger:

Lodseri	Antal Lodser	
	omkr. 1831*)	1938
Sønderborg	9	1
Dragør	19	4
Frederikshavn	11	4
Helsingør	41	5
Hundested	12	3
København	7	27***)
Kyholm (Samsø)	5	0
Læsø	9	0
Nyord	27**)	2
Odense Fjord og Kanal	5	8
Randers Fjord	16	5

*) Ved Antallet af Lodser er indbefattet Lodsoldermænd (1 ved hvert Lodseri), som nu er erstattet af tjenstgørende Lodsformænd.

***) Lodstjenesten besørgees af Beboerne paa Nyord, ialt 20 Gaardmænd og 20 Husmænd.

****) Iberegnet 1 Lodskaptajn, som ikke deltager i Lodsninger.

Omkring Begyndelsen af vort Aarhundrede sporedes en vis Stagnation i Lodsvæsenet.

Dampskibene var efterhaanden bleven de dominerende indenfor Skibsfarten, og med den forbedrede Afmærkning, Oprettelsen af Fyr og Udlægning af Lystønder kunde vanskelig ses, hvad Skibsfarten egentlig skulde bruge Lodser til, naar undtages under Isforhold. Det maa saaledes ikke have set særlig godt ud for Lodsvæsenet, navnlig i Betragtning af, at der ikke var Lodstvang.

Indskrænkningerne sporedes ogsaa indenfor det tilsynsførende Personel.

Lodsoldermændene for de forskellige Lodserier, som ikke selv lodsede, afskedigedes efterhaanden og er nu helt forsvundne, og Ledelsen varetages nu af

en af Lodserne, benævnet Lodsformand. København Lodseri danner dog en Undtagelse, idet dette Lodseri som nævnt bestyres af en Lodskaptajn, som ikke deltagere i Lodsninger.

Ogsaa indenfor det overordnede Tilsyn mærkedes Indskrænkningerne.

Antallet af Overlodser for de forskellige Distrikter, ialt 6, indskrænkedes efterhaanden til 2, nemlig en for østlige Distrikt, omfattende Øerne, og en for vestlig Distrikt, omfattende Jylland, for i 1912 at sammenlægges under en Lodsdirektør, assisteret af en Lodsinspektør.

Disse Indskrænkninger var dog kun en Fordel. Der sikredes derved større Ensartethed i Behandlingen af de forskellige Sager, end der hidtil var Tilfældet med flere af hinanden uafhængige Overlodser.

Stagnationen varede dog ikke ret længe og afløstes af den vældige Udvikling og det voldsomme Tempo, der er over Skibsfarten nutildags. Skibenes voksende Størrelse, navnlig Dybgaaende; den Omstændighed, at Skibene skal frem for enhver Pris, Datoer og Klokkeslet for Ankomst skal overholdes har givet Lodsvæsenet en Renaissance, men paa en anden Basis end tidligere, som har bevirket store Forskydninger af Indtægtsforholdene og Ændringer fra de fastlagte Rammer for hele Organisationen. Disse Forskydninger og Ændringer er stadig i Bevægelse og kræver Ledelsens Indgriben Gang paa Gang for at klare og regulere de vekslende Situationer i Retning af at kunne tilfredsstille Skibsfartens berettigede Krav og samtidig varetage Lodsernes Interesser.

For at give en Karakteristik af Lodsvæsenet af i Dag vil det antagelig være tydeligst at give en Oversigt over de Problemer, som Ledelsen beskæftiger sig

med for Tiden for at modernisere Lodsvæsenet og bringe det paa Højde med Tidens Krav.

Problemerne frembyder to ret adskilte Sider, nemlig de interne Forhold, d. v. s. Forholdene indenfor Lodserierne, og de eksterne Forhold, d. v. s. Forholdene overfor Skibsfarten og desuden, naturligvis, at bringe Harmoni og Balance mellem disse to Grupper.

Med den Opbygning Lodsvæsenet har siden 1831 vil det, for at faa et Indtryk af Lodseriernes Virksomhed, være tilstrækkeligt at følge, hvorledes Tilværelsen former sig for eet Lodseri, idet disse, bortset fra Forskellighederne i Indtægter og Udgifter, i det væsentlige ligner hinanden.

Specialreglementerne paabyder, at der skal holdes nøje Udkig efter lodssøgende Skibe. Udtrykkene varierer noget, men Meningen er den samme.

Enkelthederne beskæftiger Reglementerne sig ikke med. Det overlades til Lodserierne selv at arrangere sig, som de bedst kan.

Denne Udkigspligt, som er den ikke mindst vigtige Del af Lodsgerningen, gaar i Almindelighed temmelig upaaagtet hen overfor udenforstaaende og forløjner derfor nogen Omtale.

Enkelte særlig godt aflagte Lodserier kan tillade sig den Luksus at betale særlige Folk som Medhjælpere til at holde Udkig, men Størstedelen maa selv klare Udkigstjenesten. Interessant er det at studere, hvorledes Lodserierne i saa Henseende forstaaer at indrette sig. Findes Fyr eller Fyrskibe eller andre officielle Udkigsstationer i Nærheden, træffer Lodserne Aftale med disse om at melde lodssøgende Skibe. Havnefogder, Brovagter, Toldbetjente er selvskrevne til Meldetjenesten.

Viser Erfaringen, at Skibe sædvanligvis stopper op et bestemt Sted udfor Kysten, aftales med en der-

boende Gaardmand og andre Landboere om at holde Øje med passerende Skibe. Endvidere indberettes naturligtvis fra Nabolodserierne, naar der passerer et Skib, der efter sin Kurs kan se ud til at ville have Lods.

I Virkeligheden et meget omspændende og fortræffeligt virkende Efterretningssystem.

Det er derfor ikke tilfældigt, naar man i Dagbladene, ved Beretninger om Begivenheder til Søs, ofte læser, at dette eller hint Skib eller Søulykke blev observeret fra Lodsstationen, hvorfra der blev sendt Baad ud til Hjælp o. l.

Eftersom man kan blive enige om, betaler Lodseriet de saaledes engagerede Meldestationer eller Mandskab et Honorar pr. Melding eller et eller andet fast Beløb aarligt.

I Omtalen af Udkigtstjenesten maa ikke glemmes Lodsens Familie, Hustru og eventuelle hjemmeværende Børn.

Paa saadanne afsides liggende Steder, hvor Udkigtstjenesten ikke kan ordnes som omtalt, eller hvor de ringe Indtægter ikke tillader at udrede de nødvendige Honorarer o. l., maa hele Familien hjælpe til.

Uden interesserede og ansvarsbevidste Hustruer er det vanskeligt at tænke sig, hvorledes denne Side af Tjenesten skulde kunne klares, f. Eks. ved et Enkeltmandslodseri, naar Reglementets Forordninger skal opfyldes.

Sideordnet med Udkigtstjenesten er Beredskabs-tjenesten.

Reglementerne paabyder, at Lodserne øjeblikkelig gaar lodssøgende Skibe imøde. Da det aldrig paa Forhaand med Bestemthed kan vides, hvornaar Skibe kan ventes, betyder det i Praksis, at Lodserne paa en eller anden Maade altid maa være i Beredskab, ikke mindst ved Enkeltmandslodserier.

Den moderne Tids Opfindelser, i Retning af 8 Timers Arbejdstid, Søndags- og Helligdagsfrihed o. l., er ukendte Begreber for Lodser. Sjældent og undtagelsesvis indsendes Ansøgninger om Orlov eller Ferie fra Enkeltmandslodserierne.

Lodseriernes Indtægter fremkommer fortrinsvis ved Lodspengene, desuden regnes med en vis Indtægt gennem Tilsyn og Pasning af Sømærker, Lystønder, mindre Fyr o. l.

Efter Fradrag til forskellige Udgifter, der er nødvendige til Lodseriets Drift: Benzin, Olie, Forbrugsgods til Fartøjerne, Henlæggelser til Fornyelse af disse, Reparationer og Vedligeholdelse af event. Udkigsstilla-dser, Anlægsbroer, Honorarer til Baadmænd og andet Hjælpemandskab, Ducører og Honorarer for Melde-tjeneste o. s. v. samt Bidrag til fælles Pensionskasse, fordeles Resten mellem Lodseriets Lodser som Regel med lige store Parter til hver.

Nyansatte Lodser, der endnu ikke er oppe paa fuld Arbejdsydelse, modtager dog de første Aar en forholdsvis mindre Part til Fordel for de ældre Lod-ser, som i denne Periode har forøget Arbejde.

Indtægternes og Udgifternes Størrelse samt Forholdet mellem disse er meget varierende for de forskellige Lodserier.

Lodsindtægterne varierer naturligvis med Lods-benyttelsen. Udgifterne er mere konstante og afhænger blandt andet af det paagældende Lodseris Beliggenhed.

Et Lodseri, der ligger paa et udsat Sted paa Ky-sten, maa saaledes holde et ofte kostbart Fartøjsmate-riel, medens et andet Lodseri, der er heldigere belig-gende, kan nøjes med et enkelt, mindre Fartøj.

Der fremkommer derved det Forhold, at Netto-indtægten, som jo er den vigtigste Faktor, ikke staar

i nogen bestemt Relation til det af Lodseriet præstereede Arbejde.

Det forekommer at være en ikke helt retfærdig Ordning, ikke mindst, da de mere udsatte Lodsstationer med de større Udgifter som Regel ogsaa har det strengere Arbejde. En Regulering, der nogenlunde kunde udjævne eller udligne dette Forhold, turde være ønskeligt og naturligt.

Saafermt Udgifterne kommer til at staa i et urimeligt Forhold til Indtægterne, eller Nettoindtægten bliver for ringe, kan Staten dog træde hjælpende til paa forskellig Maade i Form af Tilskud eller Hjælp til Anskaffelse og Reparationer af Fartøjer og Motorer samt yder evt. Bidrag, helt eller delvis, til Bygning eller Vedligeholdelse af Udkigsstilladser, Anlægsbroer m. m.

Statens evt. Tilskud er dog i Ordets Forstand kun en Hjælp, endda nærmest at betragte som Nødhjælp, saaledes som det fremgaar af Lodslovens § 41, der udtaler, at for »de Lodserier, hvis Indtægtsforhold er saadanne, at de af Ministeren ikke skønnes tilstrækkelige til Lodsernes Livsophold, kan der paa Finansloven tillægges et fast aarligt Tilskud o. s. v.«.

Hjælpen til Anskaffelse af Materiel er nærmest at betragte som Laan, idet Staten ved saadan Støtte bliver Ejer eller efter Omstændighederne faar Part i det saaledes anskaffede.

Der er i Tidens Løb derved opstaaet nogle ret komplicerede Ejendomsforhold. I visse Tilfælde er Staten saaledes Ejer af Motoren, medens Lodseriet ejer Fartøjet, i andre Tilfælde omvendt, og atter i andre Tilfælde er Staten blevet Parthaver af den ene eller anden Del, undertiden i begge.

Statens derved opstaaede Forpligtelser ved fremtidige Anskaffelser og Reparationer er ikke ganske

redegjort, det kommer navnlig frem ved Afgang og Tilgang af Lodserne, og en Klaring af disse Forhold er et af de Problemer, der er paa Dagsordenen for Tiden.

Der findes for Tiden ialt ca. 160 Fartøjer, omfattende Motorbaade, Robaade, Ispramme o. l. til en samlet Nyanskaffelsesværdi af ca. 1,051,000 Kroner.

22 Fartøjer tilhører Staten.

I 26 Fartøjer har Staten Part i Baad eller Motor eller i begge Dele.

112 Fartøjer tilhører Lodserne.

Statens indestaaende Beløb i Fartøjsmateriellet udgør ca. 645,300 Kr., og Lodsernes Resten, ca. 405,700 Kroner.

Lodsvæsenets Forhold til Skibsfarten.

De Fordringer, der stilles fra Skibsfartens Side, kan kortelig sammenfattes i følgende Punkter:

1) Lodserne maa til enhver Tid være klar til at træde i Funktion paa kortest mulige Varsel. Denne Beredskabstjeneste er allerede omtalt i det foregaaende.

2) Overall i Landet, hvor der er Mulighed for, at der kan blive Brug for Lodser, maa der forefindes Lodserier med tilstrækkeligt Antal Lodser.

Forsaavidt det drejer sig om et Farvandsafsnit, hvor der er rigeligt med Lodsninger, er Lodsvæsenets Interesser i saa Henseende sammenfaldende med Skibsfartens.

Paa Steder, hvor der er saa sparsomt med Lodsninger, at der ikke kan sikres Lodserne et passende Udkomme, eller at »Forretningen« ligefrem arbejder med Underskud, er det kun Hensynet til Skibsfarten, der berettiger Opretholdelsen af saadanne Lodserier.

Der er, som omtalt i Begyndelsen, ikke Lodstvang

i Danmark, og Skibsfarten kan ikke paatage sig, at der sikres Lodserierne tilstrækkeligt Antal Lodsninger. Saadanne Lodserier kan derfor ikke drives forretningsmæssigt, hvorfor Staten træder hjælpende til, som før omtalt, i den Udstrækning, der er nødvendig, for at Lodserne kan tjene til Livets Ophold. Man kunde maaske nok ønske, at Statens Støtte blev tildelt under en lidt anden Karakter, da det jo kun er Opfyldelsen af Statens Forpligtelser ved Øresundstoldens Ophævelse, der her sker Fyldest ved Oprettelsen af disse Lodserier.

3) Lodserne maa være tilstrækkeligt kvalificerede, ikke alene til at kunne sejle i Mærker, men ogsaa til at kunne navigere i aabne Farvande samt være i Stand til at kunne lodse Skibe af hvilken som helst Størrelse.

Fordringerne stiger i saa Henseende Aar for Aar. Særlig i Turistsæsonen naar disse Højdepunktet. Det er saaledes ikke ualmindeligt, at en Turistdamper tager Lods fra Skagen og beholder Lods konstant ombord under hele Rejsen i de danske Farvande og under Sejladsen i Østersøen, hvor dog naturligvis den danske Lods træder ud af Funktion, naar et fremmed territorialt Farvand berøres, eller han eventuelt afløses af udenlandsk Lods.

Størrelsen af Turistdampere naaede i 1938 op til 34,000 B.R.T., og det aarlige gennemsnitlige Antal Lodsninger andrager ca. 25,000.

For at tilfredsstille disse Krav fra Skibsfartens Side vælges til Lodsstillinger fortrinsvis Ansøgere med Skibsførerbevis og tillige med saadan praktisk Uddannelse og Sejlads, der kan blive Brug for ved de bestemte Lodserier.

Heldigvis findes der som Regel et stort Antal kvalificerede Ansøgere, og Lodsvæsenet drager i saa Henseende Fordel af den Tiltrækning, som Landjorden

gennemgaaende har paa Søens Folk, naar de har sejlet tilstrækkelig længe til Søs, er blevet gift og længes efter Familieliv.

Kun et Mindretal af Lodsstillingerne giver Indtægter, der kan komme paa Højde med Skibsførerlønninger. Hvor langt nedefter, indtægtsmæssigt set, Lodsvæsenet skal udnytte den nævnte Fordel uden at risikere at faa Lodser, der senere fortryder, at de opgav Sølivet, er naturligvis en Skønssag. Hvor Indtægterne ligger under den forsvarlige Grænse, og Lodseriet er saaledes beliggende, at der ikke fordres de højeste Kvalificationer, fraraader man Ansøgere, der ikke menes at ville blive tilfredse, og foretrækker Folk med færre Eksaminer, men med indgaaende Kendskab til det lokale Farvand.

Hvor et Lodseris Virksomhed indskrænker sig til begrænsede lokale Lodsninger, vælges — naar Forholdene tillader det — en paa Stedet boende Søkyn- dig, der har anden Beskæftigelse, saaledes at Lods- tjenesten for dem kun bliver et Bierhverv.

4) Det er af naturlig Interesse for Skibsfarten, at Lodspengene er saa billige som mulige. Det bør dog straks siges, at Skibsfarten ikke er urimelig i sine Fordringer, men viser Forstaaelse af, at et Arbejde er sin Løn værd. Til Gengæld maa dog anføres, at de danske Lodstakster ogsaa ligger paa et acceptabelt Niveau, og, saavidt det er muligt at drage Sammenligninger, paa Linie med Udlandets Takster, skønt der herhjemme ikke er Lodstvang.

5) Et Ønske, der dog ikke er noget Krav, er at beholde samme Lods ombord. Skibsfarten holder ikke af at skifte Lods.

Ønskerne imødekommes i saa stor Udstrækning, som det er muligt, men har sine Begrænsninger, saaledes Hensynet til, hvor langt det kan fordres, at en

Lods skal kunne være lokalkendt samt Lodspengenes Fordeling.

Man kommer herved ind paa det vanskelige Spørgsmaal, der angaar Lodsningssomraader og Lodseriernes indbyrdes Rettigheder.

Spørgsmaalet er særlig vanskeligt for Danmarks Vedkommende paa Grund af Lodseriernes særlige Beliggenhed til hinanden.

De fleste andre Landes Kyststrækninger er saaledes beskaffet, at der som Regel kun forekommer Ind- og Udlodsninger mellem Sø og Havn eller op- eller nedgaaende Lodsninger paa samme Flod, hvor de der beliggende Lodsstationer almindeligvis hører under samme Lodseri. Lodseriernes Omraader lokaliserer sig da af sig selv.

Lodsninger mellem Byer indbyrdes eller fra Flod til Flod hører til Sjældenhederne, og Fordelingen af Lodningsrettighederne volder i Tilfælde, hvor saadanne Lodsninger forekommer, — f. Eks. under Skærgaardssejlad i de skandinaviske Lande — intet Besvær.

For Danmarks Vedkommende ligger Forholdet ganske anderledes. Farvandet indenfor Skagen og til Gedser er med de indviklede Strømforhold og mange spredte Grunde praktisk talt Lodsfarvand overalt for større Skibe, d. v. s. der finder Lodsninger Sted i alle Farvandsafsnit, som saa at sige gennemkrydses af Lodsninger.

Saaframt der fra hver Havn (Lodsstation) kunde lods til alle de øvrige Pladser med en og samme Lods, var Spørgsmaalet om Lodsningssrettigheder og Lodspengenes Fordeling løst af sig selv. Uden nærmere Paavisning ses det dog, at samme Lods umulig kan være Specialist eller lokalkendt overalt. Der maa følgelig foretages Fordeling af Lodsningerne og Udstykning af disse.

Denne Fordeling er vanskelig at foretage. For det

første kan man ikke med Bestemthed sige, hvor langt en Lods' Lokalkendskab bør strække sig og dernæst paa Grund af de til Lodsrettighederne knyttede Indtægter. En hvilken som helst Fordeling kan derfor kritiseres, ud fra hvilke Betragtninger, man lægger mest Vægt paa.

Fra Tid til anden undergaar de da ogsaa Forandringer.

For at imødekomme Skibsfartens Ønsker om at undgaa at skifte Lods, kan man i saa stor Udstrækning, som det kan lade sig gøre uden at gribe for stærkt ind i Lodseriernes Indtægtsforhold, lade Lodsningssomraaderne »overlappe« hinanden, som Tilfældet er ved Helsingør, Dragør, Fredericia og andre Steder, endvidere kan man slutte flere Stationer sammen under et Lodseri, saaledes som f. Eks. i Svendborgsund, ved Lodsstationerne Nord for Lolland og ved de fleste Fjordlodserier. Forudsætningen er dog, at Arbejdet kan fordeles nogenlunde ligeligt mellem de saaledes sammenarbejdende Lodsstationer.

Endelig er der tillagt enkelte Lodserier Ret til under visse Forhold at lodse forbi de ellers obligatoriske Afløsningssteder, nemlig ved de saakaldte Gennemsejlingslodsninger eller Farvandslodsninger, hvorved forstaas Lodsninger under gennemgaaende og uafbrudt Sejlads gennem Sundet og Bælterne. Dette er saaledes Tilfældet med Helsingør, Frederikshavn og Nyborg Lodserier.

Detaller vil fremgaa af vedføjede Oversigtskort over Lodsningssomraader.

Lodsbetaling, Lodstakster.

I de første Specialreglementer (af 1831) blev for hvert Lodseri fastsat bestemte Beløb (Takster) for hver af de Lodsninger, der kunde tilfalde det paagældende Lodseri at udføre.

For Ind- og Udlodsningerne til og fra Havne samt for Lodsninger til Pladser i Stationens umiddelbare Nærhed, varierede Beløbene med Tonnagen uden Hensyn til Dybgaaendet.

For Lodsninger til fjernereliggende Pladser varierede Beløbene udelukkende med Hensyn til Dybgaaendet uden Hensyn til Tonnagen.

Ved senere Reglementer indførtes en Variation i Betalingen eftersom Skibet var lastet eller i Ballast.

I 1903 indførtes den nugældende Metode for Beregning af Lodsbetalingen.

Der indførtes Takstklasser for hver Lodsningrute, og der udarbejdedes en særlig Tabel, ens for alle Lodserier, hvor man med Tonnagen og Dybgaaendet som Argumenter udlager Beløbets Størrelse under den fastsatte Takstklasse.

Uanset om det drejer sig om en kortere eller længere Distance indgaar altsaa Tonnage og Dybgaaende i Beregningen.

Der findes ialt 12 Takstklasser, som yderligere kombineres ved en Sum eller Multiplum af Takstklasser.

Ved Fastsættelsen af Takstklassens eller Takstklassernes Størrelse tages i Betragtning Lodsningens Længde samt Farvandets særlige Beskaffenhed.

Denne Metode er specielt dansk og findes saa vidt bekendt ikke andre Steder. Den maa betegnes som særdeles praktisk. Man behøver herefter blot at angive Takstklassen, hvorefter Resten reguleres automatisk gennem Tabellerne.

Under hvert Lodseri er angivet Takstklasser for hver af de almindeligst forekommende Lodsninger for Tiden, ialt ca. 2000.

Saaframt der forekommer Lodsninger derudover, erlægges Betalingen efter Overenskomst mellem Lodsen og Skibsføreren, og til Grundlag lægges Takst-

klasserne for de Lodsninger, der kommer nærmest i Sammenligning.

Det store Antal Takster dækker imidlertid alligevel ikke tilstrækkeligt de forudsete Lodsninger, eftersom Skibsfartens Ruter nutildags hyppigt lægges om, saaledes at Overenskomstlodsninger, som skulde være rent undtagelsesvis, forekommer oftere og oftere. Dette gælder navnlig i Kattegat og Østersøen.

I disse Farvande, hvor Lodsninger med Hensyn til Farvandets Beskaffenhed nærlig er af samme Art, er det imidlertid som Følge heraf ikke nødvendig at have Takst for hver Lodsningsrute.

Man har derfor under Udarbejdelse et Forslag, der gaar ud paa at forenkle denne Metode ved simpelthen at fastsætte bestemte Takstklasser pr. lodset Distance, hvorefter der frit kan lodes overalt i disse Farvande uden at komme i Tvivl om Betalingen. Paa denne Maade vil ca. 800 takstbestemte Ruter forsvinde samtidig med, at Overenskomstlodsninger her undgaas.

Ved de før omtalte Gennemsejlingslodsninger er i samme Retning en Reform under Forberedelse. Disse Lodsninger foregaar kun over lange Distancer fra ca. 100 Sømil til over 300 Sømil. Her er Betalingens Udregning efter Takstklasser noget besværlig. Det paa-tænkes derfor at erlægge Betalingen pr. lodset Sømil, tilsvarende f. Eks. i Norge. En Del takstbestemte Ruter kan aller derved undgaas, og man frigøres samtidig for bundne, afstukne Ruter og Distancer.

Lodsindtægter.

Hvormeget tjener en Lods?

Det er et naturligt Spørgsmaal at stille, men ret vanskeligt at besvare i Almindelighed.

Spørgsmaalet gælder naturligvis Nettoindtægten, og der føres ikke Kontrol med eller Statistik over Lodsernes Udgifter.

Bruttoindtægten for de senere Aar ligger omkring ca. 10,000 Kr., heri er dog ikke medregnet smaa Havnelodserier eller Hjælpeodser, for hvem Lodstjenesten kun er et Bierhverv.

Der er dog store Svingninger paa begge Sider af dette Gennemsnitstal.

Lodsernes Udgifter er, som tidligere omtalt, navnlig afhængige af Stationens Beliggenhed, og der kan ikke opgives noget bestemt Forholdstal mellem Indtægter og Udgifter.

Udgifterne varierer mellem ca. 15 og ca. 50 % af Bruttoindtægterne. Regnes med Tilnærmelse at *Gennemsnitsudgifterne* ligger omkring 25 %, og benyttes dette Tal paa Gennemsnitsbruttoindtægten, faas en Gennemsnitsnettoindtægt paa ca. 8000 Kr., men der er som sagt store Udslag til begge Sider.

Pensionsforhold.

I tidligere Tid fandtes ved hvert Lodseri et Pensionsfond, som dog nærmest kunde betragtes som et Understøttelsesfond for afgaaede Lodser.

For at yde større Sikkerhed med de svingende Indtægter oprettedes i 1916 en fælles Pensionskasse, hvori alle Lodserierne efterhaanden er indgaaet undtagen København Lodseri, som stadig har sin egen Pensionskasse eller rettere Understøttelsesfond.

Der indbetales Pensionsbidrag af det forløbne Aars Bruttoindtægter med progressivt stigende Procenter fra 8 % til 25 %.

Pensionerne stiger dog ikke i samme Forhold, men er til Fordel for de mindre Lodserier, saaledes at der herigennem foregaar en Slags Udjævning mellem de større Lodserier og de i økonomisk Henseende mindre heldigt stillede Lodserier.

Statens Forhold til Lodsvæsenet.

Af Lodsvæsenets Ordning ved Grundlæggelsen i 1831 fremgik det tydeligt, at Lodserierne ansaas for selvstændige Virksomheder, og at Lodserne betragtedes som frie næringsdrivende Borgere.

Med Udviklingen har Staten dog set sig nødsaget til at gribe stærkt ind i denne Selvstændighed, saaledes at man nu nærmest er i Vildrede med, hvad et Lodseri er for noget.

Et Forsøg i denne Retning for nogle Aar siden førte ikke til noget Resultat, og for Lodsernes Vedkommende endte man med, at de *nærmest* kunde betegnes som næringsdrivende Borgere.

Som omtalt yder Staten forskellige Tilskud til Lodsvæsenet, dels i Form af en aarlig Bevilling, for Tiden ca. 200,000 Kroner, og dels som Bevillinger paa særlig Indstilling til ekstraordinære Udgifter ved Anskaffelse af specielt Fartøjsmateriel, til Udkigsstilladser, Baadehavne o. l.

Den aarlige Bevilling androg for Aaret 1938 174,988 Kroner, der fordeler sig til følgende Poster:

Lodsdirektoratet.

Lønninger, Kontorhold, Kontorudgifter,
Inspektionsrejser m. m. 30,172 Kr.

Lodserne.

Øvelsessejlad for Lodser	4,300	„
Tilskud til Lodserier med ringe Indtægter	19,370	„
Tilskud til Driftsudgifter	36,000	„
Tilskud til Anskaffelse og Rep. af Materiel: Fartøjer, Motorer, Boliger, Landmærker, Anlægsbroer, Baadehavne m. m.	12,800	„
Tilskud til Pensionskasse og Understøttelser til afgaaede Lodser	57,365	„
at overføre	160,007	Kr.

	Overført . . .	160,007	Kr.
Personlige Tillæg, Alderstillæg		1,920	„
Forskellige Udgifter		5,400	„
Overordentlige Udgifter:			
Pension til afsk. Lodser		11,661	„
<i>Ekstraudgifter.</i>			
Kontorassistance ved særlige Arbejder i Anledning af Forarbejder til Ændring af den nugældende Lodslov		3,000	„
		181,988	Kr.
Fragaar: Lejeindtægt af Boliger ca.		7,000	„
		<u>ialt ca. 174,988 Kr.</u>	

Den aarlige Bevilling giver dog ikke et virkeligt Indtryk af Lodsvæsenets Virksomhed sammenlignet med andre under Staten hørende Institutioner.

Tillægges de af Lodserne indtjente Lodspenge og Vagerpenge 1,744,195 Kroner, faas det virkelige Billede, der viser, at Omkostningerne balancerer med ca. 2 Millioner Kroner.

Spørgsmaalet, om Statens Forhold til Lodsvæsenet, afhænger i første Grad af, om man betragter Statens Bevilling som Hjælp til Selvhjælp eller som virkelig Statsstøtte.

For stadig at være paa Højde med Udviklingen og for saavidt muligt at imødekomme de Krav og Ønsker, der stilles fra Skibsfartens Side, er fra Tid til anden Reformer og Omlægninger nødvendige, med den senere Tids Udvikling som Rettesnor i stadig stigende Grad.

Disse Reformer og Ændringer medfører i visse Tilfælde Tab og økonomisk Nedgang for Lodserierne og indebærer i sig selv, som alle Reformer, en vis Risiko.

Det vilde være af Interesse og Betydning at faa

skabt Klarhed over Statens Stilling paa Forhaand ved saadanne Foretagender,

Som Forholdene er nu, træder Staten ganske vist hjælpende til efter nærmere Indstilling eller Ansøgning, men nogen Garanti er det ikke, og Risikoen er Lodsernes.

Et Fingerpeg i hvad Retning Udviklingen gaar, faar man ved at se til vore Nabolande.

I Sverige, som for nogle Aar siden moderniserede sit Lodsvæsen, optræder Staten helt og holdent som Garant.

Ordningen gaar i al Enkelthed ud paa, at Lodserne lønnes med en fast Grundløn samt Procenter af de indsejlede Lodspenge.

Staten afholder Udgifterne til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiellet, og til hel eller delvis Dækning af disse fradrages en bestemt Procentdel af Bruttolodsindtægterne.

Tyskland har fornylig moderniseret sit Lodsvæsen i samme Retning.

I Norge er nedsat en Kommission til Udarbejdelse af en ny Lodslov, og efter Avisreferater at dømme synes Tendensen at skulle følge samme Spor.

Styrelsens Opgaver indenfor Lodsvæsenet.

I Henhold til Lodsloven paahviler det Lodsdirektøren at føre Tilsyn med samtlige Lodserier og vaage over, at Lodspersonalet paa forsvarlig Maade udfører den det paahvilende Tjeneste.

Han skal endvidere føre Tilsyn med og decidere Lodseriernes Regnskaber.

Af Instruksen for Lodsdirektøren fremgaar det, at han skal paase, at de af Ministeriet udstedte reglementariske Bestemmelser og Forordninger i det hele taget nøje overholdes.

Med andre Ord, en Virksomhed af nærmest kontrollerende Art. Nogen direkte Indgriben i Lodseriernes Dispositioner er ikke paabudt.

Den moderne Tids komplicerede Retsforhold med alle dens Overenskomster, Vedtægter, Bestemmelser, Kontrakter o. s. v. har imidlertid efterhaanden naaet en saadan »Fuldkommenhed«, at det for en almindelig Borger er vanskeligt at foretage ret mange selvstændige Handlinger uden at støde an mod et eller andet Paabud eller Forordning.

Det vilde derfor være for meget at forlange, at Lodserierne foruden at passe Lodstjenesten skulde kunne klare alle disse Forretninger selv, hvilket derfor i Praxis betyder, at Lodsdirektoratet overtager Sagernes Behandling, og at Lodserierne nøjes med efter Omstændighederne at tiltræde eller forkaste Resultatet.

Det er dog kun naturligt, at Lodsdirektoratet overtager disse Opgaver, og det anføres ogsaa kun her som Oplysninger.

Ved Anskaffelse af Materiel, større Reparationer o. l. træder dette Forhold særlig stærkt frem, hvor Staten yder Tilskud til hel eller delvis Dækning af Udgifterne. De indgaaende Revisionsbestemmelser, der fordrer saa nøje Kontrol med Pengenes Anvendelse, og bestemte Fremgangsmaader, medfører i Almindelighed, at Lodsdirektoratet helt og holdent tager sig af de forefaldende Arbejder, saa at Lodserierne kan nøjes med at udrede sin Part af Omkostningerne.

Disse Forhold medfører naturligvis et ret stort Arbejde for Lodsdirektoratet, men er for sig ikke nogen Gene.

Naar det derimod drejer sig om Ændringer, Reforme og i det hele taget Forandringer af de bestaaende Forhold, som dels skyldes ønskelige dels nødvendige for at kunne betjene Skibsfarten paa rette Maade, bliver det betydelig vanskeliggere.

Lodslovens § 52 paabyder, at Forslag med Hensyn til Forandringer i de bestaaende særlige Reglementer, Takster, Instruktioner og andre Forhold, som har Indflydelse paa Lodsernes pekuniære Stilling og Virksomhedsomraade, skal forelægges for vedkommende Lodseri til Forhandling og Erklæring. Det betyder i Praxis saa godt som ethvert Ændringsforslag.

Bestemmelsen var tidligere ganske naturlig henseende til hele Ordningen med Lodserierne som selvstændige Virksomheder, men er nu forældet og ret besværlig at benytte.

Lodserierne er indforstaaet med, at de saavidt mulig skal klare sig selv, de opdrages saa at sige til at se subjektivt paa deres Affærer, og det er derfor ikke altid lige let at overbevise eller forhandle med Lodserierne om nødvendige eller ønskelige Ændringer.

Lodseriernes Stilling til flere saadanne Forslag er ofte det ikke ukendte og letforstaaelige Standpunkt: man véd, hvad man har.

For udenforstaaende, der maatte finde visse Ting gammeldags og upraktiske ved Lodsvæsenet, ligger her en Forklaring paa forskellige af disse Punkter.

Staten staar her noget svag overfor Lodserierne ved som omtalt ikke at kunne yde nogen Forhaandsgaranti eller Sikkerhed ved Forslag til Ændringer og Forandringer, der berører Økonomien, selv om disse maa synes nok saa praktiske og fordelaglige.

Fremtidsudsigter.

Den nuværende internationale Situation, der er karakteristisk ved sin Usikkerhed med Hensyn til alle Fremtidsperspektiver, gør selvfølgelig sin Indflydelse gældende paa Lodsvæsenet, hvis Trivsel i høj Grad er afhængig af de internationale Forhold indenfor Skibsfarten.

Lodsvæsenet har gennem Tiderne arbejdet sig op til en smuk Position, der kan staa Maal med hvilket som helst andet Lands Lodsvæsen.

Statens Hjælp har naturligvis været medvirkende hertil, men meget skyldes ogsaa Lodsernes personlige Initiativ, Ambition og gode Sømandsmoral.

Trods de omtalte Forhandlingsvanskeligheder og andre Besværligheder som Følge af en nu forældet Lodslov, er mange praktiske Reforme ført ud i Livet til Gavn for saavel Lodsvæsenet som for Skibsfarten.

Lodserne ser nu med Ængstelse Fremtiden i Møde. Resignation og Tvivl, blandet med en vis tilkæmpet Optimisme er de Følelser, der for Øjeblikket behersker Lodserne.

De fleste sætter dog deres Haab til den nye Lodslov og Nyordning af Lodsvæsenet, der er under Forberedelse, i Forventning om, at Staten ved sin Støtte og Garanti vil yde Lodserne Anerkendelse for det Standsarbejde, der hidtil er præsteret, og skabe den nødvendige økonomiske Sikkerhedsfølelse, der er Grundlaget for Bevarelsen af Lodsvæsenet paa dets nuværende Niveau.

Om Giftgas. Betingelserne for dens Anvendelse, og hvorledes man beskytter sig imod den.

Af Kaptajnløjtnant Hastrup.

Af og til kommer der smaa Meddelelser i Avisen om Giftgas, som har været benyttet det ene eller det andet Sted paa de nuværende Fronter. Det er, som om dette Kampmiddel spøger i de krigsførendes Bevidsthed og kun lejlighedsvis stikker Hovedet frem. Det synes at være de forskellige Stater magtpaaliggende at erklære, hvor fast besluttede de er paa ikke at ville anvende Giftgas, og internationale Aftaler fordømmer og forbyder da ogsaa en saadan Form for Krigsførelse.

Med den Moral — eller Mangel paa Moral, der i stadig stigende Grad gør sig gældende indenfor den internationale Storpolitik, giver disse stadige Erklæringer, Traktater og Forsikringer Stof til Eftertanke.

Hvorfor er det nødvendigt Gang paa Gang at dokumentere sin Afsky netop for Giftgas — saa længe Modparten ogsaa nærer den samme Afsky? Med de sørgelige Erfaringer, vi i Løbet af saa kort Tid har faaet, kan der kun være en Forklaring: »Giftgas er ikke et overstaaet Stadium i Krigsførelsen, men et særdeles effektivt Vaaben, der vil blive anvendt i en given Situation, naar den desperate Krig indtræder«. Af denne Grund kan det maaske have Interesse at se lidt paa Betingelserne for dette Vaabens Anvendelse.

Det maa anses for givet, at der vil rejse sig en Storm af Harme i Verdenspressen mod den Stat, der bruger Giftgas. Vedkommende Stat maa derfor have noget til Gengæld: Et godt militært Resultat; ellers er der ingen Fordel ved at anvende Giftgas. Kan det militære Resultat give Erstatning for den evt. Skade, en fjendtlig-

sindet Verdensopinion kan gøre, ses der intet til Hinder for, at en krigsførende Magt, naar Krigen er desperat, benytter sig af et saadant Vaaben.

Vi kan se paa et Eksempel: Italiens Erobring af Abessinien. Opgaven var saavel militært som politisk meget vanskelig, klimatiske og terrainmæssige Forhold, Transport over lange Distancer, vilde og tapre Modstandere, og dertil kom Folkeforbundets Sanktioner. Krigen blev kostbar, den skulde vindes, alle Vaaben blev sat ind ogsaa Giftgas, der havde en katastrofal Virkning paa Modstanderen. Eks-Kejseren af Abessinien sagde: »Vi er underlegne, fordi Italienerne har benyttet det umenneskelige Vaaben, Giftgas, imod os. Mit Folk og min Hær havde *ingen Beskyttelsesmidler imod Giftgas og var hjælpeløst prisgivet dens Virkninger*«. Det militære Resultat blev Landets Erobring. Men hvor mange husker Verdenspressens harmdirrende Artikler?

Danmark er et lidet Land, der ikke paa nogen Maade har Indflydelse paa Verdens offentlige Mening. Historien viser intet Eksempel paa et Land, der blev reddet af Verdens Medlidenhed. Vi maa derfor rette vor Opmærksomhed mod det militære Resultat, der betinges af den Virkning, Giftgassen har paa vort Personel.

Først maa vi se paa, hvad Formaalet med et Giftgasangreb er. Det er: *at bibringe Modstanderen en legemlig og sjælelig Skade, der for kortere eller længere Tid gør ham ukampdygtig*. Man kan ikke sige, at Giftgassen skal dræbe Modstanderen, dertil er Dødelighedsprocenten for lille, kun ca. 3 % af de giftgasangrebne dør. Men den sjælelige Virkning er af overordentlig stor Betydning, idet den kan fremkalde Panik. En nok saa veludrustet Modstander er intet værd, naar han er panikslagen.

Jeg vil paa det kraftigste imødegaa den Paastand,

at Giftgas er inhumant. Giftgas kan give lange Hospitalsophold og svære Lidelser; men den dræber sjældent og efterlader sjældent varige Men. I Sammenligning med Artilleri, der dræber eller lemlæster Personellet, saaledes at det faar Men af det Resten af Livet, er *Giftgas meget human*. Man hævder, at det er vanskeligt at begrænse et Giftgasangreb til militære Maal. Man glemmer, at ogsaa Artilleribeskydning og Luftangreb kan forfejle Maalet, det er et Spørgsmaal om Dygtighed. Men det er da i hvert Fald ikke »sportsmanlike« at anvende Giftgas, siger man. Kan man overhovedet tale om Sport i en moderne Krig?

Disse Paastande er Fraser, der benyttes i propagandamæssigt Øjemed, for at begrænse Giftgasangreb til det mindst mulige; for Sandheden er, at Giftgas er et Vaaben, der er meget farligt for Personellets Kampduelighed og Moral.

Et af de gamle Ord, der endnu har Betydning, er: »Forebyggelse er bedre end Helbredelse«. Ved at afværge den legemlige og sjælelige Virkning, Giftgas har, formindsker vi Faren for »et godt militært Resultat«. Jo mere vi sætter ind paa dette Punkt, desto mere formaalsløs bliver Anvendelser af Giftgas imod os.

Man kan da spørge, om vi overhovedet er i Stand til at sikre os mod denne Fare. Jeg vil dertil svare: »Ja, vi kan, hvis vi vil, ligesom vore Naboer kunde, fordi de vilde«. Man kan ogsaa svare ved at returnere Spørgsmaalet; men det ser da saaledes ud: »Kan vi forsvare ikke at træffe Sikkerhedsforanstaltninger mod et Vaaben, der kan gøre Personellet ukampdygtigt, nedbryde dets Moral og skabe Panik?«

Hvad kan vi da gøre for at afværge disse Ulykker? *Ikke noget halvt*. Det kan ikke gøres ved at give Personellet Beskyttelsesmidler og fordele nogle Folk til Gassporere, Gasrensere o. s. v. Det skaber blot en falsk

Tillid til Gasbeskyttelsen, og, naar — i en given Situation — denne Falskhed viser sit sande Aasyn, *virker den til at forøge Panikstemningen*. Vil man give Personellet Gasbeskyttelse, maa det gøres fuldt og helt, ellers har det ingen Værði.

Sagt i Korthed, bestaar Gasbeskyttelse i:

at man lærer Personellet

hvad Giftgas er

hvordan den virker

hvad vi har af Beskyttelsesmidler

hvordan vi skal benytte dem

at man giver Personellet en eller anden Form for personlig Beskyttelse,

at man giver det Personel, der skal udføre en særlig Tjeneste (Røgdykkere, Gassporere, Gasrensere, m. v.), en virkelig Uddannelse til denne Tjeneste, og

at man gennem talrige Øvelser og Belæringer skaber fuldstændig Fortrolighed og Tillid til dels den personlige Beskyttelse og dels hele Gasbeskyttelsestjenesten. *Derved skabes Gasdisciplin.*

En velorganiseret Gasbeskyttelsestjeneste nedsætter Giftgassens legemsskadelige Virkning til et Minimum. Gasdisciplin forhindrer Panikstemning paa Grund af Gasangreb.

I Søværnet har vi nu anskaffet moderne Gasbeskyttelsesmidler. Et Reglement for Beskyttelse mod Giftgas er udarbejdet og udkommer i den nærmeste Fremtid. Tilbage er den store og vanskelige Opgave at anvende Materiellet og uddanne Personellet paa den rette Maade. Dette sidste er af uhyre Vigtighed, ellers maa man betragte de Penge og det Arbejde, der hidtil er ydet, som spildt.

De ydre Betingelser er saaledes til Stede, vi skal blot udnytte dem for at faa Erfaring, saaledes at vi kan opbygge en fast Gasbeskyttelsestjeneste og skabe

Gasdisciplin. Til dette Arbejde kræves ikke store Midler, hverken i Form af Penge eller Materiel, men god Vilje. I Modsætning til mange af Søværnets Tjenestegrene er vi paa dette Felt ikke afhængige af vanskelige Raastoftilførsler fra Udlandet, kun lidt Øvelsesmateriel. Men det kræver Øvelse og atter Øvelse, og det kræver personligt Arbejde, om vi skal blive i Stand til at give vort Personel en virkelig effektiv Beskyttelse mod alle kendte Former for Giftgas.

Hertil kan man da indvende: »Hvad kan det hjælpe, at vi giver Personellet Beskyttelse mod de Giftgasarter, vi kender, naar vi ikke ved, om Fremtiden vil bringe nye Giftgasarter, der slaar igennem vor nuværende Beskyttelse«. En kort Gennemgang af giftige Kampstoffers Historie vil her være paa sin Plads.

Allerede i Oldtiden kendte man til Brugen af Gift i Krigsførelsen, bl. a. den saakaldte græske Ild, der bestod af en Blanding af Svovl, Beg, Harpiks, Værk og Træspaaner. Naar denne Masse brændte, udviklede den en højst generende Røg, som kunde tvinge Modstanderen enten til Flugt eller til Overgivelse. Vi ved, at den blev anvendt i den peloponnesiske Krig (431—404 f. Chr.). I Roms Krige kommer lejlighedsvis noget lignende i Anvendelse, og i Middelalderen dukker det frem igen under Kampene mod Tyrkerne. Det er karakteristisk for Datiden, at et saadant Vaaben ikke blev anvendt mellem kristne indbyrdes, men udelukkende mod Tyrkere og andre vantro, som ikke havde Krav paa en »ærlig Kamp«.

I Napoleonskrigene, Krimkrigen, Tysk-franske Krig m. m. har Kemikere foreslaaet forskellige kemiske Kampmidler; men de er ikke kommet til Anvendelse. Først i Verdenskrigen 1914—1918, blev Giftgas sat ind i større Mængder og blev et virkelig effektivt Vaaben. Denne sene Fremkomst af et saadant Vaaben skyldes

sikkert, at den kemiske Produktion ikke tidligere har været i Stand til at fremskaffe de tilstrækkelige Mængder. Moralske Grunde kan det næppe have været; man generede sig jo ikke for at forgifte Drikkevand og Proviant.

De Giftgasarter, man anvendte i Verdenskrigen, var ikke nye kemiske Stoffer eller Forbindelser, flere af dem var kendt allerede i den første Halvdel af det 19. Aarhundrede (Sennepsgas f. Eks. fra 1822.). Til at begynde med brugte man blot almindelige Giftstoffer; men denne Metode var ikke hensigtsmæssig, da der stilles ganske bestemte Krav til en Gift, som skal kunne anvendes som Giftgas. Disse Krav er:

- 1) Stor Giftvirkning.
- 2) Stor Spredningsevne (dog ikke saa stor, at Giften fortyndes for meget.)
- 3) Stor Vægtfylde i Forhold til Luften.
- 4) Stor Varighed og Holdbarhed overfor Vejligets Indflydelse.
- 5) Ingen eller kun ringe Lugt og Synlighed.
- 6) Grundstofferne maa let kunne fremskaffes, og Fabrikationen maa være enkel og billig.
- 7) Stoffet maa være stabilt, d. v. s. kunne taale Oplagring og Transport uden at tage Skade. Det maa ikke rumme nogen Fare for eget Personel.
- 8) Giftgassen maa nemt og sikkert kunne sættes ind mod Modstanderen.

Det siger sig selv, at kun faa kemiske Stoffer eller Forbindelser kan opfylde disse Krav. Fremragende Kemikere i de krigsførende Lande har undersøgt Tusindvis af saadanne Stoffer — alene i Kaiser-Wilhelm-Institut i Dahlem ca. 3000 — for at prøve, om de var anvendelige til Giftgas. Naar disse Kemikere — uafhængige af hinanden — er kommet til det samme Resultat, at kun 10-20 Stoffer og Forbindelser er velegnede til

Giftgasbrug, tyder det paa, at den Grænse, Naturen sætter for den menneskelige Stræben, paa dette Punkt er naaet. Med mindre nye Grundstoffer findes, eller de kemiske Love forandres, kan man næppe tænke sig, at der skulde fremkomme nye kemiske Kampstoffer, som er væsensforskellige fra de nu kendte.

Ethvert Vaaben avler et Modvaaben, og Giftgas er ingen Undtagelse herfra. Beskyttelsen mod Giftgas fremkom hurtigt, og store Kræfter er sat ind paa at gøre disse Beskyttelsesmidler saa effektive som muligt. Dette har ført til, at der i Øjeblikket findes Beskyttelsesmidler mod alle Former for Giftgas.

Der er saaledes ikke nogen rimelig Grund til at frygte Fremkomsten af nye Giftgasarter, og naar Aviserne bringer »Oplysninger« om hidtil ukendte Giftgasarter, bør man næppe tage det for andet end det, det er: Sensationsartikler.

Vi kan ogsaa her se paa et Eksempel fra Abessinien. Beretninger fra en amerikansk Ambulance fortalte, at den Sennepsgas, Italienerne anvendte, slog igennem de Masker, Abessinierne havde. Disse faa Masker var af kombineret dansk og fransk Konstruktion, fremstillet i Frankrig. Røgfiltret var fremstillet af Uld, som paa en særlig Maade var præpareret med Harpiks. I stærk Varme, d. v. s. 30° og derover, smelter Harpiksen, og derved ødelægges Filtret — Giftgassen slog igennem, ikke fordi den var en revolutionerende Opfindelse; men fordi Filtratoren var ubrugelig og forældet, Gasbeskyttelsen var ufuldkommen.

Dette anbringer os paa et solidt Grundlag. Vi har ikke at gøre med noget ukendt og overnaturligt. Vi ved, at der findes Giftgas, vi ved, at der findes Beskyttelsesmidler imod den. Ved saaledes at tilvejebringe de nødvendige Beskyttelsesmidler og ved saavel teoretisk som praktisk Undervisning i

Hvad Giftgas er

Hvordan den virker

Hvad vi har af Beskyttelsesmidler

og *Hvordan vi skal benytte dem*

kan vi skabe den Gasdisciplin, som skal forhindre, at et Vaaben kan faa katastrofale Følger for vor Forsvar ved at nedbryde vort Personel sjæleligt og legemligt.

Thi kun det man kender, kan man bekæmpe.

Bog anmeldelser.

Lage Staël von Holstein: Vår Neutralitet.

Stockholm. November 1939.

Med stor Indsigt i folkeretslige Spørgsmaal, der er blevet særlig aktuelle som Følge af de nuværende Krigsbegivenheder i og udenfor Europa, har Forfatteren paa en klar, overskuelig og letfattelig Maade behandlet saa interessante Emner som Nordiske Neutralitetsregler, det territoriale Farvands Udstrækning, Konvojproblemet, Handelsfartøjers Bevæbning, Kontrabandespørgsmaal m. v. I Kapitlet om Nordiske Neutralitetsregler omtales Deklarationen af 30. Januar 1932 mellem Danmark og Sverige angaaende Grænseforholdene i Sundet. Af Noteudvekslingen fremgaar som bekendt Danmarks Ret til som hidtil at fastsætte Grænserne for Københavns Red, saaledes at dette Farvand anerkendes som indre dansk Farvand, samt Sveriges Forpligtelse til at holde Flinterenden og Farvandet Ost om Ven aabent for danske Skibes frie Gennemfart, saavel Orlogsskibe som Handelsskibe. Med særlig Interesse læser man Forfatterens Betragtninger over Englands Taktik med at lade armerede Handelsfartøjer aktivt deltage i Kampen mod Undervandsbaade og de deraf opstaaede Vanskeligheder for den neutrale Skibsfart. I Bogen er medtaget Stof fra indeværende Krig, og herunder behandles blandt andet et saa aktuelt Emne som det tyske Minefelt ved Falsterbo og de deraf opstaaede Vanskeligheder for Skibsfarten.

Bogen er letlæselig, og Forfatterens Betragtninger over Neutralitetsspørgsmaal kan læses med Udbytte af enhver dansk Søofficer.

H.

»Krigen«.

(Paabegyndt udgivet af Gyldendals Forlag.)

Med Oberst C. Førslev (Danmark), Kaptajn G. Schnitler (Norge) og Oberst W. Kleen (Sverige) som Hovedredaktører udkommer et Værk om den nuværende Krig hæftevis. Hovedmængden af Stoffet vil blive behandlet af norske Forfattere, men ogsaa danske og svenske yder Bidrag. Værket ledsages af en Krigskalender, som giver en kortfattet Oversigt over Krigens vigtigste Begivenheder i kronologisk Rækkefølge; det indeholder ikke alene en Skildring af Krigsbegivenhederne, men i populær Form omtales Principper for moderne Krigsførelse til Lands, til Søs og i Luften, endvidere forskelligt Krigsmateriel, Krigsaarsager, Folkeregler m. m. Værket er paaregnet at ville omfatte højst 40 illustrerede Hæfter (à 1 Kr. 25 Øre), der udsendes hver 14. Dag, alt afhængig af Krigens Varighed.

Værket er benævnt *Krigen* med Undertitel »den anden Verdenskrig«, Betegnelsen synes noget rummelig, idet *Krigen* jo til Dato kun føres mellem nogle af de europæiske Lande med Bidrag fra deres Besiddelser; men der er jo den Sandhed i denne Betegnelse, at det gaar med denne Krig, som med alle Krige, hvor Handelskrig spiller en fremtrædende Rolle, at Virkningerne forplanter sig over hele Jordkloden som Ringe om en Sten, der kastes i Vandet.

Det er ingenlunde en let Opgave, Forlag og Redaktører har stillet sig, der er endda forbundet et meget betydeligt Ansvar dermed, idet et saadant nordisk Værk maa og bør være præget af disse Landes ubetingede Neutralitet og Objektivitet.

Krigsbulletiner og Meddelelserne fra de krigsførende Lande maa paaregnes at være præget af Hensyn til selve Krigsførelsen, men ogsaa til Krigsmodet i egen Befolkning og Propagandaen ud ad til — Verdensopinionen — det er derfor overmaade vanskeligt, under en Krig som denne, at give en paalidelig Fremstilling af mere eller mindre tilslørede Kendsgerninger. Forudsat at denne objektive og neutrale Linie kan holdes, har Værket sin store Mission, idet enhver har Brug for sagkyndig Viden og Retledning for at kunne forstaa og følge denne for os alle saa dybt alvorlige Krigs Udvikling.

Det første Hæfte indledes med en historisk Gennemgang af forskellige karakteristiske Træk ved *Landkrigens* Udvikling igennem de sidste 100 Aar, der i den seneste Tid har faaet sit særlige Præg ved Luftvaabnets og det motoriserede Materiels Tilkomst.

Det paavises, hvorledes der nu ses bort fra Krigserklæringer, Mobilisering finder Sted lidt efter lidt, Angriberen ligger klar med Fingeren paa Aftrækkeren, klar til at rykke frem med et Øjeblikks Varsel. Denne Angrebsmaade har faaet sit Navn »Attaque brusque« — »Blitzkrieg« — »strategisk Overfald« o. a.

Aktionen mod Albanien i Paasken 1939 var forberedt paa denne Maade og er et belærende Eksempel.

»End ikke det engelske Efterretningsvæsen vidste Besked. Tidspunktet var valgt med Henblik paa at hindre en øjeblikkelig Intervention fra andre Landes Side; for ikke at løbe nogen Risiko blev der sat 50.000 Mand, moderne, hovedsagelig mekaniserede Tropper ind, dækket af stærke Søstridskræfter og 400 Flyvemaskiner. Den albanske Regering fik et Ultimatum med et Par Timers Frist, mens stærke Flyveafdelinger demonstrerede over Landet. Skærtorsdag Aften blev Landgangs-

korpsset indskibet i Brindisi og Bari paa Italiens Østkyst og sat over til 4 albanske Havne, der først var blevet bombarderet af Flaaden. Langfredag foretog de motoriserede Tropper Fremstød over en bred Front, medens andre Afdelinger i Flyvemaskiner blev transporteret til vigtige strategiske Punkter ved Grænsen til Grækenland og Jugoslavien og til alle de albanske Oliefelter.

Albaniens Hær var lille, kun omkring 20.000 Mand. Værre var det, at den havde forsømt at følge med Tiden. Den havde ikke Midler til og var ikke uddannet til at tage Kampen op med en Angriber, der kom med Krigsteknikkens ypperste Vaaben. Derfor var Hæren paa det nærmeste afmægtig til Trods for, at den sikkert var tapper, og at Landets Forsvarsbetingelser i sig selv var gode. Allerede den første Dag var enhver alvorlig Modstand brudt; efter 4 Dages Forløb var Italienerne Herrer over Landet.«

Eksemplet er karakteristisk, dog Methoden er gammelkendt, vi behøver blot at mindes 1807, naar Talen er om strategisk Overfald.

Som Modmiddel begyndte Frankrig i 1930 Anlægget af Maginotlinien og i 1936 Tyskland Siegfriedlinien, men ogsaa her behøver vi blot at gaa tilbage i vor Historie og tænke paa Thyra Danebods Danevirke vold for slet ikke at tale om et storstilet defensivt Anlæg som den kinesiske Mur. I Sandhed Historien gentager sig.

1. Hæfte slutter med en Omtale af Felttoget i Polen.

Det opgives, at den tyske Hær formentlig raadede over 110—120 almindelige Divisioner og 12—16 hur-

tige Divisioner, hvoraf igen Halvdelen var saakaldte Panserdivisioner eller mekaniserede Divisioner, medens den anden Halvdel var motoriserede Divisioner.

Der gives dernæst en Beskrivelse af de mekaniserede Divisioners Sammensætning og Udrustning. Det anslaaes, at Tyskland over for Polen har anvendt 70—75 almindelige Divisioner mens 40—50 har sikret Vestfronten. Samtlige Panserdivisioner og motoriserede Divisioner blev anvendt mod Polen.

Polen menes at have stillet ca. 50 almindelige Divisioner samt et ikke helt ringe Antal Rytterdivisioner og selvstændige Rytterbrigader, Hæren var i Forhold til den tyske svagt udstyret med Kampvogne og Maskingeværer og led navnlig af en følelig Mangel paa Panserværnskanoner til Afværgelse af Kampvognsangreb, endvidere var Meddelelsestjenesten utilfredsstillende organiseret.

Hvad Luftstridskræfter angaar synes 2 af de 4 tyske Luftflaader, ialt ca. 2000 Luftfartøjer at have været anvendt mod Polen, herimod raadede dette over ca. 1000 Luftfartøjer, men gennemgaaende af ældre Model og med relativt større Antal Recognosceringsmaskiner, der var de tyske Kampmaskiner betydeligt underlegne. Ydermere synes Polakkerne at have været svagt udstyret med Luftværnsartilleri.

De tyske Operationer var planlagt som »Cannæ-operation« med Indeslutning og efterfølgende Tilintetgørelse af Fjendens Hær som Maal. De militærgeografiske Forhold frembød de bedste Betingelser for en saadan Operations Gennemførelse, idet det tyske Operationsomraade iberegnet Slovakiet omklamrede Polen.

Der gives nu en klar og let fattelig Fremstilling af de to Modstanderes Operationsplaner og af Krigens Gang, illustreret ved et meget talende Billedmateriale. Det vil ikke være muligt at gengive denne Skildring

mere kortfattet end Værkets Fremstilling, det kan derfor kun varmt anbefales at læse denne. Den 17. September greb Rusland ind i Krigen, den endelige Demarkationslinie mellem Tyskland og Rusland fastlagdes som bekendt i to Tempi, i anden Omgang østligere end den først aftalte. Felttoget i Polen afsluttedes den 1. Oktober efter nøjagtig en Maanedes Forløb.

2. *Hæfte* giver en indgaaende Skildring af Vestfronten, af de to Linier, Maginot- og Siegfriedlinierne; for de mange, der har set de fortræffelige Films i Biografteater af disse gigantiske Forsvarsværker, vil meget være velkendt, andre vil med meget Udbytte her kunne faa Viden om Fæstningsliniernes Tilblivelseshistorie, Udstyr og Indretning. Det havde været ønskeligt, om der til Beskrivelsen havde været knyttet et Kort over de to Linier og om muligt skematiske Fremstillinger af Fæstningernes indre Konstruktion, saaledes som fremgik af de offentlige Film.

Næste Afsnit i Hæftet omhandler: *Den økonomiske Krig* forfattet af Erling Petterson.

Dette indledes med en Paavisning af, at det gamle Ord om at tre Ting er nødvendige for at føre Krig: »Penge, Penge og atter Penge« ikke længere er fyldestgørende, thi paa samme Maade som de betalte Lejehære forlængst er afløst af Folkehære med Værnepligt, bliver Produktionslivet i det moderne Samfund omlagt paa samme Grundlag.

Udviklingen har i stigende Grad krævet, at Staten maa tage den ubetingede Ledelse i alle økonomiske Forhold — Pengevæsen, Produktion af enhver Art, Trafikmidler, Arbejdsanvisning, Rationering, Prisregulering, Udenrigshandel o. m. a. Men denne umaadeligt omfattende Organisation maa selvsagt underbygges ved pri-

vat Initiativ, Befolkningens loyale Tillid og Støtte og ved individuel Dygtighed.

Forfatteren belyser, hvorledes det ene Indgreb nødvendigvis trækker det andet med sig, vi er alle i Praksis blevet belært om, at Følgerne i høj Grad forplanter sig videre til de neutrale, der nu i mangt og meget ogsaa maa organisere sig paa det økonomiske Omraade, som om de var krigsførende.

Om Forholdet mellem den tyske og engelske Krigsøkonomi udtales:

»Karakteristisk er Forskellen mellem den tyske og den engelske Krigstidsøkonomi. I Tyskland har Erhvervslivet i en Aarrække været indordnet under Statens Kontrol. Allerede under den kolossale Oprustning siden Midten af 1930'erne viste det sig nødvendigt at dirigere Produktionskræfterne saaledes, at de først og fremmest tjente Statens Formaal. Arbejdsmarkedet er blevet organiseret, Indførsel og Udførsel er blevet strengt reguleret for at sikre Forsyningen af livsvigtige Varer, og Prissystemet er blevet lagt fast. Paa alle Felter er der vokset offentlige eller halvoffentlige Institutioner frem med den Opgave at varetage Statens Tarv. Sagt med faa Ord havde Tyskland allerede før September 1939 en ordnet Krigsøkonomi. Derfor finder man heller ikke store Forandringer i den Krigsøkonomi-Forordning, som blev offentliggjort 4. September. Det mest iøjnefaldende Nye ved Situationen er Rationeringen af det personlige Forbrug og de nye Skatteforhøjelser.

Anderledes har Forholdene stillet sig i Storbritannien. Selv om man ikke kan tale om, at det moderne Erhvervsliv er frit i samme Forhold som i Liberalismens Glansperiode, kan man sige, at det engelske Erhvervsliv indtil Krigsudbrudet kun var lidet paavirket af Statsindgreb. Omlægningen til Krigsøkonomi

maatte derfor blive mere indgribende end i Tyskland. Det maa imidlertid siges, at Englænderne har gennemført denne Omlægning overmaade hurtigt. Endnu før end den officielle Krigserklæring var blevet afsendt, var hele den kolossale Udenrigshandel blevet draget ind under Statens Ledelse. Lige saa hurtigt blev den britiske Handelsflaade d. v. s. ikke mindre end 30 % af Verdenstonnagen lagt under fuld Kontrol. I begge Tilfælde maatte nye Institutioner med vidtgaende Myndighed paa et omfangsrigt Virkefelt stables paa Benene. Desuden har Staten indtil nu overtaget fuldstændig Kontrol med Produktionen, Omsætningen og Forbruget af en Række vigtige Varer. For at faa Forsyningerne til at slaa til, har man ogsaa i Storbritannien planlagt en Rationering af det personlige Forbrug.

Den kontrollerede Økonomi er med andre Ord i et hurtigt Tempo i Færd med at gro op. Aarsagen ligger lige for. Uanset hvilket erhvervspolitisk System et Land har i Fredstid, kræver den moderne totale Krigsførelse en Indsats af Erhvervslivet, som kun kan gennemføres under streng Kontrol af en Centralledelse.

Paa nogle Tavler vises Beliggenheden af de tidligere tyske Kolonier i Afrika og Stillehavet samt de vigtigste Varer, der eksporteres herfra, og Forholdet mellem Tysklands samlede Import af disse Varer i 1934 og den totale Eksport fra dets tidligere Kolonier.

Vedrørende den Omlægning, som er nødvendig af Rustningsindustrien, naar Krigstilstand indtræder, udtales, at denne Del af Erhvervslivets Mobilisering sædvanligvis bygger paa en udstrakt Arbejdsdeling mellem flere Bedrifter, som hver har specialiseret sig i Fremstilling af enkelte Dele, det færdige Produkt fuldendes i Statens egne Samlefabrikker; derved opnaas bl. a. den Fordel, at Risikoen ved Luftangreb bliver mindre,

end hvis Produktionen var samlet i faa let saarbare Storbedrifter.

Allerede under Verdenskrigen paabegyndtes en storstilet »Surrogatproduktion«. Vanskelighederne herved er, at adskillige af Surrogaterne ikke bærer Maal med de egentlige Naturalstoffer, og at Produktionen ogsaa af andre Grunde ikke er rentabel i Fredstid. Surrogatproduktionen kræver derfor ofte store Stats-tilskud og Statsindgreb, der forkvakler den normale Drift. Dog paa mange Omraader er det lykkedes at fremstille fuldt konkurrencedygtige ja endog kvalitativt langt bedre Surrogatvarer.

Endelig behandles Krigs Indflydelse paa Vareomsætning mellem krigsførende og neutrale og blandt andet Vanskelighederne ved at definere og haandhæve Begrebet »normal Handel«. Thi skal derved forstås normale Vareleveringer af hver enkelt Varesort eller blot Omsætning inden for det normale Totalbeløb?

Forfatteren har Ret, naar han slutter sit interessante Indlæg med følgende:

»Den moderne Krig er blevet kaldt den totale Krig, fordi den berører alt og alle i de krigsførende Nationer. Den økonomiske Krig gør den total i endnu en Henseende, fordi den spreder Virkningerne til de Lande, som ikke tager aktiv Del i Kampen«.

Hæftet slutter med en Artikel om »Flyvevaabnel i Dag«, der fortsættes i

3. Hæfte

Værket er jo skrevet for en Lægmandslæsekreds, saa mangt og meget i Omtalen af Nutidens Flyvevaaben er derfor dette Tidsskrifts Læsere velkendt, og mange af de fremførte Betragtninger er anført i tidligere Artikler her i Tidsskriftet, dette gælder saaledes Luftangrebene under Verdenskrigen, i den abessinske Krig

og i den spanske Borgerkrig. Nogle enkelte Oplysninger skal dog anføres:

»Under Krigen i Abessinien blev ialt ca. 1000 ts. Levnedsmidler transporteret frem over lange, vejløse Strækninger, hvilket førte til, at de italienske Tropper gentagne Gange kunde manøvrere i Omraader, hvor Operationer ellers ikke havde været mulige.«

»I August 1936 blev 15000 marokkanske Soldater overført ad Luftvejen fra Afrika til Sydspanien, en Overførsel som fik afgørende Betydning for de indledende Operationer i Borgerkrigen«.

»Den 8. April 1939 blev 1100 Mand, feltmæssigt udrustet (den samlede Vægt ialt ca. 155 ts.) landsat paa Flyvepladsen ved Tirana efter en Lufttransport paa 300 km, hvoraf ca. 200 km over aabent Hav«.

Dog størst Interesse har Slutningskapitlet om Luftvaabnets Aktionsradier, da dette Spørgsmaal er af fundamental strategisk Betydning.

Ved et Bombefartøjs praktiske Aktionsradius forstås ca. $\frac{1}{3}$ af den totale Distance, som Bombefartøjer kan tilbagelægge med normal Bombelast. Det anslaaes, at den praktiske Aktionsradius i Dag for de europæiske Stormagters moderne tunge og middeltunge Bombeluftfartøjer rundt regnet er ca. 800 km, dog saaledes at enkelte, navnlig middeltunge Bombeluftfartøjer, har en noget kortere Aktionsradius (ned til 5—600 km) og enkelte af de allernyeste Typer har en Del længere Aktionsradius (op til 1000 km).

Hvad angaar Anvendelse af de i øvrigt faa Hangarskibe, der raades over, udtales, at disse næppe vil kunne danne Basis for Masseangreb med Bombeluftfartøjer. Hangarskibe er meget saarbare overfor Undervandsvaabnene og frembyder saavel for disse som for Artilleribeskydning og Luftangreb store Maal. Hangarskibenes særlige Opgaver maa være Deltagelse i Flaadeoperationer, Deltagelse i Kolonikrige o. lign.

Paa et Kort er angivet Aktionsomraaderne for de krigsførende Stormagters Bombeluftfartøjer's Virke, idet der er regnet med 800 km Aktionsradius, de gensidige Angreb over Nordsøen og ikke mindst de gentagne tyske Bombeforetagender mod Shetlandsøerne giver fuldgyldigt Bevis for moderne Luftfartøjers Virkes Spændvidde.

Fra Kina, Spanien og nu Finland har man triste Beviser for velplacerede Bombers Virkning.

Meget nyt indeholder dette Afsnit ikke, navnlig ikke paa det sømilitære Omraade, men det maa indrømmes, at det først er under den nuværende Krig, at Luftvaabnet er kommet i første Række som Angrebsvaaben paa Søen i Forbindelse med dets Funktion i Meddelelsetjenesten og endvidere, at det er meget vanskeligt paa Grundlag af de hidtil fremkomne Oplysninger at danne sig et sikkert Skøn om dets Indflydelse paa Søkrigen, Artiklen er ledsaget af en Række fortrinlige Billeder.

3. Hæfte slutter med indledende Oplysninger om *Sømagten*, der fortsættes i

4. Hæfte.

Der indledes med nogle faa Bemærkninger om Sømagts Væsen og Virke, disse burde have været betydeligt mere uddybet, fordi Forstaaelsen blandt Lægefolk her i Landet, af Sømagts og Søhandels Betydning er alt for lidt udbredt, og saaledes som den nuværende Krig imellem Stormagterne former sig som Handels- og Blokadekrig, vilde det have været rigtigt at begynde med en saavel sømilitær som folkeretlig Udredning af de i Forbindelse dermed værende Problemer, men lad os haabe, at en saadan Udredning kommer i et følgende Hæfte!

Derefter følger en Omtale af forskellige Krigsskibstyper, det er særligt Slagskibe og Undervandsbaade, der gives en mere indgaaende Omtale, Emnet er meget godt behandlet, det vil maaske kunne indvendes, at de taktiske Betragtninger bygger i noget for høj Grad paa »Storflaadetaktikken«, som vist nok har haft sin Kulmination med Jyllandsslaget.

4. Hæfte slutter med det højst ømtaalelige og vanskelige Emne: *Hvorpaa beror Spændingen mellem England og Tyskland*, forfattet af Professor Dr. phil. Gudmund Hatt.

Intet er vel vanskeligere, ikke mindst for en neutral Forfatter, der er sig sit Ansvar bevidst — end under en Krig at behandle Spørgsmaalet om Krigsaarsager, ikke alene fordi Meningerne derom staa særligt skarpt de krigsførende imellem og det »neutrale« Syn derfor i bedste Fald ikke anerkendes af nogen af Parterne, men ogsaa fordi Krigsaarsager ofte bunder dybt og maa føres langt tilbage i Tiden og bestaar af ideologiske, økonomiske, magtpolitiske o. m. a. Faktorer; ja hvem ved i det hele, hvilken dybere Mission Krige har?

Professor Gudmund Hatt omtaler først den ideologiske Meningsforskel ud fra den Opfattelse, at i Tyskland hersker Dogmet, at »Individet er til for Staten«, medens i England »Staten er til for Individets Skyld«. Noget mere haandgribelige og formentlig betydeligt mere afgørende er de økonomiske og magtpolitiske Uoverensstemmelser.

Man kan være enig eller uenig i et og andet med Forfatteren, men de Tanker og alsidige Oplysninger, der fremsættes, er overordentlig belærende og bør læses, ikke mindst fordi de fremføres af en anerkendt Kapacitet. Spørgsmaalet om Tysklands Kolonibesiddelser er jo stadigt brændende, og Krigens Udfald er sikkert

afgørende for dettes Løsning, Redegørelsen for det tidligere tyske Koloniriges Skabelse og dets Værdi for Tyskland og nu direkte og indirekte Værdi for England bør kendes.

Kolonispørgsmaalet er jo ikke alene et Spørgsmaal om »Livsrum« og af Betydning for Raavareproduktion og Afsætningsmuligheder for egen Industri, men tillige om end i ringere Grad af Betydning for Udvandring af Overskudsbefolkning, det er sidst og ikke mindst et søstrategisk Spørgsmaal, Værdien af Støttestrukturer.

Der gives forskellige Oplysninger som ikke er alment kendte, saaledes nævnes det, at Tysklands Indførsel fra Troperne i Efterkrigstiden har været oppe paa 2 Milliarder Reichsmark aarlig, hvilket belyser Betydningen af en Vareudveksling med eventuelle egne Kolonier. Vedrørende de tidligere tyske Koloniers statsretlige Stilling oplyses det, at det tidligere tyske Østafrika er delt mellem Storbritannien og Belgien, Kamerun og Togo mellem Storbritannien og Frankrig. Det tidligere tyske Sydvestafrika styres ikke af Storbritannien men af den sydafrikanske Union. Tysklands tidligere oceaniske Besiddelser er fordelt mellem fire Magthavere, nemlig Japan, de to britiske Dominions Australien og New Zealand og endelig selve det britiske Imperium, der styrer Fosfatøen Nauru. Der kræves saaledes mange Faktoreres Samvirken og Enighed for at træffe Bestemmelse om eventuel Tilbagegivelse af Tysklands Kolonier.

Der følger i 5. Hæfte derefter et Kapitel om *Søkrigens Vaaben* forfattet af Kaptajnløjtnant i Flaaden S. Prip. Efter en mere end kort Omtale af Kanonen, gives der en mere indgaaende Beskrivelse af Torpedoen, Minen og Dybdhomben, hvorfor man i høj

Grad kan komplimentere Forfatteren. Selv moderne Foreteelser som »Faldskærmsminer« og »magnetiske Miner« er medtaget. Om disse sidste siges, at Virke-maaden ikke kendes af Forfatteren, men den til Minens Tænding nødvendige Impuls tilvejebringes sandsyn-ligvis ved, at der i en Spole i Minen — ved at et Jernskib passerer den — induceres en elektrisk Strøm, der er tilstrækkelig kraftig til at give den almindelige Tænding gennem en Glødetraad.

Hæfte 5 slutter med en Beskrivelse af *Den mo-derne Hær*.

Ikke mindst i Betragtning af den ringe Lejlighed Søofficerer i Almindelighed har til at sætte sig ind i moderne Hærorganisation, og den store Betydning det ganske givet har, at det ene Værn har Kendskab til det andet, en Betydning som efter min Mening i alt for høj Grad undervurderes til Skade for Forsvaret som Helhed, bør dette Kapitel læses.

Man lærer her at kende hvorledes de moderne taktiske Hærenheder er sammensat, og den Udvikling der ligger til Grund derfor belyst ved Udtalelser fra Hærførere under Verdenskrigen og ved Eksempler fra denne.

Fra Tiden før Verdenskrigen til nu er der fore-gaaet en næsten revolutionerende Udvikling.

»Med de nye Vaaben har Infanteriet faaet en Ild-kraft, som ganske stiller den forrige Verdenskrigs In-fanteri i Skyggen.«

Det nævnes saaledes, at et *Infanteriregiment* (som tæller ca. 3500 Mand) foruden ca. 2500 Geværer eller Karabiner har indtil 96 lette og 36 tunge Maskingevæ-rer, 12 Panserværnskanoner, 18 Morterer og 4—8 Stkr. Skyts (Kanoner, Haubitser eller store Morterer).

Et *Rytterregiment* med en Styrke paa 1000—1200 Mand kan eksempelvis bestaa af 1 Panservognsdeling

fra 3—5 Panservogne bevæbnet med Maskingeværer eller lette automatiske Kanoner, 3—4 Ryttereskadroner hver paa 100—150 Mand med Geværer (Karabiner) og lette Maskingeværer, 1 Cyklisteskadron paa 100—150 Mand og 8—12 tunge Maskingeværer, 1 Motorcyklistbataillon paa 100—150 Mand og 8—12 tunge Maskingeværer, 1 Morterdeling med 2—6 Morterer og 1 Panserværneskadron med 2—4 Panserværnskanoner.

Og som Eksempel paa Kravene til *Artilleri* nævnes, at det franske tunge Artilleri i 1918 raadede over 5000 Pjecer mod 300 i August 1914.

Alt i alt kan det meget anbefales at følge dette Værk, f. Eks. kan det anbefales vore mange Officersmesser at være Abonnenter. Forudsat at Værket kan holde en ubetinget neutral og objektiv Linie, har det sin gode Mission i vide Kredse.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Februar Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 225)

- 2.—5. Februar 1658: Eskadre bestaaende af 4 Fregatter: »Svenske Løve«, »Samson«, »Emanuel« og »Svenske Lammel« med Kaptajn Peter Bredal afviser paa Nyborg Fjord Svenskerhærens Angreb og Storm paa Skibene, som ises ud af Fjorden og ankommer til København den $15/4$. Bredal udnævnes til Ekvipagemester paa Holmen og faar 6 Skipperboder til Eje.
7. Februar 1744: General-Admiralløjtnant Danne-skjold Samsøe's Projekt til Hovedvagten paa Nyholm approberes med Philip de Lange som Bygmester.
10. og 11. Februar 1659: Stormen paa København; Baadsmandskompagnierne under Holmens Chef Admiral Niels Juel forsvarer Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Østervold og Kastellet.
17. Februar 1727: Søetatens kombinerede Ret indstiftes, ophæves 1933.
18. Februar 1829: Viceadmiral Johan Olfert Fischer dør, Eskadrechef og Højstkommanderende i Slaget paa Rheden den $2/4$ 1801.
19. Februar 1619: Admiral Gieddes Eskadre 2 Orlogsskibe samt 2 Skibe fra Ostindisk

- Kompagni kæmper ud for de Kap Verdiske Øer med 3 franske Kapere, hvoraf Kaperfregatten »Lion d'or« samt 1 armeret Jagt erobres, »Lion d'or« omdøbes til »Patientia« og indgaar i Eskadren paa dens Togt til Ostindien.
20. Februar 1513: Kong Hans dør, Grundlæggeren af den kongelige danske Orlogsflaade, samt det oprindelige kgl. Værft i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen.
23. Februar 1846: Næstkommanderende paa Korvetten »Galathea« Kaptajnløjtnant Aschlund beordres til at fratræde Korvettens Togt Jordan rundt og konstitueres som Chef for den danske Koloni paa Nicobarøerne.
24. Februar 1716: Kaptajn Peter Wessel adles under Navnet Tordenskjold paa Grund af hans Fortjenester til Søs.
25. Februar 1767: General-Admiralløjtnant Danne-skjold-Samsøes Projekt til Bygning af Takkelagehusene paa Øen Frederiksholm paa Nyholm (nuværende Hovedmagasin og Takkelloft) approberes.
26. Februar 1701: General-Admiralløjtnant U. C. Gyldenløves Indstilling om Oprettelsen af »Søe-Cadet-Compagniet« bifaldes af Kong Frederik IV. Kommandør Chr. Tomesen Sehested bliver fra $\frac{26}{4}$ 1701 første Chef for »Kadetkompagniet (fra 1753 »Kadetskorpset«).
28. Februar 1648: Kong Kristian IV. dør paa Rosen-

borg Slot i København, en af de faa europæiske Konger, der personlig førte sin Flaade i Krig, kendt som Søtaktiker, Bygmester og Organisator af Orlogsflaaden, der under ham førtes frem til Landets førende nationale Værn.

F. Kj.

Mindeord.

Omend det er Sædvane kun at optage Mindeord her i Tidsskriftet over tidligere Medlemmer af Søe-Lieutenant-Selskabet, vil det sikkert vinde Forstaaelse, naar denne Regel brydes ved, at der siges nogle Ord til Minde om en af Marineministeriets højt agtede og afholdte Embedsmænd, der har arbejdet nidkært og utrætteligt til det sidste for Søværnet.



Kontorchef H. E. E. Andersen havde igennem en lang Aarrække været knyttet til Marinens Administration først paa Holmen og senere i Marineministeriet, hvor han fra 7. Maj 1937 ansattes som fungerende Chef for Regnskabsvæsenet. Ikke alene varetog han denne Post med ubestridelig Dygtighed og sjælden Samvittighedsfuldhed, men tillige med stor Hjælpsomhed og Forstaaelse til alle Sider.

Hans Gerning krævede, at han levede sig ind i alle Grene af Søværnets Liv for at forstaa, hvor der kunde økonomiseres, og hvortil der maatte skaffes Midler, alle Steder følte man, at man i Kontorchefen havde en hjælpsom Ven, en Mand, der retlede med usvigelig Takt, med Blik udelukkende for den Sag, han tjente, en Mand, som viste og krævede Loyalitet, og til hvem, der næredes ubegrænset Tillid.

Det er ikke for meget sagt, at det har vakt Sorg blandt alle i Marinen og ikke mindst blandt Søoffi-

cerer, at han gik bort, ikke alene fordi alle følte, at vi i Kontorchefen har mistet en af Søetatens dygtigste Mænd, men han var mere end det, vi behøver blot mindes hans kloge, venlige Øjne, hans smukke, hjertelige Smil, saa føler vi alle, at Søværnet ogsaa har mistet et ædelt, fint tænkende Menneske, der altid stræbte efter at tænke ret og handle ret.

P. I.

Marinens Bibliotek.

December 1939.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
138. Kendingsmærker for Luftfartøjer. Tvl. Udarb. ved Flyvevæsenet. Udg. af Marinemin. Kbh. 1938. Fol. H. Fra Flaadest.
- *139. Fundats for Sofartens Bibliotek. Vedt. paa det stiftende Bestyrelsesmøde d. 16. Aug. 1939. 8^o. H. Fra Sofartens Bibliotek.
- *140. »Hütte«. Taschenbuch der Stoffkunde (Stoffhütte). III. & Diagr. Index. 2. Neubearb. Aufl. Begr. & herseg. vom Akademischen Verein Hütte, E. V. und Dr. Ind. A. Stauch. Bearb. unter Mitwirkung führender Fachmänner von Dr. Ing. Georg Sinner. Berl. 1937. 8^o. K¹.
141. *Meller, K.*: Taschenbuch für die Lichtbogenschweizung. III. & Diagr. Index. 2. Neubearb. Aufl. Lpz. 1937. 8^o. K¹.
- *142-150. Meddelelser om Grønland. Bd. 78,5-125,5. Kbh. 1939. 4^o. H. Ska.
142. 78,5. *Kiilerich, A. B.*: A Theoretical Treatment of the Hydrographical Observation Material. III. & Kort. Litt.fort. Kbh. 1939.
143. 105,4. *Wagner, L. R. & Deer, W. A.*: Geological Investigations in East Greenland. Part III. The Petrology of the Skaergaard Intrusion, Kangerd Iugssuaq, East Greenland. III. & Kort. Kbh. 1939.
144. 119,10. *Henriksen, K. L.*: A Revised Index of the Insects of Grønland. A supplement to the Insect List in *Kai I. Henriksen & Will. Lundbeck*: Grønlands Landarthropoder (Medd. om Grønland. Bd. 22. 1917). Litt.fort. Index. Kbh. 1939.
145. 120. *Poul og Niels Egede*: Continuation af Hans Egedes Relationer fra Grønland samt Niels Egede: Beskrivelse over Grønland, ved H. Ostermann. Portr. og 1 Kort. Noter og Anmærkninger. Register: Sag-, Sted- og Navneregistre. Kbh. 1939.

146. 125,1. *Hildebrand, S. F.*: (U. S. Bureau of Fisheries): An Annotated List of the Fishes Collected on the Several Expeditions to Greenland, the Fox Basin Region, and the Coast of Labrador by Captain R. A. Bartlett, from 1925 to 1935. Published by permission of the U. D. Commissioner of Fisheries. Kbh. 1939.
147. 125,2. *Bennike, S. A. Boisen*: The Greenland Variety of *Theromyzon Garjaewi* (Livanow). Ill. Litt.fort. Kbh. 1939.
148. 125,3. *Wright, J. W.*: Contributions to the Glaciology of North-West Greenland. Ill. & Kort. Litt.fort. Kbh. 1939.
149. 125,4. *Harmsen, L.*: I: Studies on the Embryology and Cytology of *Saxifraga*. Ill. Litt.fort. Kbh. 1939.
150. 125,5. *Bøje, O.*: Toxin in the Flesh of the Greenland Shark. (Communication from Upernavik and the University Zoophysiological Laboratory at Copenhagen). Kbh. 1939.
151. *Hansen, Leo*: Situationen er kritisk. Dagbogsoptegnelser fra min Filmsekspedition til Ostgrønland og Hvidehavet 1934-35 og 1937. Ill. og Kort. Kbh. 1939. 8^o. Fv.
- * 152. International Signalbog 1931. Officiel dansk Udgave. Udg. af Min. for Søfart og Handel. Kbh. 1933 & Till. 1934, 1936 og 1939. 4^o. H. Gave fra Min. for Handel, Industri og Søfart.
- * 153. Admiralty Navigation Manual. Ill. Index. Vol. II. Ed. by Hydrogr. Dep. Lond. 1938. 8^o. Ska.
- * 154. *Kellar, J. G.*: Hydrographic and Geodetic Surveying Manual. Index. H. O. No. 215. Wash. 1937. 4^o. Ska.
- * 155. *Fentress, G. L.*: First and Second — Order Triangulation in Michigan. Kort. Index. U. S. Coast & Geod. Surv. Publ. No. 214. Wash. 1939. 8^o. Ska.
- * 156. Tables of Computed Altitude and Azimuth, Vol. III. H. O. No. 214. Ed. by Hydrogr. Off. Wash. 1939. 4^o. Ska.
- * 157. *Nørgaard, G.*: Einige Schwereverhältnisse in Dänemark. Ill. & Kort. Geod. Inst. Medd. No. 12. Kbh. 1939. 8^o. Ska.
- * 158. *Jensen, H.*: Herleitung einiger Ergebnisse der Ausgleichsrechnung mit Hilfe von Matrizen. Geod. Inst. Medd. No. 13. Kbh. 1939. 8^o. Ska.

- *159. *Rybener, J.*: Extensions and Corrections to the Determination of the Instrumental Constants of the Galitzin Seismograph in Presence of Reaction. Geod. Inst. Medd. No. 11. Kbh. 1939. 8^o. Særtr. af »Garlans Beiträg zur Geophysik«. Ska.
- *160. *Magnetisk Aarvog, 2. Del: Grønland.* Udg. af Meteorolog. Inst. Kbh. 1939. 4^o. Ska.
- *161. Instructions for the Operation and Calibration of Direction-Finder Equipment. Ill. Index. Ed. by U. S. Nav. Dep. Bur. of Engineering. Wash. 1939. 8^o. Særtr. af "Manual of Engineering-Instructions". Ska.
- *162. *Finnisches Geodätisches Institut 1918-38.* Ill. & Kort. Helsinki 1939. 8^o. Ska.
- *163. *Admiralty Manual of Hydrographic Surveying.* Ill. & Kort. Index. Ed. by Hydrogr. Dep. Lond. 1938. 8^o. Ska.
- *164. *General Instructions for the Hydrographic Surveyors of the Admiralty.* Ill. 8. Ed. by the Hydrogr. Dep. Lond. 1938. 8^o. Ska.
- *165. *Smith, E. H., Soule, F. M. & Mosby, O.*: The "Marion" and "General Greene" Expeditions 1928-35, Part 2. Ill. & Kort. Wash. 1937. 8^o. Ska.
- *166. *Coutier, A.*: Marées. Ill. Éd. par Serv. hydrogr. de la Marine. Paris 1938. 4^o. Ska.
- *167. *The Ports of Southern New England.* Kort. Index. Wash. 1937. 8^o. Ska.
- *168. *Naval Air Pilot, Central America.* Ill. & Kort. Index. Ed. by Hydrogr. Off. Wash. 1937. 8^o. Ska.
- *169. *Admiralty Weather Manual 1939.* Ill. & Kort. Index. Lond. 1938. 8^o. Ska.
- *170. *Distances between United States Ports, revised (1938).* Ed. Wash. 1938. 8^o. Ska.
- *171. *Croft, A.*: Polar Exploration i Epics of the XXth Century. Ill. & Kort. Index. Litt.fort. Lond. 1939. 8^o. H.

H. Bistrup.

Luftfarten og Krigen*).

Af Knud Gregersen, Direktør for Luftfartsvæsenet.

Inden jeg i det følgende skal gøre Rede for Luftfartens Stilling efter Krigstilstandens Udbrud og Forsøgene paa at holde den i Gang uanset Krigen, vil det formentlig være naturligt indledningsvis at give en Oversigt over Luftfartens Udvikling i det forholdsvis korte Spand af Aar, hvor man kan tale om Lufttrafik.

Man har sagt om Flyvemaskinen, at den er et Barn af Verdenskrigen, og der er jo det rigtige i det, at den under Verdenskrigen i teknisk Henseende naaede en Udvikling, som man i Aarene før Krigen ikke havde drømt om. Det var derfor forstaaeligt, at man, da Krigen var endt, paa Fredskonferencen i Paris optog til Drøftelse at søge Flyvemaskinen udnyttet som Trafikmiddel i Samfærdselens Tjeneste. Under Hensyn til det særegne ved dette Befordringsmiddel: at det bevæger sig henover Landene i et Element, Lufthavet, der ikke kender til Landegrænser, var man imidlertid klar over, at det med Henblik paa en kommende international Lufttrafik vilde være nødvendigt forinden i Form af en Konvention at tilvejebringe visse ensartede Regler, som maatte være bindende for de Lande, der tiltraadte Konventionen, og mellem hvilke Lufttrafiken skulde foregaa. Efter Forslag fra den franske Regering og med Tilslutning fra Fredskonferencens øverste Raad blev en saadan Konvention udarbejdet og under 13. Oktober 1919 underskrevet af de paa Konferencen repræsenterede Stormagter. I denne Den internationale Luftfartskonvention af 1919, der kan betragtes som en

*) Optaget i dansk Oversættelse fra det meget anbefalelsesværdige Tidsskrift »Le Nord«s 4. Hæfte 1939.

Grundlov for den internationale Luftfart, bestemmes det, at enhver Stat har den fuldkomne og udelukkende Højhedsret over Luftrummet ovenover dets Territorium. Det bestemmes derhos, at de Stater, der har tiltraadt Konventionen, i Fredstid skal tilstaa Luftfartøjer fra de andre kontraherende Stater fri Adgang til Luftfart over deres Territorier under Iagttagelse af de i Konventionen opstillede Betingelser. De kontraherende Stater skal dog kunne gøre Oprettelse og Drift af regelmæssige, internationale Luftruter med eller uden Mellemlandig henover deres Territorier afhængig af, at deres Tilladelse hertil forud er indhentet. Endvidere fastsættes der i en Række til Konventionen knyttede Reglementer Bestemmelser om de Krav, der skal stilles til Fartøjernes Mærkning — Nationalitets- og Registreringsmærker, — til deres Luftdygtighed, for at de kan erholde Luftdygtighedsbevis, til Førernes Duelighed, for at de kan erholde Førercertifikat, til de Bøger — Journaler —, der skal føres om Bord paa Luftfartøjerne, og til de Sejladsregler og Regler for Føring af Lanterner, der skal iagttages under Luftfart. Endelig bestemmes det, at der skal nedsættes en Kommission, »Commission Internationale de Navigation Aérienne«, efter Forbogsstaverne forkortet kaldet »C. I. N. A.«, hvori skal have Sæde Repræsentanter for de Lande, der har tiltraadt Konventionen, og som skal have til Opgave at drage Omsorg for, at Reglementernes Bestemmelser til enhver Tid holdes á jour med Luftfartens Udvikling, og i det Hele søge den internationale Lufttrafik fremmet gennem Tilvejebringelsen af en international Vejrmeldings- og Radiotjeneste, Udarbejdelse af Luftfartskort, m. v.

Ved Bestemmelsen om, at enhver Stat skulde have den fuldstændige og udelukkende Højhedsret over Luftrummet ovenover dens Territorium, havde Konven-

tionen taget Stilling til et Spørgsmaal, som ofte havde været diskuteret i Aarene inden Verdenskrigen: om Staten havde en saadan Højhedsret, eller om Luftrummet i en vis Højde over Territoriet var frit, et »mare liberum«, hvortil Adgangen var fri. Ved at knæsette Teorien om Statens Højhedsret over Luftrummet ovenover Territoriet, hvortil Adgangen altsaa ikke var tilladt, havde Konventionen gjort det klart, at en Forudsætning for Etablering af en international Luftfart maatte være den, at Landene tiltraadte Konventionen af 1919. Der rettedes da ogsaa, straks efter at Konventionen var blevet underskrevet i Paris, Henvendelse til de saakaldte »ex-neutrale« Stater om at tiltræde Konventionen.

I Traad med det Samarbejde de nordiske Lande imellem, der saa lykkeligt havde været etableret under Verdenskrigen, samledes derefter efter Indbydelse af den danske Regering i December 1919 i København Repræsentanter for Finland, Norge, Sverige og Danmark samt Repræsentanter for Holland og Svejts for at drøfte Stillingen til Konventionen.

Der var 2 Bestemmelser, man nærede Betænkelighed ved at tiltræde. Den ene var en Bestemmelse, der var affattet saaledes, at de Lande, der tiltraadte Konventionen, var afskaaret fra at have Særoverenskomster om Luftfart med Lande, der ikke havde tiltraadt Konventionen af 1919. De »ex-neutrale« Lande vilde herefter være afskaaret fra at have Luftfartsoverenskomst med f. Eks. Tyskland og altsaa afskaaret fra at overflyve tysk Omraade, medens saadan Adgang var tilsikret Luftfartøjer fra de allierede og associerede Magter gennem Fredstraktatens Artikel 313.

Den anden Bestemmelse var Bestemmelsen om Afstemningsreglerne indenfor den ovennævnte »Commission Internationale de Navigation Aérienne«, »C. I.

N. A.«, hvor der paa Forhaand var tilsikret Stormagterne en absolut Majoritet ved Afstemningerne, hvad man fandt stridende imod Princippet om Staternes Ligeberettigelse.

Med de Betæneligheder, der saaledes var kommet til Orde paa Mødet i København, blev »C. I. N. A.« gjort bekendt, med det Resultat at de paagældende Bestemmelser i Konventionens Tekst blev ændret i Overensstemmelse med de fremkomne Ønsker. Ændringerne skulde imidlertid først ratificeres af samtlige de Stater, der var Medlemmer af Konventionen. Det tog Tid, men efter at det var sket, og et nyt Møde afholdt i København i 1925, er Konventionen siden tiltraadt af Danmark, Finland, Norge, Sverige, Holland og Svejts, og Konventionen tæller nu — i 1939 — ialt 32 Medlemsstater, nemlig saa godt som alle Lande i Europa og en stor Del udenfor Europa. Udenfor Konventionen staar dog vedblivende Tyskland, der imidlertid med Konventionen af 1919 som Forbillede har afsluttet Særoverenskomster med de andre Lande, for Danmarks Vedkommende Overenskomsten af 25. April 1922, der altsaa er bestemmende for Luftfart imellem Danmark og Tyskland.

Det Samarbejde, Landene imellem, der gennem Aarene har været etableret gennem Den internationale Luftfartskommission, har, som sagt, haft Henblik dels paa Kontrollen med Luftfarten — Luftfartøjernes Luftdygtighed, Førernes Duelighed, m. v. — dels paa at søge Lufttrafiken fremmet gennem en Udvikling af Luftfartens Vejrmeldingstjeneste, gennem Oprettelsen af Radiostationer, der kan staa i Forbindelse med Fartøjerne i Luften og gennem Pejlinger i Mørke eller usigtbart Vejr lede dem frem til deres Bestemmelsessted, gennem Oprettelse af Luftfyr til Brug ved Flyvning i Mørke, m. v. Hele denne Tjeneste, Luftfartens Sikringstjeneste, der altsaa omfatter Vejrmeldingstje-

nesten, Radiotjenesten og Flyveledertjenesten, og som kan sidestilles med f. Eks. Fyrtjenesten for Skibsfarten, er af Staternes Luftfartsadministrationer vederlagsfrit stillet til Raadighed for Luftfarten.

Yderligere er der af Staterne og de kommunale Myndigheder tilvejebragt Havneanlæg til Brug for Luftfarten. Lad mig her for de nordiske Lande nævne: For Finland Havnene ved Helsinki og Åbo, for Sverige Havnene ved Stockholm, (Bromma), ved Göteborg, (Thorslanda) og ved Malmö, (Bulltofta), for Norge Havnene ved Oslo, (Førnebu), Kristianssand og Stavanger og for Danmarks Vedkommende Lufthavnen ved København, (Kastrup), hvor en ny moderne Hovedbygning med tilhørende Vejanlæg i Sommeren 1939 er taget i Brug, samt de kommunale Havne ved Aalborg og Esbjerg.

Endelig skal jeg nævne den direkte Støtte, der af Staterne ydes Luftfarten i Form af Subvention til Selskaberne til Drift af Luftruter paa Udlandet. I tidligere Tid var det ikke ualmindeligt, at der i de enkelte Lande fandtes flere forskellige Selskaber, som indbyrdes konkurrerede med hinanden. Da de alle oppebar Subvention fra Staten, var dette selvsagt en uheldig Ordning, og man er nu i saa godt som alle Lande gaaet over til kun at opretholde eet enkelt nationalt Selskab, i hvis Ledelse Staten er repræsenteret, og med hvis Dispositioner i det hele der er forbeholdt Staten et nøje Indseende. Jeg skal nævne de Selskaber, vi her i Norden kommer i Berøring med: for Finland »Aero O/Y«, for Sverige »A/B Aerotransport«, for Norge »Det norske Luftfartselskap«, for England »Imperial Airways«, for Tyskland »Deutsche Lufthansa«, for Holland »Koninklijke Luchtvaart Maatschappij«, (»K. L. M.«), for Frankrig »Air France«, for Belgien »Société Anonyme Belge de Navigation Aérienne,« (»S. A. B. E. N. A.«)

og for Danmark »Det danske Luftfartsselskab«, der er det ældste af Luftfartsselskaberne i Europa, idet det stiftedes paa et Møde i Det østasiatiske Kompagni den 29. Oktober 1918. For at undgaa unødige Konkurrence har de forskellige Landes Luftfartsselskaber dannet en international Organisation »International Air Traffic Association«, (»I. A. T. A.«), der afholder aarlige Møder, hvor Ruterne planlægges, og Fartplaner og Tariffer fastlægges, og hvor alle Spørgsmaal af Interesse for Rutetrafiken drøftes. Jeg nævnede før, at der af Staterne ydes Subvention til Drift af Ruterne. Medens denne Post i de første Aar selvsagt var af algørende Betydning for Selskabernes Økonomi, har Forholdet, alt som Trafiken er vokset, paa glædelig Maade ændret sig, saaledes at Egenindtægten, d. v. s. den Indtægt, Selskaberne indtjener paa anden Vis, nu er dominerende i Forhold til Statssubventionen. For Det Danske Luftfartsselskabs Vedkommende er Forholdet saaledes det, at medens Egenindtægten i 1927 udgjorde 43,85 % af Subventionen, var den i 1933 steget til 111,97 % af Subventionen og i 1938 til 366,55 %.

Det er knap 20 Aar siden, den første Luftrute aabnedes imellem Paris og London, og den internationale Luftrafik er siden da gaaet sin Sejrs gang over Landene, og Luftfartsselskaberne har spundet deres Net af Luftruter over snart sagt hele vor Klode. Denne Fremgang indenfor Luftrafiken har ogsaa gjort sig gældende her i Norden. Jeg vedføjjer et Kort, hvorpaa er indtegnet de Ruter, der i Sommeren 1939 har været etableret Nordens Lande imellem og mellem Norden og Udlandet. Til Belysning af, i hvilken Grad Nordens Lande gennem disse Ruter tidsmæssigt er rykket hinanden og Udlandet nærmere, skal jeg oplyse, at Rejsetiden har været:

Stockholm—Helsinki	2	Timer	30	Min.
Stockholm—København	2	»	30	»
Oslo—Göteborg	1	»	20	»
Göteborg—København	1	»	15	»
København—Malmö	0	»	15	»
København—Berlin	2	»	45	»
København—Hamburg	1	»	00	»
København—Amsterdam	2	»	45	»
København—London	3	»	45	»
København—Paris	4	»	00	»
Kristianssand—Amsterdam	3	»	15	»

Til Belysning endelig af den Fremgang i Lufttrafikken, der i de senere Aar har været her i Norden, skal jeg anføre nogle Tal, hentede fra Statistikken for Lufthavnen ved København, der i Kraft af sin centrale Beliggenhed er blevet et Knudepunkt i den nordeuropæiske Lufttrafik. Antallet af Passagerer, incl. Transitpassagerer, der i 1927 var 9.181, steg i 1936 til 42.880 og i 1938 til 65.178; samtidig voksede Antallet af ankomne og afgaaede Luftfartøjer fra 3.166 i 1927 til 10.902 i 1936 og til 15.446 i 1938. De tilsvarende Tal for 1939 viser, lige ind til Krigens Udbrud omkring 1. September, en endnu voldsommere Stigning; saaledes var der alene i August Maaned 13.462 Passagerer imod 11.294 i August Maaned 1938, og Antallet af Starter og Landinger af Rutemaskiner, der gik og kom, var i Sommeren 1939 omkring 70 i Døgnet.

Det forstaar sig af sig selv, at Krigstilstandens Udbrud i særlig Grad maatte virke lammende paa Lufttrafikken. Flyvemaskinen er jo ikke alene det fredelige Trafikmiddel i Samfærdselens Tjeneste, men tilige det frygtede Krigsvaaben, og paa Afstand at afgøre om en Maskine hører til den ene eller den anden Kategori er ikke let. Den øjeblikkelige Virkning var derfor den, at ikke alene de krigsførende Lande lukkede af for

al Flyvning udefra, men at ogsaa de neutrale Lande for at sikre sig imod enhver Krænkelse af deres Neutralitet forbød fremmede Flyvemaskiners Overflyvning af deres Territorium. En Undtagelse blev dog gjort for Maskinerne paa de faste Ruter, idet en effektiv Kontrol her var mulig, dels fordi det drejede sig om Maskiner fra koncessionerede Selskaber, med hvilke der paa Forhaand var sikret Staterne et vist Indseende, dels fordi disse Maskiner kom ad bestemte Ruter og til bestemte Tider i Henhold til Fartplaner, der var approberet af Staterne. For dog yderligere at sikre Kontrollen blev det bestemt, at Maskinerne paa Ruterne skulde følge bestemte, forud fastlagte »Korridorer« og stedse skulde holde sig under Skyerne og i ikke over 500 m Højde. Endelig blev al Mørkeflyvning d. v. s. al Flyvning mellem Solnedgang og Solopgang forbudt, hvilket bl. a. bevirkede Inddragning af den Natpost-rute, der hidtil havde bragt Posten fra Helsingfors, Stockholm og Oslo ned over København til Hannover, hvorfra den var bragt videre til det sydlige og vestlige Udland.

Med disse Restriktioner var det altsaa muligt at opretholde en Lufttrafik de neutrale Lande imellem. Men hvorledes med Lufttrafiken paa England og Tyskland, de 2 Lande, med hvilke Nordens Lande hidtil luftværts havde staaet i saa livlig Forbindelse? Forretningsforbindelsen med disse Lande var jo ingenlunde ophørt, og de Besværligheder af forskellig Art, der siden Krigstilstandens Udbrud havde været forbundet med Trafiken landværts og søværts paa de nævnte Lande, gjorde det yderligere ønskeligt at søge Forbindelsen gennem Luften genoptaget.

Fra Luftfartsselskaberne, bistaaet af Regeringerne, blev der derefter rettet Henvendelse til Luftfartsmyndighederne i England og Tyskland med Henblik paa

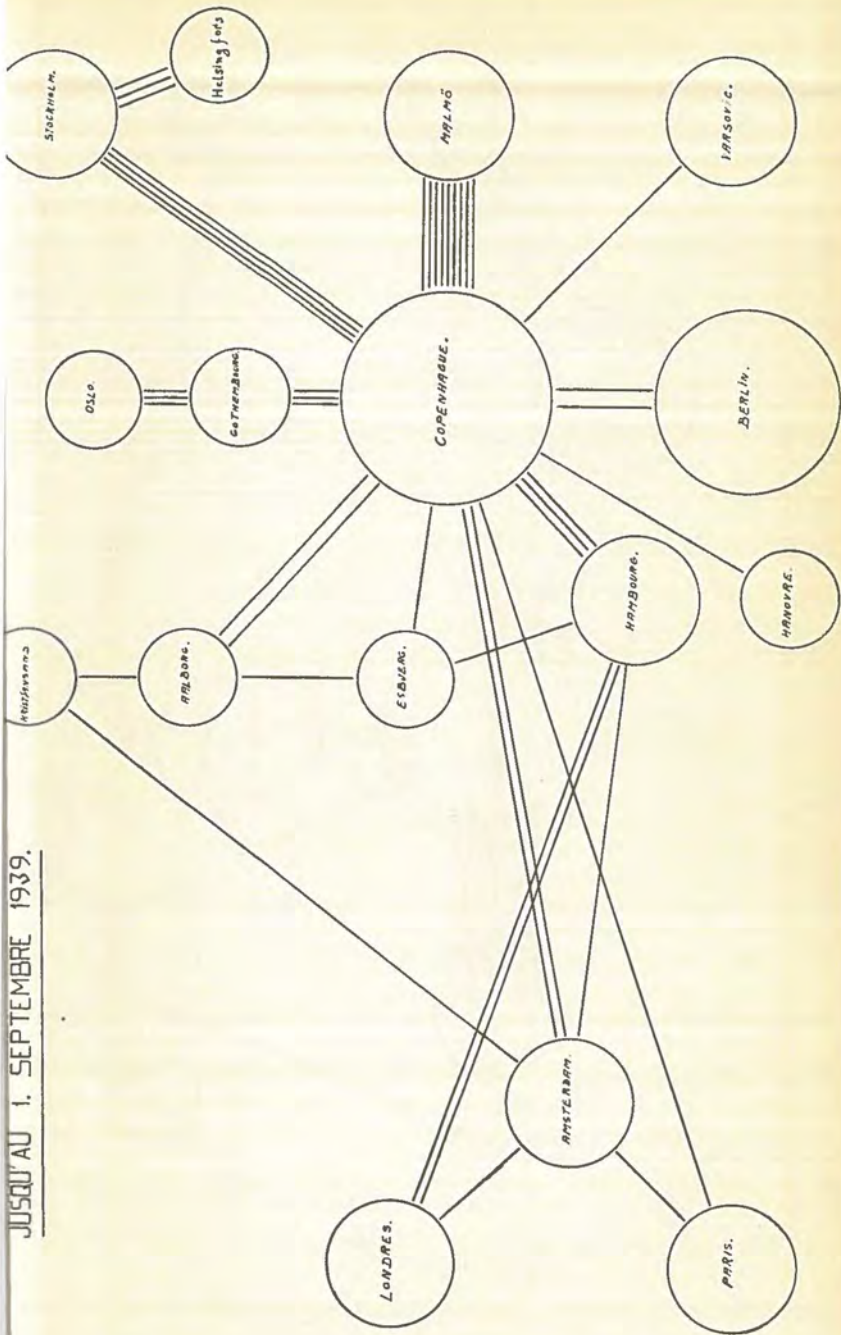
at faa Forbudet mod fremmed Flyvning ophævet, forsaavidt angik Flyvemaskiner paa de faste Ruter, og saavel fra engelsk som fra tysk Side stillede man sig velvilligt overfor disse Henvendelser. Man stillede dog som Betingelse — for at sikre en effektiv Kontrol — at Maskinerne skulde følge bestemte af de paagældende Luftfartsmyndigheder forud fastlagte »Korridorer«, at Fartplanerne nøje skulde overholdes, og at der som Landingspladser skulde benyttes henholdsvis Shoreham paa Sydkysten af England i Stedet for tidligere Croydon ved London, og Rangsdorf Syd for Berlin i Stedet for »Tempelhofersfeld« i Berlin. Lufttrafiken paa England og Tyskland er herefter paa ny kommet i Gang og er — bortset fra et enkelt Tilfælde — hidtil forløbet uden Uheld af nogen Art og under stærk Tilslutning fra det rejsende Publikums Side. Paa vedføjede Tegning er indtegnet de Ruter, der for Tiden er i Gang Nordens Lande imellem og imellem Norden og Udlandet. Paa Tegningen er endvidere anført Afgangs- og Ankomsttider for de forskellige Ruter. Som det vil ses, gaar Trafiken fra de nordiske Lande til Tyskland over København til Berlin med Afgang fra København Kl. 09.30 og 12.00 og Ankomst til Berlin henholdsvis Kl. 12.15 og Kl. Kl. 14.45, medens Afgangstiderne fra Berlin er 08.45 og 13.15 med Ankomst til København henholdsvis Kl. 11.30 og Kl. 16.00. Paa England gaar Lufttrafiken fra Norden ligeledes over København til Shoreham med Mellemlanding i Amsterdam. Her er, som det vil ses, 3 Ruter etableret, drevet henholdsvis af det svenske, hollandske og danske Luftfartsselskab. Det er herefter muligt, hvis man vælger Det Danske Luftfartsselskabs hurtiggaaende »Condor« Maskine — 300 km i Timen — at tage fra København Kl. 09,15, være i Amsterdam Kl. 12.00, tage derfra Kl. 13.00 og være i Shoreham Kl. 15.30. I omvendt Retning kan man tage fra London

Kl. 11.15 være i Amsterdam Kl. 12.20, tage derfra Kl. 12.50 og være i København Kl. 16.15. Yderligere er der, som det ligeledes vil ses af Tegningen, etableret een ugentlig Forbindelse mellem Stockholm, Oslo og Stavanger til Aberdeen i Skotland. —

Naar man ser tilbage paa den Udvikling, Lufttrafikken er undergaaet, siden man efter Verdenskrigens Afslutning paa Fredskonferencen i Paris udarbejdede Den internationale Luftfartskonvention af 1919, tør det siges, at de Forventninger, man dengang knyttede til Flyvemaskinen som Trafikmiddel i den internationale Samfærdsels Tjeneste, i rigeste Maal er gaaet i Opfyldelse.

Maatte den Tid snart oprinde, da Flyvemaskinens Mission alene vil blive den at bygge Bro imellem Folkene.

JUSQU'AU 1. SEPTEMBRE 1939.



De to polske Undervandsbaades Odysse.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

I det kendte Tidsskrift's »Revue des deux mondes« Januar Hefte findes en livfuld Skildring af de to polske Undervandsbaade »Wilk« og »Orzel«s Operationer i — og Rejse fra — Østersøen til Skotland.

»Wilk« er den ældste, bygget 1930 hos Normand, Tonnage 980/1250, »Orzel« er fra 1938 bygget i Rotterdam, Tonnage 1110/1460, begge Baade er altsaa af søgaaende Type.

Forfatteren Robert Vaucher aflagde Besøg i en skotsk Havn den 16. November sammen med General Sikorski og Admiral Swirski og beretter efter Samtaler med de ombordværende følgende, her gengivet i forkortet Uddrag:

Chefen for »Wilk« — Lieutenant de vaisseau Krawczyk er som hele Besætningen ung, og det har nok været medvirkende til, at han og hans Folk har kunnet staa igennem de mange Farer og Strabadser.

Ved Krigens Udbrud holdt »Wilk« gaaende ud for den polske Kyst for at faa Ram paa tyske Skibe, men dels sejlede de tyske Krigsskibe mest om Natten og dels indledtes straks en energisk Krig mod de polske Undervandsbaade saavel fra Luften som med U-Baadsjagere.

I Løbet af 5 Dage blev Undervandsbaadene flere Gange bekæmpet med Dybdebomber, alene paa een Dag blev der kastet 35 imod den, de beskadigede Tankene, og Olien steg op til Overfladen. Hele Dagen igennem Time efter Time sprang Bomberne om Baaden, tilsidst gik »Wilk« ned til under trykprøvet Dybde.

Efter at være kommet ned paa Havbunden detonerede endnu 8 Dydbomber om den. Snart trængte Vandet ind i de lække Tanke, de magnetiske Kompasser ødelagdes, ombord stoppedes alle Pumper og Ventilatorer for at undgaa Støjlytning fra de tyske U-Baadsjagere. Henad Aften var det vanskeligt at aande. Efterhaanden voksede Oliepletten paa Overfladen, og tilsidst maa Tyskerne have været overbevist om, at Baaden var tilintetgjort, thi efter i et Par Timer ikke at have kastet flere Dydbomber, fjernede de sig.

Kl. 2000 gav Chefen Ordre til Uddykning, da det efterhaanden var umuligt at udholde at være længere neddykket. Kl. 2100 steg Baaden ganske langsomt op til Overfladen, i Radioen hørtes Tyskerne bekendtgøre Ødelæggelse af en Undervandsbaad. Om Natten saas Lys, men det forsvandt, da Undervandsbaaden vilde angribe, pludselig arriverede igen tyske Undervandsbaadsjagere, og der dykkedes paany. Næste Dag blev Baaden atter angrebet med Dydbomber, og Olie-tankene beskadigedes yderligere, efter Radioordre fra Søværnskommandoen prøvede »*Wilk*« at gaa Vest paa langs den tyske Kyst, en Konvoy observeredes i ca. 3000 m Afstand, men under Angrebet skiftede den Kurs og holdt lige paa Baaden.

Det forvoldte selvfølgelig ikke ringe Bekymring, at den udlydende Olie stadig markerede Baadens Rute og samtidig, at Beholdningerne svandt, saaledes at Brændselsmangel kunde befrygtes. Dagenes forløb monotont, der telegraferedes til Gdynia, at Baaden var havareret, og der modtoges derefter Ordre til længst muligt at søge Angrebschancer for derefter at afgaa til England, i Nødsfald at lade Baaden internere i neutral Havn.

Da der kun var Brændstof til 8 Dages Forbrug, besluttede Chefen at søge til England. Da man stadig

var ude for Angreb fra tyske U-Baadsjagere, maatte March foretages om Natten. Man vidste, at der var udlagt Minespæringer ved de sydlige Indgange til Gennemsejlingsfarvandene, ogsaa denne Risiko maatte lages.

Der fortælles intet om, hvilket af Gennemsejlingsfarvandene Baaden valgte, det berettes kun, at da Baaden om Natten var i »en snæver Passage« passerede to blændede tyske Skibe paa ca. 50 m Afstand, de syntes at have bemærket »Wilk«, idet de tændte Projektører og belyste Farvandet, men »Wilk« dykkede og fortsatte. Den næste Dag telegraferedes til Gdynia, at Jylland var passeret, senere opnaedes Forbindelse med en af det engelske Admiralitets Radiostationer, og den 25. September ledsagedes »Wilk« af et engelsk Skib ind til engelsk Havn, efter at det i tysk Radio officielt var meddelt, at den var sænket den 6. September.

»Orzel« hørte til de nyeste og bedste af de 5 polske Undervandsbaade. Den havde en Besætning paa 1 Chef, 1 næstkommanderende, 4 Officerer og 54 Mand.

Efter nogle Dages forgæves Patrouille, blev den angrebet af U-Baadsjagere og belagt med 10 Dybd bomber. Den dykkede, stoppede Maskinerne og laa ubevægelig til Mørkets Frembrud. Den synes derefter at have holdt gaaende ved Gotland, noget uklar er Beskrivelsen om, hvorledes den her passerede et Minefelt, hvor den hørte Minerne skrabe langs Skroget. Da de Skibe, den saa — med Undtagelse af et — var inden for svensk Territorialfarvand, fik den ingen Chancer.

Da Chefen blev syg af Tyfus, og en Luftryk-pumpe havarede, anmodede »Orzel« den 13. September pr. Radio Estland om Tilladelse til at anløbe en

estnisk Havn for at ilandsætte den syge Chef og udbedre Havariet. Efter at være ankommet til Reval, blev der straks sat estnisk Vagt om Baaden.

En estnisk Officer meddelte derefter næstkommanderende, at det af Hensyn til Baadens Sikkerhed var bedst straks at forlade Havnen. Hertil svarede den polske Officer, at efter internationale Regler havde han Ret til at forblive 24 Timer i neutral Havn, naar han begærede at udføre Reparationer.

Fra estnisk Side gaves derefter Tilladelse til, at han blev liggende 24 Timer ved Kaj.

Uheldigvis for »Orzel« laa der et tysk Koffardiskib »Thalatta« i Havnen, som skulde afgaa næste Dag. Efter international Sædvaneret var det ikke Undervandsbaaden muligt at gaa til Søs før 24 Timer efter det fjendtlige Skibs Afgang.

Da »Thalatta« saa den polske Undervandsbaad, skyndte den sig med at stryge Flaget, dækkede sit Navn med en Presenning og overmalede sit Skorstensmærke, den forlod Havnen Natten mellem den 14. og 15. September. Saasnart den tyske Damper var sejlet, kom Folk fra den estniske Marine om Bord i »Orzel«. Polakkerne troede, at de kom for at hjælpe dem med Reparationen, men de blev snart ubehagelig overbevist om denne Fejltagelse. Estnerne havde simpelt hen Ordre til at internere Undervandsbaaden, og at sætte den under Bevogtning. En Henvendelse til den polske Legation frugtede ikke. Saasnart de estniske Flaademyndigheder kom om Bord, skyndte de polske Officerer sig med at tilintetgøre Kodebøger og fortrolige Dokumenter.

Estnerne begyndte derefter at desarmere Undervandsbaaden. De borttog Bundstykkerne fra Kanonerne, Geværer, en stor Del af Ammunitionen, 14 Torpedoer og alle Søkortene.

Lørdag Aften den 17. September var Reparationerne færdige. Derefter samlede Chefen Officererne og meddelte dem, at det var hans Agt ikke at lade sig internere. Estnerne havde saa godt som alle forladt Skibet, idet de meddelte, at de vilde fortsætte Desarmeringen om Mandagen, de vilde holde fri om Søndagen.

Efter at Undervandsbaadens Besætning var averteret, blev alt gjort klar til, at »Orzel« i største Hemmelighed kunde forlade Reval ved Midnat. Uheldigvis kom en estnisk Officer ved Midnatstid for at inspicere Bevogtningsmandskabet, som opholdt sig paa Kommandobroen og i Nærheden af Undervandsbaaden. Man maatte væbne sig med Taalmodighed, før Kuppet iværksattes.

Pludselig, Kl. 0200 om Morgenen blev de estniske Vagtposter kneblede, Trosserne og Telefonkabler til Byens Politistation kappet, Motorerne sat i fuld Gang, og Undervandsbaaden gled i det fuldstændige Mørke ud af Havnen under Vejs — uden Søkort.

Under Udpassagen tørnede den paa Enden af en Kaj og væltede en Statue, uden for Havnen løb den paa en Klippe og maatte bakke for at komme af.

Imidlertid blev der slaaet Alarm, et estnisk Krigsskib aabnede Ild paa »Orzel«, Mitrailleurprojektiler slog ind mod Broen, men ingen saaredes. Et Kystbatteri paa en af de nærliggende Øer belyste »Orzel« med Projektører og beskød den, men Undervandsbaaden dykkede og undslap sine Forfølgere. Den forblev neddykket til Kl. ca. 2000, derefter mødte den nogle finske Skibe.

Ved Afgangen havde »Orzel« medtaget to estniske Søfolk, som spurgte om deres Skæbne. Chefen havde til Hensigt at sætte dem i Land paa estnisk Territorium, men igennem en opsnappet Radioudsendelse fra

London erfarede han, at man beskyldte »Orzel«s Mandskab for at have dræbt det estniske Vagtmandskab. Chefen indsaa, at det kunde være farligt at landsætte dem i Estland. Det blev derfor paa neutralt Territorium, paa Gotland, at de to Estnere, sunde og raske og restituerede efter deres Sindsbevægelser, blev sat i Land i en lille Jolle forsynet med Proviant, en Flaske Whisky og med tilstrækkelig mange Penge til Tilbage-rejsen til Reval. De medførte ligeledes et Brev til den estniske Admiral, hvori der gaves Undskyldninger for den forcerede Afrejse og udtaltes Beklagelse over Skaderne forvoldt paa Statuen ved Havnen.

Idet »Orzel« havde beholdt nogle Torpedoer — nemlig de, som skulde have være udtaget om Mandagen i Reval — krydsede den i Østersøen i 10 Dage, uden Søkort og manglende en hel Del Instrumenter, stadigt søgende et Bytte. Men om Dagen var Havet øde, undertiden saa den om Natten Projektørlys fra tyske Krigsskibe.

Efter forgæves at have søgt Bytte blev den klar over, at dens Stilling var vanskelig, idet Farvandet stadig blev afpatrouilleret af Flyvere om Dagen og af Krigsfartøjer om Natten. Den 6. Oktober begyndte det at skorte paa fersk Vand. For at fremstille mere, maatte der gaas med fuld Fart, og det vilde tage stærkt paa Brændselsbeholdningen. Den 7. Oktober besluttede Chefen sig til at gaa ud i Nordsøen.

Navigationsofficeren var begyndt at opridse et Oversejlskort og et Specialkort. Fortælleren skildrer, hvorledes han i Chefens Kabys besaa disse Kort, paa hvidt Papir var med Blyant og Blæk optrukket Østersøkysterne, Danmarks geografiske Linier med Øer og Stræder og endelig Nordsøen.

Paa særligt Sted var anført »Kort opridset efter vore Erindringer og vore Formodninger«.

Under Udsejlingen fra Østersøen maatte »Orzel«

unddrage sig en Forfølger, der belyste den, ved Dykning. I Nordsøen fik den daarligt Vejr. Den 14. Oktober fik den Forbindelse med et britisk Skib, som ledsagede den til skotsk Havn. Efter seks Ugers Sejlads mødte den sin Kammerat »*Wilk*«.

Endnu vajer det polske Orlogsflag paa Havene fra Resterne — 3 Jagere og 2 Undervandsbaade — af den polske Flaade. 3 Undervandsbaade »*Sep*«, »*Rys*« og »*Zbik*« er interneret i Sverige. Samtlige 5 Undervandsbaade overlevede saaledes Krigen.

De to polske Undervandsbaades Operationer synes at vise, hvor vanskeligt det er for Undervandsbaade at optræde i et stærkt afpatrouilleret Omraade, hvor Modstanderen tilmed saa vidt muligt kun foretager Sejlads om Natten. Det synes hverken at have skortet paa Mod, Raadsnarhed eller Udholdenhed hos de polske Undervandsbaadsbesætninger.

Paa den anden Side erfarer man, hvilken Modstandskraft vel byggede Undervandsbaade har mod Dybd bomber, selv om Baadens Plads som i »*Wilk*«s Tilfælde markeres ved tydelige Oliepletter; og dette Tilfælde viser yderligere, hvor vanskeligt det er at vide, om man virkelig har faaet Krammet paa en neddykket, bombebelagt Undervandsbaad.

Om Fregatten »Postillionen«s Aflobning 1701.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Under den nylig foretagne Katalogisering af Modelsamlingens Modeller, hvor adskillige Skibsmodeller efter nøjere Undersøgelse og Eftermaaling bevislig maatte henføres til andre Skibe, voldte det en Del Vanskelighed at identificere en af de ældste Fregatmodeller, der var opført som Fregatten »Postillon« af 1711.

I det ældste kendte Inventarium af 20. Marts 1742 anføres Modellen som »Postelionen« uden Angivelse af Aarstal.

Ved Modelsamlingens Overflytning til den nuværende Bygning i 1894 mente man at kunne fastslaa, at Modellen fremstillede Fregatten »Postillon«, hvorpaa Peter Wessel (Tordenskiold) gjorde Tjeneste som Næstkommanderende i 1711.

Denne Fregat var imidlertid ikke nogen egentlig Orlogsmænd, men en fransk Koffardifregat »Franciscus kaldet«, der under den store nordiske Krig indkøbtes til Krydsertjeneste i Nordsøen og efter endt Reparation ¹⁹/₁ 1711 fik Navnet »Postillon« med en Armering paa 6 Stk. 8-pundige Kanoner.

Da Dimensionerne ikke kendes, kan man ikke herigennem paavise, at Modellen ikke forestiller dette Skib, men rent bortset fra det usandsynlige i, at man skulde have fremstillet en fint bygget Model af et ombygget Koffardiskib, som indkøbtes under en Krigssituation og af Datiden karakteriseredes som et slel

Skib, der straks efter Krigen maatte udrangeres og solgtes ved Auktion i 1720, viser Armeringen, at Modellen ikke svarer til Skibet.

Efter Modellens Bygningsmaade at dømme maa den henføres til Tiden omkring 1700, og nærmere bestemt, til Fregatten »Postillonen«, der ifølge Flaadelisten i Gardes Efterretninger om den danske og norske Søemagt, Bd. IV, Side 582—583 tilgik Flaaden i 1701.

Garde ser sig ikke i Stand til at opgive Afløbningsdato eller Hoveddimensioner af den gode Grund, at der ikke for denne Periode er bevaret Lister med saadanne Oplysninger, hvorfor hvert enkelt Skibs Data maa efterspores i de kgl. Bygningsapprobationer eller mulige bevarede Konstruktionstegninger. Men ogsaa her melder der sig Vanskeligheder, særlig for de mindre Skibes Vedkommende, idet Konstruktøren ikke her var bundet til bestemte Dimensioner, men skulde bygge det nye Skib af nærlig samme Størrelse som et foregaaende, hvortil ydermere kommer, at approberede Byggebestemmelser ofte annulleredes eller udsattes, fordi Materialerne ikke var til at fremskaffe.

Hvor vanskeligt det er at trænge til Bunds heri fremgaar maaske bedst af den omfattende Korrespondance, der i 1755 førtes mellem Admiralitetet, Holmens Chef og Constructions Commissionen, da man med et Nybygningsprogram for Øje ønskede en Statistik over Værftets Byggekapacitet fra Nyholms Oprettelse i 1691. Her henholder Admiralitetet sig til de kgl. Resolutioner, hvorefter der i Perioden 1690—1710 skulde være bygget 14 store Orlogsskibe, medens Værftet dokumenterer, at der kun er bygget 10, medens det for de mindre Skibes Vedkommende ikke lykkedes at tilvejebringe Enighed.

Fra samme Periode findes imidlertid i Orlogsværftets Konstruktions Arkiv en Protokol over nogle

enkelte Skibes Konstruktionsdata, hvor »Postillionen« opgives at være bygget i 1694 med følgende Dimensioner: lang over Stevnene: 94 Fod, wiid paa No. 3:23 Fod, hul paa No. 3:12 Fod 6 Tom. og Armering 20 Stk. 6-pundige Kanoner.

Medens Dimensionerne stemmer fuldt overens med Modellen, er Bygningsaaret angivet forkert. Det kan nemlig gennem de bevarede Materialregnskaber dokumenteres, at der i Aarene 1693—94 kun byggedes 1 Fregat »Neldebladet« og 1 Snav »Maagen«, hvilket stemmer overens med den Liste, som Holmen udarbejdede i 1755, ligesom en Gennemgang af Kongens Haandbøger, der maa anses for fuldt ud autentiske, viser, at der ikke i disse Aar er tilgaaet Flaaden et nyt Skib ved Navn »Postillionen«.

Et saadant Skib fandtes allerede, det var bygget 1676 og blev i 1686—88 ombygget til Bombarderfregat, kasseredes i 1700, og Skroget blev i 1705 solgt ved Auktion for 70 Rdl.

Den Fregat »Postillionen«, som repræsenteres af Modelsamlingens Model, tilgik Flaaden i 1701, den sattes paa Stabel i Oktober 1700 som Snav No. 11, og Bygningen kan følges gennem 2 af hinanden uafhængige Regnskaber; det ene ført af Materialforvalter Friderick Tideman omhandler forskellige Materialer og Inventar, det andet ført af Materialforvalter Jens Ibsen, Tovværk til staaende og løbende Redskab. I begge Regnskaber anføres: »Dend 4. Juni (1701) løb form. Snav af Stabell (herpaa Holmen d.v.s. Gammelholm) og blev kaldet Fregatt Postillionen«.

I det illustrerede Katalog over Den historiske Modelsamling paa Holmen 1939 har jeg givet følgende Oplysning: »Denne Fregat, der ogsaa benævnes »Snav«, blev for at svare til sit Navn i Løbet af 4 Timer efter Afløbningen fuldstændig ekviperet med Master, Takke-

lage og tilhørende Redskab, saaledes, at den straks kunde løbe i Søen«.

Da det fra sagkyndig Side er gjort gældende, at dette maa bero paa en Misforstaaelse, idet Tilrigning og Ekvipering af selv en mindre Fregat vilde andrage Maaneder, vil det være paa sin Plads nærmere at uddybe dette Spørgsmaal.

Selve Oplysningen har jeg fra Historisk Calender $11/10$ 1671— $11/10$ 1716 af Daniel Paulli: 1701 $11/6$ løb Jagten »Postillionen« af Bankestokken, og blev inden 4 Timers Tid med Master, Takler og Tov samt andet tilhørende Redskab udtaklet, at den strax gik i Søen og kunde svare til sit Navn.

Det maa nu bemærkes, at man ikke umiddelbart kan identificere dette Skib med Orlogsfregatten »Postillionen«. Afløbningsdagen er anført til $11/6$ og ikke til $4/6$, men dette kan skyldes en Fejlskrivning, hvor et hastigt noteret 4 Tal er forvekslet med Tallet 11, ligeledes at Skibet kaldes en Jagt og ikke en Fregat eller Snav, men ogsaa dette er af mindre Betydning, da Betegnelserne Fregat, Snav, Barcalonga og Jagt benyttedes i den Grad i Flæng, at et Skib ofte betegnes med forskellig Benævnelse endog i samme Skrivelse. »Postillionen« kaldes snart en Snav (sædvanlig en Skibstype med 2 Master) snart en Fregat, dens For-gænger kaldes Bombarderfregat, skønt den var rigget som Kits, og Fregatterne »Elefanten« og »Kronen« nævnes hyppigt som Jagter.

Selv om der saaledes er Mulighed for, at der tales om et andet Skib f. Eks. en Postjagt, maa enhver Tvivl vige ved en nøjere Gennemgang af de allerede nævnte to Materialeregnskaber, der blandt andet giver følgende Oplysninger:

$24/1$ 1701 bekom Mesterbaadebygger Nicolaj Nielsen til Snaw No. 11 4 Tdr. Fæhaar samt $6/4$ og $23/4$ yder-

mere 2×6 Tdr. Fæhaar, hvoraf fremgaar, at Snaven var saavidt færdigbygget, at den kunde kalfatres.

²⁶/₄ bekom Riggeren ved Takkellofterne Peder Olsen til bemeldte Snaw Tachellagiens Vedkommende forskelligt Gods, Blokke og andet til Bovenblinde, Underblinde, Forstangen, Fokkemast, Storstang, Store Mast, Kryds Stangen og Misan Masten (Fortegnelsen fylder 8 tætskrevne Foliosider). Denne Regnskabspost er bemærkelsesværdig, fordi det er den eneste Gang i de mange Bygningsregnskaber, jeg har gennemgaaet, at en saadan Udlevering har fundet Sted inden Afløbningen, hvilket tyder paa, at Snaven blev tiltaklet, medens den stod paa Beding.

Den samme Dag udleveredes Skipperen ved Takkellofterne Peder Olsen til Tackelagien Tovværk til staaende og løbende Redskab, Køgedug til 2 Store- og 2 Fore Merssejl, Under- og Bovenblinde, 2 Storsejl og 2 Fokke samt lybsk Dug til 1 Krydssejl. Endvidere bekom Mester-Mastemager Dirick Akkerman Mastebaand og Salingsbeslag.

³¹/₅ udleveredes 30 Lispund Talg og 10 Pund Sæbe til Fregattens Afløbning.

¹/₆ udleveredes Ringe til Luger og i Dækket til Kanonerne endvidere til Murermestersvend Christen 500 Mursten og Kalk m. v. til Kabysens Opmuring.

²/₆ Køgedug til 2 Mesaner og Bonnetter samt 4 Luge-Presseninger, 4 Ankre og 1 Dræg samt Entre- og Branddræg med Kæde, fuldstændigt Kabysinventar og af andet Inventar bl. a. Lanterner, Haandlygter, Skibsklokke, Kahytsklokke, Nathuslamper, Haandsprøjter, 12 Flag-, Fløj- og Vimpelknapper m. m.

⁴/₆ afløb Fregatten, og herefter finder ingen Udlevering Sted udover, at der ⁹/₆ til Fregattens Skipper Tommas Hansen udleveredes 60 Hængemaatter (Køjer), samt Kobberplade og Blysøm til at beslaa Fregattens

Skorsten og Røghætte med, og $\frac{11}{6}$ en ringe Del Gods »til bemeldte Fregatte at have i Vahre«.

Det vil heraf fremgaa, at Fregatten var fuldt udrustet inden Søsætningen, og det maa formodes, at den er løbet af med opmuret Kabys og staaende Rejsning, saaledes at en velorganiseret Ekvipering med Eftersætning af Rig og Ombordtagning af Batteri og Ammunition meget vel har kunnet lade sig udføre i Løbet af 4 Timer.

Afløbningen har antagelig fundet Sted om Formiddagen, hvor det vides, at Kongen var paa Holmen.

Fra Vagtskibet, Fregatten »Pach an«, der laa til Ankers ved yderste Sõtønde, altsaa nogle Kabellængder norden for det senere Søbatteri Tre Kroner har man ikke kunnet følge Begivenheden, men af Skibets Journal fremgaaer, at Majestæten Lørdag F. M. d. $\frac{4}{6}$ kom udenfor Bommen og vilde om Bord i Orlogsskibet »Fridericus Quartus«, der laa under Ekvipering udenfor Kastelspynten, da svære Regn- og Haglebyger trak op, hvorefter Chaloupen vendte og roede ind igen.

Dette kan tyde paa, at Kongen har ønsket at overvære »Postillionen«s Udsejling fra Orlogsskibets Skanse, men har maattet opgive det paa Grund af Vejret. Hvorvidt »Postillionen« er sejlet udenfor Bommen senere paa Dagen vides ikke. Efter Reglementet skulde Kanoner og Ammunition indtages her og foretoges med Holmens flydende Ankerkran, der kunde tage hele Batteriet og under normale Forhold indsætte det paa mindre end 3 Timer i en Fregat af »Postillionen«s Størrelse, »Pach an«s Journal melder intet herom, hvilket muligvis skyldes, at der hele Eftermiddagen var haarde Byger med Torden og Regntykning.

Ej heller de følgende Dage, hvor »Pach an« af og til forlod Stationen paa Kryds i Sundet, kan det ses, at »Postillionen« er løbet ud, men dette gælder

ligeledes det store Orlogsskib »Prinsesse Sophia Hedevig«, der nu låa under Ekvipering udenfor Kastelspynten.

¹³/₆ laa »Postillionen« imidlertid paa Reden, da Kongen gik om Bord paa »Fridericus Quartus« ved yderste Sætønde, og alle Skibene gik under Sejl.

Kan det saaledes ikke nu dokumenteres, at »Postillionen« var sejlklar 4 Timer efter Afløbningen, taler meget herfor, og i hvert Fald er det sikkert, at Fregatten 5 Dage senere havde fuld Besætning og 4 Dage derefter var under Sejl.

Hvor usædvanlig dette Tilfælde end er, er det ikke enestaaende. Om de smaa Brigantiner, som Cavalier de la Salle i 1678 lod bygge paa de nordamerikanske Søer berettes, at de blev bygget paa usædvanlig kort Tid af grønt nyfældet Tømmer, og at de øvrige Materialer blev overført fra Frankrig, den 60 Tons store Fregat »Le Griffon«, der byggedes det følgende Aar, var sejlklar straks efter Afløbningen, men ogsaa herhjemme haves Eksempler paa hurtig Skibsbygning, saaledes det fregatriggede Galiotskib »Sækkepiben«, der i 1686 byggedes af Francis Sheldon.

Dette Skib, der var 108' langt og 28' bredt, stod kun paa Stabel i 63 Dage og var af Frygt for svensk Spionage omgivet af et højt Plankeværk. Det var indrettet til hastig Landsætning af Ryttere og kunde i Lasten indtage 60 Heste og paa Dækket et Kompagni Soldater foruden 10 svære Kanoner til Beskydning af Landsætningsstedet. Ved Afløbningen ¹/₅ 1686 blev Luggen aabnet, og en Bro kastedes ud for at vise, hvorledes Ind- og Udskibning kunde foregaa, og Skibet deltog, saa vidt vides, i Overførslen af Fodgarden til Eckernførde den paafølgende Maaned.

Hvor bemærkelsesværdig denne Præstation end er, blev den dog langt overgaaet af Admiral Judichær

ved Bygningen af de to svære Bombarderpramme »Lange Maren« og »Spydstagen« i 1719.

Arbejdet paa disse Pramme, der var bygget af Ret-Tømmer og henholdsvis 164 og 181 Fod lange, paa-begyndtes d. 3. Juni og vanskeliggjordes, fordi en Del af Materialerne maatte fremskaffes ved Nedbrydning af den nordre Moskovitterbro, en af de to Broer, der i 1716 opførtes paa Stranden udenfor København for derved at undgaa, at de russiske Tropper landsattes indenfor Fæstningen.

Prammene byggedes med hemmeligt Formaal — nemlig Angrebet paa Marstrand — og var gjort synkefri ved Henstuvning af tomme Træcylindre i Lasten, de var forsynet med 3 Master, hvoraf de 2 bar Raa-sejl (se Illustration, Tidsskrift for Søværnen 1939, Side 359) og monterede med 10 Stk. 100-pundige Morterer. »Lange Maren« afsendtes $\frac{20}{6}$ og »Spydstagen« $\frac{11}{7}$ til Tordenskjolds Eskadre, hvilket vil sige, at saavel Bygning som Ekvipering, Montering og Takling var til-endebragt paa den korte Tid af henholdsvis 17 og 38 Dage.

Efter dette Sidespring vender vi tilbage til »Postillionen«, Fregatten kommanderedes i 1701 af Kaptajn-løjtnant N. J. Tofte og besejledes $\frac{21}{6}$ i Sundet med Fregatten »Pach an«, hvor den »sejlede en hel Skumfer-seyls bedre en »Pach an« (Skonforsejl var den gamle Betegnelse for Storsejlet). $\frac{23}{6}$ besejledes »Fridericus Quartus« med »Sophia Hedevig« og stod ledsaget af »Pach an« og »Postillionen« syd paa gennem Drogden, »Quartus kom meget vel igennem Renden ved Dragør og vendte to Gange, den sidste Gang han vendte med sine Merssejl og løb over Stag og sejlede Admirabel vel«. De følgende Dage fortsattes Besejlingen i Køge Bugt, men paa Hjemrejsen $\frac{26}{6}$ tog Quartus Grunden ovenfor Dragør, et Kabeltov førtes over til »Pach an«,

der for 2 Ankre søgte at hale Skibet af Grunden, hvilket dog først lykkedes paa Dagvagten næste Dag.

Da alle Skrivelser til Admiralitetet 1701—1706 og de fleste Journaler er gaaet tabt, er det vanskeligt at følge »Postillionen« i disse Aar.

I 1702 kommanderedes Fregatten af Kaptajn C. Christoffersen og gjorde Tjeneste som Vagtskib paa Københavns Red. I August Maaned foranstaltedes en stor Svanejagt i Farvandet omkring Saltholm, hvor »Postillionen« fungerede som Moderskib for de mange Baade og maatte skaffe Kost og Logi til de 150 Soldater, som den første Uge under Sergeant Geert Slange var tilkommanderet Jagten, hvorefter Tallet gik ned til 50. ²⁸/₈ laa Fregatten tilligemed Kongens Jagt flag-smykket paa Reden og afgav adskillige Frydeskud i Anledning af Dronningens og Prinsesse Sophia Hedevigs Fødselsdag. Om Aftenen var der ved Frydenlund arrangeret en storstilet Illumination af forskellig Art, saaledes var der ved Marinens Foranstaltning paa Vandet blevet opført en meget kunstig Bygning, 140 Fod lang og 110 Fod høj, hvor henved 6000 Lys og Lamper fremstillede Dronningens og Prinsessens kronede Navnetræk.

1704 deltog »Postillionen« med Kaptajn H. Gude som Chef i Kongeeskadren, der i Maj overførte Kongen fra Fladstrand til Norge.

I 1705 beordredes Fregatten, ført af Kaptajn O. J. Thambsen, ¹²/₉ at overføre Etatsraad, Envoyé Extraordinaire Georg Grundt til Danzig.

Det følgende Aar sendtes Fregatten under Kaptajn Eggert C. Knuth til Frankrig for at afhente Envoyé Extraordinaire Meyercrones Bagage. »Postillionen« ankom til Rouen ²¹/₇ og indtog Bagagen, der imidlertid var saa omfangsrig, at Fregatten ved Afsejlingen ¹⁵/₈ maatte efterlade 12 store Kolli. Paa Hjemrejsen stran-

dede »Postillionen« $^{23}/_8$ 1706 paa Jyllands Vestkyst i Nærheden af Klitmøller og blev Vrag. Indberetningen om Forliset synes ikke at være bevaret, den er ej heller registreret blandt Admiralitetets indkomne Sager, men nævnes i en følgende Skrivelse af $^3/_9$, hvorfor Garde fejlagtig har angivet Strandingsdagen til denne Dato.

Ved den paafølgende Besigtigelse stod Fregatten i Havstokken, saaledes at man ved Lavvande kunde gaa tørt omkring Vraget. Den agterste Del af Kølen var slaaet af ved Stødet paa Revlen, og Bundstokkene var trykket ind i Skibet, der ikke fandtes værd at salvere.

Bøganmeldelse.

Lærebog i

Verdenskrigens Søkrigshistorie, II Del 1. Afsnit.

Det er overordentlig prisværdigt og for Søværnet meget gavnligt, at *Kaptajn H. K. Krebs* har fortsat Forfatterskabet af sin Lærebog om Verdenskrigen. Som det resterende 2. Afsnit af den ved Søofficersskolens Foranstaltning nu udgivne 2. Del bebudes en Fremstilling af Søkrigsoperationerne i Østersøen, naar det til Udarbejdelsen nødvendige Materiale foreligger fra de respektive krigsførende Lande.

Det har sin særlige Betydning, at det 1. Afsnit foreligger netop nu, hvor en ny Krig er udbrudt, i hvilken de Metoder, der anvendes, i høj Grad bygger paa de Erfaringer, der indhøstedes under Verdenskrigens sidste Aar. Medens Tyskland under Verdenskrigen vaklede mellem Søkrig mod militære Maal og Handelskrig og igen, under hvilke Former denne burde føres: indskrænket eller uindskrænket og kun mod krigsførende Handelsskibe eller tillige mod neutrales Handel, og da hvilke, saa synes Tyskland i denne Krig meget hurtigt at være slaaet ind paa at anvende uindskrænkede Metoder, ganske vist efter Direktiver og med Iagttagelse af Hensyn, som formentlig kun Tyskland selv kender.

Lærebogen indledes med, at Tæppet rulles op for Situationen paa den nordlige Krigsskueplads i Nordsøen efter Jyllandsslaget, og der fremsættes nogle vel af-

vejede Bemærkninger om det strategiske og taktiske Resultat af Kampen og om de Overvejelser ogsaa af teknisk Art, som denne som bekendt gav Anledning til.

I Tyskland blev man klar over, at man ikke kunde gøre sig Haab om at opnaa et tilintetgørende Resultat ved at søge det afgørende Slag (med Aboukir-Trafalgar-Lisza-Tsushima eller Santiago som Forbillede), og da man var inde i en Fase, hvor Handelskrigen af udenrigspolitiske Grunde førtes efter mild Recept, og Undervandsbaadene derfor i højere Grad var til Raadighed for Krig mod militære Maal, planlagdes en Samvirketaktik mellem Undervandsbaade og Højsøflaaden, hvor Undervandsbaade skulde forud posteres paa »bevægelige Linier« og ikke som før Jyllandsslaget i Sektorer ud for Flaadebaser, samtidig forberedtes et intimt Eclairerings-samarbejde med Luftskeibe. I Overensstemmelse med disse nye taktiske Metoder udførtes det tyske Fremstød mod Sunderland 18.—19. August 1916, der bibragte den engelske Flaade Tabet af 2 Krydsere »Falmouth« og »Nottingham«, ved Begyndelsen af Operationen blev dog ogsaa det tyske Slagskib »Westfalen« torpedoramt, men kunde selv søge Havn.

Ogsaa denne Operation førte paa begge Sider til nye Overvejelser, idet Admiral Jellicoe havde lært Faren at kende ved at lade »Grand Fleet« optræde uden stærk Jagerdækning i den sydlige Del af Nordsøen, og Admiral Scheer indsaa Fordelen ved fremtidigt at gruppere sine Undervandsbaade i Felter i Stedet for i lange Linier.

Den 4. November 1916 strandede to tyske Undervandsbaade »U 20« og »U 30« i Taage 5 Sømil Nord for Bovbjerg. Medens »U 30« kom flot ved egen Hjælp, blev »U 20« kastet ind over Revlerne, og alle Anstrængelser for at bringe Baaden flot mislykkedes, og Baaden maatte bortsprænges til Trods for at en Halvflo-

tille, dækket af »Moltke« og III Kampskibseskadre, havde søgt at slæbe den af Grunden. Under Opholdet ved Bjergningsstedet blev »Gr. Kurfürst« og »Kronprinz« begge ramt af Torpedoer fra den engelske Undervandsbaad »J. 1«, men kunde ved egen Hjælp naa Havn.

Tilfældet er lærerigt, fordi det viser Faren ved at lade større Skibe holde gaaende i Undervandsbaads inficeret Farvand og Forfatteren oplyser, at Admiral Scheer modtog en skarp Reprimande fra Kejseren, fordi det ikke kunde anses for berettiget at udsætte en Kampskibseskadre for at redde en Undervandsbaad.

Det oplyses, hvorledes Styrkeforholdet mellem Hochseeflotte og Grand Fleet's Kampskibsstyrker i stigende Grad blev i Tysklands Disfavør. I Slutningen af 1916 var det saaledes:

<i>Hochseeflotte</i>	19 Kampskibe	heraf 2 med 38 cm Skyts
	4 Kampkrydsere	heraf 1 med 30,5 cm Skyts
<i>Grand Fleet</i>	33 Kampskibe	heraf 11 med 38 cm Skyts
	9 Kampkrydsere	heraf 2 med 38 cm Skyts

Afsnittet om *Optakten til den uindskrænkede Undervandsbaadskrig* er et af de lærerigste Eksempler paa Vekselvirkning mellem »Politik og Krigsførelse«. Afgørelsen om man burde gaa ind for den i militær Henseende resultatrigeste Metode forhaledes stadigt af Overvejelser og Forhandlinger om Fredsforslag, og som Følge af Hensyn til de neutrale Stater særligt U. S. A.

Hele den tyske øverste Stats- og militære Ledelse manglede ogsaa organisatorisk Klarhed og Styrke.

Den uindskrænkede Undervandsbaadskrig blev dog sat i Værk i Februar 1917, som Konsekvens heraf fulgte U. S. A.'s Krigserklæring til Tyskland den 6. April 1917.

I korte Træk gøres der Rede for de engelske Modforholdsregler overfor U-Baadskrigen, idet disse inddeles i:

- I De, der tog Sigte paa at jage og angribe fjendtlige Undervandsbaade, hver Gang deres Tilstedeværelse og Operationsfelt konstateredes samt andre offensive Metoder.
- II Forholdsregler der tilsigtede en bedre Beskyttelse af Handelsskibe.

Hele den Organisation der dengang dannedes, og de Modforholdsregler, der blev truffet, blev Grundlaget for lignende Foranstaltninger under den nuværende Krig.

Af Kapitlet »De tyske U-Baade« skal følgende Oplysninger fremhæves: Fra 1. August 1914 til November 1918 gaves Byggeordre til:

215 U-Baade og	} 1 overtaget fra Norge
U-Krydsere	
20 U-Minebaade	
249 Undervandsbaade	
192	
92 Enkeltkrogsbaade	

Ialt 768

Af disse 768 U-Baade var til November 1918 343 blevet krigsberedte og afleveret, og af disse 343 Baade

var 178 gaaet tabt, 7 interneret og 14 ødelagt ved Afgivelse af Støttepunkter, saaledes at det samlede Tab udgjorde 199 U-Baade eller over 50 %.

Da den uindskrænkede Undervandsbaadskrig indledtes, raadede den tyske Flaade over 111 Undervandsbaade, som var fordelt saaledes:

Nordsøen	49
Middelhavet	24
Belgien	33
Østersøen	2
Konstantinopel	3

Ialt 111 Baade

Det har sin Interesse at sammenligne dette Antal med denne Krigs, hvor Tyskland indledede med ca. 70 Undervandsbaade. Selv om disse i forskellige Henseender er teknisk forbedrede, saa har til Gengæld ogsaa England Verdenskrigens Erfaringer og tekniske Udvikling af Anti-Undervandsbaads-Materiellet at bygge paa. Men som nyt Moment i Handelskrigen er Luftvaabnet tilkommet, og Minerne synes denne Gang at være en endnu mere betydende Faktor.

Betegnende for den stigende Betydning, der i Tyskland tillægges Undervandsbaade, var det stadig voksende Antal, der sattes under Bygning.

Den 5. Maj 1916 blev paa en Gang bevilget Bygning af 58 Torpedo Undervandsbaade, i Juni 1917 95 Baade, i December 1917 120 og i første Halvaar 1918 220 Baade.

Man tænker uvilkaarligt, hvor mange Undervandsbaade mon der nu er under Bygning i Tyskland? sikkert et endnu større Tal.

Forfatteren angiver forskellige interessante Tal om Personellet.

Den 1. August 1914 udgjorde det ved Undervandsbaadene ialt ansatte Personel 1400 Mand, den 1. September 1918 ca. 12000 Mand.

Man maa komplimentere Forfatteren for den klare og meget indgaaende Fremstilling, der er givet af Kampen mod Undervandsbaadene og de Overvejelser, der førtes blandt andet mellem Admiralerne Jellicoe og Sims i de skæbnesvangre Maaneder i Foraaret 1917. Man faar tillige et Billede af, hvor lidt man kan stole paa de officielle Beretninger.

Fra Admiral Sims Bog »The Victory at Sea« citeres, hvor bestyrtet Admiralen blev, da han fik den virkelige Sandhed at vide den 1. Februar 1917.

Det siges:

»Forholdet var nemlig dette, at de virkelige Tab, som Søfarten havde lidt, aldrig var kommet til Offentlighedens Kundskab, største Delen af den engelske Presse var optimistisk og afviste Tanken om, at den nye Krigsførelse paa nogen Maade truede Imperiets Sikkerhed. Pressen trykte ugentlig Statistik over sænkede Skibe paa Basis af Admiralitetets offentlige Meddelelser, som indeholdt Opstilling over det Antal engelske Skibe, som var bestemt til og forlod britiske Havne hver Uge og Opgave over, hvor mange af disse Skibe over 1600 t og under 1600 t, der var sænkede.

Disse Oplysninger var værdiløse, da de ikke indbefattede neutrale Skibe og ikke angav det Antal ts, som var sænket; Detailler, som det var nødvendigt at holde skjult for Fjenden. *De Oplysninger, som Regeringen paa denne Maade lod tilflyde Offentligheden var saaledes vildledende og gav ikke noget Billede af, at Situationen var særlig foruroligende.*

Maksimum af Sænkninger forelaa for April Maaned 1917, idet der i denne sænkedes i Brutto ts:

Britiske Handelsskibe	545.282	ts
Allierede	»	134.448
Neutrals	»	189.373
Britiske Fiskerskibe	5.920	ts

Ialt: 875.023 ts

I December 1917 var det samlede Tal faldet til 394.528 ts.

Af egentlig samlede Operationer i Nordsøen forefaldt der kun faa i 1917, nogle af de mest vellykkede var de tyske Angreb paa de skandinaviske Konvoyer, den 17. Oktober af Minekrydserne »Brummer« og »Bremse«, hvor 2 Jager og 9 af Konvoyens 16 Skibe sænkedes, og den 11.—12. December, hvor to Halvflotiller sænkede, den ene 1 Jager, 2 armerede Trawler og 6 Skibe, den anden 6 Skibe. Til de mere bemærkelsesværdige Foretagender hører ogsaa Beskydningen af Ostende og Zeebrugge af de mindre engelske Flaadestyrker i Dover Afsnittet, hvor indirekte Skydning og Taagedækning anvendtes.

Allerede efter Jyllandsslaget sporedes der Uro og Utilfredshed iblandt Hochsee Flottes store Skibes Besætninger, i 1917 brød de indre politiske Modsætninger ud i lys Lue i Folket og gav Anledning til Rigskanslerskifter og Fredsdebatter paa Rigsdagen, i Flaaden nærmedes Utilfredsheden i de større Skibe ved Uvirksomhed og knap Kost.

I 1918 fortsattes Indeslutningsblokaden af den tyske Flaade ved de storstiledede Mineudlægninger om Helgolandsbugten, og ved Aarets Begyndelse blev Kanal-spærringen mellem Folkstone og Griz Nez fuldført. Natten mellem den 14. og 15. Februar angreb tyske Jagerflotiller Bevogtningsfartøjerne langs denne Spærring og nedskød en Trawler og 7 Drifters, medens 1 Trawler, 5 Drifters og 1 Minestryger blev stærkt be-

skadiget. Hele denne Operation behandles indgaaende væsentlig for at paavise, hvor slet hele Bevogningssystemets Meddelelsetjeneste virkede.

Men Kanalspærringen bevirkede, at de tyske Undervandsbaade i stigende Grad maatte tage Ruten norden om Skotland, som Modtræk herimod udlagdes den amerikansk-britiske Minespærring fra Orkney Øerne til norsk Territorialfarvand mellem Bergen og Skudesnæs fjord. Der blev ialt udlagt ca. 70000 Miner.

Fra den 22.—25. April foretog den tyske Hochseeflotte sit sidste store samlede Fremstød op imod den skandinaviske Konvoyrute dog uden andet Resultat, end at Slagkrydseren »Moltke«, hvis Fart paa Grund af Maskinhavari var nedsat til 15 Knob, torpederedes af en engelsk Undervandsbaad, uden dog at blive mere beskadiget, end at den ved egen Hjælp kunde søge Havn.

Samtidig forefaldt *Indespærringsoperationerne mod Zeebrügge og Ostende*. Særligt den første af disse hører til Verdenskrigens mest fremragende Sømandsbedrifter, og omend hverken denne eller Ostendeoperationerne lykkedes fuldt ud, er disse Operationer overordentlig lærerige som Skoleeksempler paa detailleret fuldt hemmeligholdt Forberedelse og glimrende udført Samarbejde mellem Vaabenarter, Raadsnarhed og koldblodigt Mod i Udførelsen.

Det store tyske Gennembrudsforsøg paa Vestfronten blev standset, Tysklands Kræfter ebbede ud, samtidig med at den stadige Strøm af fortrinligt udrustede amerikanske Tropper forøgede de allieredes Sejrstro.

Opløsningen af Østrig-Ungarn tog Fart, og selv om ogsaa Rusland var brudt sammen og kvaltes i sit eget Blod, og Tyskland havde besat de baltiske Stater og medvirkede til Finlands Befrielse, saa vaklede den indre Front i Tysklands udmattede og udhungrede Folk.

Først for sent indførtes den Enhedskommando i den tyske Flaades Overledelse, som sikrede Homogenitet, samlet Ansvar og klar Myndighed. De mange forskellige Led, som Reichsmarineamt, Admiralstab og Marinekabinet havde i mangt og meget virkel hævende paa Søkrigsførelsen. Først for sent fik den tyske Flaade sin betydelige Flaadefører Admiral Scheer i Spidsen for den samlede Ledelse og sin lige saa fremragende Søkriger Admiral Hipper til Chef for Højsøflaaden — for sent — thi selv disse Mænd formaaede ikke at dæmme op for den Proces, som var i Gang.

Den 15. September 1918 sprængte Salonikhæren den bulgarske Front, hvorefter Tyrkiet sluttede Vaabenstilstand den 30. Oktober 1918. Derefter fulgte Østrig-Ungarn den 4. November 1918.

Marinekorpsset i Belgien maatte rømme Brügge, Ostende og Zeebrügge.

Admiral Scheer søgte at bevare Flaadens Kampmod til det sidste og udstedte sin sidste Ordre:

»Hochseeflotte skal sættes ind imod den engelske Flaade« men Urolighederne i Flaaden tog nu Fart, Revolutionen brød ud.

Det sidste Kapitel blev Udleveringen af den tyske Flaade, dens Internering og Selvmord i Scapa Flow den 21. Juni 1919.

Denne Bog er adskilligt mere end en Lærebog for nuværende og kommende Elever. Efter et indgaaende og flittigt Studium har Kaptajn Krebs givet os alle en overmaade interessant Helheds-Skildring af Verdenskrigens sidste Aars Søkrigsførelse i Nordsøen og Kanalen samt af Handelskrigen.

Det søkrigsvidenskabelige Studium synes i længere Tid herhjemme at være blevet baissed og belinder sig

nu langt under Pari, det er derfor saa meget desto glædeligere at se et Værk som dette fremkomme.

Det maa tilraades enhver Søofficer at studere dette fortrinlige Arbejde, at undlade dette vil være at unddrage sig en gavnlig Viden.

Var det ikke muligt, at Bogen kunde blive tjenstlig tilstillet samtlige Skibe og bemandede Forter?

P. I.

Nekrolog.

Fra Finland er modtaget Meddelelsen om, at **Sø-
løjtnant I K. Kalmberg** d. 13. Februar 1940 er faldet
under Luftkamp mod overlegne russiske Luftstyrker
over den nordlige Ladogafront.

Han er født den 12. Januar 1913 i Wladiwostock,
Søn af Telegrafbestyrer C. C. Kalmberg og Dagmar
Kalmberg født Jensen, blev Lærling 1932 og Søkadet
Aaret efter. Den 25. September 1937 udnævntes han
til Søløjtnant II, den 1. Juni 1938 til Søløjtnant I.

Døden har dermed indhentet et Menneske, som
fra sine tidligste Aar var bestemt til den ene Ting:
Militærflyver. Gennem sin Skoletid i Birkerød, paa
Søofficersskolen, altid har han arbejdet paa at naa dette
ene Maal. Hans Idealer var Luftkrigens Helte fra den
sidste store Krig, og han kendte deres Bedrifter og
Kampe til de mindste Enkeltheder. Et heldigt Tilfælde
gav ham Lejlighed til allerede faa Maaneder efter sin
Officersudnævnelse 1937 at naa sit foreløbige Maal: Flyve-
skolen. Næppe havde han denne Skole bag sig, før
han straks fik opfyldt sit brændende Ønske: at blive
Jagerflyver. Han havde hermed naaet, hvad han under
normale Omstændigheder kunde ønske sig. Imidlertid
aabnedes Fjendtlighederne i Finland. Med sin stærke
nordiske Fællesfølelse gav han efter for Ønsket om at
bringe Broderfolket Hjælp, forlod sin Tjeneste og rej-
ste til Finland som Frivillig.

Dette betød samtidig Opfyldelsen af det, han hele
sit Liv havde drømt om: Han blev Krigsflyver. Sam-
men med andre danske Frivillige tumlede han sin

Jager i Kamp mod en uhyre overlegen Fjende, og endnu mens en af hans Modstandere hvirvlede mod Jorden, indhentede Skæbnen ham. Han fik derved den Død, han selv saa ofte omtalte som den bedste af alle.

Marinen har ved Søløjtnant Kalmbergs Død mistet en dygtig Flyver og Officer, vi, der har kendt ham fra Drengaaarene, en god og trofast Kammerat.

Ære være hans Minde!

Mou.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Marts Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939 Pag. 255.)

3. Marts 1801: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajn-løjtnant Jessen, kæmper i dansk Vestindien mod de 2 engelske Kaperfregatter »Experiment« og »Arab« og fordriver begge. (Medaille slaaet. Æressabel til Chefen).
8. Marts 1684: Resolution udstedes for Dragør-Lodserne som Landets ældste Lodseri.
9. Marts 1847: Huebaand med Skibenes Navne anskaffes for første Gang for kgl. Regning til Orlogsgasternes blanke Hatte.
14. Marts 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulf, fordriver efter flere Timers natlig Kamp udfør Hitterø i Norge den engelske Orlogsbrig »Childers«.
14. Marts 1857: Sundtolden afskaffes. (Indført i 1429.)
16. Marts 1683: Sidste Indehaver af Rigsadmirallitelen, Rigsadmiral Henrik Bielke dør, Flaadechef i begge Sundkrigene.
16. Marts 1826: Kontreadmiral Poul de Løvenørn dør; Kgl. Søkortarkivs første Direktør, Grundlægger af Fyr- og Vagervæsen, Organisator af Lodsvæsenet.
17. Marts 1864: Blokadeeskadren i Østersøens østlige Del, bestaaende af Linieskibet »Skjold«, Skruefregatten »Sjælland« og Skrue-

korvetterne »Hejmdal« og »Thor«, Chef Kontreadmiral van Dockum, beskyder og fordriver udfør Swinemünde preussisk Letfregat »Arcona«, Korvetten »Nymph«, Hjuldampskibet »Loreley« og 5 Skruekanonbaade, Chef Kapitän z. See Jachmann.

20. Marts 1679: Regnskab med Provianten indføres ombord, Bepisningsreglement udstedes.
21. Marts 1201: Biskop Absalon dør, Organisator af en Krigsmagt til Søs, ved hvilken Danmark hævdede sig til en Stormagt. Flaadefører imod Venderne.
22. Marts 1808: Linieskibet »Prins Christian Frederik«, Chef Kaptajn Jessen, kæmper ved Sjællands Odde mod engelsk Eskadre bestaaende af Linieskibene »Statelty« og »Nassau« og 3 Fregatter under Kaptajn Parker, »Prins Christian Frederik« strandsættes udfør Odden Havn efter 3 Timers ærefuld Kamp, brænder og springer i Luften; af Linieskibets 576 Mand var der 137 saarede og 72 døde, blandt de sidste Helten fra 2. April 1801, Premierløjtnant Peter Willemoes.
23. Marts 1652: Stillingen »Viceadmiral paa Holmen« oprettes og besættes første Gang med Kaptajn Jørgen Bjørnsen.
23. Marts 1711: Autoriserede indbundne Skibsjournaler indføres i alle Orlogsskibe.
23. Marts 1932: Ved Søværnslovens Vedtagelse bliver Viceadmiralen Direktør i Marineministeriet og Chef for Søværnskommandoen, Kystflaaden med underlagte Divisioner oprettes, og Søbefæstningen

- overgaar atter til Søværnet. Fra 1. April 1932 er Viceadmiral Rechnitzer Chef for Søværnskommandoen, Kontreadmiral Bastrup Chef for Kystflaaden og Kommandør Briand de Crèvecœur Chef for Kystdefensionen.
25. Marts 1912: Vort første Luftfartøj »Glenten« skænkes Marinen af Generalkonsul Ludvigsen.
26. Marts 1848: Korvetten »Najaden« samt Hjuldampskibet »Gejser« under Kaptajnløjtnant Dirkinck-Holmfeld besætter Als.
26. Marts 1870: Skruefregatten »Tordenskjold«, Chef Kaptajn Lund, hejser Kommando for Togt til østasiatiske Farvande, bl. a. for Transport og Udlægning af Telegrafkabel for »Det store nordiske Telegrafelskab«.
27. Marts 1811: Kanonbaadsflotille bestaaende af 12 Kanonbaade, 12 Transportfartøjer m. fl. under Premierløjtnant de Falsen samt en Afdeling Soldater angriber den engelske Garnison paa Anholt, som understøttes af engelsk Fregat »Tartar« og Orlogsbriggen »Sheldrake«. Angrebet slaas tilbage, og Flotillen mister 2 Kanonbaade og 2 andre Fartøjer.
29. Marts 1924: Orlogsværftet omdannes ifølge Lov til en militær Kommando: Flaadestationen med Kontreadmiral Sheel som første Chef fra 1. April 1925, og et under Marineministeriet sorterende civilt Skibsværft med første fg. Direktør E. Adolph.
30. Marts 1659: Dansk-hollandsk Eskadre paa 16 Skibe under Viceadmiral Nicolaj Helt kæm-

per under Langeland med 6 svenske Skibe, hvoraf 1, Orlogsskibet »Svanen«, erobres.

31. Marts 1792: »Henrik-Gerner Medaillen« skænkes af Gehejmeraad v. Schack. Medaillen uddeles til en med Udmærkelse ved Officerseksamen bestaaet Søkadet; første Gang uddelt den 27. December 1792.
31. Marts 1917: De danske Besiddelser i Vestindien, Øerne Sct. Thomas, Sct. Croix og Sct. Jan overdrages til U. S. A. af kst. Guvernør, Kommandør Konow, Chef for Krydseren »Valkyrien«, det sidste Stationsskib i Vestindien. (Kolonierne erhvervet i 1666).
31. Marts 1919: Flaadens Sikringsstyrke ophæves, efter at Farvandenens Minerydning er tilendebragt efter Verdenskrigen.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Januar 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

1. *Thum, A. & Federn, K.*: Spannungszustand und Bruchausbildung, anschauliche Darstellung der spannungsmechanischen Grundlagen der Gestaltfestigkeit und der Gesetzmäßigkeiten der Bruchausbildung. Ill. Diagr. Index. Litt.fort. Berl. 1939. 4^o. Kl.
2. Dansk biografisk Leksikon. Grundl. af C. F. Bricka. Red. af P. Engelstoft & S. Dahl.
Bd. VI: Molbech-Niels Jyde.
Bd. VII: Nielsen-Panum.
3. *Freuchen, Peter*: Aventure arctique (Arctic Adventure). Ma vie dans les glaces du nord. Ill. & Kort. Trad. de l'anglais par Maurice Rémon. Ed. Albin Michel. Paris 1939. 8^o. H.
- *4. Beretning om Sømandsstiftelsen Bombebøssens Virksomhed, Regnskab m. m. i 1925—38 (og fl.) Kbh. 1926. fl. 8^o. H.
Gave fra Løjtnant C. B. Thostrup og Førts. fra Bombebøssen.
5. *Hansen, Leo*: Situationen er kritisk. Dagbogsoptegnelser fra min Filmsekspedition til Ostgrønland og Hvidehavet 1934—35 og 1937. Ill. & Kort. Kbh. 1939. 8^o. H.
6. *Jäderin-Hugfors, Maja*: Min far upplever polarnatten. Edvard Jäderins övervintring på Spetsbergen för fyrtio år sedan. Ill. & Kort. Med förord av Sven Hedin. Sthlm. 1939. 8^o. H.
7. *Bartz, K.*: Der Kommandant der »Emden«. Das Leben des Kapitän von Müller. Ill. & Kort. Berl. 1939. 8^o. H.
8. *Bacon, R.* (Admiral): From 1900 Onward. Ill. Index. Foreword by Sir Archibald Hurd and Introduction to the War Chapters by Admiral Sir E. R. G. R. Evans. Plymouth 1940. 8^o. H.
9. On Some Misrepresentations of Antarctic History. The Discoveries of Antarctic within the American Sector as revealed by maps and documents, by William Hobbs. . . Transactions of the American Philosophical Soc. . . New Series-Vol. XXXI, Part I, Jan. 1939. Kort. Lond. 1939. 8^o. Særtr. af "The Geogr. Journ.", Vol. XCIV, pp. 309—330. H.

H. Bistrup.





Betragtninger angaaende Typekravene til en moderne, dansk Luftjager.

Af Kaptajnløjtnant K. Ramberg.

I den forholdsvis korte Tid — ca. 25 Aar — i hvilken den enkeltsædede Luftjager har eksisteret som een af Hovedtyperne blandt de militære Luftfartøjer, er Udviklingen af den militære Luftfart i sin Helhed skredet frem med stærke Skridt. Udviklingen har navnlig været præget af en stadig større teknisk Fuldkommengørelse af Luftfartøjerne med deraf følgende stærkt forøgede Præstationer i Henseende til Fart, Stigeevne, Bæreevne m. v.

I den nærmeste Tid efter Verdenskrigen var Udviklingen af den militære Luftfart — vel nærmest som en Reaktion efter den voldsomme Kraftanstrengelse under selve Krigen — temmelig roligt fremadskridende, men en god halv Snes Aar efter Verdenskrigens Afslutning, da et nyt Opgør igen syntes muligt, tog Udviklingen atter større Fart.

Medens man i den første Efterkrigstid — endnu under Indtryk af Verdenskrigens Erfaringer — levede paa de under Krigen opstaaede luftmilitære Doktriner, fulgte senere en Periode, da Udviklingen havde fjernet den militære Luftfart saa meget fra det ældre Krigstidsstadium, at de i Krigen indvundne Erfaringer til en vis Grad blev erstattet med Fredsovervejelsers og Fredsøvelsers mere teoretiske Følgeslutninger m. H. t. en mulig moderne Luftkrigsførelses Udviklingsformer. Herved opstod der delte Meninger og lidenskabelige Diskussioner om det ene og andet Spørgsmaal vedrørende Luftkrigsførelsen.

Dels opstod der Meningsforskelligheder m. H. t. Problemer, som under Verdenskrigen knapt havde eksisteret, men som var fulgt med den senere Udvikling, dels optraadte der henholdsvis Angribere paa og Forsvarere af adskillige Teorier, som i sin Tid var opstaaet paa Grundlag af Krigserfaringerne, men som mange mente nu ikke mere holdt Stik paa Grund af ændrede Forhold. Blandt disse Problemer kan anføres Spørgsmaalet om Bombeluftfartøjers og Torpedoplaners Virkemuligheder over for Skibe, om Træffemulighederne af det moderne A. L. Skyts, om Luftvaabnets større eller mindre Betydning i den samlede Krigsførelse m. m. Eet af de Problemer, om hvilke forskellige Ideer og Anskuelser har gjort sig gældende, var ogsaa Spørgsmaalet om de moderne Luftjageres Muligheder i Luftkrigen.

Luftjagerne havde under Verdenskrigen ubetinget og efter alles Mening gjort en meget resultatrig Indsats, medens det daværende A. L. Skyts var lidet effektivt. I Tiden efter Krigen blev A. L. Skytset stadig forbedret mere og mere, medens Udviklingen paa den anden Side paa flere Punkter syntes at være til Ugunst for Luftjagerne, ligesom der i det hele taget rejste sig Tvivl om, hvor vidt denne Luftfartøjstype stadig var mest hensigtsmæssig til Bekæmpelse af andre Luftfartøjer.

De Luftfartøjer af forskellig Art: Bombe- og Re-kognosceringsluftfartøjer m. v., der udgør Luftjagernes naturlige Angrebsobjekter, blev bedre armeret til Selvforsvar og havde i Perioder saadanne Fartegenskaber, at Luftjagerne knapt kunde bevare Forspringet. De saakaldte »blinde og døde Vinkler« hos angrebne Luftfartøjer, som Verdenskrigens Jagere ofte med Held havde udnyttet til overraskende Nærmelse og Angreb, svandt paa de moderne Luftfartøjskonstruktioner ind

til et Minimum, idet Betjeningsmandskabet for de defensive Vaaben anbragtes hensigtsmæssigt fordelt, saa ledes at i Hovedsagen ingen Sektor lod Mulighed for uobserveret Nærmelse og Angreb i Dækning mod Fjendens Ild aaben for Luftjageren. Den almindelige Fartforøgelse af alle militære Luftfartøjer vanskeliggjorde i sig selv Luftjagernes rettidige Indsats, naar det drejede sig om, efter forudgaaende Varsling af en fjendtlig Luftstyrkes Opmarch, at komme i Kontakt med denne, inden den efter endt Mission forlængst var under Tilbageflyvning og var i Begreb med at fjerne sig ud af det Omraade, som Luftjagerne med deres korte Aktionsradius kunde optræde i.

Den indbyrdes Kamp mellem Luftjagere formede sig under Verdenskrigen som en voldsom Manøvre-kamp, under hvilken begge Parter i det snævrere mulige Drej søgte at komme i Ryggen paa sin Modstander for derved — samtidig med selv at undgaa Beskydning — at faa Muligheder for at bringe sine egne fast indbyggede Maskingeværer til at bære. Det bedste Middel til at modvirke Træffemuligheden for Ild fra en Modstander, som man ikke havde kunnet undgaa at faa paa Halen, var altid voldsomme Manøvrer, som kunde vanskeliggøre Sigtingen. En saadan Manøvrekamp mellem Fremtidens Jagere, sagde man for faa Aar siden, vilde være udelukket paa Grund af disses store Hastigheder, som vilde bringe de fysiske Paavirkninger paa Flyverne ud over det menneskeligt udholdelige.

Alt i alt var den sidste Del af Perioden mellem Verdenskrigens Afslutning og den allerseneste Tid præget af en vis Tvivl m. H. t. Luftjagernes Virkemuligheder. Til Trods for de forskellige Aarsager til en ringere Bedømmelse af Luftjagernes Udsigter i en moderne Krig holdt man dog alle Steder fast ved dem,

selv om man forsøgsvis ogsaa udviklede andre Kampluftfartøjstyper.

Verdenskrigens Luftjager, der i Henseende til Størrelse, Vægt, Ilyvemæssige Præstationer og ikke mindst Fremstillingsomkostninger kunde sammenlignes med vor Tids lette Sportsluftfartøjer havde efterhaanden udviklet sig til den moderne Luftjager, som er et Monoplan, der vejer mellem 2000 og 3000 kg, har en Motor paa 1000 HK el. mere, gør en Fart mellem 500 og 600 km/T, og som stiger gennemsnitlig 1000 m paa $1\frac{1}{2}$ Minut eller mindre. Den moderne Luftjager er samtidig blevet et temmelig kostbart Luftfartøj, som vel koster lige saa meget som 10—15 Stk. af de fra Verdenskrigen kendte Jagere.

Med de sidste Aars krigslignende Konflikter forskellige Steder i Verden — og sidst med den anden store Krig — kom Tiden, da praktiske krigsmæssige Erfaringer m. H. t. Luftjagernes Virkemuligheder hævede en Del af den Usikkerhed, der var opstaaet. Selv om helt fyldestgørende og paalidelige Oplysninger for Størstedelen endnu ikke foreligger for den neutrale, tør man dog, med Støtte i forskellige af de senere Aars Begivenheder ridse flg. Hovedsynspunkter op, som er af Interesse i Relation til det tidligere nævnte om de raadende forskellige Anskuelse m. H. t. de moderne Luftjagere:

Forsvar i Luften — ikke mindst i nær Tilknytning til Overfladestyrkers Operationer — er af større Betydning end nogensinde før, — ofte af afgørende Betydning i kritiske Situationer.

Den utvivlsomme høje Standard af det moderne A. L. Skyts har ikke overflødiggjort Luftjageren, som tværtimod stadig maa anses for et nødvendigt Supplement til et vel udbygget A. L. Forsvar fra Jorden.

De ofte skeptiske Bedømmelser af Luftjagerne i

Tiden før denne Krig har ikke vist sig berettigede, og selv om andre Kampluftfartøjstyper er opstaaet, er Hovedvægten dog stadig alle Steder lagt paa den enkelt-sædede Luftjager.

De moderne enkelt-sædede Luftjageres Taktik i Luftkæmp — indbyrdes eller med Luftfartøjer af andre Typer — er i alt væsentligt præget af de samme Principper som i forrige Krig.

Herhjemme kommer man i Fremtiden — om et effektivt Forsvar skal præsteres — næppe uden om at lægge større Vægt paa A. L. Forsvaret end hidtil. Spørgsmaalet om hvilke Krav, man maa stille til en hensigtsmæssig dansk Luftjager, der ved Siden af A. L. Skytset maa være et vigtigt Led i det nødvendige Forsvar af Luftrummet, er i det flg. søgt belyst.

Det skal forinden bemærkes, at specielle Krav til en dansk Luftjager som Regel kun delvis kan opfyldes, naar man er henvist til Materielindkøb i Udlandet. Maaske er Tiden inde til, at man fremtidig kan skride til selvstændig Konstruktion af Luftjagere paa dansk Fabrik, hvilket bedre vil sikre Opnaaelse af de rette Typeegenskaber bl. a. paa Grund af den større Mulighed for intimt Samarbejde mellem de militære Myndigheder og Konstruktøren.

Naar Muligheden for herhjemme at konstruere og bygge militære Luftfartøjer til Løsning af Kampopgaver omtales, maa det i denne Forbindelse anses for givne Forudsætninger for det første, at der anvendes en udenlandsk Motor i det danskbyggede Luftfartøj, for det andet, at der konstrueres en Enhedstype til Anvendelse baade ved Hærens og Flaadens Flyvevæsener:

Den første af de nævnte Forudsætninger kræver næppe nogen nærmere Motivering, da nogen anden Udvej ikke, selv et godt Stykke frem i Tiden, kan

tænkes mulig. Hvad den anden Forudsætning angaar skal foreløbig flg. nævnes:

For Fremstilling af militære Luftfartøjer her i Landet er det ønskeligt, maaske endog nødvendigt, af Hensyn til Begunstigelse af Økonomien ved tilstrækkelig stor Seriefremstilling, at man kan gaa ind for Enhedstyper, der kan anvendes baade af Hærens og Flaadens Flyvevæsener. Netop m. H. t. Luftfartøjer til Løsning af Luftkampopgaver skulde Muligheden herfor paa Forhaand være stor. Hertil kommer yderligere, at danske Luftstyrker — uanset om de hører til Hær eller Flaade — i mange Henseender: strategiske Forhold, Baseringsforhold m. v. er underkastet Betingelser, der paa de væsentligste Punkter er af ganske samme Art. I det flg. er der fremsat forskellige Bemærkninger med det Formaal at klarlægge, hvorledes en evt. danskbygget, for Hær og Flaade fælles Kampluftfartøjstype burde udformes.

Ved Valget af den særlige Luftfartøjstype, man her i Landet vil anvende til Løsning af Kampopgaver, kunde flg. Muligheder tænkes at komme i Betragtning:

- 1) en een-motoret, enkeltsædet Jager,
- 2) en een-motoret, tosædet Jager,
- 3) en særlig Kampluftfartøjstype.

Paa Forhaand maa det antages, at den een-motorede, enkeltsædede Jager maa være det naturlige danske Kampluftfartøj, og det er jo ogsaa denne Type, der hidtil har været anvendt. Denne Type tilfredsstiller for det første paa bedste Maade de Krav, der i Forening altid har været anset for mest betydningsfulde til Luftkampformaal: Fart, Stigeevne, Manøvreevne og stærk offensiv Armering af fast indbyggede Geværer. Endvidere er den billigere i Fremstilling end nogen anden Type, hvorfor man for et givet Budget vil kunne

holde et større Antal i Tjeneste. Ved de hidtil paa-regnede Baseringsforhold under Krig d. v. s. spredt og skjult Basing paa improviserede Pladser i Marken, vil man for den enkeltsædede Jagers Vedkommende møde mindre Vanskeligheder m. H. t. at finde egnede Baser, end Tilfældet vilde være, hvis man valgte nogen anden, d. v. s. tungere Kampluftfartøjstype.

Den een-motorede, tosædede Jager, der i ringe Omfang anvendes i Udlandet, er karakteriseret derved, at man, i Sammenligning med den enkeltsædede Jager, ved Indførelse af en Observator (Skytte) foruden Luftfartøjsføreren, har søgt at opnaa bedre defensive Egenskaber, idet den tosædede Jager herved i artilleristisk og observationsmæssig Henseende har større Virkemuligheder i agterlige Retninger. Denne, iøvrigt noget om-disputerede, Forbedring i defensive Egenskaber har imidlertid kun kunnet ske paa Bekostning af offensive Egenskaber i Sammenligning med den enkeltsædede Jager, idet den tosædede Jagers Fart, Stigeevne og Manøvreevne er ringere. M. H. t. Fremstillingspris og Mulighed for Anvendelse paa tilfældige, mindre udstrakte Flyvepladser er den tosædede Jager mindre fordelagtig end den enkeltsædede.

I Udlandet har den tosædede Jager nærmest været beregnet paa Anvendelse i Forening med enkeltsædede Jagere, idet enten Førerluftfartøjet eller hele Førergruppen i Jagerformationer har været tosædede Jagere og Resten enkeltsædede Jagere. Man ser heri en Bestræbelse, der gaar ud paa for den samlede Formation at kombinere største offensive Kraft repræsenteret ved enkeltsædede Jagere med en vis defensiv Virkemulighed repræsenteret ved tosædede Jagere. Iøvrigt frembyder tosædede Jagere visse Fordele m. H. t. Muligheder for sikker Navigation og Kommunikationstjeneste, og bl. a. som Følge heraf har de Anvendelsesmuligheder

over store Distancer, naar man samtidig vil tage den Ulempe med, som p. Gr. af den hertil nødvendige store Brændstofmængde foraarsages i Retning af yderligere forringede offensive Egenskaber.

Medens der, som det vil ses, — ogsaa specielt med Henblik paa danske Forhold — utvivlsomt er saa store Ulemper ved den tosædede Jager, at den ikke egner sig til Anvendelse som Standardjager, fremgaar det endvidere, at de faa Fordele, som kan anføres for denne Jagertype, næppe vil have Betydning under danske Forhold, da danske Styrkers Luftoperationer næsten udelukkende maa antages at ville foregaa over dansk Omraade d. v. s. inden for et udmærket kendt og meget snævert Omraade. Hvis man disponerer over lette Bombeluftfartøjer — som Tilfældet vil være herhjemme i nær Fremtid baade for Hærens og Flaadens Vedkommende — vil iøvrigt saadanne Luftfartøjer kunne gøre meget nær Fyldest som tosædede Jagere bl. a. ogsaa ved Optræden sammen med enkeltsædede Jagere, naar det maatte skønnes ønskeligt.

De sidste Muligheder, der kunde foreligge, i Forbindelse med Spørgsmaalet om at frembringe en egnet dansk Luftfartøjstype til Luftkamp, omfatter noget forskellige Fremgangsmaader, idet man enten kunde gaa ind for et flere-motoret, fleresædet, kraftigt armeret Luftfartøj eller skabe et Jagerluftfartøj efter helt nye konstruktive Principper f. Eks. en enkeltsædet, to-motoret Jager.

Det første af de nævnte Alternativer har faaet en vis, men hidtil ringe Udbredelse i Udlandet, hvor man i flere af de store Lande har bygget saakaldte Kampluftfartøjer, »Luftkrydsere« og lgn. d. v. s. hurtiggaaende, fleresædede, stærkt armerede Luftfartøjer. Denne Mulighed synes ikke at kunne komme i Betragtning i Danmark. For det første har denne Luftfartøjstype ikke

fortrængt den enkeltsædede Jager i Udlandet, hvorfor man maa slutte, at man ogsaa i Udlandet regner med, at denne sidste fremdeles er bedst egnet til Luftkamp. Grunden til, at den fleresædede Kampluftfartøjstype eksisterer ved Siden af den enkeltsædede Jager, er utvivlsomt den, at denne Type p. Gr. af sin store Aktionsradius byder paa Mulighed for at bringe en vis Ildkraft frem over Distancer, som den enkeltsædede Jager ikke kan tilbagelægge. Iøvrigt har Kampluftfartøjstypen iflg. sine Egenskaber snarere Mulighed for at optræde som Dækningsluftfartøjer for Formationer af andre Luftfartøjer frem for alt at virke som egentlige Jagerluftfartøjer til offensiv Anvendelse. Paa den anden Side kan den ikke siges m. H. t. en saadan Konvojerings-tjeneste at have nogen væsentlige Fortrin frem for enkeltsædede Jagere, saaledes at disse sidste lige saa godt kan løse en saadan Opgave, naar blot det drejer sig om mindre Distancer, som dækkes af deres Aktionsradius.

For danske Forholds Vedkommende kan man ikke med Fordel anvende en saadan speciel flersædet Kamp-luftfartøjstype, som iøvrigt m. H. t. Fremstillings-kostninger og Betingelser for Anvendelse paa improviserede Flyvepladser er en uheldig Type.

Konstruktion af en helt ny Jagertype — en enkeltsædet, tomotoret Jager har man set ganske faa Forsøg paa i Udlandet i den seneste Tid. Fordelen ved en saadan Type er den meget store Fart, som den vil kunne præstere. Saa længe Mulighederne for Fartforøgelse af de enkeltsædede Jagere paa anden Vis endnu ikke er fuldt udnyttet, er det imidlertid tvivlsomt, om man vil se saadanne nye Typer slaa igennem. Saa længe dette endnu ikke er sket i Udlandet, bør en saadan Udvej ikke forsøges i Danmark, navnlig ikke, hvis man evt. for første Gang vil skride til

en selvstændig Fabrikation af et moderne militært Luftfartøj herhjemme.

Den foregaaende korte Redegørelse synes tilstrækkelig til at motivere, at den danske Luftfartøjstype til Løsning af Luftkampopgaver — i hvert Tilfælde for den nærmeste Fremtid — bør være den een-motorede, enkeltsædede Jager. Det skal endvidere tilføjes, at der næppe kan anføres nogen vægtige Grunde til, at den danske Jagertype paa stærkt afgørende Maade bør afvige fra den i Udlandet gængse Jagertype, der til i Dag har staaet sin Prøve, som det bedst egnede Luftfartøj til at jage og nedkæmpe andre Luftfartøjer. Den danske Jager bør udformes efter særlige danske militære Krav, men dette vil — i Betragtning af, at det drejer sig om noget saa specielt som et Kampluftfartøj og i Betragtning af, at der for Luftfartøjer ikke gør sig lignende Forskeligheder gældende som Terrænforhold og Farvandsforhold for Overfladevaabnernes Vedkommende — ikke kunne give sig Udslag i en fra den gængse udenlandske Jager stærkt afvigende Konstruktion.

Ved Udformningen af en dansk Jager kan der kun være Tale om, ved mindre Variationer af de Egenskaber, som principielt kendetegner saadanne Luftfartøjer, at opnaa visse hensigtsmæssige taktiske Egenskaber i Forbindelse med, at det konstruerede Luftfartøj i saa vid Udstrækning som muligt, uden Skade for nødvendige taktiske Krav, gøres velegnet til den anvendte Form for krigsmæssig Basing.

Inden selve Jagerproblemet behandles nærmere, vil det være formaalstjenligt i ganske korte Træk at fremdrage Hovedlinierne i de luftstrategiske Forhold i Danmark.

Selv om det ikke er muligt at danne sig noget sikkert Billede af, hvordan en Konflikt, hvori Danmark

er inddraget, vil forme sig, og mod hvem det danske Forsvar i en given Situation vil være rettet, tør dog flg. antages med meget stor Sandsynlighed at ville blive karakteristisk for en saadan Konflikt, for saa vidt Luftoperationerne angaar:

1) Danmarks militærgeografiske Beliggenhed er en saadan, at det ved næsten alle tænkelige Konflikter vil være muligt for Fjenden — selv om han kun raader over Luftbaser uden for dansk Omraade — at operere over Danmark med alle militære Luftfartøjstyper, — i vid Udstrækning ogsaa enkeltædede Jagere. Da der er en Sandsynlighed for, at større eller mindre Dele af dansk Territorium maa opgives til Fordel for en Koncentration af Forsvaret i en mindre Del af Landet, vil det nævnte Forhold meget hurtigt kunne blive endnu mere udpræget derved, at Fjenden faar Mulighed for Oprettelse af Luftbaser paa erobret dansk Territorium.

2) Danske Luftstyrker maa paaregne stor Underlegenhed — i visse Tilfælde endog en ganske uforholdsmæssig Underlegenhed — i Styrkeforholdet overfor Fjenden.

3) Sandsynligheden for fjendtlige Luftoperationer i vid Udstrækning — baade som selvstændige Operationer og som Støtteoperationer for land- el. sømilitære Foretagender — er meget stor.

4) Danske Luftstyrkers Optræden vil i langt overvejende Grad være præget af direkte Samarbejde med Hær og Flaade og af Defensiven frem for Offensiven og bl. a. som Følge heraf vil danske Luftoperationer over større Distancer mod fjendtlige Enheder kun forekomme i meget ringe Grad

og i paakommende Tilfælde vel nærmest ved Indledningen af den opstaaede Konflikt.

Af de anførte Forhold vil det for det første fremgaa, at det maa være af største Vigtighed, at Danmark kan raade over saa effektivt et Luftværn som muligt og for det andet, at det er af stor Betydning, at man ved Fastsættelsen af Typeegenskaberne hos de Jagerluftfartøjer, som maa være en vigtig Del af dette Luftforsvar, lægger Vægt paa at udnytte enhver Mulighed for paa bedste Maade at tillempe Jagernes Egenskaber til de anførte givne Betingelser og dermed opnaa den største Effektivitet af Jagervaabnet.

Naar det er nævnt, at man ved evt. Konstruktion af Jagere paa dansk Fabrik bør naa frem til en Enhedstype, der kan anvendes af baade Hærens og Flaadens Flyvevæsener, saa kræves der samtidig en nærmere Paavisning af, at denne Løsning er tænkelig uden Skade for berettigede Særkrav fra de to Parter.

Det kan derfor først og fremmest anføres, at baade Hærens og Flaadens Luftstyrker under en Konflikt vil være underkastet de samme Betingelser, nemlig de, der ovenfor er omtalt som sandsynlige i en evt. Krig. Det vil ses, at begge Værns Jagere vil komme til at optræde mod en meget stærk fjendtlig Luftvirksomhed og maa regne med at optræde under Forhold, hvor der er en stadig Risiko for fjendtlige Jageres Modvirksomhed.

Forhold i Forbindelse med selve Luftkampen kan næppe motivere nogen Særkrav til Typeegenskaberne hos Flaadejageren til Forskel fra Hærjageren eller omvendt. For begge Værns Jagere maa der indtil videre, ligesom Tilfældet hidtil har været, regnes med spredt og skult krigsmæssig Basing paa improviserede Flyvepladser, saaledes at der heller ikke herved kan mo-

tiveres nogen Forskel i Flyveegenskaber. Saa vidt vil det ses, at intet taler for forskellige Egenskaber hos Hærjageren og Flaadejageren.

Det kunde ligge nær at antage, at Flaadejageren maatte have en større Aktionsradius end Hærjageren. Hertil kan flg. anføres: Ved en Betragtning af Kortet vil det ses, at man ved en hensigtsmæssig Basing af Flaadens Jagere altid vil have Mulighed for at opnaa relativt korte Op marchlinier til de sandsynlige Steder for Jagernes Indsats, og almindeligvis vil man — da der ikke findes nogen »Søfront«, hvis hurtige Forskydning med paafølgende Fare for Jagerbasen man behøver at befrygte — stort set kunne trække en Jagerstyrke saa tæt til Stedet, hvor dens Indsats er ønskelig, som de geografiske Forhold d. v. s. Landomraadets Udstrækning og Anvendelsesmulighed til Baseringsformaal tillader.

Paa den anden Side maa Hærens Jagere formentlig altid baseres i sikker Afstand d. v. s. noget tilbagetrukket fra Landfronten, der for en stor Del vil udgøre deres Virkefelt.

I Almindelighed vil man for begge Værns Jagere kunne paaregne Op marchlinier af Størrelsesordenen 50—100 km, idet Flaadejagernes Op marchlinier i Reglen maaske nok vil ligge omkring det største af disse Tal. Med de store Hastigheder, som Nutidens Jagere har, spiller den eventuelle og ringe Forskel i saadanne korte Op marchlinier — selv naar det tages i Betragtning, at Forskellen p. Gr. af Frem- og Tilbageflyvning faar dobbelt Vægt — ikke en saadan Rolle, at man derved foranlediges til at give Flaadejageren større Aktionsradius end Hærjageren. Selv om man tænker sig Flaadejageren anvendt til Eskorte for egne Luftfartøjer f. Eks. paa en fremskudt Rekognoscering, saa maa det antages at Foretagender af denne eller lignende Art,

der set med danske Øjne er langt fremskudte, ikke strækker sig over større Distancer, end at de kan tilbagelægges af moderne Jagere.

Stor Aktionsradius kan naturligvis ogsaa have Betydning under den Synsvinkel, at den tillader en Jager at holde gaaende paa Patrulje i længere Tid. Der ses imidlertid ikke nogen særlig Grund til at Flaadejageren nødvendigvis skal kunne udføre Patrulje el. Eskorteringstjeneste i længere Tid ad Gangen end Hærjageren. Da man alligevel ikke for en Jagertype kan naa op til en blot nogenlunde tilsvarende Aktionsradius (i hvert Tilfælde tidsmæssigt set) som for Rekognosceringsluftfartøjer, vil en mindre Forøgelse af Jagerens Flyvetid kun bevirke forringede Jageregenskaber, uden at man derved opnaar den Fordel, at Afløsning af andre Jagere i Tilfælde af Eskorte under en i Tid virkelig udstrakt Rekognoscering kan undgaas. Iøvrigt maa det i Forbindelse med Spørgsmaalet om den danske Jagertypes Flyvetid (Aktionsradius) ogsaa tages i Betragtning, at en dansk Jagerflyver under Hensyn til de særlig store Muligheder for fjendtlige Jageres Modvirksomhed, som utvivlsomt vil være til Stede, forholdsvis hurtigt vil trættes p. Gr. af de særlige Krav om stadig skærpet Agtpaagivenhed.

Naar man skal konstruere et Jagerluftfartøj af speciel dansk Type maa det i alt væsentligt udformes efter de samme Principper, som altid har været og stadig er gældende for enkeltsædede Jagere, d. v. s. man maa lægge Vægt paa en tidssvarende Udvikling af de Egenskaber, som man kunde kalde Jageregenskaberne: stor Fart, stor Stigeevne, stor Manøvreevne og en hensigtsmæssig, kraftig offensiv Armering (fast indbyggede automatiske Vaaben). Iøvrigt medfører de store Krav i disse Henseender som bekendt, at det er nødvendigt

i Forhold til andre Luftfartøjstyper at gøre Jagerens Brændstofbeholdning og dermed dens Aktionsradius ringe.

Ved en særlig dansk Udformning af den enkelt-sædede Jager bestaar Problemet, som ogsaa tidligere nævnt, blot deri at kombinere Jageregenskaberne paa den mest hensigtsmæssige Maade, saaledes at Konstruktionen tilfredsstillende visse Hovedkrav, og det maa herunder stadig erindres, at en ensidig Fremhævelse af en enkelt af Jageregenskaberne kun er mulig paa tilsvarende Bekostning af een eller flere af de øvrige.

Idet man maa regne det for en Forudsætning, at den danske Jagers naturlige Angrebsobjekter er Bombeluftfartøjer, Regkognosceringsluftfartøjer, Torpedoplaner og lign. skal den danske Jager have Egenskaber, der sikrer gode Muligheder for offensiv Optræden mod disse Luftfartøjer. Fjendtlige Jagere bør derimod normalt ikke angribes af danske Jagere med mindre dette sker til Beskyttelse af egne Luftfartøjer, eller evt. naar danske Jagere faar Lejlighed til Kamp mod en meget underlegen fjendtlig Jagerstyrke. I alle øvrige Tilfælde maa man nemlig anlægge det Synspunkt, at det er urimeligt at risikere at sætte sine egne mere beskedne Jagerstyrker til i Kamp mod fjendtlige Jagere, hvorved Betingelserne for, at fjendtlige Bombeluftfartøjer m. v. uforstyrret vil kunne udføre deres Arbejde, kun vil forøges, medens derimod Arbejdsbetingelserne for egne Rekognosceringsluftfartøjer m. v. ikke paa tilsvarende Maade forøges, fordi man faar nedkæmpet et vist Antal fjendtlige Jagere — og dette endda kun i gunstigste Tilfælde.

Mest sandsynligt vil det i Almindelighed være, at danske Jagere vil være underlegne i Forhold til fjendtlige Jagerstyrker, som de kommer i Kontakt med og derfor vil have størst Interesse i at unddrage sig Kamp.

Man vil se, at Hovedkravene til danske Jagere derfor maa omfatte Egenskaber, der paa den ene Side sikrer gode Muligheder for offensiv Optræden mod fjendtlige Luftfartøjer, der ikke er Jagere, medens paa den anden Side Betingelser for defensiv Optræden i Forhold til fjendtlige Jagere ogsaa i betydelig Grad maa tages i Betragtning ved Fastsættelse af Typeegenskaberne.

Et særligt Krav er det endelig, at de af taktiske Hensyn bestemte Jageregenskaber — hvilket for en stor Del vil sige Luftfartøjets Flyveegenskaber — udformes under en vis Hensyntagen til de Baseringsforhold, man maa regne med under krigsmæssig Basering, selv om dette Krav dog maa holdes i anden Række i Forhold til de taktiske Krav.

Inden der redegøres nærmere for, hvilke Specificationer man maa opstille for en dansk Jagertype i Dag, vil det være hensigtsmæssigt at fremdrage hver enkelt af de saakaldte Jageregenskaber og vurdere deres Betydning dels i offensiv Henseende, dels i defensiv Henseende.

Fart. Stor *Fart* er af den største Betydning for Jageren i offensiv Henseende, idet dels passende *Fartoverskud* i Forhold til et Maal som Regel er nødvendig for overhovedet at kunne gennemføre et Angreb (bringe sig i Angrebsposition), dels er *Farten* af Betydning, naar Jagerens Indsats finder Sted efter en forudgaaende Allarmering, saaledes at det drejer sig om at tilbagelægge Vejen fra Basis til Pladsen for fjendtlige Luftfartøjers Optræden saa hurtigt som muligt, og endelig vil passende *Fartoverskud* paa forskellig Vis betyde Mulighederne for, at den angribende Jagerstyrke paa Forhaand inden Angreb kan erhverve sig visse taktiske Fordele, derved at den er i Stand til at placere

sig i en ønsket Retning i Forhold til Maalet, for derfra at sætte Angrebet ind.

Naar en Jagerstyrke observerer fjendtlige Luftfartøjer — hvad enten dette sker tilfældigt under Patruljering eller som Følge af en paa Grundlag af Meldinger foranlediget direkte Eftersøgning — vil det i de fleste Tilfælde være ret tilfældigt, i hvilken Pejling i Forhold til Maalet, Jagerstyrken befinder sig, i det Øjeblik den faar Øje paa dette, og Afstanden mellem Maal og Jagerstyrke vil i Observationsøjeblikket i Reglen være ca. 5—15 km, idet Observation paa større Afstande normalt ikke er mulig, medens paa den anden Side Kontakt med Fjenden paa mindre Afstand ikke saa godt kan tænkes, af den Grund, at hvis Jagerstyrken ikke har set Maalet, saa vil det omvendte sikkert være Tilfældet, og Maalstyrken vil da i Reglen ved Afdrej søge at undgaa at komme i for kort Afstand af Jagerstyrken. Da det oftest vil være tilfældigt, om Jagerstyrken har Højdeoverskud i Forhold til Maalet eller omvendt, maa det være et almindeligt Krav, at Jageren alene ved Udnyttelse af sin vandrette Flyvefart skal kunne bringe sig paa Angrebsafstand, thi kun i de færreste Tilfælde vil Jageren være saa gunstigt stillet, at den ved at sætte Højdeoverskud til kan opnaa forøget Fart til Hjælp til at gennemføre en Forfølgelse og komme paa Angrebsafstand.

I gunstigste Tilfælde vil en Jager, der søger Angreb, befinde sig foran Maalet, naar dette observeres, og Jageren vil da — forudsat at Maalets Hovedkursretning stort set holdes uforandret — ikke have nogen særlig Vanskelighed ved at bringe sig i Angrebsposition. Jo mere agterlig i Forhold til Maalet den Pejling er, hvori Jageren befinder sig ved første Observation, des vanskeligere vil det være for den at bringe sig i Angrebsposition og i jo højere Grad vil Fartoverskud i

Forhold til Maalet være paakrævet. Angreb vil — naar en Jager har observeret et Maal i Pejlinger, der i Forhold til dette ligger agterligt eller endog nærlig tværs — først kunne finde Sted, efter en Forfølgelse, der tager des længere Tid, jo mere agterlig Pejlingen er, i det Øjeblik Jagten paabegyndes.

Til Belysning af disse Forhold skal flg. Eksempel anføres: En Jager, der har et Fartoverskud paa 25 km/T i Forhold til et Maal, der gaar 400 km/T, befinder sig i en Afstand af 10 km nærlig tværs af dette, da Maalet observeres. For paa hurtigste Maade at bringe sig i Angrebsposition i Forhold til Maalet, maa Jageren under Forfølgelse paa en medgaaende Kurs skønse ind mod Maalets Kurslinie, saaledes at Jagerens Fartkomponent i Maalets Kursretning stadig er lig Maalets Fart. Nærmelsehastigheden tværs paa Maalets Kurslinie bliver da ca. 130 km/T, saaledes at der medgaar $4\frac{1}{2}$ Minut, inden Jageren kan paabegynde sit Angreb.

I Praksis vil der oftest medgaa længere Tid, idet der spildes Tid ved Manøvrer af Jageren, der er nødvendige for at holde Føling med Maalet (blinde Vinkler i eget Luftfartøj), — Manøvrer, der hver Gang bringer Jageren ud af den Kurs, som er mest fordelagtig for hurtig Nærmelse til Maalet, og hertil kommer, at i mange Tilfælde vil Stigning (og dermed ringere Fart) være nødvendig for at opnaa tilstrækkelig Højdeoverskud til at sætte Angrebsdykning ind, saaledes at den beregnede Tid fra Observation til Angreb er temmelig lavt ansat. I Virkeligheden vil der maaske snarere hengaa henimod den dobbelte Tid d. v. s. at Maalstyrken kan tilbagelægge ca. 50 km, inden første Angreb paabegyndes.

Tænker man sig, at Jager og Maal i det anførte Eksempel samtidig observerer hinanden, vil den naturlige Modmanøvre af Maalet være et Drej bort fra den Side, paa hvilken Jageren befinder sig. Antages det, at

Maalstyrken f. Eks. blot drejer 45° , saaledes at den samtidig i nogen Grad undviger Jageren og alligevel kan fortsætte uden helt at bøje af fra den ønskede Hovedretning, bliver Jageren bragt i en saadan Situation, at den befinder sig 10 km 4 Streger agten for tværs i Forhold til Maalet d. v. s. ca. 7 km tværs af Maalets Kurslinie og ca. 7 km agten for en Linie gennem Maalet og vinkelret paa dettes Kurs.

Jageren maa nu ikke alene paa en medgaaende Kurs skønse 7 km ind mod Maalets Kurslinie, indtil en agterlig Position er naaet, men maa samtidig under en løbende Forfølgelse indhale de 7 km, den er i Agterhaanden. Den nødvendige Tid til denne Sammensatte Bevægelse kan beregnes til ca. 20 Minutter, i hvilken Tid Maalstyrken tilbagelægger ca. 135 km. I Praksis vil der formentlig som oftest anvendes mere Tid i et saadant Tilfælde.

Tænker man sig i det sidst anførte Tilfælde, at Jagerens Fartoverskud er 50 km/T, vil der dog hengaa over 10 Minutter fra Observationsøjeblikket og til det Øjeblik, da Angrebspositionen er naaet. Hvorledes Forholdene vil stille sig, hvis Fartoverskuddet er mindre end 25 km/T kan man nemt forestille sig.

Selv om dette er teoretisk opstillede Eksempler — i Praksis vil Forholdene som nævnt meget ofte stille Jageren ugunstigere, end man saaledes teoretisk beregner — saa viser de dog med stor Tydelighed Betydningen af rigeligt Fartoverskud hos Jagere i Forhold til deres Maal.

Selvfølge vil Jagere med ganske ringe eller endog uden Fartoverskud i Forhold til deres Maal i adskillige Tilfælde kunne komme i Kontakt med fjendtlige Luftfartøjer under gunstige Betingelser for Angreb d. v. s. idet de selv er i en forlig Position eller har Højdeoverskud, der kan omsættes i Fart. Endvidere er det mu-

ligt at Fjenden i andre Tilfælde ikke søger at unddrage sig Kamp.

Alt i alt tør det dog siges, at Jagernes Optræden alt for meget faar Karakteren af, at det paa en Maade er Fjenden, der skal tilbyde sig til Kamp i St. f., at det er Jagerne, der kan fremtvinge en Kamp, hvis ikke disses Fartoverskud er tilstrækkeligt. Man staar egentlig her over for et lignende Problem i Luften, som det der i Søkrigen kendes i Henseende til Forholdet U-Baad contra Skib. Mulighederne for en virkelig effektiv Indsats af Jagere staar og falder med deres Fartegenskaber, og i Almindelighed er en selv beskeden Jagerstyrke af hurtige Jagere at foretrække frem for en meget talrigere Styrke af Jagere uden tilstrækkelig Fart.

Af de før anførte Eksempler vil det fremgaa, at uden tilstrækkeligt Fartoverskud vil Jagere have Vanskelighed nok med i det hele taget at faa gennemført et Angreb. Det er klart, at baade for saa vidt angaar Gentagelse af Angreb som Manøvrer, der tilsigter Opnaelse af taktiske Fordele ved Udnyttelse af Sol, Skyer m. v. vil Fartoverskud være af lige saa stor eller endnu større Betydning.

Det hidtil anførte om Betydningen af Jagernes Fart, er det vigtigste, der kan nævnes til Motivering af gode Fartegenskaber, men det er klart, at ogsaa i Tilfælde af Jagernes Indsats efter en forudgaaende Alarmering spiller Farten en stor Rolle, for at Jagerne kan naa rettidigt frem, men i saa Henseende giver lidt større eller lidt mindre Fart sig knapt saa grelle Udslag i de opnaede Resultater.

I det foregaaende er Farten som offensiv Jageregenskab i alt væsentligt omtalt. I defensiv Henseende d. v. s. m. H. t. Mulighederne for at undgaa Kamp med andre Jagere, spiller Farten ogsaa en Rolle. Med et vist

Fartoverskud eller blot omtrent samme Fart som Fjendens Jagere vil Undgaaelse af Kamp i mange Tilfælde være mulig. En almindelig Forudsætning er det dog, at Fjenden i Tide er observeret, saaledes at Fjenden bliver tvunget til at foretage en lignende besværlig Forfølgelse af egne Jagere, som før udførligt blev omtalt i Forbindelse med Farten som offensiv Jageregenskab.

Fra et dansk Synspunkt betragtet synes det imidlertid mere naturligt at lægge Vægt paa andre defensive Egenskaber hos den danske Jagertype, og i denne Henseende findes der som senere omtalt andre Udveje. Naar Farten som defensiv Jageregenskab næppe kan komme i Betragtning for danske Jagere ligger dette i forskellige Forhold. Et lille Land som Danmark kan ikke forvente til Stadighed eller i det hele taget paa noget Tidspunkt at hævde en Fartoverlegenhed for sine Jagere i Forhold til Udlandet, der paa forskellig Vis har meget bedre Betingelser for at ligge i Spidsen paa dette Felt. Endvidere er en yderlig Fremhævelse af Jagernes Fartegenskaber i Modstrid med, hvad der er ønskeligt af Hensyn til den almindelig anvendte Form for krigsmæssig Basing. Med stor Maksimumsfart følger stor Landingsfart og dermed Vanskeligheder ved at finde egnede improviserede Flyvepladser. Endelig maa man have et virkelig betydeligt Fartoverskud, hvis dette skal have stor Værdi i defensiv Henseende. Dette kan ikke forenes med nogenlunde tilsvarende Egenskaber m. H. t. Manøvreevne og Stigeevne som andre Jagere har, d. v. s. at hvis man dog bliver overrasket af et fjendtligt Angreb — hvad enkeltstående Jagere jo i større Grad end andre Luftfartøjer er udsat for — vil man i en saadan Kamp være daarligt stillet, thi selv et stort Fartoverskud gør det ofte ikke muligt at trække sig ud af en Kamp, som man allerede er indviklet i.

Stigeevne. En Jagers Stigeevne er, om end i mindre Grad, af tilsvarende Betydning for dens offensive Optraeden mod andre Luftfartøjer, som det i det foregaaende er omtalt for Fartens Vedkommende. Paa Grund af de Forhold, som kendetegner militær Optraeden i Luften, vil det nemlig meget ofte ske, at Jagere faar Kontakt med en fjendtlig Formation, medens de selv befinder sig lavere end denne. Det er klart, at det i saadanne Tilfælde er af Betydning, at Tiden for Stigning til en gunstig Angrebsposition er saa lille som mulig. Saa længe der kun er Tale om Jageres Optraeden mod andre Luftfartøjer, der ikke er Jagere, har Stigeevnen ikke tilsvarende Betydning, som det før er fremhævet for Fartens Vedkommende, idet Jageren — selv om den i Forhold til andre Jagere maa siges at have forholdsvis ringe Stigeevne — altid vil være alle øvrige Luftfartøjstyper væsentlig overlegen paa dette Punkt. Man kan paa en vis Maade sige, at medens der i Luftfartøjernes Udvikling stadig har været en stærk Kamp m. H. t. Farten mellem Jagerne og de øvrige Luftfartøjstyper, saa har Jagernes Stigeevne — selv om ogsaa den er undergaaet en Udvikling — dog ikke i samme Grad været præget af Konstruktørernes særlige Bestræbelser for at bevare Jagernes Overlegenhed i denne Henseende. Stort set kan man ogsaa sige, at Fart og Stigeevne er hinanden modstridende Jageregenskaber, og i Forholdet til andre Luftfartøjstyper har man altid fundet det mest hensigtsmæssigt at lade Farten faa Forrangen paa Bekostning af Stigeevnen.

Stigeevnen har man dog hos nogle Jagertyper udviklet til særlig Fuldkommenhed, men paa Bekostning af Aktionsradius mere end paa Bekostning af Farten. Dette er sket med Henblik paa disse Jageres særlige Anvendelse til Forsvar af bestemte Objekter, som Byer m. v. idet det her drejer sig om fra en nærliggende

Basis paa kortest mulige Tid at kunne naa i Angrebshøjden. Denne Opgave ligger i Reglen uden for den almindelige Hær- el. Flaadejagers Omraade, hvorfor en yderligere Fremhævelse af Stigeevnen som Følge heraf ikke er af Interesse, navnlig da det vil gaa ud over Aktionsradius.

Løvrigt er det maaske muligt, at man ved evt. Bygning af Jagere herhjemme kunde tage Hensyn til Muligheden for, at visse af disse, hvis det ønskedes, allerede fra første Begyndelse af Konstruktionen kunde gøres egnede til saadanne specielle Opgaver som Forsvar af Byer el. Ign., og idet man til Trods for en saadan Hensyntagen alligevel kunde drage Nytte af Fordelene ved Enhedskonstruktionen.

I defensiv Henseende d. v. s. til Undgaaelse af uønsket Kamp med andre Jagere vil lige saa god eller bedre Stigeevne, end disse besidder, ofte kunde udnyttes. Stigeevnen kan i saa Henseende paa flere Maader være betydningsfuld. Den Jager, der har bedst Stigeevne vil i Reglen kunne tilmanøvrere sig Højdeoverskud og dermed taktisk Fordel, selv om Stillingen i Begyndelsen var omvendt. Erhvervet Højdeoverskud kan benyttes til Modangreb fra den forbedrede taktiske Situation, hvis det ønskes. Hvis Fjendens Overlegenhed ikke tillader dette, vil vundet Højdeoverskud eventuelt kunne benyttes til Retræte i Skyer. Hvis dette ikke er muligt kan den bedre stigende Jager i hvert Tilfælde oftest bestemme, hvilken Højde en Kamp skal foregaa i, hvilket bør være meget stor Højde, idet bedre Stigeevne i Almindelighed er ensbetydende med bedre Manøvreer i Luft af ringe Tæthed. I alle Tilfælde har den bedre stigende Jager oftest en Mulighed for at trække Tiden ud, inden det kommer til Kamp, og i mange Tilfælde kan en saadan Udsættelse betyde, at ændrede Omstændigheder paa en eller anden Maade bringer den ud af den vanskelige Situation.

Der synes intet i Vejen for, at man under Hensyn til det betydningsfulde i, at danske Jagere har gode defensive Egenskaber i Forhold til Udlandets Jagere, med Forsæt ikke gaar til Yderligheder m. H. t. Kravene til max. Farten, for herigennem i Henseende til Stigeevne at opnaa, at de bliver udenlandske Jagere overlegne. Dette vil endvidere forenes godt med en særlig Fremhævelse ogsaa af Manøvreevnen, der i defensiv Henseende ligeledes er særdeles betydningsfuld. Endelig vil Luftfartøjsegenskaber af denne Art passe godt sammen med Kravet om at kunne foretage Basing paa mindre, improviserede Flyvepladser.

Manøvreevnen. For Jagernes offensive Optræden mod andre Luftfartøjer, der ikke er Jagere, er god Manøvreevne kun af Betydning i den Udstrækning, at det skal være muligt for Jageren uden særlig Vanskelighed at fuldføre de Manøvrer, der er nødvendige for at sætte et Angreb an, bringe Armeringen i Anvendelse og derefter foretage en hurtig Retræte. Enhver enkelt-sædet Jager, der iøvrigt er hensigtsmæssigt konstrueret, vil altid have den fornødne Manøvreevne i denne Henseende, og i denne Forbindelse er det af mindre Vigtighed, om Jageren har lidt mere eller mindre fuldkomne Manøvreegenskaber.

I defensiv Henseende er en Jagers Manøvreevne af en ganske anden og meget større Betydning. Ved Manøvreevne forstaas i denne Forbindelse ikke blot Muligheden for at kunne foretage meget krappe Drej og Evnen til hurtigt at skifte Flyveretning, men man kan endvidere til en god Manøvreevne henregne særlige Luftfartøjsegenskaber, der bevirker, at Farttabet og Opdriftstabet under krappe Drej er saa lille som muligt.

Naar Manøvreevnen hos den enkelt-sædede Jager

altid har været tillagt saa stor Betydning, skyldes dette, at den under en Jagerkamp — talmæssig Lighed og samme personlige Dygtighed forudsat — i de fleste Tilfælde vil vise sig at være udslaggivende m. H. t. Kampens Resultat. Som defensiv Egenskab betragtet giver bedre Manøvreerne end Modstanderen nemlig Mulighed for at unddrage sig Beskydning evt. for at vende Defensiven til et Modangreb. Ved Udnyttelse af en god Manøvreerne vil en Kamp mod Overmagt kunne trækkes ud i lang Tid.

Vedrørende Betydningen af Farten som defensiv Egenskab i Sammenligning med Manøvreerne skal flg. nævnes: Overlegenhed m. H. t. Fart sikrer ikke altid mod Kamp med andre Jagere. Bl. a. vil Overraskelsesmomentet kunne spille en Rolle i saa Henseende.

Hvis en Kamp først er kommet i Stand, er Fartoverlegenhed — hvis ikke den er ret stor — vanskelig at udnytte til at undslippe, naar Modstanderen er tilstrækkelig velmanøvrerende. Den bedre manøvrerende Part vil nemlig i den typiske Kurvekamp, der kendetegner Jageres gensidige Optræden, stadig kunne holde sig i en agterlig Position i Forhold til den i Fart overlegne Part. Dette skyldes bl. a., at baade i Henseende til Stigeerne (Opdrift) og Fart taber en hurtig, mindre velmanøvrerende Jager mere end en langsommere, men bedre manøvrerende Jager, naar de gensidig indvikles i Kurvekamp. Et Forsøg af den hurtigere Jager paa at bryde ud ved at fjerne sig paa støt Kurs, har ringe Udsigter til et heldigt Resultat, da den er for lang Tid om ved Hjælp af sin Fartoverlegenhed at komme uden for Skudafstand, saaledes at Modstanderen i en vis Tid faar Mulighed for Beskydning under meget gunstige Betingelser for at opnaa Træfning.

Af rent defensive Hensyn kunde det ønskes, at den

danske Jager, hvad Manøvreerven angaar, var udenlandske Jagere saa overlegen som vel muligt. Herigenem vilde den ganske vist ikke være sikret mod Angreb af de fjendtlige Jagere, som der i paakommende Tilfælde er god Grund til at tro, at den ofte vilde møde, men gennem en bedre Manøvreevne vilde den, hvis Modstanderens talmæssige Overlegenhed ikke var for stor, have gode Chancer for at føre Kampen til et sejrrikt Resultat. I mange Tilfælde vilde den i det mindste ved Udnyttelsen af sin Manøvreevne kunne føre en henholdende Kamp i længere Tid uden at blive nedkæmpet, fordi Fjenden vilde faa ringe Lejlighed til Beskydning. Imidlertid vil da evt. ændrede Omstændigheder give en Chance for at klare Situationen: Hjælp af andre Jagere kan komme til, Jageren kan faa Lejlighed til at manøvrere bort i Skyer eller manøvrere ned i lav Højde, hvor eget A. L. Skyts kan assistere, Fjenden kan blive nødsaget til at afbryde Kampen paa Grund af Mangel paa Ammunition eller Brændstof m. v. Det maa i denne Forbindelse nævnes, at den Jager, der som den danske skal anvendes fortrinsvis over eget Omraade, har bedre Betingelser for at anvende en saadan Taktik end Jagere, der i Almindelighed anvendes offensivt frem over Fjendens Omraade.

Selv om Manøvreerven er meget vigtig, vil en meget udpræget Udvikling af Manøvreerven hos den danske Jager i Forhold til udenlandske Jagere ikke være hensigtsmæssig. En saadan ensidig Udvikling af Manøvreerven vil nemlig kun kunne ske samtidig med saa store Ofre i Henseende til Fart, at Jagerens offensive Egenskaber vilde lide afgørende Skade.

Alt i alt tør man sige, at en hensigtsmæssig Løsning af Spørgsmaalet vil være en dansk Jager, der i Fart ligger op mod de almindelige udenlandske Jagere, men som dog i Sammenligning med disse har Manøvre-

egenskaberne udviklet i betydeligere Grad end Fartegenskaberne.

Armeringen. Som Følge af Jagernes ensidige Anvendelse til Nedkæmpning af andre Luftfartøjer, er det klart, at der maa lægges Vægt paa at gøre deres Armering saa hensigtsmæssig som mulig. I de senere Aar er man gaaet bort fra den tidligere almindelig anvendte Armering bestaaende af to fast indbyggede lette Maskingeværer, og i Principperne for Jagerarmering følger man nu i Udlandet noget forskellige Veje.

I England har man valgt at forøge Antallet af lette Maskingeværer til ikke mindre end 8. Andre Steder har man valgt en kombineret Armering af Maskinkanoner og Maskingeværer eller en Enhedsarmering af sværere Maskingeværer eller Maskinkanoner.

Hvadenten man herhjemme vil gaa ind for det ene eller andet af disse moderne Principper — hvad man sandsynligvis maa — saa vil man i hvert Tilfælde være nødsaget til at regne med en væsentlig større Vægt til Armering incl. Ammunition end Tilfældet hidtil har været, og det er nærmest i denne Henseende, at Armeringen er af Interesse i Forbindelse med en Omtale af en dansk Jagers Flyveegenskaber.

Fordelen ved de mere svært kalibrede Vaaben ligger dels i en — ballistisk set — noget sikrere Skydning, end de lettere Maskingeværer kan præstere, dels i den større Virkning, der frembringes ved Træfning med deres sværere Projektiler. For de sværere af de i Luftfartøjer anvendte automatiske Vaaben kommer specielt Muligheden for Anvendelse af Sprængprojektiler i Betragtning. Ulemperne ved de sværtkalibrede Vaaben er deres store Vægt, deres tunge Ammunition og deres langsomme Skudhastighed.

Fordelen ved i St. f. faa svære Vaaben at anvende

mange lette Vaaben ligger navnlig deri, at Træffesandsynligheden i Luftkamp er proportional med de enkelte Vaabens Skudhastighed samt med Antallet af Vaaben. Ulempen ved de lette Vaaben er den forholdsvis ringe Skade, de forvolder, hvis ikke vitale Dele af Luftfartøjet bliver truffet.

I Henseende til Virkemuligheden mod Personel — som sikkert lige saa ofte er Aarsag til Nedkæmpning af Luftfartøjer som ren materiel Beskadigelse er det — kan man imidlertid ikke sige, at de lette Vaaben staar tilbage for de svære Vaaben, der kan udskyde Sprængprojektiler. Ved direkte Træfning er nemlig Kalibret i de fleste Tilfælde underordnet, og hvad angaar Sprænggranaternes Mulighed for ved Sprængning i Nærheden af Personel at beskadige dette, kan man sige, at dette for de lette Vaabens Vedkommende opvejes ved deres store samlede Skudhastighed, som gør det sandsynligt, at hvis eet Projektil træffer i Nærheden af Personel, saa vil i det mindste et andet træffe direkte.

Rent skydemæssigt vil mange lette Vaaben frem for faa svære Vaaben sikkert være at foretrække, naar de Forhold, der er karakteristiske for en Luftkamp, tages i Betragtning. Der er vist ingen Tvivl om, at de fleste Jagerflyvere vil foretrække de mange lette Vaaben. Iøvrigt er hele dette Spørgsmaal et af de Luftkrigsproblemer, som man uden Tvivl i den nærmeste Fremtid vil faa fuldt opklaret ved de praktiske Erfaringer, der indhøstes under den nuværende Krig.

Ved Konstruktion af en dansk Jagertype bør man om muligt, for saa vidt Armeringsspørgsmaalet til den Tid ikke er tilfredsstillende klarlagt, holde den Udvej aaben, at en projekteret Armering af lette Vaaben kan ombyttes med en Armering af færre svært kalibrede Vaaben, hvis dette senere skulde vise sig ønskeligt.

Baseringsforholdenes Betydning. De forløbne Aar har været kendetegnet af en stadig stigende Udvikling af de militære Luftfartøjers Fart, og Jagerluftfartøjerne har — om end til Tider haardt trængt — stadig ligget i Spidsen i denne Udvikling. Samtidig med Max. Farten er ogsaa Jagernes Landingsfart blevet forøget og deres Størrelse og Vægt er vokset. Hermed er ganske naturligt Vanskelighederne med Hensyn til at finde egnede d. v. s. tilstrækkelig store og jævne Flyvepladser til krigsmæssig Basing steget.

Man kunde som Følge heraf overveje, om ikke en Basing paa faste Flyvepladser med kraftigt A. L. Forsvar m. v. vilde være at foretrække frem for den spredte, skjulte Basing paa improviserede Flyvepladser. Fordelen herved vilde bl. a. være, at man ingen Vanskelighed vilde have m. H. t. altid at have tilstrækkelig Start- og Landingsbane for de moderne Luftfartøjstyper.

Imidlertid er der militært set saa mange Fordele ved den feltmæssige Basing, at man sikkert ikke bør forlade dette Princip, saa længe en eventuel videre Udvikling af Luftfartøjstyperne ikke tvinger dertil. En anden Ting er, at hele Baseringsproblemet allerede med den nuværende Udvikling af de moderne Luftfartøjstyper maa gøres til Genstand for forskellige grundige Forberedelser, som hidtil ikke har været nødvendige.

I Relation til, hvad der tidligere er anført i Forbindelse med en moderne, dansk Jagers Fartegenskaber, maa det understreges, at Jagerens Fart under alle Omstændigheder maa være en saadan, at dens Muligheder for offensiv Optræden er tilfredsstillende og Afslag i saa Henseende af Hensyn til Baseringsmuligheder maa ikke gøres. Paa den anden Side er en yderliggaaende Udvikling af Farten hos den danske Jager ud over, hvad der til enhver Tid maa anses for rimeligt i Betragtning af

de Luftfartøjer, der er dens Maal, ikke ønskelig og bør og kan undgaas.

Resumé.

Den foregaaende længere Redegørelse indeholder for Størstedelen Kendsgerninger, som ingen luftmilitær Sagkundskab er uvidende om, men endvidere ogsaa forskellige Anskuelser, som til en vis Grad kan gøres til Genstand for Diskussion, navnlig naar det drejer sig om at omsætte Principperne til konkrete Data for Luftfartøjet. En saadan længere Fremstilling er fundet hensigtsmæssig for at fremdrage alle de Forhold, der i Forening, men hver paa sin Maade, er af Betydning i Forbindelse med Overvejelser angaaende en velegnet dansk Jagertypes Egenskaber.

Det vil være formaalstjenligt i Korthed at resumere de fremsatte Hovedsynspunkter:

Den danske Jager bør være en een-motoret, enkelt-sædet Jager. Denne Type er det nemlig muligt at give bedre Luftkampegenskaber end nogen anden Kampluftfartøjstype, og den væsentligste Ulempe, der knytter sig til den — dens forholdsvis ringe Aktionsradius — spiller kun en ubetydelig Rolle med Henblik paa danske Forhold.

Der kan ingen virkelig betydningsfulde Argumenter fremføres for den Opfattelse, at Hær og Flaade skulde behøve hver sin Jagertype, hvorfor man ved evt. Fremstilling af Jagere af dansk Konstruktion paa dansk Fabrik vil kunne benytte de Fordele, der er forbundet med Bygning af en for Hær og Flaade fælles Jagertype.

En dansk Jagers Hovedopgave er i første Række Nedkæmpning af fjendtlige Luftfartøjer, der ikke er Jagere. For offensiv Optræden mod saadanne Luftfartøjer er passende Fartoverskud af stor Vigtighed.

Det er i Almindelighed ikke en dansk Jagers Opgave at søge Kamp med fjendtlige Jagere. Ved Fast-

sættelse af dens Max. Fart er det derfor unødvendigt at give den Betingelser for at jage disse.

Tværtimod vil det i Almindelighed være i den danske Jagers Interesse at holde sig til Defensiven ved Møde med fjendtlige Jagere. Alle Forhold taget i Betragtning er et muligt Overskud i Fart i Forhold til fjendtlige Jagere, endsige kun Jævnbyrdighed i Fart, mindre værdifuldt i defensiv Henseende end Fortrin i Manøvreevne. Da man yderligere næppe kan paaregne at hævde sig i Konkurrence med Udlandet i Henseende til Fart, bør man alene af den Grund ved Konstruktion af den danske Jager straks stille sig klart, at man vil lægge særlig Vægt paa Manøvreevne frem for Fart, hvilket endvidere vil forenes godt med Bestræbelsen for at give den danske Jager gode Stigeegenskaber.

I de nævnte Henseender er det af mindre Betydning, at den danske Jagers Fart bliver noget mindre end udenlandske Jagers. En dansk Jagers Max. Fart bør alene fastsættes under Hensyntagen til de Luftfartøjer, der er dens sandsynlige Maal, d. v. s. under Hensyn til Farten af udenlandske militære Luftfartøjer, der ikke er Jagere. En dansk Jagers Manøvreegenskaber bør derimod fastsættes under Hensyn til Manøvreegenskaberne hos udenlandske Jagere og saaledes, at Manøvreevnen bliver bedre end dissers.

Ved Konstruktion af en dansk Jager bør det indtil videre have for Øje, at den bør være egnet til Anvendelse fra improviserede Flyvepladser, men Hensyntagen i denne Henseende maa komme i anden Række i Forhold til betydningsfulde Krav m. H. t. Kampeegenskaber.

Med de ovenfor anførte Hovedsynspunkter er Kravene til en velegnet dansk Jager i og for sig givet.

Konstruktionen af en Jager efter de givne Retningslinier er i Hovedsagen kun et teknisk Spørgsmaal og vil — under Forudsætning af, at den Konstruktor, der bygger en saadan Jager, staar paa Højde med andre Luftfartøjskonstruktører — kunne bringes til praktisk Udførelse. Det hele er nemlig et Spørgsmaal om — med en tilsvarende Dygtighed i at bygge Luftfartøjer — at afpasse Hestekraftbelastningen, Planbelastningen, Vægt, Dimensioner o. s. v. paa en passende Maade, saaledes at det ønskede Forhold mellem Fart, Manøvre- evne og Stigeevne bliver tilvejebragt, samtidig med at der opnaas en tilfredsstillende Nyttelast. Der er imidlertid visse Vanskeligheder, som paa anden Maade gør sig gældende.

For nøjagtigt at fastlægge den danske Jagers Præstationer efter de nævnte Retningslinier maa det vides, hvorledes de almindelige udenlandske militære Luftfartøjers Egenskaber er. Ved en evt. hjemlig Fabrikation kommer hertil, at hvis man i Dag projekterer en Jager, vil den formentlig først være i Serieproduktion om et Par Aar. Det vil altsaa være nødvendigt til en vis Grad at tage Højde for den almindelige videre Udvikling af de militære Luftfartøjstyper.

Endvidere maa det anføres, at det Princip, der ligger til Grund for danske Jageregenskaber af den omtalte Art, for en stor Del hviler paa, at den danske Jager m. H. t. Fart kan lægges mellem de almindelige udenlandske Jagere og de øvrige udenlandske Typer, idet der derved kan tages passende Hensyn til defensive Egenskaber (Manøvre- evne), medens der samtidig opnaas tilstrækkelig gode offensive Egenskaber (Fart). Dette er kun muligt i Perioder af Luftfartøjernes Udviklingshistorie, hvor Jagere i Udlandet har rigeligt Fartoverskud i Forhold til de øvrige militære Luftfartøjer.

Som Forholdene i den sidste Tid har ligget, vilde en dansk Jager efter de anførte Principper have kunnet være en Kendsgerning og vilde i paakommende Tilfælde med Fordel have kunnet gøre sig gældende. Det uheldige er, at Udviklingen evt. fortsat ændres hurtigt, saaledes at det, der er rigtigt i Aar, muligvis ikke er det om et Par Aar, og i denne Forbindelse er det uheldigt, at man maa regne med temmelig lang Levealder for danske Jagere.

Det skal iøvrigt nævnes, at ved enhver sandsynlig videre Udvikling af de militære Luftfartøjer vilde en allerede eksisterende dansk Jager efter de anførte Principper kun kunne tænkes at tabe i offensive Muligheder, medens den derimod vilde vinde i Henseende til defensive Muligheder.

Detaljerede Specifikationer for en dansk Jagertype efter de fremsatte Principper er det vanskeligt at opstille uden i Samraad med Teknikere. Her skal derfor kun eksempelvis anføres Specifikationer, der i Dag vilde have været passende, og som efter en Ikke-Teknikers Skøn vilde være mulige at opfylde, idet en Sammenligning med forskellige udenlandske Typer og en Vurdering af disses Præstationer i Forhold til deres Motorkraft, Planbelastning, Spændvidde, Nyttelast o. s. v. taler for, at en Jager efter de nedenfor anførte Specifikationer vilde være en teknisk Mulighed:

- 1) absolut Max. Fart (i 4500 m): 500 km/T
- 2) » » (i 3000 m): 460 km/T
- 3) » » (i 2000 m): 425 km/T
- 4) Landingsfart: ikke over 105 km/T
- 5) Flyvetid ved Marchfart i 3000 m: 2 T 45 M
(65 % Motorydelse)
- 6) Stigetid til 6000 m: ikke over 8,5 M
 » » 5000 m: » » 6,5 M

- Stigetid til 4000 m: ikke over 5,0 M
 » » 3000 m: » » 4,0 M
- 7) Planbelastning: ikke over 110 kg/m²
 - 8) Længde: ikke over 8,5 m
 - 9) Armering: 6 lette Maskingeværer (8 mm Kaliber) med 300 Skud til hvert Gevær.
 - 10) Bombeinstallation for 4 Stk. 12 kg Bomber.
 (der paaregnes dog Afkortning i Brændstofmængde, naar Bomber skal medbringes)
 - 11) Radio, Ilt, det nødvendigeste Natflyvningsudstyr.
 - 12) Glidetæl i lav Højde med evt. Flaps og Slots:
 ikke over 5:1.
 - 13) Landingsafløb med Hjulbremses: ikke over 325 m.
 Startlængde (regnet fra Startsted til det Punkt, hvor Luftf. naar 10 m's Højde): ikke over 450 m.
 - 14) Belastningsfaktorer i Henhold til de sædvanlige Fordringer af det engelske Air Ministry.

En dansk Jager efter de anførte Specifikationer vilde utvivlsomt kunne gøres overordentlig velmanøvrerende, og danske Jagerstyrker bestaaende af Luftfartøjer af en saadan Type vilde derfor under en Krig have gode Muligheder for at kunne bevares i længere Tid paa Trods af en overlegen fjendtlig Jagervirksomhed over dansk Omraade. Samtidig vilde en saadan Jager til Trods for en vis Hensyntagen efter de tidligere anførte Retningslinier m. H. t. defensive Egenskaber, alligevel have tilfrædsstillende Muligheder for offensiv Optræden.

Til Slut skal det blót nævnes, at en Jager efter de anførte Specifikationer i Forhold til de Jagere, man tidligere har anvendt, er et betydelig kostbarere Luftfartøj, hvorfor man i et Land som Danmark med ringe økonomiske Midler let kunde fristes til at slaa af paa Fordringerne. Det vilde f. Eks. sikkert være muligt at

udforme en lettere Jagertype, der vilde være billigere, men som dog m. H. t. Fartegenskaber kom paa Højde med den nævnte, mest hensigtsmæssige Type. En saadan Mulighed vilde imidlertid, til Trods for de mindre Fremstillingsomkostninger, ikke være fordelagtig, da en saadan let Jagertype ikke vilde kunne faa saa kraftig en Armering, — desuden p. Gr. af nødvendig større Planbelastning i visse Henseender vilde faa forringet Manøvreevne og m. H. t. Stige- og Landings-egenskaber ogsaa vilde være ufordelagtig.

For den større Jagertypes Vedkommende faar man for de større Omkostninger betydelig mere offensiv Kraft. Betydningen heraf understreges bedst, naar man anfører, at en Gruppe paa 3 Luftfartøjer med hver 6 Geværer (el. evt. mere) med fuld Ret kan siges i taktisk Henseende at repræsentere større offensiv Kampværdi end en hel Flotille paa 9 Luftfartøjer af de tidligere anvendte og billigere Jagertyper med hver 2 Geværer, selv om man forudsatte, at disse sidste havde tilsvarende Flyveegenskaber.

Disciplin.

Ved Orlogskaptajn E. J. C. Qvistgaard.

I Tider som disse, hvor en baade fysisk og mentalt anstrengende og trættende Sikrings- eller Patrouilletjeneste stiller store Krav til Søværnets Personel, kan det være af Interesse at se, hvorledes Admiral Jellicoe — som under Krigen 1914—1918 havde Ansvaret for Disciplin, Aand og Krigsberedskab i "Grand Fleet" — saa paa Begrebet Disciplin.

Efterfølgende er et Uddrag af "Admiral Jellicoe's naval report to the Government of Canada, for the benefit of the naval service of that Dominion" og har været offentliggjort i Admiral R. H. Bacon's Bog: "Earl Jellicoe":

"In a consideration of the question of discipline, one is, in these days, at once brought face to face with the difficulty presented by the prevailing spirit of the times. This spirit is usually roughly described as "Democracy"; but to a large extent it means a disinclination to accept any form of restraint, and a desire for unrestricted freedom of life and action.

From the point of view of the State this attitude of mind is regrettable and may be dangerous. In the Naval Service such an attitude to discipline is quite incompatible, either with efficiency in general or with the happiness or well-being of any particular unit.

In a human society so complex and so crowded together as that of a ship-of-war, friction and misunderstanding are bound to arise when there is any hesitation or doubt as to the force of orders or their

binding nature. Thus it is generally agreed by all ranks that an undisciplined ship is nearly always a discontented and unhappy one.

Maintenance of Discipline.

In approaching this matter it should be remembered that man has not only a body but also a spirit; and that therefore mere bodily or mechanical discipline, the discipline secured by precision of drill and the performance of evolutions is far from being wholly sufficient. The discipline of the German Forces was largely of that type*); and, in their Navy at least, it failed to stand its final test. What is needed is something less obvious and tangible, but more real and more deeply ingrained; not only the practice of discipline but, still more, the habit and spirit of discipline. The question therefore presents itself in this form: *How the spirit of discipline can be infused and maintained.*

The spirit of discipline can further be infused by leading men to take a real pride in the service to which they belong; and, conversely, a pride in themselves as belonging to that service. Indeed pride of service is essential to the true spirit of discipline. These are days when men reason and think for themselves, and it is necessary that they should realize the mobility of their profession and the importance of all that makes for its efficiency.

When the spirit of discipline has once been infused, it is no less important to pay careful attention to its maintenance.

It engenders a spirit of calmness in emergency. The same spirit which keeps a disciplined man at his post when all his comrades have fallen, will keep a man

*) under Krigen 1914—1918. Q.

brave and cool in the midst of emergency, panic and disaster. In other words, discipline renders a man more capable of facing the changes and chances of human existence.

It produces a certain determination and firmness of character. A disciplined man, who has been given a difficult task to accomplish, is more likely to carry it through to a successful conclusion than the undisciplined man who may be turned aside at the first obstacle. The man of discipline has learnt to resist, bear up, hold on, in spite of all difficulties.

It teaches sentiments of confidence and self-respect, for having learnt to obey he has gone a long way towards learning to command.

In a word, the object and the result of true discipline is to inspire men with bravery, firmness, patience, and with sentiment of honour. A service so disciplined is less expensive to the State; and, at the same time, provides the State with citizens, who, on their return to civil life, will be a real strength to the community.

The great fact which is often lost sight of, is that in a well-disciplined force the officers as well as the men are disciplined; that is to say, each officer and man has conquered himself and is therefore in a fit condition to subordinate his own wishes and desires in carrying out the orders given to him, which, as he knows, are meant to forward the cause for which they stand.

Very briefly the following are the most essential rules for teaching and maintaining discipline:

- 1) *All officers must be thoroughly disciplined and must be as efficient as possible so as to win the respect of their men.*

- 2) *Justice* must always be given, infinite pains being taken in hearing defaulters.
- 3) *Unkindness* (including sarcasm, i. e. unkind words) must never be allowed.
- 4) *Courtesy* must always be practised.
- 5) *Reproof must always be impersonal*, for it is administered because the offender has not acted up to the high standard of the Navy.
- 6) *Kindness* from a superior must never be taken for weakness.
- 7) *Discipline must be maintained*. Nothing is more injurious to discipline than to give way to insubordinate demands, or refusals to carry out legitimate orders.

It should always be remembered that the best officers are those who possess powers of observation, and having those powers *know how to use them*. It is the snart, quick, and, if possible, cheery voice that gets the work well done. Nothing is too trifling to take notice of; for, although a small thing may signify but little in itself, it is the accumulation of such, when left unchecked, that goes so quickly to show the want of supervision which spells a slack ship."

Disse Betragtninger har Gyldighed den Dag i Dag, og det samme gælder følgende Udtalelse af en anden stor Flaadeorganisator, Admiral Jervis:

"The discipline of the fleet is in the Ward-room"!

I Mahan's: "Types of Naval Officers" kommenterer Forfatteren denne Udtalelse saaledes: "greatly did he (Jervis) lament the loose insubordinate talk, the spirit of irresponsible criticism that found voice at mess-tables, within the hearing of servants, by whom it was disseminated throughout the body of the ship".

Dansk-franske Gasmasker i Abessinien.

Fra *Generalfeltøjmasteren* har vi modtaget følgende:

I Februar Hæftet af Tidsskrift for Søværnen, Side 82, omtales en Beretning fra en amerikansk Ambulance, ifølge hvilken Abessinierne i den italiensk-abessinske Krig skulde have anvendt Gasmasker »af kombineret fransk og dansk Konstruktion, fremstillet i Frankrig«.

I den Anledning ønsker jeg gerne at oplyse, at den franske Gasmaskefabrik, som i sin Tid erhvervede sig Retten til at fremstille det ved Hærens tekniske Korps opfundne, danske Røgfilter, i en Erklæring af 13/5 1936 har udtalt, at den overhovedet ikke har haft nogen Levering af Gasmasker til Abessinien, fordi den franske Regering havde forbudt dette.

Fra Danmark har der ikke været leveret Gasmasker til Abessinien.

København, den 28/2 1940.

C. Rye.

Nekrolog.

Kommandør **Gustav Frederik Holm** blev født den 6. August 1849 i København og var Søn af Orlogskaptajn Peter Christian Holm og Hustru Louise Margrethe f. Hetsch.

Han blev Kadet 1863, Sekondløjtnant i 1870, Premierløjtnant 1873, Kaptajn 1885 og Kommandør i 1899.

Han var i 1869—70 med *Fregatten* »Sjælland« paa Togt til Middelhavet til Suezkanalens Aabning, i 1876 deltog han i Steenstrups geologiske Undersøgelser i Julianehaabs Distrikt, i 1878—79 med *Fregatten* »Sjælland« til Vestindien, i 1879 Næstkommanderende i *Skonnerten* »Absalon«, 1880—81 Leder af Undersøgelser, Ekspeditioner og Opmaalinger i Sydgrønland, 1883—85 Leder af Konebaadsekspeditionen langs Grønlands Østkyst til Angmagsalik, i 1888 med *Panserskibet* »Odin« i Eskadre. I 1889—99 Chef for Søkortarkivets 1. Afdeling.

I 1892—94 Fører af *Kgl. Grønlandske Handels Skruebark* »Hvidbjørnen«, hvor han i 1894 anlagde Handels- og Missionsstationen ved Angmagsalik, i 1896 Næstkommanderende i *Panserskibet* »Iver Huitfeldt« i Eskadre, 1897 Chef for *Krydseren* »Hejmdal« til Island og Færøerne, 1898 Chef for *Skonnerten* »Diana« paa Opmaaling ved Island. I 1899—1909 Direktør for Søkortarkivet. 1908—1909 Medlem af Overkrigsretten.

Efter sin Afsked fra Søetaten i 1909 blev Holm Overlods i østlige Distrikt, i 1912 Lodsdirektør, og afskedigedes som saadanne i 1919.

Af Kommandørens lange og fortjenstfulde Livsgerning vil det særligt være hans Opdagelse af Angmagsalik og hans utrættelige Arbejde for at redde den derværende Eskimobefolkning, der syntes truet til Undergang, som vil erindres til sene Tider. Dette lykkedes ham i den Grad, at den hensygnende Stamme, takket være et klogt humant tilrettelagt Kolonisationsarbejde, blomstrede op og voksede sig sund og levedygtig.

Til det sidste Aandedrag var det Grønlandsforskningen og specielt Østgrønlands Sag, der laa ham varmest paa Sinde, som Medlem af Kommissionen for Ledelsen af de geologiske og geografiske Undersøgelser i Grønland kom hans rige Erfaringer og store videnskabelige Indsigt Grønlandsforskningen i rigt Maal til Gode.

Hans Pionerarbejde i Østgrønland blev af afgørende Betydning til Danmarks Fordel under Prøvelsen og Dommen i Haag angaaende Overhøjhedsretten over Østgrønland.

Hans enestaaende Indsats belønnedes ved, at han dekoreredes med Fortjenstmedaillen i Guld, var Æresmedlem af Grønlands Selskab og i 1929 udnævntes til Æresdoktor ved Københavns Universitet i Anledning af dettes 450 Aars-Fest.

Men glemmes skal heller ikke hans samvittighedsfulde dygtige Livsgerning paa Søkortarkivet, hvorved denne vort højtrenommerede Institutions smukke Traditioner førtes videre.

Som Lodsdirektør vandt han Lodsernes Hengivenhed og Agtelse og ogsaa i denne Stilling udførte han et betydeligt Organisationsarbejde.

Kommandør Gustav Holm var ikke alene en myndig Mand, en Mand med Føreregenskaber paa sit Felt, men tillige et sjældent fint, vindende Menneske, til hvis Ord og Handlen man nærrede ubetinget Tillid,

en helstøbt, uselvisk, retsindig Personlighed, en Sø-officer af lødige og betydeligste Art, som ved sit verdenskendte Navn har været en Ære for vor Sø-officersstand.

Sammen med afdøde Kontreadmiral T. V. Garde udgav Kommandøren i 1887 det fængslende, populært skrevne Værk i to Bind »Den danske Konebaads-Ekspedition«. I 1888—89 skrev de sammen i »Meddelelser om Grønland« Bind IX og X om »Den østgrønlandske Ekspedition udført i Aarene 1883—85 under Ledelse af G. Holm«, og endelig skal nævnes hans Selvbiografi (Promotionsfesten 1929, S. 99—107).

Gustav Holm blev Ridder af Dannebrog i 1885, i 1899 Dannebrogsmænd og i 1905 Kommandør af 2. Grad af Dannebrog, i 1919 Kommandør af 1. Grad. I 1909 modtog han Fortjenstmedaillen i Guld.

Kommandør G. Holm var gift med Anna Mathea f. Heiberg, født 19.-5.-1845 død 19.-10.-1934, Datter af Kammerraad Bertel Nicolaj Heiberg og Caroline Marie, f. Buch.

Han døde den 13. Marts 1940 og begravedes Mandag den 18. Marts s. A. paa Garnisons Kirkegaard.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. April Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939 Pag. 255.)

1. April 1866: Trekroner og Lynetten overgaar fra Marinen til Landetaten.
1. April 1878: Søminevæsenet oprettes i Henhold til Kgl. Resolution af 11. Marts s. A. med Kaptajn Schiwe som første Chef.
2. April 1801: Defensionseskadren paa 2 Linieskibe, 7 Blokskibe, 3 Stykpramme, 3 Kavaleripramme, 1 Flaadebatteri, 1 Defensionsfregat og 1 Fregat under Kommando af Kommandør Olfert Fischer kæmper paa Københavns Rhed i over 4 Timer med engelsk Flaadestyrke paa 12 Linieskibe, 5 Fregatter, 2 Korvetter, 2 Brigger samt 15 Bombarderfartøjer under Viceadmiral Lord Nelson, detacheret fra engelsk Flaade paa 20 Linieskibe og 33 Fregatter og Brigger i Sundet under Admiral Sir Hyde Parker, indtil Viceadmiral Nelson sender Parlamentær i Land til Kronprinsregenten. Dansk Tab 1348 døde og saarede samt 1779 Fanger, engelsk Tab 2237 døde og saarede. (Medaille slaæet.)
2. April 1859: Søofficersforeningen stiftes.
3. April 1683: Lælingeinstitutionen oprettes ved Kgl. Resolution som 1. Forskole til Søofficersstanden.

4. April 1733: Chefen for den kongelige Jagt, Kommandørkaptajn Ployart, modtager som den første Udnævnelsen til »Kongens Jagt-Capitain«.
4. April 1848: Marineministeriet oprettes i Stedet for Admiralitets og Kommissariats Kollegiet. Kommandørkaptajn Zahrtmann bliver Landets første ansvarlige Marineminister.
5. April 1849: Linieskibet »Christian VIII«, Fregatten »Gefion«, Hjuldampskibene »Hekla« og »Geiser« under Kommando af Kommandørkaptajn Paludan angriber de tyske Batterier i Eckernførdefjord, Linieskibet skydes i Brand og springer i Luften, hvorved 100 Mand af Besætningen omkommer, deriblandt Næstkommanderende Kaptajnløjtnant Krieger og 3. Kommanderende Kaptajnløjtnant Marstrand. Fregatten erobres.
8. April 1697: General-Admiralløjtnant Niels Juel dør og bisættes i Holmens Kirke, Danmarks og Nordens største Flaadefører, Strateg og Taktiker, Organisator af vor Flaade i Krig og i Fredstid.
8. April 1810: Ordre udgives om, at Søofficerer og Søkadetter skal hilse ved at lægge Haanden paa Hatten uden at aftage denne.
9. April 1731: Særligt Kongeflag indføres i Flaaden, tidligere benyttedes Orlogsflag hejst med Vimpel.
10. April 1801: Viceadmiral Lord Nelson præsenteres for Søkadetkorpset og skænker dette 2 Guldmedailler med Dedikation, hvoraf

- den ene stadig opbevares ved Korpset.
10. April 1851: Vort første Skrueskib, Skruekorvetten »Thor«, søsættes.
13. April 1810: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Skibsted erobrer udfør Samsø engelsk Kanonbaad »Grinder«.
14. April 1798: Konvojering af Handelsskibe fra Middelhavet, Ostindien og Vestindien m. m. paabegyndes i Samarbejde med Sverige ved Udsendelse af et Antal Orlogsskibe.
15. April 1858: Orlogsværftet paa Gammelholm ophæves ifølge Lov og overflyttes til Nyholm i 1860, saaledes at dette fra 1865, hvor Københavns Kommune overtager Gammelholm, er vort eneste Orlogsværft. Gammelholm, eller Bremerholm, som det hedder før Nyholms Anlæggelse i ca. 1680, blev anlagt omkring 1536 af Kong Kristian III. (Se 18. December 1556.)
17. April 1599: Eskadre paa 12 Orlogsskibe med Flagskibet »Victor« under Kommando af »Kaptajn Kristian Frederiksen« (Pseudonym for Kong Kristian IV) afgaar paa Togt rundt Nordkap til den norsk-russiske Grænse for at beskytte Fiskeriet der. 3 engelske og 2 hollandske Skibe opbringes paa Grund af ulovligt Fiskeri. Hjemkomst den 13. Juli s. A.
18. April 1864: Panserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe deltager fra Vemmingbund i Forsvaret af Dybbøl.
20. April 1722: Bispningsreglement indføres for første Gang tilgængelig for Besætningen, idet et saadant derefter skulde ophænges

paa Stormasten i hvert Orlogsskib.

21. April 1665: Admiralitetets Kopibog paabegyndes.
23. April 1808: Ordre udstedes om, at de franske Linieskibe »Le Pultusk« og »Le Danzig« fra Kejser Napoleons Eskadre paa Schelden under Kommando af Kontreadmiral Missiessy skal bemandes med danske Orlogsgaster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. Dockum og v. Berger
24. April 1715: Flaade paa 8 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht Gabel slaar ved Femern Bælt (Kolberger Heide) svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 2 Fregatter under Schoutbynacht Wachtmeister. Fregatten »Løvendals Galej«, Chef Kaptajn Peter Wessel, tager Schoutbynacht Wachtmeister til Fange og standser Ødelæggelse af de landsatte svenske Skibe; 3 svenske Linieskibe og 2 Fregatter erobres. Gabel udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaet).
25. April 1428: Hanseaternes Flaade paa 240 Skibe og 12000 Mand under Grev Gert af Holsten aabner Angrebet paa København og slaes tilbage under Kampene, som varer til ca. 15. Juni s. A.
25. April 1811: 3 Kanonbaade med Sekondløjtnant Klinck kæmper i Kongshavn ved Uddevalla med engelsk Orlogskutter »The Swan« og »Hero«. »The Swan« skydes i Sænk, »Hero« undslipper.

30. April 1659: Hollandsk-dansk Flaade paa 33 Skibe under Admiralerne Opdam og Henrik Bielke kæmper ved Rødsand med svensk Flaade paa 24 Skibe under Admiral Bjelkenstjerna.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Februar 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

10. *Westring, G. A. & Carlsson, E. m. fl.*: Sveriges försvar V: Flygvapnet. Ill. Indledningskapitlet av Överste Bengt Nordenskjöld. Udg. under Red. af Robert Josephson. Sthlm. 1939. 4^o. Fv.
11. Die deutsche Luftfahrt. Jahrbuch 1939. Ill. & Kort. Hrsg. von Dr. Heinz Orlovius und Ing. Richard Schultz. Mannheim 1939. 8^o. Fv.
12. *Puleston, W. D.*: Mahan. The Life and Work of Captain Alfred Thayer Mahan, U. S. N. With an Introduction by The Rt. Hon. Duff Cooper. Ill. Index. Litt.fort. Oxford 1939. 8^o. H.
13. *Wyss-Dunant, E.*: Sur les hauts plateaux groenlandais. Ill. & Kort. Préface de Mr. Eugène Pittard. Paris 1939. 8^o. H.
14. *Breitfuss, L.*: Arktis. Der derzeitige Stand unserer Kenntnisse über die Erforschung der Nordpolargebiete. Text zur historischen und physikalischen Karte. [Ogsaa paa engelsk.] 2 Kort. Index. Litt.fort. Forord af Wilhelm Filchner. Rudolstadt 1939. 4^o. H.
I: Einleitung. II: Die wichtigsten Reisen und Ereignisse in der Arktis seit Anfang unserer Geschichte. III: Kurzes Literaturverzeichnis. IV: Namenregister mit Anhang. App. I: Politische Ereignisse. II: Gründung. Physikalischer Karte. Historische Karte.
- *15 *Belforte, F.* (General): La guerra civile in Spagna. 4: La campagne dei volontari italiani e la vittoria di Franco. Ill. & Kort. U. St. 1939. 8^o. H. Gave fra det italienske Gesandtskab.
- *16. *Fedderson, T.*: Om Krigsgasarter eller kemiske Kampstoffer. Litt.fort. Kbh. 1904. 8^o. Udsn. af »Maanedsskr. for Dyr læger« 51. Bd., 19 & 20. Hft. H. Gave fra Overlæge Fedderson.
17. Blaa-hvid Bog om Udviklingen af Forholdet mellem Finland og Sovjetunionen i Efteraaret 1939, belyst ved officielle Dokumenter. Med to farvetrykte Kort. Udg. af Finlands Udenrigsmin. Kbh. 1940. 8^o. H.
18. Kendingsmærker for Luftfartøjer. Udg. af Marinemin. Udarb. ved Flyvev., Jan. 1940. Kbh. 1940. fol. (Tvl.) H.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

Marinens Biblioteks Bogudvalg har bestemt, at der skal abonneres paa følgende ny Gruppe (7,1-6) af Tidsskrift-Index, udg. af Inst. f. Historie og Samfundsökonomi, og at det skal optages i Mar. Bibl. aarlige Tillægskatalog.

Indexen, der udarbejdet paa Grundlag af talrige (ca 120) inden- og udenlandske Tidsskrifter, der holdes paa de forskellige Biblioteker og af Institutet, hvor de er tilgængelige for Studie, giver, for nævnte Gr. 7, aktuelle Oplysninger om alt, hvad der fremkommer af Artikler vedrørende *Krigen 1939*—.

Da det imidlertid maa anses for at være af Interesse for Tidsskriftets Læsere stadig at kunne følge med i, hvad der udkommer, vil en Oversigt blive tilsendt Tidsskriftet hver Maaned indtil videre.

Hidtil er følgende modtaget:

- 7,1.: Diplomatsk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Ording, A.: Den annen Verdenskrig. (Oversigt over Krigens Forhistorie og Udbrud.)
Hasselblatt, W.: Polen — der letzte Einsatz für Versailles.
Møller, E.: Hvad Aktsamlingerne fortæller.
Cang, J.: The German-Polish War.
 Le conflit germano-polonais. (Intern. Anstræng. for en fredelig Løsning.)
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed. (Herunder økonomisk Krigsførelse.)
Guillebaud, C. W.: Germany and the Economic Blockade.
De Ravelin, G.: La guerre économique sur mer.
- 7,3.: Militære Operationer.
Usborne, C. V.: Modern Aspects of Naval Strategy.
 7,31.: Landkrig.
Niessel: La campagne des Allemands. (Den tysk-polske Krig.)
 7,32.: Søkrig.
 * * *
- 7,33.: Luftkrig.
Robertson, F. A. de V.: Aircraft in the War.
- 7,4.: Krigsökonomi (efter Lande).
 Le financement d'une guerre.
 England.
Hill, W.: The Sinews of War.
 Norge.
Haslund, F.: Norge under Krisen.
 Sverige.
Östlund, A.: Svenska försörjningsproblem i krigstid.
 Tyskland.
Serrigny: L'Allemagne pourra-t-elle se nourir?

- Albrecht, G.*: Der allgemeine Verwaltungs- und Organisationsapparat für die Kriegswirtschaft.
7,41.: Produktion og Transport.
- De Wilde, J. C.*: Europe's Economic War Potential.
England.
- Makever, Helen & Robinson, H. W.*: Labour Potential in War-Time.
Tyskland.
- Klatt, W.*: Germany's Food in War and Peace.
- Serrigny*: L'Allemagne et les matières premières. (Raastoffer og deres Økonomisering.)
7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.
England.
- Price Control.
Foranstaltninger til Regulering af Tilførsel af og Priser paa Levnedsmidler i Storbritannien.
Tyskland.
- Den tyske krigsekonomien.
7,43.: Krigsfinansiering.
Krigsfinansiering heute.
Frankrig.
- Decrais, J.*: Finances de guerre.
- 7,5.: Propaganda.
Grandin, T.: Le radio pendant les deux premiers mois de guerre.
British News by Wireless.
- 7,6.: Neutralitet (efter Land).
Ræstad, A.: Neutralitetspolitik for 25 år siden og nu.
Cassin, R.: L'évolution des conditions juridiques de la guerre économique.
Italien.
- Leistikow, G.*: Italiens neutralitet.
Sydamerika.
- Calzada, E. Mendez*: L'Amérique ibérique et la guerre de Hitler.
U. S. A.
- Stone, W. T.*: Will Neutrality keep U. S. out of War?

Det skal bemærkes, at af Pladshensyn, er det ikke medtaget, i hvilket Tidsskr. de forskellige Artikler staar, men en Henvisning til Gr. Nr. vil være nok.

Samtidig skal der gøres opmærksom paa, at man ikke kan forvente at faa Tidsskr. til Hjemmelaan (undt. fra Mar. Bibl., hvis dette har Tidsskr.).

H. Bistrup.



Nogle Vink vedrørende Tjenesten som Navigationsofficer.

Af Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen.

Navigationsofficeren er den Officer, hvem Tilsynet med Skibets Navigationsmateriel er overdraget; han maa i Reglen betragte sig som værende Chefens nærmeste Raadgiver i alle Spørgsmaal Sejladsen vedrørende og bør derfor være ganske særlig kendt med alle herunder hørende Forhold, saasom de nautiske Instrumenter, deres Behandling og Paalidelighed, de forskellige Sejladsforskrifter saavel som de særlige Love og Anordninger for de forskellige Farvande og Havne.

Navigationsofficeren vil normalt være Vagtschef under »Klart Skib« og under Øvelser og har som Regel tillige Tilsyn med Rengøringen paa Broen. Tjenesten som Radioofficer er især i Inspektionsskibe praktisk forenelig med N. O.'s almindelige Tjeneste, særlig hvis denne tillige er Meteorologiofficer.

I det følgende skal der gives visse Vink for Udførelsen af denne specielle Tjeneste, for hvilken der ikke foreligger nogen Instruks eller Vejledning; disse Vink er dog kun at opfatte som spredte Paamindelser og gør ikke Krav paa at være fyldestgørende. Det maa selvfølgelig i hvert enkelt Tilfælde være Skibschefen, der bestemmer, hvor meget eller paa hvilken Maade N. O. skal deltage i Organisationen af de i det følgende omtalte Forhold, men disse mine Bemærkninger vil dog maaske alligevel for en yngre Officer kunne være til lidt Hjælp, naar han skal tilrettelægge sit Arbejde.

Urene.

Søret skal afhentes paa Søkortarkivet saa sent som muligt inden Kommandohejsningen, for at Optrækningen ikke skal blive glemt under Tilrigningen, hvor Skibsarbejdet endnu ikke er fuldt organiseret. Det bør transporteres i Fartøj eller i Bil, og under Transporten bør Kardanens Stopper være slaaet for. Afhentningen bør lide Sted ved en Søofficer eller en Søkadet. Dette gælder ogsaa ved Aflevering af Uret efter endt Togt.

Den daglige Optrækning af Søret inden Middagskafning kontrolleres ved Hjælp af Kronometerbrættet og foretages normalt af N. O., der samtidig med Optrækningen fører Urjournalen.

Den fra Søkortarkivet modtagne »Sørets Gang« ændrer sig ofte ved Ombordtagningen, hvorfor der i den første Tid herefter bør tages Tidssignaler med Standbestemmelse hver Dag. Naar Uret er faldet til Ro, vil en Standbestemmelse med tilhørende Bestemmelse af Urets daglige Gang en Gang om Ugen sædvanligvis være tilstrækkeligt.

Til Tidssignaler benyttes med størst Fordel »Onogsignalerne«, og Radiostationen skal have Ordre til at tage disse Tidssignaler til fastsatte Tider. Beregn Standen paa $\frac{1}{10}$ Sekund, selvom der i Navigationen normalt regnes paa helt, og beregn Gangen paa $\frac{1}{100}$ Sekund, selv om den kun skal bruges paa $\frac{1}{10}$.

Observationsurene — »O«erne — modtages sammen med Søret fra Søkortarkivet, og de bør altid opbevares i deres Kasser. Husk, inden der tages Sammenligning med »O«et, at bringe Minut- og Sekundviserne til at passe sammen. Naar »O«et skal benyttes til Tidssignal paa Radiostationen, skal det være Telegrafisterne forbudt at stille paa det. Alle »O«er trækkes samtidig med Søret.

Skibets andre Ure trækkes normalt af Radiotelegrafisterne. Lad dem føre Bog over de forskellige Ures Gang, saaledes at disse efterhaanden kan bringes til at gaa ordentligt ved Regulering. Anmod Næstkommanderende om i sin Ordrebog at forbyde andre end Telegrafisterne at stille paa Urene.

Ved Overgang fra een Zone til en anden forholdes som anført i Kundgørelse B 1/1928. Dagen før Urene skal stilles, gøres Næstkommanderende opmærksom herpaa og giver Ordre for, hvornaar Overgangen skal ske. Husk endvidere at varsko Kok, Hovmestre og Intendant, om at Urene bliver stillede.

Instrumenter.

Undersøg og foretag eventuel Verificering af de fra Kompasvæsnets modtagne Instrumenter, naar disse kommer om Bord. Lad udfærdige en Liste over dem med Opgivelse af deres Anbringelse, og lad den slaa op i Bestiklukafet.

Lad Tømmermanden sætte Forstøtninger op i de forskellige Instrumentskabe, saaledes at Instrumenterne kan staa godt og sikkert selv i haardt Vejr.

En Instrumentkasse skal altid være lukket og maa aldrig henstilles i Solen. Dette gælder ogsaa, naar den er tom.

I Instrumentskabet bør findes saavel linnede Klude som et Vaskeskind til Aftørring af Instrumenterne.

Hvis der ikke findes en særlig Afstandsmaaler til Navigationsbrug, saa faa Ordre fra A. O. om, hvilken Maaler — og hvilke Afstandsobservatorer — der helst skal anvendes til Brug for Broen.

Søkortene.

Sørg for, at der i Bestiklukafet findes spidse Passere, spidse Blyanter og blødt Viskelæder til Brug ved

Kortarbejdet. Indskærp den yderste Omhu med Kortene, og sørg for at de anbringes paa mest praktiske Maade i Kortsufferne. De danske Søkort bør ikke nummereres om Bord.

Inden Togtet skal man henvende sig paa Søkortarkivet for at udtage de nødvendige Kort for Togtet; man maa derfor konferere med Chefen om Toglæts Udstrækning. Hvis man paa Forhaand ved, at et bestemt Kort vil blive meget ofte benyttet, er det praktisk straks at anmode om at faa medgivet Doubletter af dette Kort.

Anmod Søkortarkivet om Kort til Ophængning hos Mandskabet (evt. kasserede Kort), og indfør daglig Positioner paa disse Kort. Der er erfaringsmæssigt paa længere Ture stærk Efterspørgsel efter Kort, hvori Ruten er indlagt, til dette Brug er kasserede Søkort og evt. store Vejrkort anvendelige.

Kortene er rettede med de mere væsentlige Rettelser indtil den Dato, paa hvilken de er udleverede fra Arkivet, men om Bord maa man selv føre dem à jour. Dette gøres i Henhold til »Efterretninger for Søfarende« samt til Radiomeddelelser til de Søfarende. Disse kommer for Tiden i Forbindelse med Pressens Radioavis, og det er en tjenstlig Pligt at aflytte dem, hvorfor Radiostationen skal have Ordre til at gøre dette og til at bringe Meddelelserne til N. O., der kan være optaget af andet Arbejde, saaledes at han ikke selv kan høre Udsendelserne. Endvidere fremkommer presserende Meddelelser Navigationen vedrørende som bekendt i de saakaldte »Navigational warnings«, hvorfor Radiostationen ligeledes skal have Ordre til at aflytte saadanne Meddelelser vedrørende det Farvand, hvori Skibet befinder sig eller vil komme til at befinde sig i nær Fremtid.

N. O. bør gøre saavel Chefen som alle Vagteche-

ferne opmærksom paa eventuelle Rettelser af større Betydning og bør lade en Liste over alle Rettelser og Meddelelser vedrørende det Farvand, hvori der navigeres, ligge fremme paa Bordet i Bestiklukafet.

Det er en Pligt for enhver Navigator at lade alle Oplysninger vedrørende eventuelle Fejl eller Mangler i Kort og Sejlhaandbøger komme til Søkortarkivets Kundskab saa hurtigt som muligt. Ogsaa nye Iagttagelser vedrørende Farvandene, som skønnes af Interesse for Navigationen, bør meddeles Søkortarkivet.

Kompasser og Pejlskiver.

Kontroller Kompassers og Pejlskivers Orientering straks, naar de kommer om Bord. Faa Ordre fra Chefen om, hvilket Kompas, der skal betragtes som Hovedkompasset; dette bør være det paalideligste af Kompasserne og vil, i hvert Tilfælde i et Artilleriskib, som Regel være Gyrokompasset.

Gyrokompassets Oplysningsbog gennemlæses — specielt med Henblik paa Fart- og Breddefejl samt Indsvingningstid. Aftal med Maskinen, at Gyroen kun maa stoppes eller startes efter Aftale med N. O.

Magnetkompassernes Deviationsjournaler ses igennem, specielt Variationen af Konstanterne. Er D ikke nedkompenseret til et Minimum, bør dette snarest gøres. D vil normalt ikke kunne ændre sig.

Naar Skibet har været paa Togt et Par Dage, tages en omhyggelig Deviationsundersøgelse med paafølgende Kompensering og ny Deviationsundersøgelse. Deviationsundersøgelserne foretages særdeles bekvemt inden Arbejdstidens Begyndelse om Morgen.

Der bør holdes godt Øje med Deviationskonstanterne (B og C), og Tabellen eventuelt rekonstrueres ugentligt. Ved Afgang fra Havn faas de nødvendige Elementer til Rekonstruktionen simplest ved Mærker,

hvoraf det ene f. Eks. tages i Havnehullet, det andet, naar Skibet er kommet paa Kurs. Er Mærkerne, der skal pejles, svære at se, er det praktisk at lade en Mand med Kikkert iagttage Passagen af Mærket, medens N. O. selv pejler Forpunktet, naar Hjælperen siger til.

Man bør passe paa, at en stadig Anvendelse af Gyro ikke forleder een til at negligere Magnetkompassernes Deviation, og man bør endvidere huske paa, at enhver Skydning, hvor Skibet er Udsat for stærke Rystelser, eller Arbejder med Tryklufthamre eller lignende kan foraarsage en Ændring af de magnetiske Forhold om Bord (B og C).

Har man Mistanke om, at Kompasset er daarligt, bør man anmode Kompassvæsenet om at faa det undersøgt specielt med Hensyn til Svingningstiden, Indstillingsevnen og Krængningskompenseringen for dets Opstilling.

Til en effektiv Kontrol med Kompasserne hører hyppige Sammenligninger mellem deres Visninger paa enhver Vagt og hyppige Kontrolundersøgelser af deres Deviation. Disse sidste bør N. O. lade indføre i en særlig Bog, da de kan være særdeles nyttige under næste Omsvajning.

Den styrede Kurs bør opgives til Rorgængerens paa saavel Magnetkompas som Gyrokompas, og ved Afløsning skal overleveres begge Kurser. Hvis de to Kompassers Visning ikke længere svarer til det opgivne, skal Rorgængerens straks varsko. Det er den bedste Maade til hurtigt at blive gjort opmærksom paa magnetiske Forstyrrelser eller Vandring af Gyroen i rum Sø.

N. O. bør forvise sig om, at Deflektorens Normalindstilling er anført i Deflektorkassen, og han bør eventuelt anmode Kompassvæsenet om en Normalindstilling for den magnetiske Bredde, paa hvilken Skibet skal have Station (Fiskeriinspektionsskibene!).

Nathusene bør holdes omhyggeligt aflaaede, saa der ikke af uvedkommende kan ændres paa Kontramagneternes Anbringelse. Nøglerne til Nathusene farer normalt i Deflektorkassen.

Skibets Fartøjskompasser bør jævnlig tilses.

Under Deviationsomsvajninger er det tilraadeligt at kontrollere Fartøjskompassernes Visning, disse bør henstaa i Fartøjerne. Ofte er et eller flere af Kompasserne mindre gode, og man bør — evt. ved at føre en Liste over dem — være klar over Paalideligheden af hvert enkelt Fartøjskompas.

Loginstallationerne.

Man bør gennemprøve baade Agterlog- og Brologinstallationen samtidig og forvisse sig om, at alt er medgivet Skibet inden Afgang. Alle Vagtassistenterne bør være instruerede om Udsættelsen og Indbjergningen af Loggene samt om deres Aflæsning.

N. O. bør anmode Chefen om saa snart som muligt efter Togtets Begyndelse at faa Lejlighed til at bestemme Logkorrektionerne paa Skibets forskellige Logge. Forinden denne Bestemmelse bør han nøje have sat sig ind i, hvorledes denne Korrektion bestemmes for SAL-Loggens Vedkommende. Logkorrektionerne bør være anført ved de forskellige Logure.

Patentlogge vil i Reglen være særdeles unøjagtige straks, naar de udsættes. Sørg derfor for, at de udsættes i saa god Tid som muligt.

Er Patentlogge udsatte, maa der være staaende Ordre for, hvornaar de skal smøres.

Der bør ligeledes være staaende Ordre for, hvornaar SAL-Loggens Pitotrør skal bjerges og udsættes.

N. O. bør være nøje klar over Omsætningen fra Omdrejninger til Sømil, og Omdrejningstælleren og Loggene bør hyppigt sammenlignes.

Haandloglinerne eftermaales i vaad Tilstand. Afstanden mellem Knobene skal være 0.5 m pr. Sekund.

Loddeinstallationerne.

Saa vel Ekkolod som Kontrol dybdemaalerne skal kontrolleres, naar Lejlighed gives paa Ankerplads, eller naar Skibet ligger stille i aaben Sø. Denne Kontrol kan eventuelt kombineres med en Kontrol af Loddemaskinens Tællehjul.

Det vil være praktisk at prøve alle de medgivne Dybdelodder samtidig for — evt. ved at føre Liste over dem — at blive klar over deres Paalidelighed. Er et Lod daarligt, bør det struves af Vejen, og ved Anløb af Holmen skal Kompassvæsenet have Meddelelse om, et Lod Nr. ... er ubrugeligt og skal byttes. Det er en Pligt at lade den Slags Meddelelser gaa videre. Til en saadan Prøve af Dybdemaalerne egner Farvandet W. for Skagen sig fortrinligt.

Haandlodlinerne skal jævnligt eftermaales i vaad Tilstand, og Lodhiverne skal trænes saa ofte Lejlighed gives. Det er nødvendigt ved denne Træning af Personellet at begynde med smaa Dybder og smaa Farter.

Maal i Tide Afstanden fra Terzen til Vandlinien, det er for sent at bestemme den, naar Loddet skal bruges om Natten.

Loddemaskinerne — og da specielt deres elektriske Installationer — skal jævnligt efterses. Dæksbesætningen bør være instrueret i Brugen af Loddemaskinerne.

Maskintelegrafen.

Der maa ikke herske nogen Tvivl om det til de forskellige Telegraf-Visninger svarende Antal Omdrejninger, hvorfor Tabel herover straks bør udarbejdes og indsættes i Chefsordrebogen. En Tabel bør findes ved Telegrafen saavel paa Bro som i Maskine.

Skal Omdrejningerne være andre end de aftalte, maa dette varscoes pr. Talerør fra Bro til Maskinrum. Er f. Eks. » $\frac{3}{4}$ Kraft« bestemt til 100 Omdrejninger, og man ønsker at gøre 110 Omdrejninger med Maskin-telegrafens staaende paa » $\frac{3}{4}$ Kraft«, bør der varscoes »110 Omdrejninger«, og ikke » $\frac{3}{4}$ Kraft er 110 Omdrejninger«. Næste Gang Maskintelegrafens kommer til at staa paa $\frac{3}{4}$, maa der nemlig ikke være nogen Tvivl om, at Omdrejningsantallet skal være 100.

Navigationsofficerens Arbejder i Havn.

1. Før Journaler, Kort og Sejlhaandbøger til Dato.
2. Kontroller Skibets forskellige Ure, og reguler dem i Henhold til Telegrafisternes Optegnelser.
3. Tegn eventuelle Skitser for afholdte Øvelser.
4. Gør de under Sejladsen benyttede Kort rene, men forvis Dem først om, at de eventuelle Rapporter og Skitser vedrørende Sejladsen er afsendte.
5. Faa Ordre for eventuel Stopning af Gyroen. Undersøg, hvor lang Tid der er tilbage, før den skal have en Overhaling paa Gyroværkstedet.
6. Forbered den kommende Sejlads ved en omhyggelig Gennemlæsning af Dispositioner og Farvandsbeskrivelser. Beregn, hvis Sejladsen skal gaa gennem snævre Løb med Tidevandsstrøm, denne, saaledes at Chefen eventuelt kan fastsætte Afgangen under Hensyn hertil.

Udfyld eventuelle Skemaer over Tidevand og Strøm i Sejlhaandbøgerne.

7. Faa Ordre for Afgang og konferer eventuelt med Havnekontoret vedrørende Assistance ved Afgangen (Bugsering, Lodsning).
8. Korrigér Sextanterne for Skævheder i Spejle og Kikkerter, og foretag Verificering af Navigationsafstandsmaaleren.

9. Sørg for en grundig Udtørring af Kikkerter og Pejlkikkerter, hvis de under Sejladsen er blevet fugtige.
10. I Havn er der som oftest Lejlighed til en grundigere Rengøring af Bro og Bestiklukaf end under Sejladsen, men det er i Havn dobbelt nødvendigt at føre Tilsyn med denne Rengøring.
11. Gennemprøv alle Taleforbindelser fra Broen. Er der mange, lad da tegne en Skitse af deres Anbringelse, og slaa denne op i Bestiklukafet.
12. Beregn til Brug for Maskinen, hvormange Sømil den afsluttede Sejlads har strakt sig over.

Ankring.

1. Vær klar over, hvordan Skibet opfører sig for Vind og Strøm, naar Farten tages af det, og for hvor ringe Fart det lyster Roret. Vær klar over, hvor længe det er om at stoppe fra de forskellige Farter.
2. Husk at bjerge eventuel udenbords Log inden Ankring.
3. Hav Ankringssignalet klar, og hav Lodhivere klare inden Ankring. Husk paa, at Ekkoloddet ikke virker under Bak.
4. Faa inden Ankringen Ordre for, hvor meget Kæde der skal ud.
5. Skal der ankres i Mærke, saa gaa i god Tid ind i Mærket. Skal Ankringen finde Sted i et Krydsmærke, kan det ikke nytte at sætte Kursen ind paa dette Kryds, det maa naaes langs det ene af Mærkerne.
6. Tag straks efter, at Skibet er svajet op, en Ankerplads og afsæt den i Kortet med tydelig Angivelse af Anker og Kæde; Pladsen bør helst tages ved Mærker eller ved Dobbelt-Vinkelmaaling (pas paa

»Cirklen«). Kortet med Ankerpladsen lægges *øverst i Kortskuffen*.

7. Bestem efter Opsvajning Drivemærker, selvom de hertil benyttede Punkter ikke kan ses i Kortet.
8. Udsæt Drivlod og lad skrive paa Vagttavlen, at det er udsat, saa det kan blive bjerget inden Letning.
9. Faa af Chefen Ordre for Maskinens Varsel og eventuelt for Letning. Giv denne Ordre videre til Vagten og sørg for at blive varskoet, hvis der kommer ny Ordre for Varsel eller Damp.
10. Sørg endvidere for at blive varskoet, hvis Skibet svajer op i en anden Retning, saa der kan tages nye Drivemærker.
11. Efterse personligt, at Broen rigges ordentlig af, og at alle Instrumenter stuves af Vejen paa de reglementerede Pladser. Husk at efterse, at der er afbrudt for Strøm til Ekkolod.
12. Giv eventuelle Ordre for, hvorledes Broen skal rigges inden Letning.

Til Søs.

1. En god affarende Plads er af afgørende Betydning for Bestikkets Godhed. Undersøg ved Afgang fra Havn eller Ankerplads Strømmens Sætning og Fart.
2. Under Sejladsen i rum Sø skal der tages saa hyppige astronomiske Pladsbestemmelser som muligt, og de forskellige Observatorer bør instrueres om at observere under saa gunstige Omstændigheder som muligt. Normalt vil tre—fire Stjernestedlinier i Skumring og i Dæmring i Forbindelse med Solstedlinier Formiddag og Eftermiddag samt en Middagshøjde være tilstrækkeligt til at sikre en tryk Sejlads.
3. Regn altid med, at der kan komme Taage, og vær altid klar over, hvad De i saa Fald vil gøre.

4. Regn altid med, at der kan blive Brug for at sætte Fartøj ud, og vær klar over, fra hvilken Side dette bedst kan foregaa.
5. Skal Land anduves, bør der være et Kort i passende stor Maalestok klart. Ved Anduyning af en hjergrig Kyst bør man huske paa Afstandsstedlinien ved en Højdemaaaling; denne vil ofte i Forbindelse med f. Eks. et Lodskud kunne give god Oplysning om Pladsen. Husk under Sejladts langs Land ved Fremskæring at identificere nye Punkter til Pladsbestemmelse, efterhaanden som de kommer frem.
6. Skal der tages Lods om Bord, maa man huske paa at faa hans Navn — og eventuelt se hans Certifikat — til Skibsjournalen. Af Hensyn til Beregning af hans Gebyr, maa man være klar over Skibets afgiftpligtige Tonnage. Inden Lødsen kommer, skal Næstkommanderende varskoes af Hensyn til Lodslejder m. m.
7. Sørg for, at der gives saa fyldig Overlevering som muligt ved Vagtsalløsning. Sejles der ad Storcirkler, bør Overleveringen indeholde den nye Begyndelseskurs og Slutdistancen beregnet paa Grundlag af den gissede Plads.
8. Efter hver Vagt meddeles den sejlede Distance til Maskinen.
9. Inden Aften beregnes Klokkeslettet for Flagets Nedhaling (Solens Overrand i Dækkets apparente Kiming). Af Hensyn til eventuelle Arbejder paa Dækket bør ligeledes Tidspunktet for den borgerlige Skumring, samt af Hensyn til Observationstjenesten og eventuelle taktiske Operationer Tidspunkterne for saavel nautisk som astronomisk Tusmørke, beregnes.
10. Efterse inden Mørkets Frembrud de elektriske

Belysningsmidler i Nathus, paa Pejlskiver, m. m., samt Navigationsbelysningen.

1. Kontroller altid et Fyrs Lys- og Taagesignalkarakter med et Stopur, hvis Forveksling er mulig.

Stol paa Deres eget Arbejde; men husk paa, at al Navigation hviler paa Observationer og saaledes altid er ehæftet med Fejl.

Skibets taktiske Værdi er i høj Grad betinget af et nidningsløst og nøje gennemprøvet Sammenspil mellem Artilleriet og Broen. Konferer derfor hyppigt med 1. A. D. om Ordreterminologi, Drejningsvinkler, Skydevinkler, n. m.

Nogle Bemærkninger vedrørende Observationernes Udførelse.

Enhver Betragtning over en Observations Nøjagtighed forudsætter, at der ikke begaaes Fejl, som kunde være undgaaede, under Observationernes Udførelse, og t der f. Eks. ved Maaling af et Himmellegemes Højde arbejdes med den yderste Omhu, saaledes at man sører for at skaffe sig de bedst mulige Maalebetingelser, eller at der f. Eks. ved Pejling til et Himmellegeme altid benyttes balancerende Pejlskive eller Azimutspejl, saa at man virkelig kommer til at maale i et Azimutaldan. Selvom den gode Observation kun opnaas ved Træning, og den allerfineste endda kun af særligt velgnede Observatorer, kan man dog give visse almindelige Retningslinier og Vink, især med Hensyn til hvordan Sextanthøjder bedst skal maales, naar de skal benyttes som Argumenter til en Stedlinieberegning.

1. Nøjagtigt Klokkeslet og nøjagtig Logvisning til Observationsøjeblikket er lige saa vigtigt som selve Observationen, da denne ellers ikke kan resultere i en Stedlinie.

2. Er Kimingen uskarp, bør man vælge saa lille en Øjehøjde som muligt, da man derved bringer den nærmere. Husk paa, at det er lige saa vigtigt, at Kimingen ses skarpt, som at Himmelleget er tydeligt. Slinger Skibet meget, bør der maales fra Midten af Skibet.
3. Venus, Jupiter og Polaris kan ofte observeres, før end de kan opdages med det blotte Øje, altsaa medens Kimingen endnu er belyst kraftigt. Man beregner paa Grundlag af den gissede Plads deres Højde og Azimut og opsøger dem med Sextantkikkerten. Hvis den gissede Plads er blot nogenlunde rigtig, og man har regnet rigtigt, er der ingen Mulighed for Forveksling med andre Himmelleger.
4. Observer aldrig gennem varm Luft eller Damp (Skorstene, Optræk, Ristværker til varme Rum).
5. Hvis Kimingen ikke er særlig god, bør man tage tre til fem *gode* Observationer i *hastig* Rækkefølge og saa benytte Middeltallet af saavel de maalte Højder som af Uraflæsningerne som Observationsresultat. Man skal være særdeles varsom med at »synes«, at en af Maalingerne er bedre end de andre, da dette er meget vanskeligt at afgøre, er en Maaling ikke god, bør den overhovedet ikke aflæses. Højderne skal tages saa hurtigt efter hinanden, at man kan betragte Højdevariationen som værende proportional med Tiden.
6. Naar der skal anstilles en Række Observationer, bør man saaavidt mulig altid dreje Sextantens Finskrue i samme Retning og ikke frem og tilbage, da der derved kan fremkomme »Dødgang« i Skruen. Man bør før Himmelleget's Kimingsberøring dreje Finskruen et lille Stykke forbi denne Stilling — ved voksende Højder lidt for stor, ved

aftagende Højder lidt for lille Vinkel — og derpaa afvente nøjagtig Berøring.

7. Staar Kronometret ikke saa bekvemt, at Observator kan indtælle sig i dets Takt, og selv aflæse det efter Observationen, maa han benytte et Observationsur — et »O« — som han med nogen Øvelse kan holde i venstre Haand og selv aflæse. Bedre endnu er et Stopur, som startes i Maaleøjeblikket. Hyppigt har man dog en Hjælper til at aflæse O'et og nedskrive dets Visning paa »Nu« fra Observator, Hjælperen nedskriver i saa Fald ogsaa Sextant aflæsningerne efter at have gentaget dem. Hjælperen bør hver Gang ogsaa gentage Gradantallet, selvom dette er det samme som ved foregaaende Maaling, og bør gøre opmærksom paa, hvis der indløber øjensynlige grove Fejl.
8. Efter sidste Observation nedskrives Vagtsuret Visning paa Minutter. Dette Klokkeslet giver i Forbindelse med den benyttede Zonekorrektion en bekvem og nyttig Kontrol paa Observationens G. M. T., saaledes at grove Fejl i Kronometraflæsning eller i Sammenligning kan undgaas.
9. Brug den største Forstørrelse i Sextantkikkerten, som kan give et skarpt Billede, og de mørkeste Blændglas, som Belysningen tillader, da Berøringen da er lettest at observere nøjagtigt. Tro ikke, at man ser bedre uden Kikkert end med, det er kun Tilfældet, hvis Kikkerten ikke er tilpasset ordentligt efter Øjets Dioptri.
10. Ved Natobservationer bør saavidt muligt Sextanten aflæses af en anden end Observator, da denne blænder sine Øjne ved at gaa ind i Lys for at kunne se Skalaen.
11. Det kan ofte være praktisk, naar en svag Stjerne skal trækkes ned til Kimingen, at vende Sextan-

ten paa Hovedet og trække den reflekterede Kiming op til den retsete Stjerne, for at faa en omtrentlig Sextantindstilling. Selve Maalingen bør dog foregaa paa normal Maade med retset Kiming.

12. De bedste Højdeobservationer faas sædvanligvis til Stjerner i Tusmørket, da Kimingen er skarpest paa dette Tidspunkt. Det er dog altid tilraadeligt at tage en Solhøjde saa sent som muligt om Eftermiddagen, selvom man har til Hensigt at tage en Skumringsobservation til en Stjerne. Solobservationen kan man lade være at regne ud, blot holde den i Reserve, hvis Stjerneobservationen af en eller anden Grund skulde slaa Fejl.
 13. Undgaa saavidt muligt Maaling af Højder under ca. 10° og større end ca. 80° af Hensyn til henholdsvis Refraktionsfejl og Vanskeligheden ved at finde Berøringen i Azimutplanet.
-

Rigsadmiralen.

Af Løjtnant C. B. Thostrup.

(Efter utrykte (Rigsarkivet) og trykte Kilder (Lind,
T. A. Topsøe-Jensen og Marquard, m. fl.)

Efter gammelt Sprogbrug er den kommanderende Admiral »Rigsadmiral«.

Man kan ganske bestemt paavise, hvornaar Titlen »Rigsadmiral« første Gang er anvendt i Danmark — vi skal senere komme tilbage hertil — men i det store og hele maa siges og forstaaes, at i de ældre Tider, ligesom nu, var Marinens øverste Embedsmand med Sømandsuddannelse at regne for Rigsadmiral.

Det er en Skønssag, hvor langt man vil gaa tilbage i Aarene for at hente saadanne Mænd frem fra Historiens Dyb, men man bør i alle Tilfælde begrænse sig og af de ældste kun nævne de mere fremragende af Danmarks militære Søkrigere. Disse Mænd var Kongens kyndige og betroede Tjenere — vi tænker her, som det vil forstaaes, ikke just paa dem, der ordnede det administrative, men især paa dem, der magtede de militære og krigsmæssige Forretninger, medmindre alle tre Discipliner beherskedes af een Person.

I det følgende skal forsøges fremsat en Liste over de »øverste Admiraler«, de »Kongens Admiraler«, der gennem Tiderne har tjent det danske Rige, men det

vil forud være nødvendigt at huske paa, at for Aarhundreder siden var Admiral og »Admiral« to højst forskellige Begreber, idet en Eskadrechef eller blot Delingschef, var »Admiral« under Togtets Forløb, hvorefter han atter gled ind i Rækkerne i Henhold til hans havende Charge; endvidere var der, indtil forbausende tæt op til vor Tid, stor Usikkerhed med Hensyn til de omkring Marinens øverste Top placerede Myndigheders Embedsgrænser. Disse Grænser, som er nødvendige i enhver Administration af en rimelig fast Optømring, var meget ubestemte, til Skade for saavel Personel som Sag, umaadeligt nedbrydende for alle Myndighederne og for Subordinationen i det hele taget.

Som Marinens, Flaadens, Førstemænd vil vi da almindeligvis kun nævne den øverste, den højstbefalende ikke kongelige Officer med Sømandsuddannelse, som hver Tid har haft, medens politisk placerede Officerer ikke vil blive medregnede; vi tænker her særligt paa Tiden efter Enevoldsdømmet (Ministre); derimod regner vi en 1ste Deputeret Admiral i Collegiet for Marinens sømandsmæssige Overhovede for saa vidt han samtidig er den ældste Admiral; — ellers denne.

En saadan Oversigt, ført op til vor Tid, vil give det sandeste og mest reelle Billede af en Liste: Rigsadmiralen.

At forsøge paa her at fastslaa, hvornaar »Marinen« er fremstaaet, vil ikke blive gjort, dertil er Sporene for usynlige i de fjerneste Tider, men her kan fortælles, at under *Erik af Pommeren* (1396—1438; død 1459) var København en Flaadestation med kongelige Skibe, saa denne Konge kan maaske være med i Kon-

kurrencen om Førstepladsen, skønt man maa yde Kong *Hans* (1481—1513) den Retfærdighed, at nævne ham som den, der først lod Skibe bygge paa Bremerholm, hvorfor *han* muligvis kan betegnes som »Marinens« Skaber. Noget sikkert herom skal dog, som ovenfor nævnt, ikke paastaas.

»Marinen« har i de ældste Tider selvfølgelig haft Førere, der har været mere betroede og mere fremragende end den store Mængde af adelige Søkrigere, men at nævne disse Stormænd som Rigsadmiraler synes betænkeligt, og vi skal da nøjes med, som Indledning til Listen over Rigsadmiraler, at fremhæve enkelte Personer, hvis Indsats i Danmarks Søkrigshistorie er saadan, at et fastere opbygget Embedssystem, end det, der fandtes i disse fjerne Dage, vilde have bragt dem paa Plads som »øverste Admiral«.

Erik Krummedige (død 1439) tjente under *Erik af Pommeren*, han var, om ikke Sømænd, saa dog ikke uklog ved Vurdering af Modstanderen paa Søen. Han var Overbefalingsmand over Flaaden 1430—32.

Under *Christoffer af Baieren* (1439—1448) nævnes ingen Flaadechefer.

Chr. I^s (1448—1481) Anførere til Søs var 1449 *Folmer Mortenssøn*, *Jørgen Lauridtssøn* og *Oluf Axelsøn Thott* (død 1464), samt Grev *Gerhard* af Oldenburg, Kongens Broder; de to sidstnævnte tillige i 1452. I 1467 kommanderede *Claus Rønnow* (død 1486) og i 1470 synes Overkommandoen at have været paa svenske Hænder (*Erik Oxenstjerna* m. fl.). Af de her anførte Mænd er især *Oluf Axelsøn* værd at mindes, men ingen af dem kan siges at være Sømænd i Ordets nu gældende Betydning.

Kong *Hans* var ofte selv Flaadefører, men ogsaa han kunde støtte sig til dygtige Søkrigere; vi vil nævne (1487, 1507 og 1511) *Jens Holgersen Ulfstand* (død 1523); (1491) *Henrik Krummedige* (1464—1530), se om ham nedenfor; (1502) *Jørgen Parsberg* (død ca. 1506), *Hans Bilde* (ca. 1470—1542), *Jørgen Rud* (død ca. 1504) og *Poul Laxmand* (død 1502); (1509) *Otto Jørgensen Rud* (død 1510) (*Henrik Krummedige's* Svoger).

Søren Norby (død 1530) var ligeledes (1509) i Kong *Hans's* Tjeneste; han vil senere blive omtalt.

Henrik Krummedige. Vi møder nu en Udnævnelse, der med fulgdod Ret kan udlægges som den første *Rigsadmiralsbestalling*, nemlig Kong *Hans's* aabne Brev, dateret København St. Laurentii Dag 1510, i hvilket *Henrik Krummedige* udnævnes til: »øverste Capiteyn och höffuitzmand for alle andre Capiteyner, folck och tienere i syön«; her synes ingen Tvivl om, at vi har en Rigsadmiral.

Henrik Krummedige's Tjeneste strakte sig over *Chr. II's* indtil *Frederik I's* Regeringstid; 1525 og 1526 kæmpede han mod *Søren Norby*. Foruden disse to Søkrigere maa som den ypperste i denne Periode regnes *Jens Holgersen*.

I *Chr. II's* Tid (1514—1523) trænger to Navne sig paa, nemlig »*Skipper Clement*«, *Klemen Andersen* (ca. 1485—1536) og *Søren Norby*, hver for sig betydelige Sømænd og egentlig de første Skibsofficerer, vi møder i Historien, som med nogenlunde Vished kan siges baade at være Søkrigere og Søfolk, ja vistnok ogsaa Navigatører til en vis Grad — det bemærkes dog, at selv tæt op mod vor Tid var Orlogsskibenes Navigering overladt til Specialister, der ikke var Officerer.

Desværre var *Clement* mere hengiven til Fribytterlivet end til Orlogstjenesten, men han var dog *sin* Konge en tro Tjener.

Søren Norby var ikke alene Ridder, men var en ridderlig Karakter; hans store Dygtighed paa Søen er ubestridt og som den anden af *Chr. II^s* Sømænd var ogsaa han trofast til det sidste.

Under *Chr. II^s* Farbror, Kong *Frederik I* (1523—1533), var (1527) *Mogens Gyldenstjerne* (ca. 1485—1569) Flaadeleder, han var ikke ubefaren. Biskop *Knud Pedersen Gyldenstjerne* (ca. 1480—1552) var Flaadeleder 1532.

Vi vil i det følgende træffe Navne, vi kender fra Listen: Holmens Chef, men dette er uundgaaeligt indtil fastere Linier i Marinens Overkommando kan paa-vises.

Chr. III^s (1534—1559) Periode præges af, at Danmarks Rige samledes, samt af Kongens Sans for og Lyst til velordnede Systemer i Retsforhold, Religion, o. s. v.

Peder Skram havde Kongen arvet efter sin Fader, og skønt *Skram* endnu ikke havde faaet Lejlighed til at vinde Berømmelse, havde Kongen dog Blikket aabent for hans Brugbarhed og holdt fast ved ham. Han nævnes som Kongens Admiral 1536 under Københavns Overgivelse (Grevens Feide). Han fratraadte som Admiral 1555.

Mogens Gyldenstjerne (se ovenfor) var Flaadechef (1543 og 1555) men udover det var ogsaa han øverste Admiral. Hans Admiralstilling kan tjene som Eksempel paa den Tids Embedsforhold, hvorfor vi med et Par Ord vil omtale disse.

Christopher Trondsøn Rustung (død først paa Aaret 1565) var blandt Admiralens Underbefalingsmænd, men trods *Mogens Gyldenstjerne*, var han den egentlige Admiral indtil han selv virkelig blev øverste Admiral 1557.

Naar det saaledes synes, som om der har været to om Regimet, da vil man forstaa denne ellers ubegribelige Kendsgerning ved at høre, at *Mogens Gyldenstjerne* var en kultiveret og forholdsvis fredsommelig Mand, medens der om *Christopher Trondsøn* er bevarret følgende Beskrivelse:

Han havde et eventyrligt Liv bag sig, han var dygtig og modig, men troløs og voldsom. Han havde været i papistisk Sold, havde for Pfalzgreve *Fridrik* forsøgt at befri Kong *Chr. II*, var Sørøver med saadan Virkning, at baade *Chr. III*, Skotland og Hamborg beklagede sig over Piraten »*Christopher Truntheim*«; hans Fjender sagde, at han var det onde Ophav til al Uredelighed, men Venerne sagde, at han var fin, agtværdig og forstandig. Man ser, at Meningerne var delte, men han har sikkert været en betydelig Personlighed, der var vanskelig at ryste af sig.

Fra 1559 var han udelukkende til Tjeneste paa Holmen.

Herluf Trolle (14-1-1516—25-6-1565) var Sømand. Hans Admiralsbrev er af 11. November 1559, altsaa udstedt medens *Mogens Gyldenstjerne* herskede, men Kongebreve fra 1560—61 tillader os at antage, at *Herluf Trolle* var at betragte som en øverste Admiral, hans faste Haand mærkedes desuden overalt; han var den absolutte Førsteadmiral. Han fratraadte den 1. Maj 1562.

Admiralembedets Byrder lagdes nu for en Tid paa Kansleren *Johan Friis's* Skuldre, men han havde naturligvis Hjælpere, nemlig Brødrene *Frans* (1518—69)

og *Jacob Brokkenhus* (1521—77). *Jacob Brokkenhus* var øverste Admiral og Chef for Holmen 1562—1563, da han endte i svensk Fangenskab og maatte døje et svensk »Triumfindtog« i Stockholm.

Peder Skram's (1503(?)—11-7-1581) Sømandsgerning begyndte som foran antydet allerede tidligt, nemlig 1532, men som Dreng havde han kriget for *Chr. II*, hvilket formodentlig er Aarsag til, at *Peder Skram's* Navn ikke findes under det Lejdebrev, der lokkede den ulykkelige Konge i Fjendehaand.

Peder Skram's Retsind berømtes viden om af hans Samtidige. Efter *Jacob Brokkenhus's* Forfald blev han øverste Admiral; hans Gravskrift kalder ham »fire Kongers Admiral udi Øster- og Vestersøen mod Rigets Fjender«. Vi har foran fortalt, at hans første Admiralsperiode sluttede 1555 — han gik paa Grund af Alder(!).

Der foreligger en Udnævnelse af 5. Juli 1563 for ham til øverste Admiral, men han var trods sine kun ca. 60 Aar meget besværet af Alderen; dog, da Kongen ugærne vilde modtage Afslag, bøjede den gamle Herre sig for Nødvendigheden.

I Kampen mod Svenskerne under *Jacob Bagge* d. 11. Septbr. 1563 viste han disse hjem, men Kongens Nervøsitet over ikke rettidig at modtage Admirals Rapport om Slaget bragte Misstemning, som fik *Peder Skram* til at fratræde Embedet ved Eskadrens Hjemkomst i November. *Mogens Gyldenstjerne* benyttede Lejligheden til ogsaa at træde tilbage, men var dog allerede i Employ igen næste Aar.

Herluf Trolle blev atter Admiral, maaske dog næppe med sin gode Vilje. Den nærmeste Tid efter *Peder Skram's* Tilbagetræden, har de to Bremerholmschefer *Peder Hvitfeldt* og *Jens Trudsøn* taget sig af Flaadens Sager, men den 14. Marts 1564 forelaa *Herluf Trolle's*

Udnævnelse til øverste Admiral; Bevidstheden om, at hans Ven, *Mogens Gyldenstjerne*, ogsaa gik i Tjeneste igen har sikkert været medvirkende til, at *Herluf Trolle* modtog Udnævnelsen, thi i Bunden var han skeptisk og ret utilfreds med Hofintrigerne og den herskende Embedsuorden. Vi ved dette fra et af hans Breve til Hustruen fra Tiden deromkring, hvori han skriver: » Spillet regerer nu sig selv, som det vil; jeg vilde (ønske), at min Broder (*Børge Trolle*) var og derfra, thi han er alt for from til det Selskab «; dette er rene Ord, og vi kan i den sidste Passus søge Aarsagen til, at *Peder Skram* bakkede sig ud af det Maskepi, ligesom den første kan forklare, hvorfor *Herluf Trolle*, skønt Søadmiral, blandede sig saa meget i Holmens Styrelse, at vi har maattet medregne ham blandt Holmens Chefer.

Herluf Trolle er især disse Tidens sejrige danske Søhelt. Han blev saaret i Træfningen under Femeren d. 4. Juni 1565, bragtes i Land ved Dragør, men døde af de svære Læsioner efter at have nedlagt Embedet den 8. Juni.

Pietetsfølelsen for danske Stormænd er kun ringe.

Herluf Trolle's Lig bisattes i Herlufholms Kirke, men Interessen for hans jordiske Levninger var ikke større, end at det skyldtes et rent Tilfælde, at man mange Aar senere fandt hans og hans Hustrus Kister under den Sarkofag, der nu er det synlige Minde om Helten.

Overensstemmende hermed kan vi berette, at af *Peder Skram's* Lig, som begravedes i Urup Kirke, er Resterne i vore Forældres Tid opgravede og igen »nedgravede« paa Kirkegaarden, uden at man i Dag med Bestemthed tør paavise Stedet; et Regerings-Eftermiddagsblad oplyste for nogen Tid siden sine Læsere om,

at der under *Peder Skram's* Mindesten paa Urup Kirkegaard ligger begravet et Fattiglem, hvilket følgelig baade kan være rigtigt og usandt — formodentlig har Bladet været lykkelig over at bringe Fortællingen til Torvs, og vi andre kan betragte Meddelelsen som en Bekræftelse paa vor nationale Ligegladhed.

Behandlingen af *Tordenskjolds* Lig umiddelbart efter hans Drab vil vi nødig mindes, thi da vil vi let svækkes i vor Tro paa Danmarks Ret til at beholde ham her.

Otto Knudsøn Rud (15-5-1520—11-10-1565) traadte med *Herluf Trolles* Anbefaling straks til som Afløser. Han var Krieger og Sømand. Hans Admiralstid blev kun kort. Trods stor personlig Tapperhed blev han d. 7. Juli 1565, efter at være saaret, overmandet, maatte stryge og blev fanget; hans eneste store Kommando var afgjort uheldig. Under Fangenskabet døde han af Pest.

Erik Knudsøn Rud (19-2-1519—Juli 1577), *Otto's* Bror og udmærkede Sekundant under Kampen d. 7. Juli 1565 blev derpaa Admiral efter kongelig Ordre af 12. Juli, men gamle *Mogens Gyldenstjerne* sad stadigvæk hjemme og holdt Øje med sine yngre Admiralskolleger: »..... Kongen er intet tilfreds med de Skibshovedsmænd, der har ladet tage deres Admiral bort«, sagde han.

Erik Rud fik ikke Lejlighed til at lede noget Søslag, han beholdt Valen og krydsede, »løb af een Boug til en anden«, »boutede«, mellem Bornholm og Skaane indtil han bjærgede Eskadrens Stumper hjem. Han afgik som Admiral i September 1565.

Hans Lauridtson Baden (død 29. Juli 1566) udnævntes til »Ommeral« omkring Oktober 1565. Hans

Sømandsskab praktiserede han uheldigt og ulykkeligt for den danske Flaade. Særligt den 28. Juli 1566 var en bitter Dag. Den 26. havde der været Kamp med Svensken og Admiralen havde søgt Visby Rhed sammen med de allierede Lybeckere; de danske Skippere fra-raadede at benytte denne Ankerplads med den daarlige Holdebund, og i haardt Vejr Natten til Lørdag d. 27. led da ogsaa flere Skibe Havari, men trods gentagen Advarsel fra Skipperne svarede Admiralen om Søndagen: »Det blæser vel ikke hver Dag«. Søndag Aften var der Fralandsvind, med hvilken flere Skibshefer søgte rum Sø, skønt dette egentlig var imod Artiklerne, men de havde faaet nok af at høre deres Ankere rouse hen over Klippebunden. Om Natten kom Orkanen. Mandag Morgen laa 11 danske og 3 lybske Skibe, hvoriblandt begge Partiers Admirals- og Underadmiralsskibe knust mod Klipperne; over 5000 Søfolk og Soldater druknede. *Hans Lauridtzon's* og den lybske Admiral *Bartholomæus Thinnappel's* Lig drev i Land og jordedes i Mariakirken i Visby.

Den gamle *Mogens Gyldenstjerne* havde endelig takket af. Det er muligt, at *Arild Olsson* eller *Kristiern Juell* nu har fungeret som øverste Admiral en kort Tid, men det har da været under *Peder Oxæ's* Overbestyrelse.

Evert Bild's (død 1-8-1567) Lensbreve af 2. og 18. April 1567 kalder ham øverste Admiral. Han var Soldat, men ikke Sømand, hans Tilknytning til Søen indskrænker sig egentlig til, at han var pligtig at tjene selv tolvte til Søs. Naturligvis var han Adelsmand. Skønt han ogsaa var Holmens Chef — ligesom flere

andre »øverste Admiraler« — levnede hans tidlige Død ham ingen Tid til at indskrive sit Navn i Marinens Historie.

Peder Munk er den første danske Admiral, der bærer Titlen »Rigens Admiral« — fra Sømandskongen, *Chr. IV^s* Daab den 2. Juni 1577.

Vi vil i det følgende fremkomme med Listen over Admiralerne uden Udstykning i Tidsafsnit af Landets Historie.

Peder Munk (13-3-1534—31-3-1623) blev øverste Admiral den Dag *Evert Bild* døde, d. 1. August 1567.

Han var oprindelig adelig Landkrieger, men kom 1564 til Søs i *Herluf Trolle's* gode Skole, og han fik straks Skib at »føre«. Han var ikke egenraadig, thi allerede den 27. Juli 1566 havde han taget saa godt ved Lære, at han undgik det store Forlis ved Visby og i Tide lod sit Skib, »Dansche Jomfrue«, søge ud fra den usikre Ankerplads.

Eskadren, som han overtog ved sin Udnævnelse, laa 6 Uger ved Dragør, »arresteret formedelst Stille eller Modvind«; man faar unægteligt herigennem et godt Begreb om, hvad det var for nogle daarlige Skibe, der sejlede med dengang. Da Flaaden endelig kom afsted, naaede den kun til Falsterbo; dér skørede »Svensche Jomfrue«s Mærsejl uden at Aarsagen kunde paavises, hvorfor Skibsraadet antog det Skete for at være et saa daarligt Varsel, at hele Eskadren maatte gaa hjem igen; en Admiral havde det ikke alt for nemt i de Tider, men han var jo ikke fuldbefaren og maatte derfor bøje sig for de Sagkyndige.

I *Peder Munk's* første Admiralsaar indtraf den verdenshistoriske Begivenhed, at en af hans Kaptajner, *Christen Jensen Aalborg*, den 2. September 1567 ind-

kom til Bergen med to skotske Skibe, som han havde anholdt, samt med den fredløse Kongemorder, den skotske Dronnings Ægtefælde, *James Hepburn, Jarl af Bothwell*, som Fange, forklædt i en gammel, forreven Matrosklædning. *Christen Jensen* førte Jarlen til København.

Peder Munk's lange Tjenesteperiode gav ham ikke Lejlighed til at vise sig som Fører, og i Fredens Tider var han øjensynlig til Raadighed for *Peder Oxe*.

Der anførtes 1573 den Mærkelighed, at Krigsskibene, som ellers sværtedes »brav sorte« med Tjære, dette Aar maledes røde og hvide.

1565 gjordes Tilløb til at skelne mellem forskellige Skibstyper, naar der korresponderedes om Flaaden, men først fra 1577 har vi en officiel Liste med: Skibe, Galejer, Bojerter, Jagter og Pramme, altsaa en Form for begyndende System.

Samme Aar anvender Admiralen: »Lutenant« som Grad for en Søofficer; tidligere dækkede Betegnelsen Begrebet: »Næstkommanderende«.

Ved Prinsedaaben (Chr. IV^s) den 2. Juni 1577 omtales som nævnt *Peder Munk* som »*Rigens Admiral*«.

Det er første Gang denne Titel gives en dansk Søofficer; den gælder den øverste Admiral, Kongens Admiral, »Vor Admiral«.

Embedet betragtes, som vi kender det i vore Dage, laverestaaende Admiraler, Underadmiraler og Capitainer sendes ud med Eskadrer og enkelte Skibe, medens *Peder Munk* almindeligvis fra København holder de ledende Traade i sin Haand; kun Økonomien havde han intet med at gøre, den laa, ifølge hele den Tids Tjenesteordning, under Rentemesteren.

Naar ikke *Peder Munk* er kommen frem i det Lys, der tilkommer ham, da skyldes dette den alt til sig

ragende Rentemester med Statholdermyndighed *Christopher Valkendorff*, hvis Jernstyre mærkedes i alle Etater.

Peder Munk's næstsidste Togt var det bedrøvelige 1589, da en større Eskadre skulde bringe Prinsesse *Anna* som Brud til Skotland. Skibene var elendigt udhalede, Rentemesteren havde øjensynligt sparet paa saavel Skillingen som Daleren, og et Uvejr pillede hurtigt Forgyldningen af de stolte Svaner, som ikke naaede frem, men maatte søge ind til Norge. *Valkendorff* var saa heldig at bouge den af med Hensyn til Ansvar, thi det var ikke hans, men nogle Troldkærlinges Skyld; først i *Mogens Heinesen's* Sag, der endte med Henrettelse, løb *Valkendorff* i Vinden og fik bak Sejl, saa han maatte afgaa.

Den gryende Orden i Sagerne kender vi gennem de forskellige Maader, paa hvilke vi efterhaanden finder de to Kategorier, Skibsherremænd og -junkere paa den ene Side og Kaptajner og Løjtnanter paa den anden Side, knyttede til Søetaten; det ser nemlig ud, som om de førstnævnte nu staar i et løsere Forhold til Værnet end de virkelige Skibsofficerer, og vi mener her at kunne spore den første Spire til Søofficersstandens Opstaaen.

Peder Munk fratraadte som Admiral 1596, idet han blev udnævnt til Marsk, men desuagtet var han Admiral paa Togtet 1606, hvor Kongen var ombord paa Admiralsskibet; som Embedsmand afgik han endelig 1609.

Peder Munk kaldte sig selv: »K. Maj. til Danmarks Amyral«.

Saa længe *Peder Munk* var ved Haanden udnævnte Kongen ikke nogen ny Rigsadmiral, og naar *Peder Reetz* nævnes som saadan 1589, maa dette være urigtigt; fra

1596 maa man derfor realiter betragte Embedet som ubesat — Kongen kunde jo til Nød selv.

Mogens Ulfeldt (22-4-1569—15-6-1616) var, som sin Forgænger en af vore dygtigste Admiraler, han havde ydermere studeret ved Universiteter i Tyskland og Italien, saa han var godt ballastet.

Han kæmpede som ung paa Malta mod Tyrkerne og indlagde sig her megen Hæder blandt Ridderne.

1599 var han allerede udset til Admiralens Efterfølger, thi han var da udkommanderet som »Vicekaptajn« (Viceadmiral) under »den kongelige Kaptajn«s egen Kommando; 1606 var han ligeledes Underadmiral hos *Peder Munk*.

Han blev Rigsadmiral i Marts 1610 paa Grund af »Troskab og Vindskibelighed«. Som Rigsadmiral førte han mange Gange Flaaden mod Svenskerne.

Ved hans Død siger Universitetsprogrammet, at han havde betjent sit vigtige Embede paa en saadan Maade, at han havde vundet Kongegunst og var bleven vel lidt af alle retsindige Mænd.

Albert Skel (23-11-1572—9-4-1639) drog i sin Ungdom udenlands og lærte her Astronomi, Mathematik og Nautik. Derefter deltog han i flere Sørejser direkte under Kongen, men brugtes dog ogsaa til Lands.

Den 1. December 1616 blev han Rigsadmiral.

Som saadan havde han flere Kommandoer, blandt disse en i Nordsøen.

Først i Januar 1623 fratraadte han Embedet, uden at Aarsagen nu kan paavises. Der taltes om, at en Affære med Kongen skulde være forefaldet, ja, han skulde endog have trukket Værge mod Majestæten, men Ligprædikenen siger, at han selv søgte Afsked formedelst Svaghed i Benene, og at han først fik denne Afsked efter gentagne Ansøgninger.

Embedet var atter ubesat i en Aarrække, men 1627 skrev Kongen: » . . . der vil tænkes paa en Admiral . . . «.

Rigsraadet foreslog *Jens Sparre* (1577—1632) eller *Mogens Gyldenstjerne* (død 1639), men dette passede ikke Kongen, som herom bestemte følgende: »Rigens Admiral at være, vil vi bruge *Klavs Daa*«; som imidlertid vægrede sig.

I sin Nød tilkaldte Kongen nu 1629 *Jens Juel* (1580—26-3-1634) som sad i Embede i Norge, men ogsaa denne undskyldte sig, skønt Kongen var utilfreds derover og udtalte, at Admiralen ikke selv skulde »klyve i Takkelet«. *Jens Juel* vilde dog ikke.

Klavs Daa (10-8-1579—30-3-1641) tjente som Rytterofficer i Kalmarkrigen.

Den 25. Juli 1630 udnævntes han til Rigsadmiral — uden at have noget Kendskab til Søværnen og uden at have tjent i Flaaden!

To Dage senere blev han Generaladmiral over en Flaade mod Hamburg, men, som man kunde forvente, gjorde han kun ringe Fyldest, han ængstedes over Skibenes Dybgaaende, Ebbe og Flod o. s. v.

I Maj 1640 var han paa en mod Hollænderne udrustet Flaade, men fik nærmere Besked, at opholde sig i København »og intet paa Flaaden«.

Kongen tænkte nu 1641 paa at lade sin Søn, *Hans Ulrik Gyldenløve* (10-3-1615—31-1-1645) indsætte som Rigsadmiral. Han var imidlertid Epileptiker og ganske uegnet, og Kongen mente da ogsaa om ham, at han »intet Hovede havde til Embedet«.

Jørgen Vind (7-7-1593—17-7-1644) deltog ligeledes til Lands i Kalmarkrigen. Som Kaptajn til Lands og til Vands gjorde han derefter flere Søtogter og især Tjenesterejser til Udlandet.

Han blev Rentemester 1627 og lærte herigennem at blive en god Administrator.

1642 udnævntes han til Rigsadmiral, og han aflagde Ed som saadan den 10. April 1643.

Han var med den 1. Juli 1644 paa Kolbergerheide, hvor han blev haardt saaret i Knæet.

Kongen satte ham det Eftermæle: »Rigens Admiral salig satte sit Liv til som en ærlig Mand«.

Ove Gedde (17-12-1594—19-12-1660) har maaske i Holland faaet Føling med Søværnenet.

1618—1622 foretog han sin bekendte Rejse til Ostindien.

Som Lensmand i Norge havde han særligt Opsyn med Galejsflaaden og 1644 blev han Admiral for de norske Defensionsskibe.

Han blev Rigsadmiral den 19. Marts 1645. Samme Aar mistede han sit Skib ved Gøteborg under »et mægtigt Guds Vejrlig og en forfløjen Storm«; han har udover sit ostindiske Togt ikke sat sig noget Spor i Marinen.

Da *Ove Gedde* fik sin Udnævnelse, blev *Niels Trolle* (19-12-1599—20-9-1667) Rigs-Vice-Admiral.

Dette Embede var nyt.

Benævnelsen »Viceadmiral« er i dette Tilfælde blevet rigtig anvendt, men, som nu om Dage, gældende for Marinens øverste Chef, har Ordet ingen logisk-sproglig Bund i Dansk; et Begreb »Viceadmiral« kræver absolut en endnu højere staaende Admiral i den militære Rækkefølge, bortset fra Hs. Maj. Kongen.

Paa Grund af skrøbeligt Helbred fik *Ove Gedde* yderligere 1655 Hjælp i det da oprettede Admiralitet.

De to sidste Aar af Tjenestetiden var han Fange hos Svenskerne. Hans Død indtraf kort Tid efter hans Udveksling.

Rigs-Viceadmiralen *Niels Trolle* var maaske ikke til stor Hjælp for den Øverstkommanderende, thi 1647

siges: »Viceadmiralen har et godt Navn, men er uerfaren.«.

Henrik Bielke (13-1-1615—16-3-1683) blev Rigs-Vice-Admiral den 16. April 1657. Ved *Ove Geddes* Død blev han Præsæs i Admiralitetet og i Maj 1662 Rigsadmiral. Han var Student og Oberst i Fodfolket førend han fik Tjeneste i Marinen.

Vi er nu saa langt fremme i Tiden at T. A. Topsøe-Jensens og Emil Marquards Værk om Officerer bringer Enkeltheder om disse og kan derfor indskrænke Meddelelserne til en Navneliste med Tilføjelse af Personernes sidste Anciennitetsdata.

Niels Juell (8-5-1629—8-4-1697) blev Generaladmiralløjtnant den 4. Juli 1677; Vice-Præsident den 10. Januar 1679 og Præsident i Admiralitetet den 27. Marts 1683.

Ulrich Christian Gyldenløve (24-6-1678—8-12-1719) blev Admiral og Vicepræsident i Admiralitetet den 21. November 1696; Præsident den 10. April 1697; Generaladmiralløjtnant den 1. September 1697.

Jens Juell (15-7-1631—23-5-1700) blev den 21. Oktober 1699 Generaladmiral og Præsident i Admiralitetet.

Den unge *U. C. Gyldenløve* tiltraadte derpaa igen; Generaladmiral den 19. Juni 1711 (Garde).

Niels Lavritzen Barfoed (5-4-1650—23-2-1730); kom i Admiralitetet som Kommandør; Admiral den 29. Juni 1714; udtraadte af Admiralitetet og indtraadte som Deputeret i Søetatens General-Kommissariat den 9. Marts 1717; ældste Søofficer efter *U. C. Gyldenløves* Død. *Peter Raben* (1661—29-9-1727); Admiral s. D. som *Barfoed*, men efter ham i Nr.; 1. Deputeret i Admiralitetet den 8. December 1719, men var altsaa *ikke*

ældste Søofficer; Stiftsbefalingsmand paa Island den 6. Marts 1720. Ligeledes *Christian Carl Gabel* (10-11-1679—3-8-1748); Viceadmiral den 15. Maj 1715; Præses i Admiralitetet den 14. Juli 1721; Afsked den 18. Oktober 1725; heller ikke ældst.

Frantz Trojel (1660—4-10-1731); Admiral den 30. December 1719; var ældste Søofficer; Afsked den 7. Maj 1731.

Andreas Rosenpalm (18-3-1679—18-1-1754); Admiral den 13. Oktober 1727; øverste, ældste Søofficer indtil den 22. Juni 1743.

Frederich Danneskiold-Samsøe (1-11-1703—18-7-1770); fik, uden at være Søofficer, Overtilsyn med Søetaten den 26. Juli 1735; ligeledes: Overkrigssekretær for Søetaten den 23. November 1735 og Intendant de Marine den 25. Oktober 1736. Hans udmærkede Ledelse af Marinen sætter ham følgelig (som Civilperson) ikke paa Rigsadmiralspladsen, men den 22. Juni 1743 udnævntes han til Generaladmiralløjtnant og blev saaledes Søofficer. Afsked fra Embederne i Søværnet den 18. November 1746.

Andreas Rosenpalm blev 1. Deputeret i Det kombinerede Admiralitets- og Kommissariats-Kollegium den 26. November 1746 ved *Danneskiolds* Afgang; fik Rang med Generaler den 15. November 1749.

Wiglas von Schindel (9-6-1684—10-7-1756); Admiral den 7. Maj 1735; i Admiralitetet til den 26. November 1746; ældste Søofficer efter *Rosenpalm*.

Ulrich Friderich Suhm (4-7-1686—26-11-1758); Admiral den 27. April 1742; Afsked den 4. Februar 1743; genantaget som Admiral den 3. December 1746; Deputeret i Admiralitets- og Generalitets-Kollegiet den 24. Juni 1746; Rang med Generaler den 27. Juli 1746.

Friderich Hoppe (1-8-1690—26-10-1776); Viceadmiral den 11. November 1746; Deputeret i Admiralitets-

og Generalitets-Kollegiet den 26. November 1746; Admiral den 11. Oktober 1752; Rang med Generaler den 8. November 1764.

Frederich Danneskiold-Samsøe blev Gehejmestatsminister den 1. August 1766 og atter Generaladmiral-løjtnant samt Sur-Intendant de Marine den 25. s. M.; Afsked den 28. Oktober 1767.

Friderich Hoppe, Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 10. September 1766, var igen den ældste Søofficer; delvis fritaget for at møde i Admiralitetet fra den 24. Februar 1768; Afsked den 26. November 1770. *Christian Conrad Danneskiold-Laurvigen* (12-5-1723—9-4-1783); Admiral og Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 28. Oktober 1767; Intendant de Marine den 14. Juni 1769; han forestod Marinen i *Hoppes* Alderdom; han naede ikke at blive ældste Søofficer, thi han entledigedes den 18. September 1770.

Hans Henrik Rømeling (21-4-1707—28-11-1775); Viceadmiral den 2. Februar 1758; Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 27. August 1766; Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 10. September 1766; Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 9. Marts 1770; Admiral den 20. Januar 1772.

Frederik Christian Kaas (1-12-1725—18-1-1803); 2. Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 20. Januar 1772; Viceadmiral den 30. s. M.; Admiral den 30. November 1775; 1. Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 30. April 1781; Afsked som Deputeret den 13. December 1781; ældste Søofficer.

Frederik Christian Kaas (1-12-1727—28-3-1804); Kontreadmiral den 19. December 1781; Viceadmiral den 31. Juli 1790; 3. Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 9. Marts 1792; 2. Deputeret

den 5. December 1794; 1. Deputeret den 7. December 1796; Admiral den 24. December 1800.

Ulrich Christian Kaas (21-4-1729—22-2-1808); Kontreadmiral den 31. Juli 1790; Viceadmiral den 22. December 1797; Admiral den 6. April 1804; ældste Søofficer.

Jørgen Balthazar Winterfeldt (1-10-1732—22-7-1821); Kontreadmiral den 7. December 1796; Viceadmiral den 25. Januar 1799; ligeledes Admiral den 6. April 1804, men efter *Kaas*; ældste Søofficer efter *U. C. Kaas's* Død.

Johan Peter Wleugel (14-2-1736—4-1-1825); Kontreadmiral og 2. Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 7. December 1795; Viceadmiral den 24. December 1800; 1. Deputeret den 6. April 1804; Admiral den 21. Januar 1812; fritaget for Forretningerne som Deputeret den 2. Maj 1822.

Otto Lütken (1-12-1749—21-12-1835); Kontreadmiral den 18. December 1801; Afsked den 21. Januar 1809; atter Kontreadmiral den 16. November 1810; Viceadmiral den 31. Juli 1815; Admiral den 4. Januar 1825; ældste Søofficer. (Det kan nævnes, at *Steen Andersen Bille* (22-8-1751—15-4-1833) i *Lütken's* Tid sad i Admiralitetet fra 1803 til sin Død, men *ikke* som ældste Søofficer).

Hans Holsten (17-11-1758—13-4-1849); Kommandørkaptajn den 7. Februar 1810; 3. Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 9. Juni 1814; Kommandør den 31. Juli 1815; 2. Deputeret den 7. Januar 1825; Kontreadmiral den 1. November 1828; 1. Deputeret den 16. April 1833 (efter *Bille*); Viceadmiral den 20. December 1834; Admiral den 23. December 1835; Afsked som Deputeret den 1. April 1848. (Marineministeriet oprettedes den 24. Marts 1848).

Ulrich Anton Schönheyder (22-6-1775—21-4-1858); Kommandørkaptajn den 28. Oktober 1817; 3. Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 6. September 1829; Kommandør og 2. Deputeret den 20. Juli 1834; Kontreadmiral den 28. Oktober 1836; udtraadte af Kollegiet den 18. November 1846; Viceadmiral den 1. April 1848; ældste Søofficer; Afsked med Admirals Karakter den 3. August 1851.

Andreas Schifter (25-8-1779—31-10-1852); Kontreadmiral den 18. September 1843; Deputeret i Admiralitets- og Kommissariats-Kollegiet den 18. November 1846; 1. Deputeret den 1. Marts 1848; Viceadmiral den 3. August 1851: ældste Søofficer.

Hans Diderich Brink Seidelin (20-11-1779—4-11-1859); Kontreadmiral den 1. April 1848; ældste Søofficer; Afsked med Viceadmirals Karakter den 9. November 1852.

Christian Christopher Zahrtmann (21-12-1793—15-4-1853); Kommandørkaptajn den 26. Marts 1843; Deputeret i Admiralitets-Kollegiet den 11. Marts 1848; Medhjælper hos Marineministeren den 27. Marts 1848 (civil Marineminister); Marineminister den 4. April 1848; Kommandør den 12. September 1849; fratraadte som Marineminister den 10. August 1850; Kontreadmiral den 3. August 1851; Flaadeinspektør den 2. April 1852; Viceadmiral den 9. November 1852; ældste Søofficer.

Conrad Emil Mourier (11-4-1795—26-4-1865); Kommandørkaptajn den 20. September 1847; 3. Deputeret i Admiralitetskollegiet den 11. Marts 1848; Departementsdirektør i Marineministeriet den 21. Marts 1848; Kommandør den 3. August 1851; Kontreadmiral den 9. November 1852; fratraadte i Ministeriet den 1. Marts 1853; Flaadeinspektør den 1. April 1853; Viceadmiral

den 28. April 1853; ældste Søofficer; Afsked den 1. Februar 1864.

Steen Andersen Bille (5-12-1797—2-5-1883); Kommandørkaptajn den 6. August 1848; Marineminister den 27. Januar 1852; Kommandør den 6. Oktober 1852; Kontreadmiral den 31. December 1852; fratraadte som Minister den 12. December 1854; Chef for Søofficerskorpset den 7. Juni 1856; Marineminister den 24. Februar 1860; fratraadte som Minister den 31. December 1863; karakteriseret Viceadmiral den 18. Januar 1864; Flaadeinspektør den 24. September 1866; ældste Søofficer; Afsked med Rang som Gehejmestatsminister den 4. Juni 1868.

Carl Edvard van Dockum (29-2-1804—29-1-1893); Kaptajn den 20. September 1847; kongevalgt Medlem af den grundlovgivende Rigsforsamling den 12. Oktober 1848; Marineminister den 25. November 1850; fratraadt som Minister den 27. Januar 1852; Kommandørkaptajn den 21. November 1852; Medlem af Folketinget 1855—1857; Flaadeinspektør den 28. December 1862; Marineminister den 17. September 1866; fratraadt som Minister den 1. November 1867; Flaadeinspektør den 27. Januar 1868; Kommandør den 28. Maj 1868; Admiral og Chef for Søofficerskorpset den 4. Juni 1868; fratraadt som Flaadeinspektør den 27. Marts 1869; ældste Søofficer; Afsked den 1. Juni 1874.

Frederik Laurentius Fiedler Sommer (11-2-1813—20-7-1878); Kommandør den 28. Maj 1868; Flaadeinspektør den 19. Juni 1873; Admiral og Chef for Søofficerskorpset den 1. Juni 1874; ældste Søofficer.

Christian August Schultz (21-12-1813—5-9-1908); Kommandør den 28. Maj 1868; fungerende Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør 1877 og 1878; ældste Søofficer; Afsked med Admirals Karakter den 8. Marts 1879.

Gehard Frederik Wilhelm Wrisberg (20-2-1816—22-5-1896); Admiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør den 24. Juli 1878; Viceadmiral den 30. Juni 1880; ældste Søofficer; Afsked den 20. Februar 1886.

Julius Sophus Meldal (19-7-1827—9-3-1901); Viceadmiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør den 21. Februar 1886; ældste Søofficer; Afsked den 19. Juli 1897. *Niels Frederik Ravn* (18-6-1826—12-6-1910), der som Kaptajn blev Marineminister 1873, som hele sin Embedstid gjorde Tjeneste i Ministeriet, var 1 Aar ældre Løjtnant end *Meldal*, men gik udenfor Nummer 1873.

Hans Henrich Koch (28-12-1836—24-9-1903); Viceadmiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør den 19. Juli 1897; ældste Søofficer; Afsked den 2. Januar 1899.

Fritz Peter Adolph Uldall (9-3-1835—23-11-1911); Kaptajn den 17. December 1873; Chef for Marineministeriets Sekretariat- og Kommandokontor 1885; Kommandør den 19. November 1885; Departementsdirektør i Marineministeriet fra den 1. Januar 1886 til den 1. August 1891; Kontreadmiral den 26. Juli 1897; Viceadmiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør den 2. Januar 1899; ældste Søofficer; Afsked den 9. Marts 1905.

Carl Frederik Wandel (15-8-1843—21-4-1930); Kaptajn den 23. August 1880; Chef for Marineministeriets Sekretariat- og Kommandokontor 1881—1886; Kommandør den 21. November 1892; Kontreadmiral den 2. Januar 1899; Viceadmiral, Chef for Søofficerskorpset og Flaadeinspektør den 9. Marts 1903; kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet den 11. Oktober 1809; ældste Søofficer; Afsked den 30. September 1911.

Otto Joachim Moltke Kofoed-Hansen (20-3-1854—16-4-1918); Kommandør den 30. April 1900; Departementsdirektør i Marineministeriet fra 1. August 1901 til 12. April 1905; Direktør i Marineministeriet fra s. D. til 16. December 1908; Viceadmiral, kommanderende Admiral, Generalinspektør for Søværnet og Chef for Søofficerskorpset den 1. Oktober 1911; Chef for Flaadens Overkommando under Sikringsstyrken fra den 1. August 1914 til den 11. April 1918; ældste Søofficer.

Anton Ferdinand Mazanti Evers (*9-12-1857); Kontreadmiral den 9. Marts 1914; Chef for Flaadens Overkommando under Sikringsstyrken den 11. April 1918; Viceadmiral, kommanderende Admiral, Generalinspektør for Søværnet og Chef for Søofficerskorpset den 27. April 1918; ældste Søofficer; Afsked den 31. Marts 1923.

Henri Konow (7-2-1862—18-1-1939); Kommandør den 26. Juni 1910; Forsvarsminister fra den 30. Marts til 5. April 1920; Kontreadmiral den 15. Oktober 1920; Viceadmiral og Flaadeinspektør den 1. April 1923; ældste Søofficer; Afsked den 7. Februar 1927.

Georg Carl Amdrup (*19-11-1866); Kaptajn den 1. April 1905; Chef for Flaadens Stabs 2. Afdeling fra 1913 til 1914; Kommandør den 19. Oktober 1916; Kontreadmiral den 1. Juli 1925; Viceadmiral og Flaadeinspektør den 7. Februar 1927; ældste Søofficer; Afsked den 30. November 1931.

Henri Lucien Erik Wenck (7-6-1872—10-8-1933); Kaptajn den 11. Oktober 1909; Afdelingschef i Flaadens Stab fra 1911 til 1914; Stabschef ved Flaadens Overkommando under Sikringsstyrken fra den 5. August 1914 til den 31. Marts 1919; Kommandør den 25. Maj 1918; Chef for Flaadens Stab den 1. April 1919; Chef for Marinestaben fra den 16. Januar 1928 til den 1. April 1932; Kontreadmiral den 24. December 1929;

Viceadmiral og Flaadeinspektør den 1. December 1931; ældste Søofficer; Afsked den 30. Juni 1932 (fratraadt Embedet den 31. Marts 1932).

Hjalmar Rechnitzer (*1-12-1872); Premierløjtnant den 21. Oktober 1901; til Tjeneste i Marineministeriet fra den 24. September 1905 til den 10. Maj 1906, fra den 1. Januar 1906 ved Marineministerens Stab; ved samme Stab fra den 1. Januar 1907 til den 30. April 1909 og fra den 27. August 1909 til den 10. Oktober s. A.; ved Flaadens Stab fra den 1. Januar 1910 til den 20. September 1912, fungerende Afdelingschef ved Flaadens Stab fra den 1. December 1910 og Aaret ud, Chef for Flaadens Stabs 2. Afdeling fra den 1. Januar 1911 til den 20. September 1912; Kaptajn den 1. Oktober 1911; til Tjeneste i Marineministeriet fra den 21. September 1912 til den 12. December 1917; Chef for Marineministeriets Sekretariat og Kommandokontor og fungerende Departementschef i Marineministeriet fra den 12. December 1917 til den 12. September 1923; Kommandør u/Nr. den 22. Oktober 1921; Direktør i Marineministeriet fra den 12. September 1923 til den 31. Marts 1932; Kontreadmiral u/Nr. den 1. April 1925; Viceadmiral og Chef for Søværnskommandoen den 1. April 1932; ældste Søofficer.

Med Artiklen »Rigsadmiralen« afsluttes den Personserie, hvor »Ekvipagemesteren« og »Holmens Chef« danner de øvrige Led; disse findes i »Tidsskrift for Søværnen«, 108 Aargang, 1937, henholdsvis i Augustheftet Side 412 og Decemberheftet Side 606.

Til »Holmens Chef«s Personliste maa tilføjes (S. 615):
Ole Hansen (1719—6-9-1775), Schoutbynacht, 2den Deputeret i Admiralitets- og Kommissariatskollegiet, (død som Contre-Admiral), var Holmens Chef fra 20. Juni til 6. Juli 1771.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Maj Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

1. Maj 1676: Eskadre paa 8 Linieskibe og 8 Fregatter m. fl. 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: Orlogsskibet »Trost« under Admiral Kønig og »Den røde Løve« under Kaptajn Lindenow afsejler fra København paa Togt, hvor Grønland genfindes, og Grønlandsfarten genoptages.
4. Maj 1700: Søofficersgraderne inddeles i General-Admiral, General-Admiral-Lieutenant, Schoutbynacht, Commandeur-Capitain, Capitain, Capitainlieutenant, Sælieutenant og Underlieutenant.
7. Maj 1937: Efter Søværnslovens Vedtagelse udskilles Kystflaaden fra Flaadestationen; Stationschef for Flaadestation oprettes med Kommandørkaptajn Ipsen som første Stationschef.
8. Maj 1625: Kong Kristian IV's Krigsartikler udstedes. Mandskabet inddeles i 2 Vagter og i Bakker.
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. Taget i Brug 1746 som Afløser for Flaadens Vedkommende for det siden 1604 ved Christiansborg liggende fælles Tøjhus for Sø- og Landetaten.
9. Maj 1864: Nordsøeskadren: Skruefregatterne »Niels Juel« og »Jylland« samt Skruekorvetten »Heimdal« under Orlogskaptajn Suenson slaar ved Helgoland østrigsk Eskadre, bestaaende af Skruefregatterne »Schwarzen-

berg« og »Radetzky« samt 3 preussiske Dampkanonbaade »Preussischer Adler«, »Blitz« og »Brasilisk« under Linienschiffskapitän v. Tegetthoff.

11. Maj 1712: Eskadre bestaaende af Linieskibet »Fyen« og 4 Fregatter »Søridderen«, »Leoparden«, »Raa« og »Lossen« under Kommandørkaptajn Knoff kæmper udfør 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« udfør Mandal.
14. Maj 1717: Kattegateskadren bestaaende af 2 Linieskibe, 2 Skytskibe 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 Hudsonstrødet 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. Lützwow 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 udfør Tripolis mod tripolitansk Eskadre paa 6 Skibe.
21. Maj 1184: Flaade paa 100 Skibe samlet ved Masnedø under Biskop Absalon slaar i Strelasund ved Rügen den pommerske Flaade paa 500 Skibe under Hertug Bugislav. Af pommerske Flaade erobres 447 Skibe og 18 sænkes, Hertug Bugislav tages til Fange og de danske Konger antager herefter Titlen »de Venders«.
22. Maj 1565: Blokadeeskadre udfør Nydyb paa 4 Skibe under Admiral Peder Hvidtfeldt landsættes og brændes ved Yasmund efter Kamp med 9 svenske Skibe. Besætningerne bjærges.

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 »Melpomène« 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 m. fl. under Admiral Lorenz Creutz.
26. Maj 1739: Tørdokken paa Klöckers Plads paa Christianshavn indvies, Linieskibet »Christianus Sextus« indsættes som første Skib i Dokken, som var i Brug indtil 1872. (Medaille slaæet). En i 1681 planlagt Dok paa Bremerholm blev aldrig fuldført.
29. Maj 1678: Efter at den hollandske Admiral Cornelis van Tromp har nedlagt Kommandoen og forladt Landet hejser Admiral-Løjtnant Niels Juel sit Flag paa Linieskibet »Christianus Quintus« som Chef for Slagflaaden paa 31 Linieskibe, 9 Fregatter samt en Del mindre Skibe, ialt 2006 Kanoner og 10614 Mand.
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 Oland svensk Flaade paa 36 Skibe under Admiral Jacob Bagge; denne tages til Fange, medens Admiralskibet »Makalös« springer i Luften.
31. Maj 1626: Eskadre paa 5 Skibe fra Elben under Admiral Jørgen Ulfeld slaar i Nordsøen 12 Fribytterskibe fra Dynkerken, 2 Skibe brændes og 4 skydes i Sænk.
31. Maj 1695: Linieskibet »Lindormen« Kaptajn Just Juel afslaar i Kanalen et 5 Timers Angreb af engelske Orlogsmænd paa sin Konvoj.

Marinens Bibliotek.

Marts 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

19. *Dohm, A.*: Geschwader Spee. Ill. (m. Portr. af Adm. v. Spee) & Kort. Diagr. Güttenloh 1939. 8^o. H.
20. *Halsti, W. H.*: Försvaret av Finland (Suomen puolustaminn). Kort. & Diagr. Övers. av G. Geijer og Björn Collinder. Forord av K. A. Bratt. Sthlm. 1940. 8^o. H.
21. Jahrbücher der Wehrmacht. Ill. & Kort. 5. Jahrg. Lpz. 1939 & 40. 3. Bd. 8^o. H.
Jahrbuch des deutschen Heeres. 1940. Geleitwort von Generaloberst von Brautwitch. Hrsg. Major Martin.
Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine. 1939. Geleitwort von Grossadm. Dr. h. c. Raeder. Hrsg. Konteradm. z. V., R. Gadow.
Jahrbuch der deutschen Luftwaffe. 1940. Geleitwort von Generalfeldmarschall Göring. Hrsg. Major Dr. Eichelbaum.
22. Kendingsmærker for Luftfartøjer. Udarb. ved Flyvevæsenet. Kbh. 1933 (rett. 1936) Tvl. fol. H. Fra Flaadestationen.
23. *Croft, A.*: Polar Exploration in Epics of the XXth Century. Ill. & Kort. Index. Lond. 1939. 8^o. F¹.
- *24. *Pedersen, Alwin*: Et Naturens Reservat [i Østgrønland.] Ill. & Kort. Kbh. 1940. 4^o. H. Gave fra Alf Trolle og Hustrus Legat.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Møller, E.: Den længere Sammenhæng og Historiens Dom.
 (...Krigens umiddelbare diplomatiske Forhistorie.) »Gads
 Danske Mag.« Mar. Bibl. H.
 Forspillet til Stormagtskrigen. »Økonomi og Pol.« Mar.
 Bibl. H.
Frauendienst, W.: Ein ungehörter Warner. (Wladislaw
 Studnicki...).
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed. (Herunder økonomisk
 Krigsførelse.)
Rogers, L.: Civilian Control of Military Policy.
Hopper, B. C.: How much can and will Russia aid Germany?
Hillmann, H. C.: Analysis of Germany's Foreign Trade and
 the War.
Green, J. F.: The British Dominions of War.
Littmann, M.: The Effectiveness of the Blockade.
 Polens Deling. »Økonomi og Pol.« Mar. Bibl. H.
Soloveytchik, G.: Finland's Struggle.
- 7,3.: Militære Operationer.
 The Strategy of the War.
Reilly, H. J.: Blitzkrieg.
 7,31.: Landkrig.
Ordon, S.: Les derniers jours de Varsovie. (...Krigsdagbog).
 7,32.: Søkrig.
Rosinski, H.: The German Navy's Strategy.
Rebel, L.: Les mines sous-marines.
 7,33.: Luftkrig.
Spaight, J. M.: The War in the Air: First Phase.
Ørum, T.: De krigsførende Landes Flyvemateriel.
- 7,4.: Krigsøkonomi.
 War Economies.
 De krigsførandes råvaruforsørjning.
 The War Economy.
 De krigsførende Magters økonomiske Styrke. »Økonomi og
 Pol.« Mar. Bibl. H.
 Danmark.
Skade, Rigmor: Økonomiske Foranstaltninger i Danmark
 under Krigen. »Økonomi og Pol.« Mar. Bibl. H.

Frankrig.

Les mesures d'ordre économique et financier du temps de guerre.

Sverige.

Lindahl, E.: Penning — och finanspolitik under krigstid.

Tyskland.

Möhl, W.: Englands Rechenfehler.

7,41.: Produktion og Transport.

Verdens Handelsflaade. »Økonomi og Pol.« Mar. Bibl. H.

Frankrig.

Massé, A.: La production agricole et la guerre.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Carlson, S.: Prisövervakning och kostnadsberäkning under en avspärringskris.

Danmark.

Pedersen, H. Winding: Prisernes Regulering — Maal og Midler.

England.

Die Nahrungsmittelversorgung Grossbritanniens.

Foranstaltninger til Regulering af Tilførsel paa Levnedsmidler i Storbritannien.

Sverige.

Åkerman, G.: Sveriges Prispolitik. (I: Før Krigsforhold...

II: Krigs-Efteraaret 1939... Statistik: Pris-Index for en Snes Varer.)

Tyskland.

Sarow, F.: Vom Bezugschein zur Kleiderkarte.

Meinhold, W.: Die deutsche Kriegsernährungswirtschaft.

7,43.: Krigsfinansiering.

Krigens Finansiering. »Økonomi og Pol.« Mar. Bibl. H.

England.

Keynes, J. M. & Rothbarth, E.: The Income and Fiscal Potential of Great Britain.

England—Frankrig.

Decrais, J.: Les accords franco—britanniques économiques et monétaires.

Frankrig.

Dubergé, J.: L'évolution de la politique fiscale des salaires en France.

Tyskland.

Oeftering: Die Grundzüge des Kriegszuschlags zur Einkommensteuer.

Barbarino, C.: Steurpolitik im Kriege.

Keiser, G.: Kriegssparen und Anlagedrang.

7,5.: Propaganda.

D'Harcourt, R.: La collusion germano — soviétique et l'opinion allemande.

7,6.: Neutralitet.

Cohn, G.: Neutral Ideologi.

Elliott, A. Randle: The Oslo States and the European War.

Pax, R.: La Suisse et la guerre.

Belgien.

Barzin B.: Neutral Belgium.

Irland.

Gwynn, S.: Ireland and the War.

Sverige.

Lambert, C. A.: Sweden and the Finnish War.

Sydamerika.

Hambloch, E.: South America and the War.

U. S. A.

Saerchinger, C.: Radio, Censorship and Neutrality.

Dulles, A. W.: Cash and Carry Neutrality.

Popper, D. H.: American Neutrality and Maritime Rights.

(forts.)

H. Bistrup.

Fysiologi og Højdeflyvning.

Af Overlæge i Søværnet, Dr. med. E. W. Johannsen.

Ved Færden og Ophold i Bjergegne og ved Flyvning udsættes Menneskene for Virkning af tynd Luft.

»Bjergsyge« har været kendt i Aarhundreder. Sygdommen opfattedes i mange Aar som Følger af giftige Uddunstninger fra Grunden. For visse Egne var denne Antagelse motiveret ved, at der i disse fandtes Svovllejer, der udsendte Dampe, som virkede meget generende paa Aandedrætsvejene.

Grundlaget for Forstaaelsen af den fysiologiske Betydning af Lufttryk lagdes for over 2 Menneskealder siden af Franskmanden *Paul Bert*. I de sidste Decenniers Undersøgelser har danske Fysiologer deltaget med stor Hæder (*Lindhard, Hasselbalch, Krogh, Hohwü Christensen*).

Partialtrykket af en Luftart i en Luftblanding defineres som det Tryk, den paagældende Luftart vilde udøve, hvis den var alene. Man nævner ofte Mængder af Luftarter i Procent af Rumfang. Det er imidlertid en Luftarts Tryk, Tension, der er afgørende i fysiologisk Henseende.

Naar en Blanding af Luftarter underkastes Trykforøgelse, vil dens enkelte Bestanddeles Partialtryk forøges relativt lige meget. Forholdet er dette, at naar en Luftart med Volumenprocent n i en Luftblanding med 1 Atmosfæres Tryk udøver en vis fysiologisk Virkning, vil den samme Virkning udøves med en Volumenprocent n/t , naar Trykket af Blandingen ændres til t Atmosfærer. Naar man herfor vil vurdere Virkningen af

Ilt eller Kuldioxyd under opgivne Partialtryk, maa disse omregnes til Partialtryk i Luftblandingen, efter at dennes Tryk er reduceret til 1 Atmosfæres.

Vædsker kan optage Luftarter, dels ved almindelig fysisk Absorption og dels ved kemisk Binding til Vædsken selv eller til opløste Stoffer i den. Ilt optages saaledes i Vand i tilstrækkelig Mængde, til at Fisk kan faa deres Iltbehov dækket. Koldt Vand optager mere Ilt end varmt — Guldfisken dør om Sommeren, naar Akvariet sættes i Solen. Der kan i Vand optages mere Kuldioxyd end Ilt.

I Lungerne optager Blodet Ilt, der diffunderer gennem det ganske tynde Lungeepithel. Langt den største Del af Ilten i Blodet er kemisk bundet til de røde Blodlegemers Farvestof, Hæmoglobinet, der herved i Lungerne omdannes til det let spaltelige, let dissociable, Oxyhæmoglobin. Naar Blodet kommer ud i Vævene foregaar Iltningen af disse, ved at Blodvædsken, Plasmaets, fysisk absorberede Ilt afgives og straks erstattes af Ilt fra Oxyhæmoglobinet. Ilttrykket i Plasmaet holdes altsaa konstant. Iltspændingen i det arterielle Blod er ca. 100 mm. Hg og i det venøse ca. 37 mm. Hg.; den hertil svarende Iltafgivelse er omtrentlig 5—7 cm.³ pr. 100 cm.³ Blod. Man kender ikke Iltspændingen i Vævene, men ved, at den maa være meget lav. Naar Blodet afgiver Ilt, ændres dets Farve fra skarlagensrød til mørk purpur. Den ved Cyanose betegnede Farvenuance skyldes Iltmangel i Blodet (Anoxæmi); Farven er afhængig af den absolute Mængde reduceret Hæmoglobin. Den forekommer i Legemsdele med daarlig Blodcirkulation og kan spores i Ansigtshuden hos Patienter med Anoxæmi, som f. Eks. ved Hjerter- og Lungelidelser.

Iltens Binding til Hæmoglobinet foregaar efter en ligesidet Hyperbel, altsaa ikke proportionalt med Tryk-

ket. Stigningen i Iltoptagelsen er straks meget betydelig og aftager derefter mere og mere til et vist Tryk, hvorefter der ikke kan optages mere Ilt. Dette giver sig tilkende, ved at Kurven bliver horizontal (Fig. 1). Den nederste svagt stigende Kurve angiver Iltens fysiske Optagelse i Plasmaet.

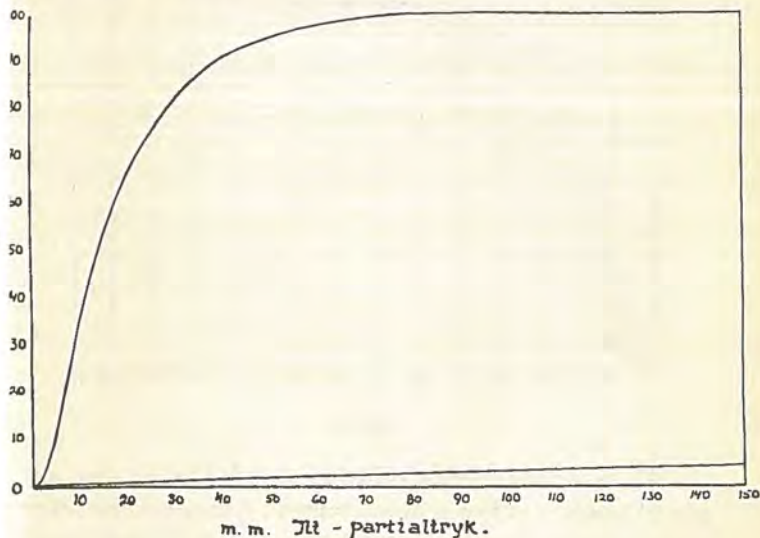


Fig. 1.

Det fremgaar af den øverste Kurve, at ved Ilttryk som i Atmosfæren binder Hæmoglobinet ca. 99 Procent af den Iltmængde, der overhovedet kan bindes. Formindskes Ilttrykket til ca. det halve heraf, formindskes Bindingsprocenten kun en Ubetydelighed. En yderligere Formindskelse vil hurtigt reducere Iltoptagelsen væsentlig. Dette stemmer med Erfaringer fra Praksis, idet Symptomer paa Iltmangel først plejer at indtræde, naar Luftens Iltprocent kommer under 13. Iltindholdet i Luften i Lungerne, der almindeligvis ligger 5 Procent under den indaandede Lufts, bliver da saa lavt, at det rammer Kurvens stejle Del.

Kurven afflades ved Indvirkning af Salte og Syrer. Kuldioxyddannelsen ved Forbrændingen i Vævene faar saaledes stor Betydning for Iltafgivelsen fra Blodet (Fig. 2). Jo mere Kulsyre (Kuldioxyd i Vand = H_2CO_3), der dannes, desto mere Ilt kan der afgives fra Blodet.

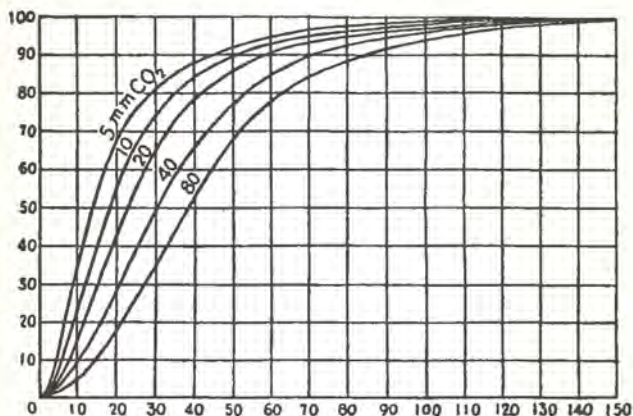


Fig. 2.

Den kemiske Regulering af Aandedrættet gaar ud paa at holde Kuldioxydspændingen i Lungerne indenfor meget snævre Grænser; ca. 5,6 Procent af 1 Atmosfæres Tryk. Forøges Kuldioxydspændingen i Alveolerne, vil Lungeventilationen forøges reflektorisk, og nedsættes Kuldioxydspændingen, kan der indtræde Pause i Aandedrættet. Det er denne Virkning af Kulsyren, der førte til Behandling med Karbogen (95 Procent Ilt og 5 Procent Kuldioxyd).

Dalende Ilttryk i Indaandingsluften maa naturnødvendigt tendere mod at fremkalde Iltmangel i Vævene (Anoxi). I det lange Løb kan ingen truende Iltmangel i Organismen ophjælpes paa anden Maade end ved Tilførsel af Luft med en højere Iltprocent, end den der

findes i Atmosfæren. I nogen Tid kan dog forskellige kompensatoriske Virksomheder i Organismen faa afgørende Betydning.

Barometerstanden er identisk med Luftens Vægt paa det forhaandenværende Sted. Da Luften er kompressibel, vil der ikke være nogen direkte Proportionalitet mellem Højde og Tryk; dette aftager opad efter en dalende Skala. De følgende Værdier er fra *Ruff* og *Strughold*:

Højder i Km.	Lufttryk i mm. Hg.
0	762
10	215
20	51
30	9,3
40	1,25
50	0,11

Det er kun det absolutte Trykfald, der er aftagende opad; det relative er, ligesom Vandets, tiltagende; det ses saaledes af Tabellen, at Trykket ved 10 Kilometers Højde reduceres til ca. $\frac{1}{4}$ ved 20 Kilometers Højde, medens Trykket ved 40 Kilometers Højde reduces til ca. $\frac{1}{10}$ ved 50 Kilometers Højde.

Temperaturen i Luften aftager i vore Breddegrader opad med ca. $0,65^{\circ}$ Celsius pr. 100 Meter. Med en Temperatur paa Havoverfladen paa 15° C., vil dette sige, at der i 11000 Meters Højde er ca. $\div 56^{\circ}$ C. Temperaturfaldet opad foregaar dog meget uregelmæssigt, til Tider afbrudt af Stigning.

Fra mellem 1000 og 2000 Meters Højde gør Virkningen af dalende Lufttryk sig gældende i den menneskelige Organisme, idet der indtræder en Forøgelse af Luftudvekslingen i Lungerne paa over 10 Procent. Denne Forøgelse, Hyperventilation, stiger fortsat med

faldende Tryk. Den skyldes først og fremmest en Dybdeforøgelse af Aandedrættet, men ogsaa i nogen Grad en Frekvensforøgelse. Under de givne Forhold vil Hyperventilationen foraarsage en Formindskelse af Kuldioxydtensionen i Lungen og en herpaa beroende Nedsættelse af Tensionen i Blodet. Der vil opstaa en Tilstand, der er præget af saavel en Nedsættelse af Ilt- som af Kuldioxydtension. De fleste andre Former af Iltmangel vil i Mod sætning hertil være ledsaget af Forøgelse af Kuldioxydspændingen; det er denne, der ved Kvælninger giver Aandenød. Naar Ventilationen i Lungerne overhovedet forøges under de foreliggende Betingelser, kan dette forklares ved, at Aandedrætscentrets Følsomhed er større overfor Kuldioxyd ved bestaaende Iltmangel, samt ved at de nervøse Terminalorganer i visse Arterier er følsomme overfor Iltmangel. Det paa Side 256 nævnte Forhold vedrørende Kulsyre's iltoverførende Virkning paa Blodet, vil imidlertid uændret bevirke, at Blodet hos et Menneske i tynd Luft til en vis Grad holder paa sin Ilt. Den Iltmangel i Vævene, der følger med dalende Tryk, maa altsaa betragtes som direkte Følge af Iltmangel i Luften og indirekte Følge af den ved Hyperventilationen fremkaldte Kulsyremangel.

Man har fundet, at Nyttetvirkningen ved Forbrændingen i Vævene er meget nær den samme i alle Højder. Ved maksimalt Arbejde i store Højder er der dog paavist en ringe Forøgelse af Iltoptagelsen pr. Kgm. Arbejde. Denne Forøgelse kan skyldes det store Respirationsarbejde ved den forøgede Ventilation. Overfor dette maa der dog tages det Forbehold, at den fortyndede Luft yder mindre Modstand ved Passagen gennem Luftvejen end Luft af 1 Atmosfæres Tryk. At Respirationsarbejdet stiger betydeligt ved Aandedræt i sammenpresset Luft er et velkendt Fænomen, der er blevet undersøgt paa Draegerwerk i Lübeck.

For Flyvere er Betydningen af den forøgede Ventilation indlysende; den virker kompenserende paa det dalende Iltryk. En Række Undersøgelser har vist, at den til Tørhed og normalt Tryk og Temperatur reducerede Ventilation er den samme pr. Liter optagen Ilt i alle Højder. Heraf kan sluttes, at den indaandede Iltmængde ved samme Stofskifte er konstant.

Saa vel Iltspændingen i Alveolerne som Kuldioxydspændingen følger altsaa Barometerstanden og aftager meget nær proportionalt med denne.

Man har fundet, at selv i meget store Højder er Iltspændingen i Lungen noget større end Iltspændingen i Arterieblodet; ved stærkt Arbejde blev Forskellen forøget.

Det er imidlertid ikke blot ved Ændringer i Aandedrættet, at Organismen reagerer overfor en Iltmangel. Fra ca. 3000 Meters Højde stiger Pulsslagenes Hyppighed og noget højere oppe ogsaa Voluminet af de enkelte Pulsslag. Begge disse Ændringer foraarsager en Stigning af den Blodmængde, der pr. Tidsenhed føres gennem Hjertet. Man bruger det Udtryk, at Hjertets Minutvolumen forøges. Samtidig kommer der en Forøgelse af Blodtrykket. Disse Forandringer vil dog kun delvis kunne kompensere Iltmanglen i Vævene.

4500 Meter anses i Almindelighed som Grænsen for, hvor højt op i Luften et rask Menneske kan stige uden at behøve at søge Tilflugt til Iltinhalation. Hos mange Mennesker vil der hurtigt ved en Stigning over denne Grænse komme Kollaps (»Frühcollaps«). Dette hidrører fra, at Kredsløbet ved de her givne Betingelser ikke præsterer det nødvendige Arbejde, den nødvendige Ilttilførsel til livsvigtige Væv.

Det er navnlig Nervecentrerne i Hjernebarken, der er følsomme for Iltmangel. Ved Undersøgelser i Lavtryksskamre har man saaledes iagttaget, at der hos tid-

ligt kollaberende Flyveraspiranter kan komme en Bedring i Tilstanden, naar disse lejres horizontalt, saaledes at Blodtilstrømningen til Hjernen befordres. Mennesker, der kollaberer tidligt, er ikke egnede til Højdeflyvning; meget tyder paa, at der hos saadanne Personer er en Ledningsforstyrrelse i Hjertemuskulaturen, som ved normale Iltryk ikke behøver at genere det mindste.

Det er allerede nævnt her — og ofte ved tidligere Lejligheder —, at Iltmangel ikke giver Aandenød; dette gælder dog kun for Mennesker, der ikke præsterer mere Arbejde end deres sædvanlige. Ved stærkt Arbejde i iltfattig Luft vil der hurtigere end ellers udvikles en udtalt Aandenød.

Ved meget stort Trykfald vil der opstaa Tegn paa Lammelse af Aandedrættet, hvorefter der hurtigt vil indtræde dødelig Udgang.

Hos Mennesker, der i længere Tid opholder sig højt oppe i Bjergegne, vil der efterhaanden udvikles en Forøgelse af Blodets Hæmoglobinmængde. Det er nemlig en almengyldig Lov, at Menneskers og Dyrs Hæmoglobinprocent ændres omvendt med Barometerstanden. Der er store Variationer fra Individ til Individ i Ændringernes Størrelse og i den Hastighed, hvormed de udvikles. Man har saaledes blandt Mennesker, der har levet i længere Tid ved en Barometerstand paa 453 mm. Hg. fundet Stigningsprocenter for deres Hæmoglobin paa mellem 13 og 53. For Dyr levende i Overtryk har man fundet Fald i deres Hæmoglobinprocenter.

Hæmoglobinprocentens Forøgelse har meget stor Betydning. Blodets Iltkapacitet stiger; der vil cirkulere mere Ilt i Blodet. Iltrykket i Vævene vil ikke dale saa meget, som det ellers vilde.

Samtidig med Hæmoglobinforøgelsen kommer der en Antalsstigning af de røde Blodlegemer; herved vil den iltoverførende Overflade i Blodet blive forøget;

Iltningen af Vævene bliver befordret. Det er meget betydelige Stigninger i Blodlegemernes Antal, der er blevet maalt. Efter 2 Maaneders Ophold paa mellem 4000 og 7000 Meters Højde har man saaledes fundet over 8 Millioner røde Blodlegemer pr. mm^3 , medens det normale er 5 Millioner. Forøgelsen af Hæmoglobinmængden holder ikke helt Trit hermed. Ved mikroskopiske Undersøgelser er det blevet paavist, at der blandt de røde Blodlegemer under saadanne Forhold findes en Del, der ikke er færdige i deres Udvikling.

Forandringer i Blødet holder sig i flere Uger, efter at Trykket er blevet forhøjet igen. Forandringerne i Blødet er af saa omfattende Betydning, at Mennesker i indtil 5000 Meters Højde kan leve, trives og virke, medens mange vilde omkomme ved hurtigt at komme op i denne Højde.

»Bjergsyge« er karakteriseret ved almindeligt Ildebefindende med mer eller mindre udtalt Svaghedsfølelse og Træthed. Saavel paa aandelige som paa legemlige Omraader er Ydeevnen nedsat. Der kommer meget let Hjertebanken og forskellige Symptomer fra Fordøjelseskanalen. Bjergsyge opstaar sjældent pludselig, men som Regel lidt efter lidt. Symptomerne kan langsomt formindskes i Intensitet, efterhaanden som en *Akklimatisation* skrider frem.

Flyvere kan ikke ved Flyvning alene opnaa at blive akklimatiserede til Ophold i tynd Luft; dertil er de enkelte Flyvninger for kortvarige. Imidlertid er, som allerede gennemgaaet, den sunde Organisme i Stand til paa kort Tid at tilpasse sig til lavt Iltryk; man bruger da Udtrykket *Akkomodation* for dette Tryk eller denne Højde. Akklimatisation beror paa en dybere Omprægning og kræver til sin Udfoldelse — og Afvikling — længere Tid. Akkomodation svarer nærmest til Evne til at kunne udholde en kort, men in-

tensiv Anstrengelse. De Forandringer i Organismen, som den er baseret paa, svinder hurtigt igen.

Naar en Flyver stiger op i tyndere Luft eller udsættes for Trykfald i et Undertryksskammer, vil der indtræde lignende Fænomener, som naar en Dykker stiger op gennem Vandet. Luft i Hulrum og Tarme vil udvides. Den Hastighed, hvormed Trykfaldet sætter ind, har selvfølgelig afgørende Betydning. Opstaaelsen — som hos for hurtigt opstigende Dykkere — af Luftbobler i visse Væv, skal ikke være helt sjælden; navnlig vil disse kunne opstaa efter Bristning af en Overtryksskabine. Transport ved Flyvemaskine af Dykkere med Dykkersyge maa selvfølgelig ske i meget moderate Højder.

Langsomt dalende Iltryk influerer ikke paa det subjektive Befindende, selv efter der har udviklet sig Cyanose.

Grænsen for, hvornaar det dalende Partialtryk af Ilt giver objektive Symptomer, er svingende hos den enkelte og fra Individ til Individ samt yderligere afhængig af, hvor hurtigt Trykfaldet sætter ind. Skal Højdeflyvere sikres, bør de have Ilt med op.

Man regner med, at der fra ca. 4500 Meters Højde til Indaandingsluften skal ledes Ilt; Mængden maa forøges, eftersom Flyveren kommer højere op. Fra ca. 8000 Meters Højde skal Flyveren have ren Ilt til Indaanding; herved er han beskyttet til ca. 12000 Meters Højde. Herefter kan man ikke nøjes med Tilledning af Ilt alene; Flyveren maa nu opholde sig i en Overtryksskabine, hvori Trykket kan sættes saa højt op, at Tilledning af Ilt til Kabinen skal kunne undværes. Bruges der Overtræksdragter skal der tilledes Ilt, da disse Dragter kun taaler et ringe Overtryk. Den største Højde, et Menneske har været oppe i, er 22000 Meter.

I Følge tyske Erfaringer, skal en Flyver kunne klare sig til ca. 10000 Meter med ren Ilt; efter denne Højde skal det være nødvendigt at give ham Karbogen.

For Spørgsmaalet om en Flyvers Iltforsyning i store Højder kan der indtræde en kritisk Situation, hvis Iltforsyningsanlægget i Maskinen gaar i Stykker, eller hvis Flyveren bliver nødsaget til at forlade Maskinen i Faldskærm, hvor han ikke kan tage sit Iltapparat med. Da nemlig en Flyver i en udfoldet Faldskærm daler nedad med en gennemsnitlig Fart paa 5—6 Meter i Sekundet, er det indlysende, at en Flyver paa Vejen ned kan omkomme af Iltmangel.

Evne til at taale Ophold og Færden i tynd Luft »Højdefasthed« er varierende fra Individ til Individ men ogsaa underkastet betydelige Svingninger hos den enkelte.

Af exogene Faktorer maa der regnes med *Stigningshastighed, Varighed af Ophold, og Temperatur og Fugtighed.*

Af endogene Faktorer har *Alder, Køn, konstitutionelle Forhold, livsvigtige Organers øjeblikkelige Tilstand og Sygdomme* stor Betydning.

Forøgelse af Stigningshastighed til en Højde vil indenfor en vis Grænse befordre Indtrædelsen af Kollaps efter Ankomsten til denne Højde. Øges derimod Stigningshastigheden over denne Grænse, vil Kollapsen indtræde senere. Forklaringen herpaa er rimeligvis den, at ved den meget hurtige Stigning, vil Iltmanglen i Vævene være mindre udtalt ved Ankomsten til den paagældende Højde, selvom de nævnte akkomoderende Foranstaltninger endnu ikke har naaet fuld Udfoldelse. Der skal nogen Tid til at fremkalde Iltmangel.

Med Hensyn til Varighed af Ophold skal bemærkes, at det er et velkendt Fænomen, at Flyvere ved Flyvning i Højder over 3000 Meter, hvor de paagæl-

dende synes at være højdefaste, efter lang Tids Forløb frembyde forskellige Tegn paa Iltmangel.

I kold Luft stiger Varmeproduktionen; der forbruges altsaa mere Ilt af Organismen, og Faren for Iltmangel forøges. Dette er yderligere en god Grund til at beskytte Flyveren mod Kulde. Varm og fugtig Luft fremskynder Opstaaelsen af Kollaps.

Fra 20-Aarsalderen tiltager Højdefastheden i en Række Aar, ofte helt op til ca. 45 Aar. Det er selvfølgelig en Forudsætning, at der ikke forinden er indtraadt nogen sygelig Tilstand. Denne Stigning af Højdefastheden skyldes muligvis den ringe Stigning i Blodtrykket indenfor de nævnte Aar.

Det er en kendt Sag, at Kvinder kan blive dygtige og udholdende Flyvere. Sammenlignende Undersøgelser mellem deres og Mænds Ydeevne foreligger dog ikke. Resultater af Dyreforsøg over Virkning af tynd Luft tyder nærmest i Retning af større Tolerance hos den hunlige end hos den hanlige Organisme.

Om konstitutionelle Forholds Betydning foreligger kun ganske faa Undersøgelser. De fleste af de Mennesker, som man populært kalder »nervøse«, og hvis Ejendommeligheder det vil føre for vidt at gaa ind paa her, synes mere tilbøjelig til at faa Højdekollaps end andre.

Patienter med Hjertefejl taaler ikke at komme op i tynd Luft. Naar saadanne Patienter har skullet rejse paa Rekreation til Italien har det ofte været vanskeligt for de behandlende Læger at afgøre, om de turde lade Patienterne løbe Risikoen ved at rejse over Alpernes Bjergpasser.

Patienter med Lungesygdomme taaler selvfølgelig heller ikke at komme op i store Højder. Den gavnlige Virkning, der kan ses hos saadanne Patienter ved Ophold i Bjergegne, gælder kun for meget moderate Højder. 1000 Meter maa antagelig anses for Maksimum.

Feber er i sig selv en meget farlig Tilstand for en Flyver rent bortset fra, hvilken Aarsag Temperaturforhøjelsen kan have, og hvorledes Almentilstanden er paa-
virket af den til Grund liggende sygelige Tilstand. Hæmoglobinet Evne til at optage Ilt nedsætte med stigende Temperatur. Temperaturforhøjelsen gør Patienten særlig ømtaaelig for Kuldepaavirkning. Desuden øges Iltforbruget med ca. 10 Procent for hver Grad, Legemstemperaturen tiltager. Der er saaledes nok af Grunde for en Feberpatient til at blive ved Jorden.

Det er allerede nævnt, at Arbejde i tynd Luft let fremkalder Aandenød; stærkt Arbejde kan meget hurtigt fremkalde en alvorlig Iltmangel i Vævene. Med stigende Højde stiger Arbejdets Indvirken paa Pulsen og paa Aandedrættet. Moderat Arbejde er sikkert til en vis Grad gavnligt, idet det virker befordrende paa Aandedrættet og Blodcirkulation uden at trække for store Veksler paa disse. Dette Forhold har sikkert været af Betydning under Verdenskrigen, hvor mange Flyvere uden at vide nøjere Besked kom for højt op og alligevel ofte klarede sig netop ved den moderate Arbejdsydelse, der ikke er ualmindelig for en Flyver. I store Højder vil selvfølgelig al Arbejdsydelse kunne fremkalde alvorlige Symptomer.

En Flyver skal have rigelig Søvn og Hvile; Mangel heraf nedsætter Højdefastheden.

Alkoholnydelse nedsætter ogsaa Højdefastheden og diskvalificerer iøvrigt en Flyver fuldstændig, blandt andet ogsaa fordi Alkohol virker forlængende paa Reflekstiden; et ikke ukendt Fænomen ved Automobilkørsel.

Det er meget vanskeligt at opstille specielle Regler for, hvorledes en Flyver skal ernæres. Fødemidler, der giver rigelig Luftudvikling i Tarmene, bør saa vidt muligt undgaas. Følelse af Sult virker svækkende paa Hævedevnen.

Af Gifte, der spiller en Rolle for Flyvere, skal Kulilte først og fremmest nævnes. Forgiftning med dette Stof er sikkert ikke saa sjældent forekommende, selvom Betydningen heraf muligvis nok har været overdrevet en Del, som naar f. Eks. en fransk Læge har hævdet, at de fleste Tilfælde af Iltmangel blandt Flyvere enten ligefrem er Kulilteforgiftning, eller at denne Sygdom indgaar som en væsentlig Komplikation. Der ligger imidlertid en Realitet bag denne Formodning. En almindelig Motor vil i tynd Luft faa tilført mindre Ilt end ellers og derfor danne mere Kulilte, Virkningen af Kulilte stiger med dalende Iltryk. Nu er det imidlertid saa heldigt, at der for at forøge Motorens Ydeevne i store Højder tilsættes ekstra Luft, saaledes at Forbrændingen meget nær bliver fuldstændig. Dette af tekniske Hensyn foretagne, vil som en yderst gavnlige Bivirkning formindske Faren for Kulilteforgiftning.

Nikotinens Virkning paa Nervesystemet og Kredsløbet gør det nødvendigt, at en Flyver kun ryger moderat. Imidlertid er der i Tobaksrøg Kulilte i saadanne Mængder, at ca. 4 Procent af Blodets Hæmoglobin kan blive bundet heraf. For et rask Menneske i Højde med Havets Overflade kan dette formentlig være ret ligegyldigt. For en Flyver derimod kan dette ikke være uden Betydning.

Ved Indtagelse af Sulfanilamidpræparater (f. Eks. Streptamid), kan noget af Blodets Hæmoglobin blive omdannet til en fast, udissoeciabel Forbindelse (Methæmoglobin), saaledes at Ilten ikke overføres til Vævene. Flyvere maa derfor advares ved Brugen af disse yders moderne og iøvrigt udmærkede Præparater.

Det er omtalt, at et Menneske i tynd Luft ikke føler Aandenød, mange Flyvere synes endog, at Aandedrættet i den tynde Luft foregaar let. De Symptomer

der udvikles, minder meget om Bjergsyge, men de faar et ganske andet akut Præg.

Der kommer nedsættelse af Muskelkraften og tiltagende Træthed med udtalt Ulyst til at foretage Bevægelser; Haandskriften bliver krampagtig.

Paa det psykiske Omraade kommer der en Række Forandringer. Først og fremmest nedsættes Tænkeevnen; i Højder paa over 6000 Meter er selv Mathematikere usikre i Mathematik; enkle Beregninger synes vanskelige, hvis de overhovedet gennemføres, sker det med ganske banale Fejl. Koncentrationsevnen aftager, Viljen svækkes, Impulsiviteten mindskes, Reaktionstiden tiltager. Det er ikke underligt, at en Højdeflyver kan blive desorienteret og foretage sig mærkelige Kamp-handlinger.

Ogsaa Følelseslivet præges af Iltmangel. Grundstemningen bærer enten Præg af højeste Grad af velbefindende eller af dyb Forstemning ofte med store Svingninger fra det ene Yderpunkt til det andet. Alt efter den beskrivende Læges Indstilling er Tilstanden blevet sammenlignet med Beruselse eller med Forelskelse (»himmelhoch jauchzend, zum Tode betrübt«).

Alle Sanser svækkes, ikke mindst Hørelsen, hvis Evne til at opfatte høje Toner indskrænkes væsentlig. Synsfeltet indskrænkes — allerede fra 4000 Meter — og bliver mørkere, Farvesansen aftager og Opfattelse Mørke foregaar langsomt. Ledes der Ilt til et saalt Menneske, faas Fornemmelse af straalende Lys.

Til at begynde med bliver de normale Reflekser mindre livlige; denne Refleksdæmpning kan opfattes som en Økonomisering, idet Iltforbruget herved nedsættes. Daler Ilttrykket yderligere, bliver Reflekserne mere livlige, tydende paa at Organisationen svigter. Til sidst indtræder der Reflekslammelse.

Ved Arbejde i tynd Luft kommer der let almin-

deligt Ildebefindende med Hovedpine, Svimmelhed, Hjertebanken, Kraftesløshed og Viljesvækkelse, hos utrænede allerede i Højder paa 3000 Meter. Disse Symptomer kommer dog ikke saa ofte hos Flyvere, der kun sjældent har virkeligt legemligt Arbejde; de er nok saa hyppigt forekommende blandt Bjergbestigere.

De sidste Stadier i tynd Luft er karakteriseret ved udbredte Kramper og tiltagende Hjertelammelse.

I store Højder er der en stærk Straalevirkning. Da Flyverne er meget indpakkede, vil der kun sjældent spores nogen Virkning heraf paa Huden; derimod er Forekomsten af Defekter i Synsfeltet forårsaget af Lys ikke saa sjældne.

For et Menneske, der opholder sig højt oppe i Bjergene har kun Virkningen af tynd Luft Interesse. For en Flyvers Liv og Befindende har ogsaa Bevægelsesforandringerne meget stor Betydning.

Enhver Bevægelse taales af et Menneske, naar der er Beskyttelse mod Luften, og naar hverken Bevægelses Hastighed eller Retning ændres pludselig.

Betydelige Fartændringer kan indtræde ved Brug af Faldskærm og ved Anvendelse af Katapult til Start; her sørges dog som Regel for, at Farten ikke tiltager i Ryk.

Efter Brug af Faldskærm har man ofte iagttaget visse Forandringer ved Blodomløbet, hvoraf dog sandsynligvis en Del maa henføres til psykiske Indtryk. Mindre betydelige Blødninger fra Urinvejene kan sikkert føres tilbage til Stød ved den pludselig indtrædende stærke Modstand i det Øjeblik, Faldskærmen foldes helt ud.

Et Menneske der daler ned i en Faldskærm, naar Jorden med en Fart omtrent svarende til den Fart der opstaar ved Spring fra over en Meters Højde under de givne Forhold vil dette let kunne forårsage Opstaaen af Beskadigelser af Benene.

Ved Start af en Flyvemaskine og ved Landin

kommer der ofte en Retningsændring, der ved Paavirkning af det indre Øre kan give Utilpashed.

Virkningen af en Bevægelse er afhængig af Accelerationens Størrelse, dens Varighed, dens Retning og af det enkelte Menneskes øjeblikkelige Helbredstilstand samt forskellige konstitutionelle Forhold.

Ændrer en Flyver Retning eller Fart eller begge Dele, vil den Kraft, der foraarsager Ændringen, bevirke, at der paa Organismen opstaar en Kraft virkende i modsat Retning; denne Kraft benævnes for Retningsændringens vedkommende Centrifugalkraft og for Fartændringens Accelerationskraft; hyppigst vil den være rettet i Retning Hovedet—Sædet. Herved vil Trykket i de store Arterier og Vener (Kar), der ligger over Hjertet (cranialt for Hjertet), falde, medens Trykket i de Kar, der ligger under Hjertet (caudalt for Hjertet), vil stige. Ved stor Kraftvirkning kan saa meget Blod blive forskudt caudalt, at Hjertet pumper tomt; herved indtræder Kollaps.

Det er indlysende, at denne Virkning paa Kredsløbet er afhængig af den Tid, Kraften virker og af dens Størrelse. Et Menneske i staaende Stilling vil være mest udsat; høje Mennesker mere end smaa. Organismens Evne til at modarbejde denne Blodforskydning er meget begrænset.

Umiddelbart før Kollapsen indtræder der en Formørkning af Synsfeltet, der hurtigt kan udvikles til total Blindhed, hvorefter der hurtigt kan indtræde Bevidstløshed.

Til Forklaringen af denne Blindhed er der en Del Theorier. Her skal blot erindres om, at der i Øjet er et Tryk paa ca. 20 mm. Hg; der er altsaa større Modstand mod Blodet i Øjet end i Hjernen. Det er dog ingenlunde givet, at Blindheden skyldes Blodmangel i selve Øjet.

Synssvækkelse eller endog Blindhed kan ved Op-hævelsen af den virkende Kraft svinde meget hurtigt igen, næsten momentant. Et indtraadt Bevidsthedstab vil derimod altid mindst holde sig henved 5 Sekunder, der kan blive meget skæbnesvangre for en Flyver.

Samtidig med Synssvækkelsen indtræder der ofte en ringe Nedsættelse af Høreevnen.

For at modvirke den caudalrettede Blodforskydning har man prøvet at omgive Flyverne med Tøj af 2 Lag med Vædske imellem Lagene, at forsyne dem med fastsiddende Underlivsbælter eller med Bandager paa Benene. For helt at undgaa Kraftvirkningen kan Flyveren lejres horizontalt. Kraftvirkning paa tværs af de store Karstammer har kun ringe Betydning.

Det er ikke blot ved Blodomløbet, der er iagttaget skadelig Virkning. Der er saaledes ved Styrtilflyvning observeret Brud af Knogler hos Flyvere, der havde Kroppen lodret i det Øjeblik, hvor Maskine blev taget ud af Dykning.

Flyvere kan ved Bevægelse faa en Sygdom, der minder om Søsyge, og som ogsaa har samme Aarsager; det er først og fremmest de vertikale Bevægelser, der har Betydning.

For Sikkerheden ved Flyvning er det nødvendigt, at en Flyver kan orientere sig fuldtud. Hertil hører, at han er klar over sine Lemmers Bevægelser og Stillinger, og at han er klar over sit Legemes Lejring og Bevægelser i Rummet. Til det første medvirker Stillings-sansen og Tryksansen. Til det andet medvirker ogsaa Synet, Ligevægtssansen og Hørelsen. Naar Korrelationen mellem Synet og Ligevægtsorganet falder bort som i Mørke, spiller det ikke nogen Rolle for et Menneske i Ro; men ved Bevægelse gennem Luften kan der ikke skelnes mellem Tyngdekraft og Centrifugalkraft, hvilket fører til Blindflyvning. Ved Brug af Instrumenter

der angiver Maskinens Stilling i Forhold til Horizon-ten og Meridianen, kan der for en stor Del raades Bod herpaa.

I Skibe, i Biler og i Flyvemaskiner er der ofte Stød og Rystelser. Fra 18 Pirringer pr. Sekund opfat-tes de enkelte Bevægelser ikke, men giver Fornemmelse af Vibration. Naar Svingningerne stiger over 1500 pr. Sekund, faas Fornemmelse af glat Berøring. Spørgsmaa-lene om Rystelsernes Betydning for den menneskelige Organisme er kun undersøgt meget lidt.

Ferdinand's Dagbog paa
Orlogsskibet »Dronning Maria« 1834.

(Dagbog ført af Premierlieutn. ved Kongens Reg. Carl Ferdinand Due.)

Ved Kommandørkapt. H. Bistrup.

Premierlieutenant *C. F. Due* giver i Dagbogsform en Beskrivelse af sin Rejse i 1834 med Linieskibet »Dronning Maria«, med Prins Frederik (Frederik VII) ombord, fra København til Reykjavik, Opholdet der og Hjemvejen gennem den engelske Kanal.

Indledning og Noter af Kommandørkapt. H. Bistrup.

For nogen Tid siden modtog Marinens Bibliotek som Gave fra Hr. Bibliotekar *Carl Dumreicher* et lille Manuskript, en Dagbog ført paa en Rejse med Linieskibet »Dronning Maria« fra København til Island og hjem Vesten om England gennem Kanalen.

Navnet *Ferdinand* var øjensynligt et Fornavn, men Giveren vidste ikke, hvem denne Ferdinand var.

Det har imidlertid ikke været vanskeligt, ved at gennemgaa »Dronning Maria«s Papirer (Rigsark. Skibsjourn. 1031), at finde ud af, at det har været en Premierlieutn. *C. F. Due*, der har ført Dagbogen.

Carl Ferdinand Due var født 1801, blev Landkadet 1817, Sekondlieutn. i Kongens Reg. 1822, Premierlieutn. 1829. Han døde 1836 og blev saaledes kun 35 Aar gammel. (*Richter, V.*: Den danske Landmilitæretat 1801-94.)

Haandskriften paa det forreste Blad i Dagbogen er en anden end den, hvormed den er ført. Dette tyder paa, at, sandsynligvis, en nær Slægtning (da Fornavnet alene er benyttet) efter Premierlieutn.'s Død har paaskrevet dette; i Tidens Løb er det saa gaaet i Glemmebogen, hvem denne *Ferdinand* var.

Denne nu snart 100 Aar gamle Dagbog har sin Interesse af forskellige Grunde, idet den omtaler en

Rejse, som, saa vidt jeg har kunnet udfinde, der egentlig ikke findes ret meget om, men for hvilken der i det efterfølgende skal gøres Rede.

A. G. Drachmann har i *Tilskueren* (5. Aarg. 1888, Pag. 477 ff.) i »En gammel Skibslæges Erindringer« skrevet følgende denne Rejse vedrørende: »Da Skibet (Linieskibet »Dronning Maria«) var gjort færdigt til Afrejse, blev det saa at sige offentligt udstillet, og der fandt en sand Folkevandring af Københavnerne Sted for at se dette Vidunderskib*), et Skue, der jo ikke havde været fremstillet i en Menneskealder . . . Først ude i Nordsøen fik vi at vide, at Rejsen gjaldt Reykjavik paa Island. . .«

Selve Opfejningen omtales kun i store Træk, og der er kun lidet om Opholdet paa Island.

Morsomt er det da, at den i det følgende forelagte Dagbog netop udfylder det manglende i »den gamle Skibslæges Erindringer« om dette Togt ved at give en ret udførlig Beskrivelse dels af selve Opfejningen og dels af Opholdet i Reykjavik, der paa Grund af Prinsens Nærværelse antagelig har været særligt festligt præget. Disse Festligheder, Rideture, Baller o. a. vil sikkert hos alle, der har været paa Island, vække Minder om lignende fornøjelige Sammenkomster med de altid gæstfrie islandske Værter; jeg tænker for mit eget Vedkommende paa mange Rideture o. m. a., fra Kadet-togtet 1897 med Korvetten »Dagmar«, gennem en Række Aar paa Togter til Island og ikke mindst paa D. M. Kong *Christian X* og Dronning *Alexandrines* Rejse til Island 1926 med Festlighederne i Reykjavik og Rideturene fra Akureyri til Valla-Skoven, hvor vi var flere Hundrede til Hest.

I Dagbogen nævnes en Del Navne, dels paa Søofficerer o. a. ombord. Disse er let at identificere (dels

*) Det første Linieskib udrustet efter 1807.

ved de alt nævnte Skibspapirer, dels ved *Th. Topsøe-Jensen's*: Det danske Søofficerskorps...), men ogsaa de i Reykjavik By nævnte Borgere er det lykkedes at gøre Rede for ved Hjælp af *Klemens Jónsson's*: *Saga Reykjavíkur* (Rvk. 1929).

Mærkeligt nok omtales Prinsens Besøg i Reykjavik meget lidt af *Klemens Jónsson* (Pag. 260). Dette er egentlig saa meget mærkeligere, som det maa antages at have været en stor Begivenhed i en By, om hvilken *Klemens Jónsson* (Pag. 259) skriver følgende: »Ellers var Livet i Byen ualmindelig kedeligt de sidste Aar af dette Tidsrum. Saaledes skriver Englænderen *Barrow*, som kom hertil 1834 følgende: »Jeg kan ikke tænke mig et mere sørgeligt Opholdssted end Reykjavik i de fem Vintermaaneder, hvor Jorden er dækket med Sne, hvor Nætterne er lange, kolde og for det meste stormfulde, og hvor Beboernes Søvn forstyrres af Havets Rasen mod den stenede Kyst og af den hylende Nordenvind, mod hvilken deres Huse netop vender. Om Sommeren er der nogen Selskabelighed paa Grund af de danske Købmænds Nærværelse. De fleste af disse, om ikke alle, vender dog ved Fisketidens Afslutning tilbage til København og kommer først igen om Foråret. Kun Stiftamtmanden, Biskoppen, Landfogeden, Lægen og nogle faa andre Embedsmænd bliver tilbage.«

Om Prinsens Ophold ellers i Island, se Note 36.

Pag. 260 skriver *Kl. Jónsson*: »Dengang Skibet kom til Reykjavik var Prinsen meget forhippet paa*), at Krigsskibet straks skulde sejle tilbage med ham, men det blev dog til, at han ventede en Dag for at tage Afsked med bekendte her i Byen og i Havne-

*) Det islandske Udtryk: *óður og uppvægur* har vist egentlig den kraftigere Betydning: rasende over noget, saaledes at man maaske hellere maa sige: at Prinsen var rasende forhippet...

fjord.« — Dette tyder just ikke paa, at Prinsen egentlig har befundet sig særlig vel paa Island.

Hos ovennævnte *John Barrow* (jun.) findes en Beskrivelse af Prinsen, som er ganske interessant, da den kommer fra en Udlænding, som aldrig, trods Prinsens modsatte Paastand, har set ham før. I den tyske Udgave*) (Stuttg. & Tübingen 1836, Pag. 179) skriver Barrow: »Prinsen er en ung Mand paa omtrent 26 Aar, med en vennesæl, behagelig Optræden, som snarere opfordrer til at indlade sig med ham i en fortrolig Samtale end til at nære Frygt derfor, og da han er ganske fri for Stolthed og Tilbageholdenhed, saa føler man sig i hans Nærværelse alt andet end ubehagelig tilmode. Han er af middel Størrelse og er velbygget, har ganske vist et ikke egentlig smukt, men dog behageligt og forstandigt Ansigt, og selv om han heller ikke kan kaldes et tro Billede af hin Prins af Danmark, som vor udødelige Skjald saa mesterligt har tegnet, saa er han dog, som man plejer at sige, en vakker ung Mand. Min Dom over ham er ikke dannet efter en enkelt Samtale, thi vi gik under vort kortvarige Ophold meget omkring med ham og fandt ham stedse høflig og behagelig i sin Underholdning og forbindtlig. Hans Følge bestod af to Marineofficerer som Adjutanter, ved Navn *Irminger* og *Peucillius* (Prøsilius), to overordentligt velopdragne unge Officerer, som begge, navnlig den første, talte fortrinlig engelsk, desuden en Læge og en Maler, der hed Klose (Kloss), en Tysker.«

»Saasnart jeg blev forestillet for Prinsen, sagde han straks, at vi var gamle bekendte, og da jeg lod nogen Tvivl herom komme til Orde, svarede han: »Ja, ja, fra Genf,« hvilket han ogsaa gentog ved den næste Sammenkomst. Jeg kunde ikke godt sige imod,

*) Eine Besuch auf der Insel Island über Tronyem im Sommer 1834. Von *John Barrow* jun. Ill.

selv om jeg, som ganske vist paa den af ham angivne Tid havde været i Genf, aldeles ikke kunde huske at have seet ham der eller noget andet Sted...« (Det skal bemærkes, at Barrow (Pag. 61) fortæller, at han i Schweiz havde truffet Stiftamtmand *Krieger*, der præsenterede ham for Prinsen.)

For ikke at løbe den Risiko at fremkomme med noget, der maaske kunde være kendt fra anden Side, har jeg undersøgt, om der ellers fandtes noget om denne Prinsens Rejse til Island, men har kun fundet lidt hos *H. P. Giessing*: Kong Frederik den Syvendes Ungdoms- og Regeringshistorie (Kbh. 1865), hvor der Pag. 50 staar: »Prindsen forlod Jægerspris den 5te Maj, da han tog til Fredensborg og gik Dagen efter Kl. 4 Eftermiddag ved Humlebæk ombord paa det ham der ventende Linieskib »Dronning Maria«, under Commando af Commandeur-Capitain *Schönheyder*, som strax, da Prinsen var kommen, gav Ordre til at lette og gaa under Seil...« Det omtales, at Ankomsten til Reykjavik fandt Sted den 31. Maj, og derefter fortælles der om Prinsens Udflugter omkring paa Island, men intet om Opreisen, samt at Afreisen fandt Sted fra Reykjavik den 2. Sept. med Corvetten »Najaden« med Ankomst til Fredericia den 14. Sept.

I *J. Bardenfleth's*: Livserindringer efterladt af Geheimeconferentsraad C. E. Bardenfleth. Udg. af hans Familie (Kbh. 1890), staar kun herom, at Prinsens Rejse til Island skyldtes hans Skilsmisse fra Prinsesse *Wilhelmina*, — og hos *Th. Ewald* og *H. F. Ewald*: En Slægts Historie, 1. Bd.: Bidrag til Frederik VII's Ungdomshistorie (Kbh. & Kria. 1905) har jeg kun fundet Rejsen omtalt med et Par Ord.*)

*) Efter at dette er skrevet, men inden det er indleveret til Tidsskr. f. Søv., har *A. G. Topsøe-Jensen* i Tidsskr. Aarg. 109, Pag. 335-52 faaet optaget: En Sørejse til Island for 100 Aar siden, omhandlende »Najaden«s Togt til Island for at hente Prinsen.

Med Hensyn til Dagbogen, da gengives den ordret, ogsaa for Stavemaadens Vedkommende; nogle faa uvæsentlige (og ulæselige) Ting er udeladt, ligesom der af Hensyn til Forstaaelsen er tilføjet nogle Interpunktionstegn.

Dagbogen er ført i et halvt Oktavbladshefte med en meget fin, til Tider gnidret, gotisk Skrift, der for det meste har været let læselig.

Ferdinand's Dagbog.

1. *May* 1834. Torsdag Morgen Kl. 5 gik jeg ombord paa Linieskibet *Dronning Maria* med Soldatesken, bestaaende af 3 Uoff. 1 Thamb(our) og 45 M.: Kl. 8¹/₂ kom Chefen Comandeurcaptain Com: og Ridd. af Dbr. *Schønheyder*¹⁾ ombord, og Fortøiningstougene blev løsnede. Kl. 9 varpet igiennem Bommen, Kl. 9¹/₂ sat Sejl, Kl. 10³/₄ kastede Anker i Renden lige for Charlottenlund, strax efter ankom Ammunitions Baaden og indtoges Krudt som varede til Kl. 7 Aften. Kl. 12 spiste samtl. Off: Frokost hos Chefen, Kl. 7¹/₂ fik vi Kaffe i Messen |: det første Varme [Mad] den Dag, da der ingen Ild maatte være paa Skibet under Krudtindtagningen. Kl. 8¹/₂ spiste til Aften i Messen, og dernæst røget den første Pibetobak ombord...

2. *May* blev Mandskabet indeelt i Bakker, til Ankervagt etc. om Efterm. kom Dampskibet²⁾ med Besøg til os.

3. *May* foretoges endeel Skibsarbejde, og Soldaterne pudsede, om Efterm: Dampsk: men ingen ombord til os. Veiret slet, megen Regn.

4. *May*. Søndag Kl. 10 Fm. gik jeg i Land og kom igen ombord Kl. 8 Aft: — Dampsk: havde været 3 Gange ved Skibet med Passagerer og gik sidste Gang bort straks efter vores Ankomst.

5. May. Alt gjordes klart paa Skibet for at lette imorgen, om Efterm. skrevet Brev til G: Dampsk: ankom medens jeg skrev og da jeg gik ud for at søge en eller ande Bekjent til at besørge Brevet, traf jeg *Wolfgang*, der var ankommet med sin Moder, Søskende, Gy, Both, B. S.

6. May. Kl. 5 Morg: saluterede med Skud og blev besvaret fra Sixtus, derpaa lettet Ankeret og gik under Sejl... kasted Anker 1 Miil udenfor Humlebæk og Baad sendt i Land for at melde vores Ankomst... Lt. *Ch. Krieger*³⁾ kom ombord [fra] Vagtsk. Senere afsendtes Baad med Lieut. *Irminger*⁴⁾ for at afhente H. kgl. H: *Prinds Frederik* som ankom med Lt: *Prø-silius*⁵⁾, Dr. *Holmer*⁶⁾ og Maler *Kloss*⁷⁾ samt Domestikker... og blev saluteret med 21 Skud, hele Soldatesken stod i Gevær... lettet Anker og gaaet under S(ejl)... passeret Kronborg som s(aluterede) med 11 Skud og bes(varede). Vagtsk.⁸⁾ saluterede med 21 Skud... Aften kasted Anker 1 Miil N: for K(ron)-b(org).

7. May. Morg: lettet Anker og gaaet nordefter, hvorved jeg igiennem en Kikkert nød en herlig Udsigt over *Sjælland* og *Sverrig*, idet jeg saa *Marienlyst*, *Hornbeck*, *Hammermøllen*, *Dronningemøllen*, *Søeborg Kirketaarn*, *Nakkehovedfyrr* og *Gilleleje* og paa den anden Side Herregaarden *Kullagundersdorff* nogle Bønderbyer og Jernværker samt i længere Afstand Kullen... mødte Briggen *Allart* fra Vestindien under Comando af Lieut: *Sartmann*⁹⁾, som var ombord hos os... vendte for at gaae tilbage til *Helsingør* Red, da Vinden stedse blev os mere ugunstig og det ei blev anseet at kunne nytte at krydse længere : vi vare omtrent udenfor *Gilleleje*... passerede *Kronborg*... gik til Ankers ^{3/4} Miil S.O: for *Kr(on)b(org)*.

8. May paa *Helsingørs* Red, det blæste meget,

Veiret i det hele ei behageligt. . . Lt. *Raffenberg*¹⁰⁾ var beordret at gaa ombord paa Vagtskibet *Møen* for at anmode det om at overlade os Vand, jeg erholdt Tilladelse at følge med, men da det(s) Chef, Capit. *Flindt*¹¹⁾ selv kom ombord til os blev der intet af Touren. Om Aftenen sang vi i Messen og hørte siden paa 2 Violer og 1 Fløite som blev spillet af Mandskabet. Om Eftermid. nogle Besøg mest af Færgefo(l)k derimellem Lt. *Møller*.

9. May. H: (Helsingør) Red, nogle Besøg af Færgefolk og om Eftermid. enkelte andre fra H: deriblandt Lt. *Møller* og *Thrane* fra Artill: og Frøken *Meisling* m: fl., om Middagen var 14 Hoboister af *Kronens Rgt.* ombord og spillede for os. Kl. 11 om F: gjorde vi os færdige til at lette, men Vinden gik atter om og vi blev liggende.

10. May. H: Red, det blæste temmelig stærkt og der blev gjort reent overalt. Om Natten blev seet en stærk Ild inde i Landet, som senere erfarede var i *Frederiksborg*.

11. May. Om Morgenen Parade hvorved Folkene blev efterseete om de vare reene og havde skiftet Linned, dernæst blev holdt Gudstjeneste, hvorved Forvalteren *Rist*¹²⁾ oplæste en Bøn, og før og efter Bønen blev afsunget en Psalme. NB. — jeg saae *Ramløse* m. m. Om Eftermidd. havde vi mange Besøg fra H: dog kun faa af *bon ton*, deriblandt Lt. *Koch*, *Ahlefeldt* og *Bülow*, Lt. *Bøchers*¹³⁾ Forlovede med hendes Familie. Om Aftenen blev Vinden os gunstig og vi begyndte at lette Kl. 8, inden endnu alle vore Fremmede vare komne fra Borde, og gik under Sejl. Efter Aftensmaaltidet gik jeg ned i mit Lukaf og skrev til G.; Brevet blev afsendt med H: Lods som gik fra os ved *Kulleu* . . .

12. May. Kl. 5 Morgen pass. *Anholts Fyrtaarn*,

om Formidd. saae jeg i Kikkert Fæstningen *Warberg*, *Niddingens* Fyre senere Fyrskibet *Trindelen* og om Eftermidd. hen ad Aften kunde man skimte *Skagensfyr*; det blev Regn og Taage, og om Aftenen vare vi ude af *Kallegattet*, og i den Anledning fik vi Punsch i Messen om Aftenen, Sang. Om Formidd: mødte vi en spansk Brig og en engelsk Skonnert.

13. *May*. Veiret noget tykt og Vinden ei gandske god, man kunde om Eftermiddagen med Kikkert utydeligt see den Norske Kyst, om Aftenen saa vi Fyret paa *Oøen*¹⁴⁾ udenfor Christianssand. Om Morgenen fik Soldaterne No. 510, 512 og 520 hver 5 Slag Tamp fordi de ei kom op med deres Køier i rette Tiid.

14. *May* om Morgenen tidlig passerede vi *Lindemes*, om Middagen spiste jeg hos Chefen med Lt. *Tuxen*¹⁵⁾ Lt. *Bräem*¹⁶⁾ og Ob-Styrm:¹⁷⁾ Regnvejr. Folkene begyndte at blive søsyge.

15. *May* i Nordsøen, tvende Fiskerbaade vare de eneste fremmede Skibe vi saae den hele Dag. . . Veiret temmelig godt. Skibet begyndte at duve temmelig stærk og alle Skillerum knagede. Om Middagen vare vi 20 Miil V: for det sydlige af *Norge*.

16. *May*. Smukt Vejr om Formidd. 8 Md. fiskede og fik 2de store Kabliaur, en Baad med Forvalt(eren) og Lt. *Scherbeck*¹⁸⁾ blev sendt ud efter en Fiskerbaad for at tiltuske os Fisk, de fik kun 4 Kabliau og nogle Rogger. Doctoren maatte ud til den for at see paa en Drengs Øie, han fik med sig tilbage en saltet Kabliau og en Helleflynder. Om Middagen vare vi 40 M: V for *Limfjorden*.

17. *May*. Diset Veier og noget Regn, lidet koldt, jeg læste den største Deel af Dagen. Om Midd: vare vi 38 Mile V: for *Stavanger*. Om Aftenen. . . Punsch i Anledning af Pindseften. . .

18. *May*. 1ste Pindsedag begyndte med megen Regn,

som dog hørte op Kl. 10 og da blev der holdt Guds-tjeneste, Kl. 9 eftersaa jeg Mandskabet, men der blev ei stillet Parade, da det regnede. Kl. 11 vare vi 3 M: Ø for Øen *Fair Hill* som ligger midt imellem *Hetlands-* og *Ørkenøerne*. Da det fra Middag ofte var meget Taaget, saa at vi 2 Gange maatte skyde et Signalskud for *Nayaden*¹⁹), satte vi vores Cours Osten om *Hetlandsøerne*. Kl. 6 Efmid: vare vi 5 M: Østen for *Sumburg Head*, den sydligste Spids af *Mainland* : den største af *Hetlandsøerne* :.

19. May. Kl. 8 Formidd. vare vi 4 M. Nord for *Hetland*. Veiret afvekslende, temmelig stærk Kuling; seet paa Kanonexercisen med 3 forskjellige Slags Rap(erter) : de *Marschalske* med Gaffen paa en løbende Forstilling, forekom mig de Bedste :... Kl. 7¹/₂ gjort min første Reise op i Merset... Kl. 3¹/₂ om Natten faldt Matros Lærling *Andreas Lund*²⁰) ned fra Toppen af Stormasten | : jeg sov næsten intet om Natten. —

20. May. Veiret som igaar. Kl. 10 Formidd. vare vi 15 M. VNV for *Hetland*...

21. May en stærk Blæst og noget koldt, alle Porte var lukkede i Messen, det var Tusmørke der; spiste til Middag hos Chefen, Skibets Bevægelse var 'saa stærk at næsten Alt paa Bordet faldt om og B(ordet) gik op af Klamperne, henimod mig, dog fik jeg intet over mig. B(ordet) var forsynet med Lister og Strænge²¹). Om Natten knagede og bragede det saa at jeg næsten Intet fik sovet.

22. May. Veiret ustadigt... Vi nærmede os *Færøerne* om Aftenen, og ventede i Morgenstunden at komme dem saa nær forbi, at vi kunde see dem noget nærmer (3 à 4 M.), hvorfor jeg bad Lt. *Lemming*²²) at kalde paa mig, — men da vi ei fik videre syne af dem, og det var taaget, skete dette ikke.

23. May. Veiret temmelig godt, om Aftenen fik vi 2 G(ange) Søen lidet ind over Bakken og jeg fik noget

af den Eene... (527 fik 6 Slag for Impertinents mod Uoff.) Vi styrede mod SV. Om Midd. vare vi 6 à 8 M. SV. for *Færøerne*.

24. May. Smukt Vejr, om F(m.) Prøveskydning med de 3 Slags Raperter og med 1 og 2 Kugler for. Vi vare S:V for *Færøerne* en Snees Mile sydligere.

25. May. Smukt Vejr, Kl. 10 F. stor Parade og Gudstjendste. Kl. 11 $\frac{1}{2}$ faldt en Indrull. Matros²³) fra Fogvante²⁶) over Bord, idet han løb for hurtig ned, Redningsmaskinen blev kasted af, og han svømme(de) noget efter den, men kunde ei naa den, paa samme Tid gik St: B.Jolle ned, og naaede ham omtrent 1 Quarter efter Faldet. Han befinder sig vel... om Eftmid. leiede (legede) næsten alle Off. og Prindsen Dask i Næve²⁴). Vi styrede NNV mod *Island*.

26. May. Meget smukt Veier. Folkenes Poser, Tornystre og Køier vare ude at lofte (luftes). Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Midd. da vi sad ved Bordet faldt en I: Matros²⁵) fra F:Vante²⁶) over Bord idet F:(okke) Skøde rev ham ned, da han ei selv passede paa. I Faldet greb han i Store Skøde, som hængte ned i Vandet, saa at han slap med at blive vaad og slaae sin Næse til Blods... om Aftenen spille Folkene Tyven med Kort og Tamp²⁷), en lille Fugl kom flyvende til os og blev fanget da den var mat, men slap siden ud og fløi omkring paa Skibet (vi vare om Midd. omtrent 30 M: fra *Island*). Maler Kloss var hele Dagen ombord i Corvetten for at male Linieskibet og vi gjorde flere Manoeuvre for at han kunde se os. Vinden var os gunstig og vi nærmede os med god Fart ad NNV til *Island*.

27. May. Meget smukt Veier næsten Sommervarme. Mit Tøi og Køieklæder oppe at sole, om Fmidd. exerceret Soldaterne for 1ste Gang. Om Eftmid. spille alle Off. (20 Narrehoved²⁸); Prindsen paa det ene og Capt.

*Lütken*²⁹⁾ det andet Parti... om Middagen kom en anden Fugl til os og fløi omkring paa Skibet, den var af Størrelse som en Due men kun halv saa Lang og havde ligesom den forrige et meget langt tyndt Neb og tynde Ben, begge var graaspette og hvidere under Bugen³⁰⁾.

28. *May* henimod Morgenstunden blev det meget taaget, hvorfor Tambouren kl. 2 om Natt: maatte slaae for at Corvetten ei skulde komme os for nær, noget senere var den dog kommet os saa nær, at den blev først opdaget da den neppe var en Skibslængde fra os; om Fmdd. blev skudt flere Skud som Signal, da Taagen vedvarede. Om Eftemidd. ligeledes, om Midd: vare vi 22 Mile S for den V: Halvdel af *Island*. Kl. 9 om Aftenen faldt først Taagen og det var et herligt Veier; jeg blev paa Dækket indtil Kl. 11 $\frac{1}{2}$.

29. *May*. Meget smukt Veier man kunde hele Dagen see Kysten af *Island* og *Øster-Jökelen*³¹⁾, et Sneebjerg 6000', 2 M. inde i Landet, vi vare omtrent 20 Mile fra Landet og kom det ei synderlig nærmere da vi styrede langs Kysten, om Formidd. skrevet et Brev til *Gy*: og efter Bordet drukket hendes Skaal i Champagnevin... Efter Midd. fik No. 529 og 531 hver 9 Stokkepyrgl, for at have kastet Brød over Bord (Efter Capt. *Lütkens* Ordre)...

30. *May*. Smukt Veier, dog blev taaget 2 à 3 Timer i Middagsstunden, spiste til Middag hos Chefen...

31. *May*. Kl. 3 om Morgen blev alle Mand purret ud, da vi nærmede os den SV Pynt af *Island* som hedder *Skagen*³²⁾ og det var Taaget og blæste endeel, nogle Timer senere klarede det, og vi saa *Sneefjelds-Jöklen*³³⁾. Vi heisede nu Lodsflag, og senere blev skudt 3 Skud med 1 $\frac{1}{2}$ Minuts Mellemlum som Signal for Lodsens, men denne kom først til os Kl. — da vi vare uden for *Reikianæs*³⁴⁾ — denne var en

gandske simpel Mand men meget bestemt i sine Svar. Kl. 4 Eftermidd. kastede vi Anker i *Havnefjord*³⁵⁾ udenfor, da Vinden ei tillod os at komme indenfor i den egentlige Havn, hvilket Corvetten havde opnaaet, da den var kom(met) os lidet i Forkjøbet, vi kom først til at spise til Middag Kl. 4^{1/2}. Kl. — kom Stiftamtmand *Krieger*³⁶⁾, Cancellier(aad) *Ulstrup*³⁷⁾ og Cpt. *Cederfeldt*³⁸⁾ ombord, og efter at de havde spist hos Chefen log Prindsen og hans *Suite* med dem i Land; han frabad sig Salut efter *K(rieger)s* Anmodning, da man frygtede for at Skudene skulde forstyrre Ederfuglene, som ligger paa Rederne i denne Tid, men Mandskabet stod paa Ræerne og Alt raabte Hurra. *Krieger* indbød os alle til en Ridetur imorgen formidd. Kl. 10. Under indløbet i *Havnefjord*³⁵⁾ havde vi en herlig Udsigt over Fieldene eller Biergene, som jeg betragtede i Kikkert. Om Eft. drak vi Kongens Skaal i sk: Champagne. . .

1. Juni om Morgenen Kl. 7 lettede vi Ankeret og løb ind i Havnen hvor vi atter kastede det ved siden af Corvetten. Kl. 10 F.; efter at vi havde spist Frokost gik vi Alle, med Undtagelse af Cpt. *Lütken Captl. S.*³⁹⁾ og *A. Kjerulff*⁴⁰⁾ samt de 2 Vagthavende Lt: i Land og begav os til *Krieger*, hvor Off: og Cadetterne fra Corvetten ogsaa ankom, her maatte vi atter spise Frokost, og efter denne satte vi os alle, nogle og 60 Personer, til Hest paa smaa Islandske Heste og begav os paa Vej til *Bessestad*⁴¹⁾ som gik over uhyre Stenmarker store Hængemoser og smaa Aaer. Paa *B(essestad)* bleve vi modtagne af *Etatsraad*⁴²⁾ — samt Pastor *Ottesen*⁴³⁾ og nogle flere Personer, vi besaa kirken og et Bibliotek over samme. Derfra red vi igjennem en Lavaegn til *Havnefjord*⁴⁴⁾, en Bye som ligger meget smukt og tager sig godt ud, idet man fra Lavaklipperne seer ned til den. Vi vare inde hos en Factor — og Kjøbmand —, som begge havde meget nette Huse

i sær den Sidste, drak der Madeira og Champagne, derpaa red vi tilbage til *Reikiavig*; Veiret som havde været meget smukt, forandrede sig opad Hjemreisen og vi fik Regn, min H(est) blev træt og jeg maatte trække den efter mig $1\frac{1}{2}$ Miil. Paa Touren faldt mange, især Cadetter, af og nogle sad fast i Moserne. Efter Hjemkomsten Kl. $4\frac{1}{2}$ gik jeg med Prindsen og Følge samt endeel andre fra Byen, som vare indbudte af Chefen til Middag, ombord, hvor vi ankom kl. $5\frac{1}{2}$; efter at jeg havde spiist i Messen, klædte jeg mig om og de Fremmede kom da ned i Messen, thi Regnen vedblev. Byens Damer var indbudte til Dans ombord, men da Regnen vedvarede, ventede vi dem ei, dog de var modigere, og ankom Kl. $8\frac{1}{2}$ ledsagede af Fædre, Mænd og Forlovede; nu holdt Regnen heldigvis op og Folkene fik travlt med at tørre op paa Dækket, men det blev dog altid et gladt Dansegulv, hvorfor ogsaa flere af Herrerne faldt paa Knæ etc. Damerne derimod holdt sig godt paa Benene. Musikanterne vare 3 Fioliner og 1 Fløite af Mandskabet. Dandsen varede til henad 12 om Natten; det var næsten ganske lyst, da Solen gik ned efter Kl. $10\frac{1}{4}$.

2. Juni. Veiret var godt og jeg gik i Land Kl. 10 og begav mig op til Amtm. K(rieger), hvor jeg spiiste Frokost, gik med Lt. *Steenbach*⁴⁵⁾ hen til Kammer: —⁴⁶⁾ for at høre til Damernes Befindende; hans Svigerinde Jomfr. *Møller*⁴⁶⁾ var en smuk Pige; drak der Madeira. Red med Prindsen, Amtm: o. a. fl. til Laxelven⁴⁷⁾; vi maatte ride over 2 Elve og saae et Vandfald, som den ene dannede; Maaden hvorpaa de fanger Laxen blev viist os⁴⁸⁾ og en blev fanget i vores Nærværelse. Vi red hen til en Eremitbolig paa en af Øerne, som Laxelven danner, det var en Jordhytte indvendig opført med en Art Sand eller Lavasteen og afdeelt i en Mængde smaa Afdelinger og Gange, hvoraf kun en eller 2 havde

lidet Lysning igjennem nogle smaa Glasruder, som vare anbragte i Taget, som udvendig er Græs, han havde en anden liden Hytte til Tørv og en til en Art Tømmerhuus; et Stk. Jord var indhegnet til Have, hvori han har Kartofler og Kaal etc., hans Lukke for Døren var en Stok i en Snor, som var fast i Døren og blev dreiet om uden for; da vi forlod Hytten mødte vi Eremitten, en høj gammel Mand paa 64 Aar, meget daarlig i Klæder; han boer der gandske alene og de 8 Vinter Maaneder er næsten ikke muligt for Nogen at kom(me) til ham, dog hørte jeg bagefter, at han tager nogle Maaneder af Vinteren over til nogle Andre. : Han ernærer sig ved at passe Laxeruserne og ved, i en Baad, som staar oppe ved hans Huus og som han selv skyder ned til Stranden, at fiske. : Lt. *Irminger* gav ham i Prindsens Navn 1 Sølvdaler, hvorfor han paa Islandsk ønskede Velsignelse over os, formodentlig har han i flere Aar ei haft saa mange Penge. Paa Touren fik vi lidt Regn. Veien der henimod var nye, temmelig bred og ret god. — Vi spiste Alle til Middag hos *K(rieger)* uden videre Omklædning. Efter Bordet Kl. 6 gik Prindsen og nogle af de Andre paa Jagt efter Fugle, hvoraf de fik 6 à 8 Stk. Jeg blev alene hjemme hos *K.* og sluddrede med ham ved Piben. Senere gik *K.* og jeg til Skolevarden som ligger lidt udenfor Byen og er et Slags Taarn og Sømærke, som *K.* har forbedret og indrettet med Altan og Trappe, som udvendig fører op paa den; den er malet hviid og kan sees langt ude i Søen; man har derfra en smuk og vid Udsigt. Veien dertil har *K.* ogsaa anlagt paa egen Regning, 250 Rbd., og er den Eneste som har Grøfter paa Siden; under Arbejdet har de maattet sprænge endeel Steen; jeg tog en Flise af Een, som *K.* meente var Sandsteen, men jeg tror, det er gammel

Lava, som er gaaet over til Steen; efter at have spist til Aften hos *K*: gik vi ombord Kl. 10 à 11.

3. Juni. Veiret var meget smukt og temmelig varmt. Efter Aftale med *K*: toge alle Officerer som vare frie for Tjeneste fra vores og Cadetskibet i Baade over til Biskop —⁴⁹⁾, hvor Prindsen med Følge, *K* og Kammeraad —⁴⁶⁾, en Stedsøn af Biskoppen⁵⁰⁾, ankom over Land; efter at have beseet hans Gaard, Bibliotek, Arciv og Kone (Hun, skjønt 2de Gange Bispinde, var i Nationaldragt og kunde ei tale dansk), samt drukket Madera, begave vi os paa Vandring til de varme kilder, som vel laa $\frac{1}{4}$ Miil fra hans Bolig; Vandet, som man her seer koge op af Jorden er meget nær Kogepunktet, jeg kunde næppe taale at stikke Fingeren hurtig ned i det, man sagde, at man kan koge Æg i det, og vi saae ogsaa nogle Æggeskaller i det; tæt ved Kilderne er et Huus opført, hvor Reikiavigs Indvaanere vasker der(es) Tøi; lidet derfra ved nogle kolde Kilder, og i Afstand af flere 100 Alen, seer man Vandet, i Aæn, som de varme Kilder danner, endnu saa varmt at det damper. Til Kilderne gik vi over en Art Mose, hvorigjennem Aæn løber, og maatte springe fra den ene Tue til den Anden, tilbage gik vi derimod over en Steen eller Klippeegn ned til Stranden, hvor vores Baade vare roede ned, for ad den nærmeste Vei at føre os over til *Eiøe*⁵¹⁾, denne eies af en Secretair —, hvis Fader var Conferentsraad⁵²⁾ og Embedsmand i Reikiavig, Secretairen lod til at være en Klodrian, hans Huus, som er meget godt bygget og har meget høie Værelser, var kun slet meubleret; vi drak Champagne, Madera og herlig Melk hos ham; han havde et temmeligt stort Bibliothek som havde tilhørt Faderen, men som jeg tvivler paa at Sønnen har læst meget af. Bag hans Huus laa en Bai (Jordhusene) som var indrettet til Bogtrykkeri, det eneste paa *Island*,

hvilket Secretairen har forpagtet for 80 r. aarlig; der trykkes en Islandskaviis, Forordninger etc. og nogle Islandske Værker, dog klagede han over, at de Islandske Studenter i Kjøbenhavn skadede ham ved der at besøge Eftertryk af hans Forlagsartikler. Lidet fra Huset er et Capel hvor Præsten fra R(eykjavik) maa tage over og holde Prædiken hver 6te Uge, skjønt der kun er to Familier paa hele Øen. Den er iøvrigt meget frugtbar og Secretairen holder nogle og tyve Høns (frugtbar vil sige at der voxer meget og godt Græs). Bakkerne vare især paa Skraaningerne besaaede med Ederfugle, som laae paa deres Reder i en liden Hulning i Jorden og saa tæt paa hinanden, at man næsten ved hvert Skridt støtte paa en eller flere Reder. Hunnen, som næsten ikke gaaer fra Reden og ere saa tamme, at man kan klappe dem, er graa og ligner vore Ænder, dog er Hovedet noget anderledes, mere trekantet; Hannen derimod er hvid, paa Brystet noget grønlig og har sorteblaa Vinger, samt er sort paa Hovedet, hvilket gaaer ned i en Spids paa Næbet, der ligner et Andenæb. De opholder sig kun 3 Maaneder paa Øen, i hvilken Tid de ligger Æg og udruger dem; Æggene er større end vore Andeæg og graagrønlig; de har en meget stor Blomme, men holder sig ikke længe; hver Hun ligger 4, 5 à 6 Æg, hvoraf man tager 1 højst 2 Æg bort. Den øvrige Tid af Aaret opholder de dem meest i Søen og kommer næste Aar igjen. Paa denne Ø opholder de fleste Ederfugle sig, som ere i denne Egn. Secretæren angav at han aarlig havde 100 Ø rensed Dun af Rederne, som han sagde, at han fik 2 à 3 rd for Ø , dog tog han 4 r. af en af Off. Vi besaae Rensningen, som skeete i et lille Hus og som bestaar i at Dunene opvarmes i en Gryde, og kastes om paa en Slags Vinde, hvorved de rensede Dun bliver hængende paa Strængene. Vi kaldte

ham vor Naboe da Øen var det nærmeste Land fra vor Ankerplads. Skibscheferne og nogle andre Off., hvoriblandt jeg, vare indbudne af *K.* til Middag, vi toge derfor fra Øen tilbage til Skibet for at klæde os om, og derpaa i Land til *K.* Kl. 5 kom vi til Bords og fik blandt andre Retter de Fugle, som Prindsen og hans Jagtparti havde skudt foregaaende Dag. Efter Bordet gik de andre op til Skolevarden, men jeg blev tilbage med Capt. *Cederfeldt* og gjorde mig magelig ved at ophægte min Mundering. Siden gik jeg ned til Kjøbm. *Welejus* hvis Bekjendskab jeg i 1830 gjorde i Næstved; fra ham gik jeg hen paa Ballet. Byen havde nemlig indbudt Prindsen med Følge og alle Off. og Cadetter til et Bal i dens Klubs Locale, men saa som Husene i *R.* ei er meget store, indskrænkedes Localet til en Sal, hvori vi næppe Alle kunde være stuede sammen, langt mindre kunde der blive Plads til at danse; men Grosserer *Knudsen*⁵³), som havde Tømmer og Brædder til et Huus, han just skulde til at opføre, lod deraf sammenslaae en Dansesal udenfor *K(l)ub-*bens Huus, saa at begge Sale kom i Forbindelse med hinanden. Dansesalen blev foroven dækket med et af vores Læsejl og indvendig beklædt med Flage samt oplyst ved en mængde Skibslanterner, saa det virkelig blev en ret smuk Dansesal, hvori der var overflødig Plads til 20 à 30 Par, som dansede der; Musikken bestod af 4re Fioliner og 2 Fløiter, som ligeledes vare fra vores Skibe. De ikke dansende opholdt sig tildeels i Klubsalen, hvorfra man gennem Vinduerne, som ellers gik ud til Gaden, saa ind i Dansesalen. Udenfor var opslaaet et Telt, hvor der var Viin, Brændeviin, Øl og Tobak for Herrerne. Blandt Damerne udmærkede sig Jomf. *Møller*, en Skomagerdatter, som var forlovet med en Handelsbetjent og en Islænderinde i Nationaldragt fra *Havnefjord*; hendes Moder er Enke efter en

Factor. Kl. 11 omtrent bleve Prindsen og Off. anmodet om at gaae over Gaden til et andet Huus, hvor der var dækket Aftensbord til 30 à 40 Personer. Da Prindsen havde spist sildig til Middag, havde han formodentlig ei meget Appetit, og begyndte strax med Champagnevinen; nu gik det løs med den ene Skaal efter den anden, og ved at proponere en af disse kom K. i Uenighed med Grossere *Knudsen*, hvilke 2 nok e(i) godt spændes (med) hinanden. Efter at vi havde spist kom alle Cadetterne til Bords; Damernes Beværtning saae jeg ei noget til, formodentlig skete den medens vi spiste. Efter Bordet vandrede jeg om, snart i Dandsesalen, snart udenfor, røgende Tobak. Kl. henad 2 gik jeg med Pastor *Ottesen* op paa en Bakke for at see Solen staa op over Biergene, som tog sig meget smukt ud, da Luften var klar og kun paa og over Biergene hang der nogle enkelte lette Skyer. Kl. henved 4 blev der dækket et lidet Frokostbord i Klubsalen og da Dandsen hørte op, begyndte vi at takke Grosserer *Knudsen*, Kjøbmand *Schmidt*⁽⁵⁴⁾ og Cancellier: *Ulstrup* for deres Ulejlighed ved at arrangere Ballet, det gav Anledning til at drikke Skaaler og raabe Hurra og endelig til nogle Sange, som gik som de kunde, da Nogle begyndte at blive lystige; endelig skulde vi da gaae ned til vores Baade og blev ledsagede af de Fornemste i Selskabet, paa Veien kom vi forbi *Ulstrups*, *Schmidts*, og *Knudsens* Bolig, og ved hver af dem gav vi Off. den Paagældende et 3 dobbelt Hurra, og ved Stranden lik Amtmanden sit, da vi ei kom forbi hans Bolig; nu begyndte vi at tage Afskeed, hvorved Prindsen var kjendelig rørt ved at forlade os, uagtet han lovede at komme ombord inden vi sejlede; da vi satte fra Land fortsattes Hurraraabene fra begge Sider, Kl. 5¹/₂ kom vi ombord. Tambouren havde givet min Nøgle til en af Roerkarlene og denne

havde ei afleveret den til mig, hvorfor jeg maatte vente omtrent 1 Time inden jeg fik den fat; imidlertid kom Prindsen ombord for at tage Afsked, da han havde hørt af en af Off., som var sendt i Land, at Commandeuren vilde lette Anker og sejle, thi Lodsens ventede at Vinden vilde blive god op af Dagen; da Prindsen var taget bort, gik jeg til Sengs.

4. Juni. Da Vinden ei blev efter Lodsens Spaadom, blev der intet af at lette; jeg og de fleste Off. sov baade om Formiddagen og Eftermiddagen. Fra Land kom der Ingen ombord til os.

5. Juni. Kl. 2¹/₂ om Morgenen blev der purret ud, og kl. 4 lettede vi Ankeret og gik under Sejl ud af *Holmenhavn*⁵⁵). Kl. 7¹/₂ forlod Lodsens os; efterat vi vare ude af Fjorden, styrede vi mod Vest. Idet vi seilede ud af Fjorden, kom vi forbi lange Rækker af smaa aabne Fiskerbaade, som i en Afstand af 2 à 3 Mile fra Land laae for at fiske med Snører, en saadan Baad har 5 à 600 Kroge ude.

6. Juni. Vi vedblev at løbe mod Vest, om Aftenen Kl. 8 blev der givet Signal til Corvetten til at forlade (os) — for at styre sin egen Cours; den hilste 3 Gange med Flaget og styrede mod Sydost.

7. Juni begyndte vi at styre mod Syd. Det var Baron *Stampes*⁵⁶) og Dr. *Kjerulfs*⁵⁷) Geburtsdag og i den Anledning blev der om Formidd. drukket Portv... Om Aftenen blev der givet 2 Boller afbrændt Rødviin i Messen og afsjunget en Sang, forfattet af Skriver *Hegum*⁵⁸) i Anledning af de to Geburtsdagsherrer, og en Sang af *H. Grove*⁵⁹).

8. Juni. Om Morgenen Regn, senere Byget; styret mod N.W.; efterseet Mandskabet og holdt Gudstjeneste...

9. Juni. Byget Veir, styret mod S.W., ordnet mit Tøi til at flytte.

10. Juni. Vind og Veier godt, styret mod S; flyttet fra mit Lukaf paa Banjerne op paa øverste Batt. No. 5 St.B.; som før var beboet af Lt. *Irminger*, hvorved jeg erholdt Dagens Lys og frisk Luft. Spiste til Midd. hos Chefen. No. — k(l)agede over at være slaaet af Søe Uoff. *Severin Thorius* hvilket jeg forebragte Capit. *Lütken*, men erholdt af ham ved *Aftensbordet* Svar mod Forventning, idet han gav Karlen Uret.

11. Juni. Vind og Veier godt styret S; ordnet mit Lukaf.

12. Juni. Vinden god, Kl. 8 Aften næsten 100 Mile fra Indløbet af Canalen Vest for det sydligste af Engelland, Veiret lidet Byget om Eftermidd. . . .

13. Juni. Vinden har i Nat vendt sig og er sydlig, næsten stille. Kl. 9¹/₂ Formidd. blev slaaet Klart Skib, mit Lukaf var nede, dog blev den Væg, som vender ind til Capt. *Tuxen*⁶⁰) staaende, hvorfor ogsaa min Comode og Seil (Speil?) blev urørt; det varede 2 Timer; det blev byget Veier med Regn og Blæst. . .

14. Juni. I morges fik vi alter god Vind, styret mod Øst; skrevet den største Deel af Dagen. . .

15. Juni. Vinden god, enkelte Byger, Parade og Gudstjeneste. . .

16. Juni. Vinden god; i Nat var vi løbet ind i Canalen. Veiret var ustadigt snart Solskin, snart Byger med Regn; om Aftenen kom nogle stærke Byger med Storm.

17. Juni. Jeg stod op Kl. 3¹/₂, da vi nærmede os den engelske Kyst og Øen *Wight*; Veiret var ret godt, dog blæste det stærkt. Kl. 5 à 6 mødte vi et engelsk Orlogsskib, som passerede os temmelig nær; Blæsten tog mere til, saa det næsten blev Storm; vi krydsede frem og tilbage og skjød efter Lods, men da vi holdt os saa langt fra Land, at vi kun utydeligt kunde see det, kom der ingen Lods til os den hele Formiddag.

Om Eftermiddagen lagde Blæsten sig noget, og vi holdt nærmere ind paa Øen *Wight*. Kl. 4³/₄ kom der Lods til os i en Kutter, et meget skarpsbovet lidet Dæksfartøi, som Lodserne her bruger; det blev ført af 4 Mand og da de kom os nær, aabnede de en Luge paa Siiden og skjød en finbygget og let Jolle i Søen, hvori Lodsen og en Mand gik ned og roede til os; Manden gik derpaa alene tilbage med Baaden til Kutteren, og Baaden blev i et Nu trukket op og ind af Lugen. Lodsen blev accordet til for 20 Guineer at lodse os til *Dover*. Medens vi om Eftermidd. krydsede inde under Øen *Wight* havde vi en herlig Udsigt over Øen, som er et høit Land, og hvor en Mængde Riige har Lyststeder, da Øen har nogle Bade; vi saa flere Slotte, hvoraf nogle skjønt nye var byggede i gothisk Stiil. Vi seilede nu med god Vind mod *Dover*.

18. Juni. Jeg stod op Kl. 5, da vi nærmede os Kysten. Veiret var overmaade smukt og jeg nød en herlig Udsigt over Kysten fra *Dungenæs* til Kalkpræssipisserne ved *Dover*; her saae vi flere Byer og enkeltstaaende Bygninger, som tog sig godt ud; dog var dette Vand imod den Udsigt, som jeg fik, da vi kom temmelig nær til *Dover*, hvoraf endeel Bygninger havde røde Tage og dannede formodentlig den ældre Deel af Byen; en anden og yderligere Deel af Byen bestod af store aldeles graae Bygninger, hvoraf de fleste have noget, som saae ud som grønne Markiser for den underste Etage. Byen ligger i en Slugt, som dannes af Kalkbjerget, og paa Høiden til høire af Byen seer man et gammeldags Fort med høie Muure og Bygninger ned mod Byen, som formodentlig og høre til Forsvaret; længere til høire seer man et par Gaarde og paa Pynten 2de Fyrtaarne. Omtrent mi(d)t bag Byen lige op af Slugten seer man 3de meget lange bag hinanden liggende Bygninger, som jeg formodede at maatte

være Kasserner og uden om disse længer op ad Slugten saae jeg noget, som forekom mig at være en Circumvalationsmur, og længere til Venstre en stor Bygning, som laae ganske ene ei langt bag Byen (og) som jeg formoder var et Slot. Træer kan nok ei voxe paa denne Kalkgrund, thi kun i en dybere Slugt saae jeg Træer, lige som jeg ei heller saa nogen Haveanlæg ved nogen af Bygningerne, ei engang ved Slottet. Inde i Byen til-Venstre forekom det mig, at noget var omgivet af Fortifikationsværk, som meest vendte mod Stranden og den vestre ydre Kant af Byen. Kysten fra *Dungenæs* til Høiderne omkring *Dover* var besat med meget store Vagt(t)aarne, som formodentlig har været besat med en eller flere Kanoner; de stode temmelig tæt paa hinanden. Kl. 9 om Morgenen kom først et Smuglerfartøi, hvori var — Folk, som tilbød at lodse os, men bleve ei antagne; derefter kom en Gig, som var meget lang og saa smal, at en Mand nogenlunde kunde sætte i Agterenden; den var meget fiint og smukt bygget og blev roet af 4 Mand, hvoraf een var Lodsen, som blev antaget for 25 Guineer. Folkene i begge Fartøjerne kom op at skiændes, da de første var vrede over, at de Sidste toge dem Brødet af Munden. Kl. 4 Eftermidd., da vi vare ligeud for Fyrskibet ved *Galloperne*, kaldte vi ved et Skud en hamborgsk Brig til os, og efter at vi begge var lagt bak, blev Lodsen sendt derover, for af det at sættes i Land paa Kysten af *Engelland*. Derefter spiste jeg til Middag hos Chefen. Om Aftenen regnede det lidet, dog var Vinden hele Tiden god, og vi løb 11 à 12 Miiles Fart. No. 534 fik om Morgenen 9 à 10 Tamp for at være kommet for sildig op med Køien.

19. Juni. Vind og Veier var god, dog blev Luften om Aftenen tyk og det regnede lidt; vi løb 11 à 12 Mile...

20. Juni. Veiret var godt, Vinden blev op af Dagen vestlig et par Streger til Nord; om Eftermidd. Kl. 6 var vi henimod 2 Miile fra *Lindesnæs*; vi vare altsaa i de 2 sidste Dage kommet 110 Mile nordligere (fra *Gall.* til *Lindesnæs* 110 à 115 M.); vi dreiede nu op for at krydse, thi Corvetten har Ordre til om muligt at møde os her. Aftenen var meget smuk, Solens Nedgang var især smuk, senere belyste den fulde Maane enkelte lette Skyer. Vi kunde om Aftenen netop see Fyret udenfor *Christianssand* (Oxen).

21. Juni. Veiret var overmaade smukt, men der var næsten ingen Vind og den var kun slet; om Morgen kunde vi see Nordvestkysten af *Jylland* og krydsede hele Dagen... No. 538 fik Dags Morgen 8 Tamp for Uartighed mod en af Constablerne.

22. Juni. Parade og Gudstjeneste; det blæste temmelig stærkt og om Middagen blev det næsten Storm, dog var Himlen klar og det var aldeles ikke koldt. Vinden var som igaar SO. og vi krydsede Norden for *Jylland* mod *Sverrig* og tilbage... Om Aftenen fik vi et stærkt Tordenveier, som varede omtrent fra 10 til 11, det ene Lynglimt fulgte tæt efter det andet, og jeg saa vel over 50 Glimt.

23. Juni mod Morgenstunden var Vinden blevet god og vi passerede *Skagen* Kl. 8 à 9 Formidd.

24. Juni. Kl. 11 om Formidd: passerede og saluterede *Kronborg* efter iforveien at have modtaget en Lods fra *Gilleleje*. Veiret var meget smukt og *Sjællands* Kyst tog sig især herligt ud. Kl. 4 Eftermidd. ankrede vi paa *Kjøbenhavns Red*, og gik i Land Kl. 6 og blev i Land til næste Morgen.

25.—30. Juni i *Kjøbenhavn*.

1. July maatte jeg blive ombord for at giøre Høneurs for Admiralitetsherrerne, de ankom Kl. 3¹/₂ og

Admiral *Holsteen*⁶¹⁾ blev honoreret af mig med 2de lange Hvirvler og af Skibet med 9 Kanonskud.

2.—4. *July*. Kjøbenhavn.

5. *July*. Forblev ombord, da Alt gjordes beredt til at seile næste Dag; om Aftenen var der nogle Fremmede i Messen og der blev givet Punch. Om Eftermiddagen havde der været adskillige Fremmede ombord i Skibet (*Melsted, Deslinon* og Jæg: *Mathiesen*). Om Aftenen kom Professor *Eckersberg* og Skibscapitain *Gram* ombord for at gjøre Reisen med, den sidste som Bekjendt Mand. Løjt. *Tuxen*⁶²⁾ gik i Land Kl. 10 om Aftenen med Skilpaden til Rorpinden for at besørge en Forandring ved samme.

6. *July*. Løjt. *Tuxen*, som troede igaar, at han kunde komme tilbage til Skibet Kl. 10 F: kom dog først Kl. 12 $\frac{1}{2}$ Middag; imidlertid lettede vi og gik under Sejl Kl. 11 $\frac{1}{2}$, men sagtnede vor Fart, for at han kunde naae os, hvilket skeete noget Nord for *Skovshoved*; efter at han var kommet ombord, seilede vi nu med 7 à 8 Mile, gjorde et Slag neden for *Høen*, hvorved vi kom til at passere den nærmere og paa en større Strækning end de foregaaende Gange. Kl. 3 saluterede vi *Kronborg*; ved *Helsingøer* laae vi kun bi et Øieblik, medens Løjt. *Findt* var ombord hos os. Kl. 5 gik *Helsingøers* Lods fra os, og vi styrede vestlig. Kl. 9 $\frac{1}{2}$ gik vi til Ankers formedelst Mørket mellem *Sjælland* og *Hesseløen*.

7. *July* lettede vi om Morgenen Kl. 2 $\frac{1}{2}$ og passerede forbi *Seierø* og *Samsø*. Kl. 12 Middag kastede vi Anker, formedelst stærk sønden Strøm, som vi ei kunde overvinde med den Smule SSO Vind, som vi havde, imellem *Asnæs* og *Samsø* og *Fyenshoved*; vi kunde herfra see Taarnene og Møllerne i *Kallundborg*. Der blev skudt et Skud efter Lods, som kom fra *Kallundborg* Kl. 4 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag.

8. *July*. Kl. 9 Formiddag Skiveskydning med Matroskorpset, som blev afbrudt, da vi lettede Kl. 9¹/₂; dog maatte vi atter kaste Anker Kl. 10¹/₂, da vi ei kunde overvinde den stærke sønden Strøm. Om Eftermiddagen foretoges Forsøg med Sprøiterne.

9. *July*. Regnede det fra 7 til 10 Formiddag og faldt der enkelte Skrald og Glimt. Kl. 3 Eftermiddag skjød samtlige Matroser, som var øvede i Geværexercits til Skiven og derpaa skjød de fleste af Officererne. Kl. 7¹/₂ Eftermiddag lettede vi Ankeret og gik Syd paa ned i *Store Belte*. Kl. 10¹/₂, da det blev mørkt, kastede vi Anker 1 à 2 Miil SO: for *Kjerteminde*.

Hermed slutter Dagbogen.

Noter.

1) *Ulrich Anthon Schouheyder*.

2) Hos *I. C. Weber*: Fra Hjulskibenes Dage... Kbh. 1919 finder man: »I 1830 blev det (Caledonia) afløst af Dampskibet »Frederik den Sjette« i Farten paa Kiel. I 1833 omtales »Caledonia« af Statsminister, Greve *Rantzau-Breitenburg* som gammelt og ikke helt ufarligt at benytte. Det ophuggedes paa Krøyers Plads 1841«.

Foruden de to ovenfor nævnte Dampskibe (Hjulskibe), kan der være Tale om »Kiel«, der i 1824 var købt i England og som blev benyttet som kongelig Lystyacht, men det højste i 1834 først Kommando den 9. Maj.

Det i Dagbogen nævnte Dampskib har jeg ment var »Caledonia«, som efter at være kasseret i Kielerfarten, var blevet anvendt til Smaature i Sundet.

Løjtnant *C. B. Thostrup* gør mig imidlertid opmærksom paa, at det sandsynligvis har været Dampskibet »Prindsesse Wilhelmine«, der af Flaaden anvendtes til Bugsering o. l., men som forøvrigt hørte ind under Toldkammeret (fra 1833).

3) Sekondl. *Christian Krieger*, der d. 15/4 1849 var næstkommanderende i Linieskibet »Christian VIII«, da dette sprang i Luften ved Eckernförde.

- 4) Premierl. *Carl Ludvig Christian Irminger*, attacheret Prinsen.
- 5) Premierl. *Christian Lauritz Proselius*, „ „
- 6) Læge *Carl Frederik Holmer*, „ „
- 7) Den tyske Maler *Frederik Theodor Kloss*, i Prinsens Følge.
- 8) Briggen »Møen«.
- 9) Kapt.lieutn. og Direktør for Søkort Ark. *Christian Christopher Zahrtmann*.
- 10) Premierl. *Mads Emil Raffenberg*.
- 11) Kapt.lieutn. *Jens Peter Findt*.
- 12) Forvalter *Rist* fungerede som Skibspræst, senere hen var det enten Chefen eller en af Søofficererne.
- 13) Sekondl. *Mathæus Bocher*. Han var gift med *Familie Sophie Kornerup*.
- 14) *Oxø*.
- 15) Sekondl. *Elias Christian Carl Tuxen*.
- 16) Premierl. *Johan Frederik Braem*.
- 17) *Andreas E. Ellingsen*. (Overstyrmand.)
- 18) Premierl. *Hans Schierbeck*.
- 19) Kadetskibet, Korvetten »Najaden«. Chefen, se 88). — Eskorterede »Dronning Maria« til Island og afhentede i September Prinsen fra Reykjavik til Fredericia.
- 20) I Skibsjournalen staar der: »Kl. 3³/₄ faldt Lærling af Matroskorpset *Andreas Lund* ned fra Storebramtop og kom til Skade«.
- 21) Bordet var forsynet med Slingregrejer, der skal forhindre Talerkenene og Glas i at glide ned.
- 22) Sekondl. *Anton Harboe Hertzberg Lemming*.
- 23) I Skibsjournalen staar der: »Kl. 1135 faldt $\frac{1}{2}$ bef. Matros *Jorgen Peter Clausen* overbord; dreiede til og lod Redningsmaskinerne falde. Huggede Brog og Surringer paa det Styrbords Laaringsfartøj, sendte det fra Borde og reddede ham med det.«
C. L. L. Harboe: Dansk Marine Ordbog, Kbh. 1839, forklarer en Redningsmaskine (Bjergningsmaskine) saaledes: »En Indretning, der hænger paa Skibet og kastes i Vandet, naar en Mand falder overbord, for at han kan holde sig fast paa den, indtil han hjerpes ved en Baad fra Skibet. Den er indrettet med et Fyrværkeri, saa den om Natten kan findes«.
- 24) Er en Sømandsleg, der bestaar i, at en af Deltagerne lægger Ansigtet i en andens Skød og den højre Haand paa den nederste Del af sin Ryg. De øvrige af Deltagerne slaar ham derefter skiftevis med den flade Haand i den oplagte Haand. Hvis han ikke gætter, hvem der har slaet, maa han ned igen; hvis han gætter rigtigt, bliver han afløst af den, der har slaet. Legen er ikke særlig behagelig for den, det gaar ud over.

- 5) I Skibsjournalen staar: »Kl. 2 $\frac{1}{2}$ faldt Matros *Jens Getting* overbord fra Fokkerøstet, men strax hjerget ved at faa fat paa Storeskøde.«

Fokkerøstet er svære Træklodser, der er boltet til Siden af Skibet, og hvortil den underste Ende af Fokkevantet er gjort fast (*Harboe*).

Storeskøderne er i et Linieskib af ret svært Tov, som gaar gennem en Blok i hvert af Storsejlets underste Hjørner, saa at man kan hale disse (Skødsbarmene) agtereffter. Det af Skøderne, der ikke benyttes, slæber ofte i Vandet.

- 6) Fokkevantet er de svære Tove, der støtter den underste Del af den forreste Mast. Det er vævlet (forsynet med Tovtrin), saa at Folkene kan entre op i Foremørs.
- 7) En Sømandsleg, hvor en Tamp paa en eller anden Maade spiller en Rolle, maaske den samme som den, vi i min Kadettid kaldte: »Lad Kartofflen gaa...« og som bestod i, at Deltagerne satte sig i en Kreds med en meget lille Plads i Midten, hvor den, »der var den«, stod. En Tamp gik saa, under de bøjede Knæ, fra Haand til Haand, og det var da Opgaven for Vedkommende i Midten af Kredsen at faa fat i Tampen; imidlertid dansede denne ofte og haardt paa Vedkommendes spændte Bagdel, indtil det lykkedes ham at faa fat i den. Den, hos hvem Tampen var, kom saa ind i Midten. Det hørte til, at de siddende uaf-ladelig sang: »Lad Kartofflen gaa imellem mine Laar« paa en ganske bestemt Melodi.
- 8) Et Spil med Ringe lavet af Tov og et Maal, tegnet paa Dækket med Kridt. Det kendes den Dag i Dag og spilles vist i Passager-skibe paa længere Ture.
- 9) *Magnus Lütken*, næstkommanderende.
- 10) Det har antagelig været en Regnspove paa Vej til Island, hvor der om Sommeren er mange af dem.
- 11) *Øræfa-Jökelen*, der kan sees meget langt til Søs — det har været sagt indtil paa 125 Sømils (31 danske Mils) Afstand.
- 12) Skagi. Den nordlige Pynt af Reykjanæs-Halvøen, og om hvilken man drejer ind i Faxe-Bugten, ved hvilken Reykjavik ligger.
- 13) Et meget højt og smukt Fjæld paa Vestsiden af Island og fra hvis Top man i klart Vejr kan se de høje Fjælde Nord for Angmagssalik paa Grønlands Østkyst.
- 14) Det maa have været Akranæs.
- 15) Dette er ikke rigtig, se 44.
- 16) *Lorentz Angel Krieger*, Stiftamtmand. *Klemens Jónsson* skriver om ham (Pag. 220): »Han var en udmærket Mand, en dygtig,

energisk og punktlig Embedsmand. Han understøttede mange islandske Studenter ved Studiet i Udlandet*); han genopbyggede Skolevarden paa egen Bekostning, og den blev senere længe kaldt »Kriegers Minde« . . . Krieger forlod Embedet 1836 og døde to Aar senere knapt 40 Aar gammel. Det var i hans Embedstid, at Kong Frederik VI jagede sin Svigersøn, Danskeprinsen Frederik, som senere blev Konge, i Landflygtighed hertil. Prinsen var her om Sommeren, rejste nordpaa i Landet og viden om og efterlod sig ved sin Optræden et godt Rygte. Han havde et stort Rejsefølge, som man kan see deraf, at ved hans Afrejse herfra blev der ved offentlig Auktion solgt 50—60 Heste, 10 Kløvsadler, 20 Kufferter, 3 danske Telte, Sadler, Bidsler o. s. v. Der gaar flere Frasagn om hans Ophold her i Landet, baade fra hans Rejse og fra hans Ophold i Reykjavik, dog dem skal jeg lade ligge. Prinsen rejste den 7. Juni fra Reykjavik til Krisuvik. . . « Stiftamtmanden var med ham paa Rejse fra den 20. Juni til 4. Juli til Gejsir, Skálholt og Fljotslið.

- 87) *Regner Christopher Ulstrup*, Byfoged.
- 88) *Kaptajn Andreas Christian de Cederfeld*, Chef for »Najaden«.
- 89) *Poul Severin Kierulff*. Traadte 1815 ind i den norske Marine, men vendte i 1822 tilbage til den danske.
- 40) *Anton Christian Kierulff*.
- 41) *Bessustaðir*. Gaard i Nærheden af Reykjavik. I gamle Dage Sæde for den højeste danske Embedsmand. — I 1834 var der en udmærket Latinskole her, hvor Eleverne havde deres Ophold. Omtales af *John Barrow*.
- 42) *Ísleifur Einarsson*, Landsretsassessor. Boede i Brekka paa Álptanæs (*Kl. Jónsson*, Pag. 210).
- 43) Antagelig *Hjorleifur Oddsson*, Personelcapellan.
- 44) Den negang er Navnet rigtigt. *Havnefjord* er en Købstad noget Syd for Reykjavik med en udmærket om end lille Havn.
- 45) Sekondl. *Henrik Steenbach*.
- 46) Sysselmand *Ólafur Hannesson Finsen*, der var gift med *Marie Nikoline*. Datter af Købmand *Ole Peter Christian Møller* (*Kl. Jónsson*, Pag. 169). Kammeraad *Finsen* var Bedstefader til Lægen *Niels Finsen* og den omtalte Jomfru *Møller*, antagelig Søster til den ovennævnte Fru *Finsen*.
- 47) *Kl. Jónsson* (Pag. 195): »Reykjavikbeboernes Hovedfornøjelse var aabenbart, ligesom det er nu, om Sommeren at ride op i Mosfellsveit (Egn i Nærheden af Rvk.) og om Høsten til Kolla-

* Er paa Island ofte Betegnelse for Danmark.

fjord, men jeg vil her til Slut i denne Forbindelse mindes en af deres bedste Fornøjelser, at ride ud til Ellidaá (Laxelven) og fiske Laks der«.

- 48) *John Barrow* giver Pag. 69 & 70 følgende Beskrivelse heraf: »Da Afstanden fra Mundingen af Elven til Faldene kun andrager omtrent en Mil, saa befandt vi os snart paa Stedet. Lidt neden for disse var en Stendæmning i Floden, i hvilken der var fastgjort to eller tre Træfade med Aabninger, der var store nok til at tillade de Fisk, der kom op ad Floden, at komme igennem. Da nu Aabningen i den anden Ende af Fadet var snævrere og yderligere som paa en Musefælde forsynet med spidse Søm, saa kunde den engang igennemkomne Laks ikke komme tilbage, men maatte blive i Dammen mellem Dæmningen og Vandfaldet. Skønt Faldet ikke var mere end ti til tolv Fod højt, en Højde som en Laks ellers let springer over, saa var dette dog her umuligt, hvor Vandet styrtet ned i Afsatser mellem spidse Lavaklipper.«

»I denne Dam saa vi Laks i Mængde svømme omkring og fra denne kunde man let fange dem, enten med Net eller ved at lade Vandet løbe ud. Især paa den sidste Maade var der, som man fortalte os, i den forløbne Fisketid fanget fire til fem Hundrede Laks i Løbet af en Uge. . . «

- 49) *Steingrimur Jónsson*, der var gift med *Valgerður Jónsdóttir*, Enken efter hans Forgænger *Hannes Finsen*, hos hvem han var Amanuensis. Efter Biskop *Finsen's* Død var han i fire Aar Huslærer hos Enken, før han giftede sig med hende.
- 50), se 46) Sysselmand *Finsen*, der var en Søn af Biskop *Finsen*.
- 51) Øen hedder *Videy*.
- 52) *Magnus Ólafsson Stephensen*.
- 53) *Peter Christian Knudtzon*. *Kl. Jónsson* (Pag. 165): »En fremragende Mand. . . hans Købmandsforretning maatte til Enden af det 19. Aarhundrede kaldes Byens Hovedforretning.
- 54) *Martinus Smith*, senere Konsul.
- 55) Det gamle Navn paa Reykjavik Rhed.
- 56) Premierl. *Frederik Christian Baron Stampe*.
- 57) Overskibschirurg *Jørgen Kjerulf*.
- 58) Proviantskriver *Heggum*.
- 59) Sekondl. *Hans Herman Stephen Grove* — ogsaa Premierl. *Johan Lauritz Grove* var ombord.
- 60) Kaptainl. *Søren Ludvig Tuxen*.
- 61) Kontreadmiral *Hans Baron Holsteen*.
- 62) Se 15).

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juni Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 slaet.)
1. Juni 1677: Østersøeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Møen svensk Gøteborgskadre paa 3 Linieskibe og 5 armerede Kofardiskibe under Admiral Sjøblad; 6 svenske Skibe erobres, 1500 Mand deriblandt Admiral Sjøblad tages til Fange.
2. Juni 1577: Admiral Peter Munk nævnes som den første Indehaver af Titlen »Rigens Admiral«; Rigsadmiraltitlen bortfalder ved Henrik Bielkes Død den 16. Marts 1683.
2. Juni 1799: Skonnerten »Iresine«, Chef Premierløjtnant Lillien-skjold, kæmper med en engelsk Kaperfregat »Experiment« i Vestindien. (Æressabel til L.)
3. Juni 1753: Fregatten »Falster«, Chef Kaptajn Hooglant, fra Middehavseskadren 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« udfør Taars.
4. Juni 1565: Allieret Flaade paa 19 danske og 13 lybske Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper udfør 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 slesvigholstenske Orlogsdampfartøjer under Kontreadmiral Bromme og forfølger disse indtil Cuxhafen.
5. Juni 1555: Kong Kristian III's Søkrigsartikler udgives, Edsaflæggelsen indføres.
5. Juni 1587: Eskadre paa 8 Orlogsskibe under Kaptajn 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 Ertholmenes Befæstning (Christiansø ved Bornholm). (Medaille slaaet). Fæstningen nedlægges i 1855, militær Besætning inddrages i 1863.
- 5., 6. og 7. Juni 1795: København brænder; Ilden opstaar 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 Marineministeriet oprettes.
7. Juni 1559: Eskadre paa 5 Skibe under Admiral Christoffer Trondson deltager i Angrebet paa Brunshüttel, hvorved Ditmarsken erobres.
7. Juni 1680: Admiralitetet med Rigens Admiral Henrik Bielke og Generaladmiralløjtnant Niels Juel udpeger fra Rofartøjer Flaadens Nye Værfts (Nyholms) Beliggenhed.
8. Juni 1800: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn van Dockum, tvinger udfor Cap de Gata 3 engelske Fregatter »Sheerness«, »Sensible« og »Resouree« 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 18 danske, 11 svenske og 10 preussiske Skibe under Admiral Peder Skram og Svenskeren Måns Some slaar under Bornholm lübsk Flaade paa 9 større og 14 mindre Skibe under Michel Samsing for derefter at tilintetgøre den lübske Flaade i Svendborgsund den 19. Juli.
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 Koffardiskibe 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. Ißg. 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« udfør 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 blokerer 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 den 2. Juli.
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: Panserskonnerten »Absalon« ankommer til København efter Bygning i England, ført af Premierløjtnant Schultz.
28. Juni 1849: Orlogsbriggen »St. Croix«, Chef Kaptajnløjtnant 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« udfør 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. Juli fra Fyen til Fredericia og muliggør derved det sejrige Udfald fra Fæstningen den 6. Juli 1849.

Marinens Bibliotek.

April 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

25. Arméer, flottor och flyg. Uppgifter om utländska försvarsorganisationer. Ill. & Diagr. Marinelitteraturför. förlag nr 184 & 185. Sthlm. 1939. 2 Bd. 8^o. H.
I: Danmark, Finland, Norge.
II: Estland, Letland, Litauen, Polen, Sovjetunionen, Tyskland.
26. *Divine, A. D.*: Deeds that held the Empire. Ill. Index. With a Foreword by Admiral of the Fleet Sir Roger Keyes. Ill. Index. Lond. 1939. 8^o. H.
27. *Laughton, T. Knox*: British Sailor Heroes. From Howard to Nelson. Ill. & Kort. Diagr. Letchworth u. A. 8^o. H. [Index og Fortegn. over Ill., Portr., Kort & Diagr. er tilføjet Bibliotekets Eksp.]
28. *Lawson, C. C. P.*: Naval Ballads & Sea Songs . . . Ill. With an Introduction by Comm. Charles N. Robinson. Plaistow 1933. 4^o. H.
- *29. *Garner, C. L.*: Geodetic Operations in the United States 1936-38. Kort. Coast & Geod. Surv. Spec. Publ. No. 217. Wash. 1939. 4^o. Ska.
30. Statens civile Luftværn. Oplysn.hft. Nr. 1: Beskyttelsen mod Følgerne af Luftangreb. En foreløbig Vejledning for alle. 1938 . . . Nr. 2: Vejledning ved Indretning af midlertidige Tillflugtsrum. 1940. Skr. af 20. 7. 1939 med Bil. vedr. Foranstaltning. til Sikring mod Følgerne af Luftangreb. Kbh. 1938-40. 8^o. H.
- *31. Grønland. 1:5000000. Kort. Geod. Inst. Kbh. 1938. fol. H.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7,2.: Krigsførelse i Alm. (Herunder økonomisk Krigsførelse.)
Krieger, K.: Der Reichskommissar für die Behandlung feindlichen Vermögens.
Müller, P. Læssøe: Efter Finlandskrigen. Gads d. Mag. H.
- 7,3.: Militære Operationer.
 7,31.: Landkrig.
Danjou, H.: Avec l'armée finlandaise.
Field, H.: The Polish Tragedy.
 7,32.: Søkrig.
Warren, C.: Lawless Maritime Warfare.
 7,33.: Luftkrig.
Owen, A. D. K.: The Great Evakuation.
- 7,4.: Krigsøkonomi.
Auboin, R.: L'effort économique de guerre franco-britannique.
Holden, G.: Rationing and Exchange Control in British War Finance.
Lütze, F.: Die Lohnpolitik in der Kriegszeit 1939.
Maier, A.: Die Ordnung des Eisemarktes in der Kriegswirtschaft.
Seraphun, P.-H.: Wirtschaftliche Aufbauarbeit im Generalgouvernement (Polen).
 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.
Kuhr, T.: Die öffentliche Preiskontrolle in der Kriegswirtschaft.
 7,43.: Krigsfinansiering.
 England.
Merdith, H. O.: The Finance of War.
 Tyskland.
Lautenburger, H.: Les finances de guerre de l'Allemagne.
- 7,6.: Neutralitet.
Thalmann, F.: Der Krieg und die Neutralen.
 Irland.
Chauviré, R.: Que pence l'Irlande.
 Italien.
Sencourt, R.: What is Rome doing?
 Sverige.
 Sweden's Dilemma. (Observer.)
 U. S. A.
Bellquist, E. C.: Amerikansk neutralitetslagstiftning.

(forts.)

H. Bistrup.



Kontreadmiral Jacobsons Optegnelser.

Uddrag ved Professorinde Helene Howitz
og Løjtnant Chr. Bendix Thostrup.

I.

Kontreadmiral *Georges Johan Jacob Preben Jacobson*, født 27. April 1832, død 18. August 1897, har efterladt sig udførlige Optegnelser, der ejes af Admiralens Datter, Professorinde *Helene Howitz*, som har stillet dem til Raadighed til Udgivelse i Uddrag.

Optegnelserne indeholder mange Oplysninger, der vil yde værdifulde marine- og personalhistoriske Bidrag til Søetatens ældre Historie, idet de er nedskrevne af en opmærksom Iagttager; det er her værd at bemærke, at denne ikke er mere fjern fra vor Tid, end at de ældste af os samtidig med ham har tjent under Flaget.

Nærværende Artikel omhandler Tidsrummet fra 1840 til 1853: de sidste Barneskoleaar, i hvilke han allerede knyttedes til Marinen, Kadettiden, med interessante Enkeltheder, den første slesvigske Krig, Træk af Nyboderfolkernes Liv, Løjtnantsvagten paa Gammelholm, *van Dockums* Kryds med et Linieskib gennem Løbet ind til Karlskrona, etc.

Artiklen er forsynet med Noter af Chr. Bendix Thostrup.

1840—1844.

I 1840 maa min Lyst til at blive Søcadet være bleven meget stor, thi af et Indtegningsbeviis, som jeg har, seer jeg, at min Fader¹⁾ da lod mig indskrive til at maatte gaae op til Examen paa Søcadetacademiet²⁾, og i 1841 kom jeg derfor i *Mariboës* Skole³⁾ for senere at gaae over i de saakaldte Prailiminaristclasser, og i

1843 kom jeg da ogsaa ind i den yngste af disse Classer, for 2 Aar efter at kunne gaae op til Examen. Man begyndte igrunden saa smaat i denne Barnealder — for mit Vedkommende særlig 11 Aar — at uddanne sig til Militair, thi, skjøndt det ikke var foreskrevet, gik alle Prailiminaristerne i en Slags Uniform, bestaaende af lav blaa Kascjet, blaa Trøje med 2 Rader smaa Ankerknapper og Lommer paa Siden, blaa Vest, ligeledes med Ankerknapper, blaa sribede Bomuldsbenklæder, de saakaldte Cadethenklæder.

Kort efter denne, for mig meget store Begivenhed, indtraf min Faders Sygdom og snart derefter hans Død.

Jeg kom i Huuset hos daværende Lieutenant *Chr. H. Møller*⁴⁾, der boede ude i Nyboder og var gift med en Halvsøster⁵⁾ til *Mac Dougall*⁶⁾. Hos ham var der, foruden mig, to, mine afdøde Kammerater, den senere Commandeur *Christiansen*⁷⁾ og Lieutenant *Augustus Mac Dougall*⁸⁾, og her blev nu læst med Alvor, thi Prøven paa Akademiet var haard, og det gjaldt om at komme mellem de første. Adgangsexaminaerne til Søcadetacademiet vare dengang hvert andet Aar, og den sædvanlige Alder for at gaae op var i Almindelighed 13 à 14 Aar; til disse Examinaer dimitteredes der fra *Mariboos* Skole og fra en privat Skole, der lededes af en Lieutenant *Petersen*⁹⁾ i Søetaten. I de to Aar, fra 1843 til 1845, hvori jeg forberedtes til Prailiminair-examen, foregik der ikke noget af sær Interesse for mig, idet min heele Tiid var optagen af Læsning, nu skeete der den Forandring for mig, at jeg, efter at have været et Aars Tiid i Huuset hos Lieutenant *Møller*, sattes i Huuset hos daværende Lieutenant *O. V. de Fine Skibsted*¹⁰⁾, der var gift med den ældste Datter¹¹⁾ af Admiral *Schønheyder*¹²⁾. Grunden til denne Forandring var, at Lieutenant *Møller* skulde tilsøes.

Christiansen kom ligeledes dér i Huuset og tillige nuværende *Commandeur Buchwaldt*¹³⁾ samt en Dreng ved Navn *Aschenfeldt*¹⁴⁾, der var af holsteensk Familie og som senere, efter at være bleven Cadet, tog sin Afsked under den første slesvigske Krig i 1848 for at gaae i tydsk Tjeneste.

1845.

Endelig oprandt da Tiidspunctet, hvor Examen skulde tages, det var dengang i August Maaned, efter Cadetskibets Hiemkomst, og jeg mindes endnu tydeligt den første Gang, da alle vi Prailiminarister samledes i Porten til Søcadetacademiet. Der var 16 Pladser ledige, vi vare nogle og fyrretyve til at examineres, og her mødtes da for første Gang de to Hold, dem fra *Mariboës* Skole og *Petersens* Dreng, som de kaldtes, og som vi vidste, vare farlige Modstandere. Her fik vi allerede en Forsmag paa, hvad vi havde i Vente, hvis vi vare saa heldige at bestaae, thi naar Cadetterne kom ned i Gaarden, naar vi vare der, vankede der Knubs, Tonen var da raae imellem Cadetterne og Prygl hørte til Dagens Orden. Examen stod paa en halv Snes Dage, saa vidt jeg husker, og for mit Vedkommende med det Udfald, at jeg blev No. 8¹⁵⁾, *Christiansen*⁷⁾, *Mac Dougall*⁸⁾ og *Buchwaldt*¹³⁾ kom ligeledes ind, og da jeg kom hiem til min Moder¹⁶⁾ og Søstrene med det Resultat vakte det naturligvis stor Jubel. For en 13 Aars Dreng, som jeg jo var, var den Overgang at komme ind paa Søcadetacademiet, en stor Begivenhed, og jeg følte mig ikke lidt stolt over at træde an i den smukke Uniform, som Cadetterne da bare¹⁷⁾. Egentlig var der 2 Uniformer, en daglig, bestaaende af Trøie med rød Krave, hvorpaa der var 2 guldbroderede Knaphuller, to Rader smaa Ankerknapper paa hver Side og udvendige Lommer, sribede Benklæder, det saakaldte Cadettøi, og Kascjet, blaa Vest med

Ankerknapper og Dolk i Skuldergehæng; og saa Galauniformen, der bestod af Kiøle med rød Krave og Guldknaphuller paa Siden, blaa Klædes Vest og Benklæder, Dolk i Livgehæng og trekantet Hat. I den første Uniform gik vi altid paa Akademiet, og i Galauniformen om Søndagen i Tjeneste, særlig til Kirkegang i Holmens Kirke, hvor et Antal Stole vare forbeholdte Cadetterne.

Min første Cadetchef var afdøde Commandeur *Christian Paludan*¹⁸⁾, en god Mand og dygtig Officer, men som ikke besad den Fasthed i Optræden, der var nødvendig overfor et Corps af unge Mennesker, der trængte til at have en Mand over dem, for hvem de nærede baade Agtelse og Kjærlighed, men tillige Frygt. Da jeg kom ind paa Akademiet, bestod der en Institution, der kaldtes Underofficerer af 1ste Classe, der vare de Cadetter, der havde absolveret dere Examinæer baade tilsøes og tillands, men som endnu et Aar skulde høre enkelte Forelæsninger inden de endelig udnævntes til Officerer. I dette Hold, der regnedes med til Cadetcorpset, endskjøndt de havde præsteret alt hvad der fordredes, vare den nuværende Marineminister *N. F. Ravn*¹⁹⁾ og den nuværende Chef for Søofficeerscorpset, Viceadmiral *Meldal*²⁰⁾, og jeg har saaledes været Kammerat med disse to, der nu staae i Spidsen for Søværnet.

Der var imellem alle Cadetterne, fra den ældste til den yngste, et stærkt kammeratligt Forhold, vi sagde alle »du« til hverandre; men dette forhindrede imidlertid ikke, at der indenfor Corpset var en streng Disciplin. De 6 ældste af Cadetterne benævnedes Unofficerer og havde en Secondlieutenantsepaulet paa højre Skulder af Uniformen¹⁷⁾ og dertil en stor Mynlighed over Cadetterne, og imellem de øvrige Cadetter gjorde Ancienniteten sig stærkt gjældende, saaledes at

de yngste Hold, i de to Aar de vare der, maatte gjøre alt muligt for de ældre Cadetter, og det var i Sandhed ikke lysteligt at høre til »Radene«, som det yngste Hold kaldtes.

Søcadetacademiet laae dengang i et stort Huus ved Enden af Bredgade, det nuværende næstsidste Huus²¹⁾ paa høire Side fra Kongens Nytorv, og der hvor nu Hiørnestedet ligger var dengang en Have, der hørte til Chefens Leilighed. Chefen beboede heele Stueetagen, paa 1ste Sal vare alle Underviisningssalene, paa 2den Sal to Leiligheder for de to yngste Cadet-officeerer, og Mellembygningen var indrettet til Næstcommanderende. Foruden den meget store Forgaard, der hørte til Eiendommen, var der en ualmindelig stor Plads bag ved Mellembygningen, der brugtes til Legeplads for Cadetterne, og paa den ene Side af denne en Bygning, der var indrettet til Gymnastikhuus. Paa selve Pladsen var der en høi Mast, en Galge med Touge og glatte Stænger, en høi Balanceermaskine og et Skuur med Stylder, hvoraf hver Cadet havde sit Par. Denne Plads var det Sted, hvor Friqvarteererne tilbragtes, hvor der da legedes, og hvor de stakkels »Rade« fik deres tørre Prygl, og det var ikke med nogen behagelig Følelse, at man drog derover i de første to Aar af Academielivet. Underviisningen paa Akademiet foregik saaledes, at der mødtes derinde Klokken 8 om Morgen, og saa læstes der til Klokken 2, og derpaa atter fra 4 til 6 om Eftermiddagen, det var en lang Tiid, og havde den været anvendt, som den burde, skulde man synes, at der maatte komme meget ud af den; men dette var ikke Tilfældet, thi dels vare Lærerkrafterne ikke gode, og dels vare Examinaerne saa mange og gik saa hyppigt paa, at der ikke opnaedes noget stort Resultat med Hensyn til positive Kundskaber. At der selvfølgelig mellem

Lærerne vare flere, der vare udmærket dygtige Mænd i deres Fag, er sikkert, og jeg skal blot nævne, at mellem disse vare saaledes Professor *Abrahams*²²⁾, Lærer i Fransk, daværende Lieutenanter *Skibsted*¹⁰⁾ og *Marstrand*²³⁾, Lærere i Mathematik, Lieutenanterne *G.*²⁴⁾ og *J. Tuxen*²⁵⁾, Lærere i Navigation, og naar dog Resultatet ikke var saa fyldigt, som det kunde have været med den lange daglige Underviisningstiid, saa laae dette vistnok for en stor Deel deri, at der dengang læstes paa en meget mere primitiv Maade end nu, idet det mere kom an paa at kunne Bogens Bogstav og det Pensum, der var fastsat til de forskjellige Examinaer, end virkelig at tilegne sig det læste, saaledes at man vel fik en heeldeel overfladiske Kundskaber, men ogsaa snart glemte det eengang lærte.

Som jeg tidligere har anført, var min første Chef Commandeur *Paludan*¹⁸⁾, og allerede om Vinteren fik vi en ny Næstcommanderende, daværende Capitain *van Dockum*²⁶⁾, der næste Foraar udnævntes til Chef for Akademiet. Han var dengang allerede anset for een af de allerbedste af Marinens Officereer og han viiste sig ogsaa snart at være en ganske udmærket Cadetchef, som Cadetterne havde en overordentlig Agtelse for, og som forstod at omgaaes Cadetterne paa en forstaaende Maade. Jeg regner det for et stort Held, for mig at have staaet under denne Mand; jeg mindes, at jeg alt dengang, som Dreng, havde en umaadelig Respect for ham og saae op til ham som en Type paa en fremragende Officereer; jeg har senere i Livet staaet under ham, idet jeg som ung Officereer var ombord i Linieskibet »Dannebrog«²⁷⁾ under hans Commando, og var dér Adjudant hos ham, og meget senere, i 1866 og i 1867, har jeg været knyttet til ham i et Par Aars Tiid som hans Adjudant, da han var Marineminister. Han har altid viist mig Godhed, og

har flere Gange givet mig virkelige Beviiser herpaa, og jeg mindes ham altid med Taknemlighed. Medens jeg nedskriver dette (i Marts 1888) lever han endnu som en meget gammel Mand i Helsingør, hvor han har været boesiddende lige siden han, paa Grund af Alder, afgik fra Marinen²⁸); han er fuldstændig aandsfrisk, men ligger stadig tilsengs, da han i mange Aar lider af en Svaghed i Benene. Han er glad og tilfreds, og da jeg ifjor engang besøgte ham, sad jeg nok en Timestiid hos ham, og undrede mig over den Klarhed, som han har bevaret, og over den Hukommelse, han har om Alt, hvad han har oplevet.

Ved *van Dockums* Tiltrædelse af Chefsposten paa Akademiet var det ligesom der med det samme kom en frisk Luftning ind i den gamle Bygning, og jeg glemmer ikke de smaa Taler, som han af og til henvendte til Corpset naar vi vare opstillede paa den store saakaldte Artilleriesal efter Commandoen, som det dengang heed, »op til Bordet«. Han havde en eiendommelig concis Maade at tale paa, han brugte korte Sætninger, fyndige Udtryk, og forstod med faae Ord at sige hvad han vilde, og det tilmed paa en Maade, der bevirkede, at man ikke glemte, hvad det var, han sagde og vilde have gjort. Som et Beviis paa den Maade, hvorpaa unge Mennesker dengang bleve opdragte, skal jeg her anføre, at han, strax de første Dage efter sin Tiltrædelse, autoriserede en Protocol til Bruug for Underofficererne, i hvilken de skulde indføre, og forelægge ham til Underskrift, de corporlige Straffe, som de havde tildeelt Cadetterne i den forløbne Uge, idet de bemyndigedes til, med en reglementeret Holmens Tamp²⁹) at give Cadetterne indtil 9 Slag Tamp for begaaede Forseelser paa Akademiet eller udenfor Tjenesten. At dette kunde finde Sted, viiser den store Forskjel mellem den Tiid og Nutiiden,

hvor et givet Ørefigen kan koste en Militair hans Stilling; det havde vistnok baade sine gode og onde Sider; skjøndt jeg selv har faaet mange Tamp i mine Cadetdage, og senere ogsaa som Underofficeer har udeelt endeel, saa troer jeg, at det dengang var et nødvendigt Onde, som Tiidsaanden var. Saa meget er sikkert, at den Corpsaand, den Disciplin og det Sammenhold, som i min Tiid fandtes i Søe-Cadetcorpset, den existerer ikke tilnærmelsesviis nu, og var det end en haard Tiid for en 14 Aars Dreng at gaae igjennem, saa er jeg alligevel overbeviist om, at den virkede godt for heele Livet. Vi følte en Stolthed over at høre til Søecadetcorpset, og vi vare alle som een altid reede til samlede at værne om Corpsets Ære, og Gud naade den arme Synder, der sladrede af Skole om Ting, der ikke maatte tales om, hans Straf var haard, ja næsten grusom. Jeg mindes et saadant Tilfælde, medens jeg var ganske ung Cadet; een af de ældre Cadetter havde sladret til een af Cadetofficeerne, dette var blevet opdaget, og hans Straf blev derfor besluttet til Skræk og Advarsel for Andre. Da vi saaledes, kort efter at dette var blevet opdaget, en skjøn Dag skulde »gaae ad Bye«, som det heed i vor Terminologi, bleve vi alle i Porten af een af Underofficeerne beordrede ind i Gymnastikhuuset, og da vi vare samlede dér blev den vedkommende Cadet lagt med Hovedet i Skjødet paa en Cadet, der sad paa en Bænk; den Skyldiges Beenklæder bleve strammede over Bagdeelen, og nu gik vi alle forbi ham og tildeelte ham hver især med vort Skuldergehæng, der var af Læder, et voldsomt Slag paa Bagen, og da vi vare 40 Cadetter, og Slagene bleve givne af al Kraft, vil det let indsees, at det var en alvorlig legemlig Straf, hvorved hans Agterpartie kom i en saadan Tilstand, at han med Nød og Neppe kunde vinde hjem, for i nogle Dage idetmindste at

maatte holde Sengen. Vi skildtes deerpaa ad, og ingen talte mere derom, hverken indbyrdes eller til ham, naar han atter kom paa Academiet. Som Prygl saaledes hørte til Dagens Bruug, var dette ogsaa Tilfældet for de Cadetters Vedkommende, der vare i Huuset hos Officeererne. Vi 4, der vare hos daværende Lieutenant *Skibsted*¹⁰⁾, fik meget jevnlig Tamp, og vi bleve tilsidst aldeles hærdede overfor denne Straf. For mig har det været ganske eiendommeligt at mindes den Tiid, jeg var dér, naar jeg nu til Tiider kommer der med min Familie, idet han nemlig stadig beboer den samme Leilighed i Egholms Gaard paa Østergade³⁰⁾.
1846.

Hvad der stod som den første større Begivenhed i Cadetlivet var, da jeg i Sommeren 1846 skulde ud første Gang med Cadetskibet, idet heele Søelivet var fuldstændig ukjendt for mig, og jeg jo selvfølgelig var meget spændt paa, hvordan dette vilde gaae, da Rygtet om, hvorledes de yngste Cadetter havde det derombord, havde fortalt saa meget, at det just ikke var med ublandet Glæde, at man gik ombord, endskjøndt eens heele Hiigen og Tragten alligevel stod dertil. Det var dengang Skik og Bruug, at der inden Cadetskibstogtet afholdtes en offentlig Overhøring for Kongen, og derefter en Præsentation i Gymnastik og Dands, og en saadan afholdtes da ogsaa for Kong *Christian den 8de*. Den Dag, da dette skulde foregaae, vare alle Cadetterne, paaklædte i Gala, forsamlede i den store Artilleriesal, hvor vi vare opstillede til Parade, og forinden Kongens Ankomst var der, foruden Chefen og Cadetofficeererne, samt Lærerne, mødt et udvalgt og fornemt Selskab. Da Kongen endelig var kommen, blev der holdt en Tale til ham af Chefen, og Overhøringen begyndte nu i de forskjellige Fag, idet Kongen udpegede en Cadet og lod ham examinere af Læreren

i det paagjældende Fag. Da dette var vel overstaaet, præsenteredes Corpset i Gymnastik og tilsidst i Dands, der blev ledet af Solodandser *Larcher*³¹), og hvori vi virkelig præsterede noget mere end almindeligt godt. Ikke havde jeg dengang drømt om, at en Datter af denne Mand skulde blive min Hustrue; han var forøvrigt en gammel Bekjendt for mig, da jeg alt tidligere havde lært at dandse af ham hiemme hos mine Forældre. Denne Præsentation, som Kongen som sagt overværede, faldt udmærket godt ud, og da Kongen og alle Gjæsterne vare gaaede, bleve Cadetterne atter opstillede til Parade, idet Chefen vilde tale til os. Med spændt Forventning imødesaae vi, hvad han havde at sige, og stor var vor Glæde, da han kort efter kom ind og med et meget fornøiet Ansigt meddeelte Corpset, at Kongen havde paalagt ham at sige, at Hans Majestæt altid havde været tilfreds ved at overvære Cadetternes aarlige Præsentation, men at han ikke nogensinde før havde følt sig saa tiltalt deraf som iaar, og at han som Beviis derpaa ogsaa vilde gjøre os en Fornøielse. Kongen havde bestemt, at Cadet-skibet iaar skulde ud i Nordsøen, og dér skulde vi anløbe den hollandske Bye Helder, hvor Corvetten skulde blive en otte Dages Tiid, og i disse Dage skulde alle Cadetterne tage op til Amsterdam og boe der paa Kongens Regning. Vi bleve selvfølgelig meget glade over denne Efterretning, og kort efter havde vi travlt med at gaae paa Eqvipeering for at gjøre Corvetten klar.

Som jeg har omtalt, var det mit første Togt til søes, der nu skulde begynde, og det var igrunden med en høist eiendommelig Følelse, at jeg gik ombord, thi jeg vidste godt, at der vilde komme mange Overraskelser, som man mindst havde drømt om. Først og fremmest vidste jeg fra Kammeraterne, at Kosten var

slet, og at Prygl vilde høre til Dagens Orden, og dernæst var der jo det store Spørgsmaal, om hvorledes Søen vilde bekomme een. Fra Hiemmet havde jeg faaet min Skibskiste pakket med Tøi, og en anden lille Kasse var meget omhyggeligt stuvet fuld med Ost, Chokolade, Appelsiner og mange andre gode Sager, der gik under Navnet »Guttwass«, og som var bestemt til at forsøde de alvorlige Timer; men ak, min Kasse, som jeg omhyggeligt havde faaet ombord, og som Mutters og Søstrenes Hænder havde pakket saa pænt, fik jeg aldrig meer at see, thi, strax efter at vi vare komne ombord, tog min Qvarterchef den i Forvaring, og ud af hans Hænder kom den aldrig mere.

Cadetternes Afreise fra Kjøbenhavn var dengang en Begivenhed, der lokkede Masser af Mennesker ud paa Toldboden. Vi mødte dér med vore Kister og bleve saa stuede ned i en stor Barkas fra Trecroner³³), der gik under Navnet »Edderkoppen«, og saa roede vi ud til Corvetten³³), der laae paa Rheden, og her skulde saa alt stuves paa Plads, hvad der skete under en voldsom Støi og Forvirring nede i Messen. Imidlertid kom Alt i Orden, og et Par Dage efter lettede vi og stode Nord paa.

Jeg mindes, at de første Dage gik nogenlunde godt, da Veiret var smukt, men efter at vi havde været en otte Dages Tiid tilsøes og laae i Skagerraket, fik vi et voldsomt Veir, der snart gik over til en ordentlig Storm. Søesygens Qvaler, der naturligviis indfandt sig hos de fleeste af mit Sæt, der jo første Gang vare paa Søen, gjorde os næsten ganske sløve for alt, og, da vi ikke maatte opholde os i Messen, bleve vi alle surrede fast paa Dækket, og, medens vi stode her, erindrer jeg en Begivenhed, der fuldtud illustrerer, hvor ligegyldig man bliver under Søesygen. Veiret var nemlig blevet meget haardt, og de ældste af Cadetterne

vare tilveirs for at tage det tredie Reeb ind, da pludselig Skibet tager en Overhaling, og i denne styrter *Giødesen*³⁴⁾ ned fra Raaen, falder ned paa Dækket ved os, og slaaer sig et vældigt Hul i Hierneskillen, men skjøndt det kun var faae Skridt fra det Sted, hvor vi ulykkelige søesyge Drengene stode, vare vi saa sløvede, at det næsten intet Indtryk gjorde paa os. Efterhaanden gik imidlertid Søesygen over, og snart følte jeg mig fuldstændig rask og qvik og nød i fuldt Maal det ubundne, raske Liv, vi førte ombord, og var der end mange Gange drøie Toure for en 14 Aars Dreng at gaae igjennem, saa tog det dog aldrig Humeuret bort, og jeg kan sige nu, at saa ofte jeg tænker tilbage paa mit Cadetliv, staaer dette for mig som en Periode af mit Liv, hvor Humeuret stedse var brilliant, og hvor de Smaasorger og Skuffelser, der altid komme, aldrig tyngede ret længe paa mit Sind. Men jeg skal ogsaa villigt indrømme, at jeg var favorabelt stillet paa Academiet, thi i de to første Aar, der jo vare Skjærsildens Aar, var jeg meget heldig, da jeg var godt lidt af Kammeraterne, og derfor ikke udsattes for mange af de drøie Prøvelser, der bleve flere af mine Jevnaldrende tildeel, og da disse Aar vare overstaaede, var Resten af Academielivet saa riigt paa Glæder for mig, og jeg har dér med enkelte Kammerater stiftet et Venskab, der har holdt ud heele Resten af mit Liv.

Vort Ophold i Amsterdam var selvfølgelig et fuldstændigt Slaraffenleben for os. Da vi vare komne til Helder, blev der fragtet en saakaldet Trækskøite — et Slags flydende Noahs Ark — paa den bleve alle Cadetterne installerede med Officeererne og Chefen, *Capitain van Dockum*, og saa bleve vi trukne op ad den nordhollandske Canal lige til Amsterdam. Ved Ankomsten dér bleve vi modtagne af Byens Magistrat, og saa kjørte til et stort Hotel³⁵⁾, der var leiet til os. Hver

Dag var heele Formiddagen optaget af at besee Byens Mærkværdigheder og om Aftenerne vare vi jevnligt i Theatrene. Alt stod aabent for os, Hollænderne kapedes om at viise os Gjæstfrihed, hvad der dog i høi Grad skyldtes vor Chef, *van Dockum*, der var en ypperlig Repræsentant for Marinen, og var Gjenstand for særlig Hyldest fra Alles Sider, vel ogsaa tildeels paa Grund af, at han, som Navnet antyder, stammede fra hollandske Forfædre. Det smagte derfor heller ikke synderlig godt, da vi skulde ombord igjen, men det varede paa den anden Side dog ikke længe, efter at vi vare komne tilslags ombord, at man atter følte sig hjemme. Efter Hiemkomsten kom Examenen fra Togtet, og det gik mig ganske godt, og jeg troer endogsaa at jeg kom nogle Numre op.

1847.

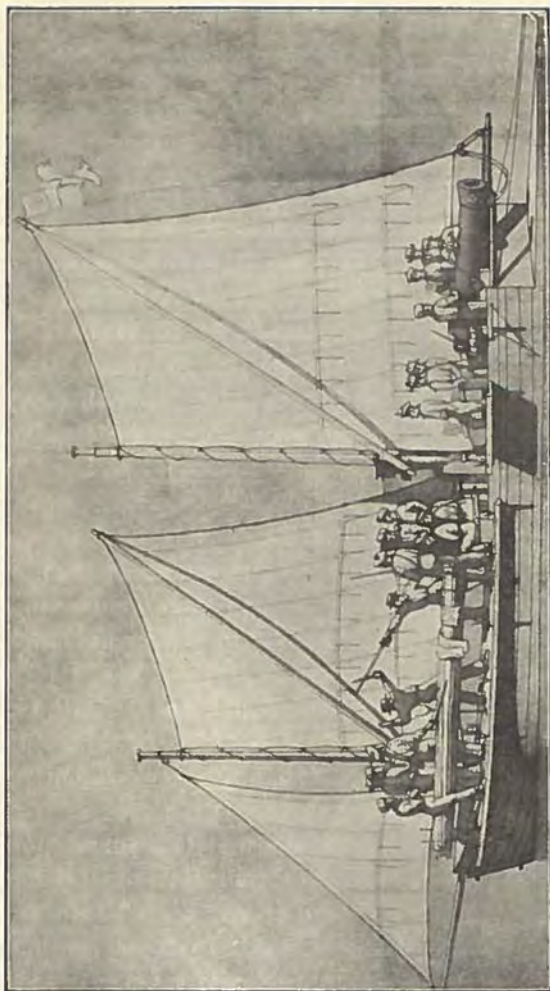
Resten af Aaret 1846 og Aaret 1847 gik paa sin sædvanlige Viis; omtrent hver tredie Maaned havde man en Examen at tage, idet Underviisningen dreves paa en meget gammeldags Maade, saaledes at man kunde melde sig til Examen i forskjellige spredte Fag, og naar man ikke klarede sig i enkelte af de Fag, man havde opgivet, kunde man atter tage dem om igjen en Maanedstiid derefter. Indtil Efteraaret 1847 forblev jeg i Huuset hos *Skibsted*, og da jeg jo saa var en 15 Aars Dreng, kom jeg hiem til min Moder, da man var berettiget til at forudsætte, at jeg nu selv kunde klare mig.

1848.

Af større Begivenheder forefaldt der intet forinden Kong *Christian den 8des* Død i 1848 og *Frederik den 7des* Thronbestigelse. Da Dødsbudskabet kom, samledes Cadetterne paa Academiet, hvor det kundgjordes for os, og hvor Troskabseeden blev svoret til den nye

Konge, og da Kongens Liig om Aftenen førtes bort fra Amalienborg for at bringes ud til Roeskilde Domkirke, stode vi under Gevær paa Amalienborg Plads. Det varede nu ikke længe, før Krigen udbrød, og snart rygtedes det, at alle Cadetterne skulde ombord i de udrustede Skibe, da der ikke kunde sendes noget ordinært Cadetskib ud under de daværende Forhold. Jeg og endeel af mine Kammerater³⁶⁾ havde i Vinteren 1847—1848 forberedt os til Confirmation hos Provst *Balthazar Münter*³⁷⁾, og i Begyndelsen af April bleve vi confirmerede alene, da vi paa Grund af Krigen, der nu var udbrudt, ikke kunde afvente den almindelige Tiid for Confirmationen. Jeg mindes det som en meget høitidelig Handling, Provsten hentydede til, at vi nu skulde drage afsted og slaaes for vort Fædreland, og vi følte os alle meget grebne; vi kom til Alters umiddelbart efter, og nogle faae Dage senere blev Akademiet hævet, og vi bleve fordeelte ombord i Skibene³⁸⁾. Jeg fik Commando over en Canonjolle³⁹⁾, et Slags Fartøi, der nu, efter at Dampen er indført, forlængst er gaaet af Bruug, det var et stort Fartøi, der kunde drives frem med Aarer og ogsaa havde to Master, der kunde lægges ned, og det var armeeret med en svær Canon; til Baaden hørte en Besætning paa 24 Mand. Denne Canonjolle, tilligemed 3 andre af samme Slags samt 4 større Baade, de saakaldte Canonbaade⁴⁰⁾, vare stationerede ude i Tre Kroners Havn³²⁾, og bleve brugte til Patrouilletjeneste i Sundet og senere til at passe paa de opbragte Priisskibe, der bleve henlagte paa Rheden. Det var med en voldsom Selvfølelse, kan jeg huske, at jeg som en 16 Aars Cadet roede omkring eller seilede med mit Skib, der førte Chefsvimpel, og jeg følte mig ikke lidt stolt, naar vi fik Besøg ude paa Batteriet. Denne Commando havde jeg et Par Maaneder og kom saa ombord i Fregatten »Freya«⁴¹⁾

paa Blocadestation i Østersøen. Denne Sommer var det selvfølgelig et heelt Herreliv for os Cadetter, vi

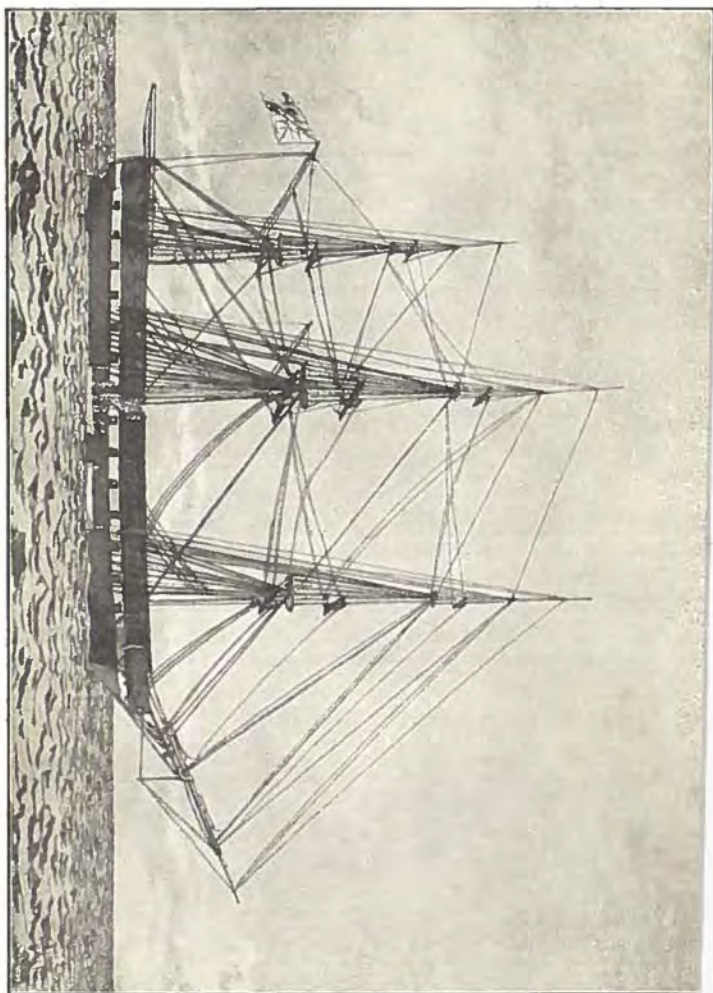


Bombekanonjolle.

spiste i Officeersmessen, og vi nød Tilværelsen ombord i fuldt Maal.

1849.

Hen i September Maaned kom vi atter hiem og



Fregatten »Freja«.

begyndte Skolegangen paa Academiet, der fortsattes til April 1849, da vi atter udcommanderedes med Ski-

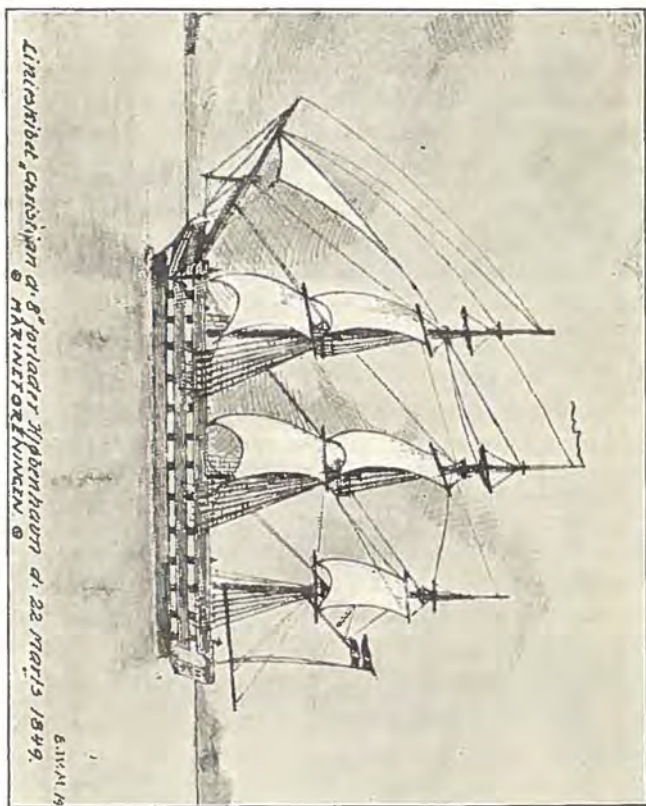
bene. Denne gang kom jeg⁴²⁾ strax ombord i Corvetten »Najaden«⁴³⁾, der havde Station i den vestlige Deel af Østersøen og som førtes af daværende Capitain *Dirck-inck-Holmfeld*⁴⁴⁾. Med dette Skib havde vi en lille interessant Episode, idet vi, sammen med en Deeling Canonbaade, fik Ordre til at bemægtige os Apenrade Bye, der var besat af Fjenden. Vi løbe da ogsaa ind i Fjorden og beskjøde Byen livligt, og da Fjenden kort efter saaes at trække bort, gjorde vi Landgang og besatte den. Jeg var saa heldig at være med Landgangs-corpset, og jeg husker, at vi havde en meget fornøielig Dag dér, og bleve tracterede af Byens Befolkning. Nogen Fægtning fandt ikke Sted, da Fjenden, kort efter vore første velrettede Skud, der havde saaret en-deel Folk, skyndsomst var draget bort.

Som vi en Dag laae paa vor Post udfor Fjorden, hørte vi pludselig et vældigt Drøn, der lød som en stor Explosion, og Dagen efter fik vi af et forbiseilende Dampskib den Efterretning, at det Drøn, vi havde hørt, hidrørte fra at Linieskibet »Christian den 8de«⁴⁵⁾ var sprunget i Luften i Eckernförde Fjord, og hørte ligeledes de udførlige Beretninger om denne sørgelige Affaire, der bragte alle Danske i Fortvivelse.

Paa Grund af Linieskibets ulykkelige Tab blev Linieskibet »Skjold«⁴⁶⁾ i største Hast gjort klart ved Værftet, og nogle faa Dage senere kom der Ordre, at jeg skulde reise til Kjøbenhavn og melde mig til Chefen, daværende Commandeur *Thomsen*⁴⁷⁾, for at gaae derombord. Jeg reiste derfor med en Toldkrydser til Als, og derfra hiem, og en 14 Dages Tiid derefter var jeg ude med Linieskibet og afseilede til Kielerbugt, hvor vi fik Station. Herombord førte jeg en meget behagelig Tilværelse. For det første var det naturligviis interessant for mig at være ombord i et saa stort Skib, og dernæst vare vi 6 Kammerater⁴⁸⁾ sam-

men, saa at der var riig Anledning til Lystighed mellem os. Forøvrigt var det et meget eiendommeligt Skib at være i, thi vor Chef var en særdeles excentrisk Mand; den Maade, han traadte op paa ombord, var høist mærkværdig, han gik gjerne nede i sin Kahyt i

Linieskibet »Christian den Ottende«.



en lang graae Slobrok og røg paa en Merskumspibe, og som oftest tog han os 6 Cadetter ind til sig om Aftenen og anstillede saakaldte Forstandsøvelser med os. Disse bestode i, at vi Cadetter stillede os op i Kahytten, og den Gamle gik nu op og ned ad Dæk-

ket⁴⁹) og fortalte os een eller anden Historie, og naar den var forbi, rettede han pludselig de mest curieuse Spørgsmaal til os, som vi saa een for een maatte besvare, hvis det forøvrigt var muligt, thi det var som oftest noget forvirret Tøierie. Blocaden, som vi skulde holde ud for Kiel, blev taget paa en meget mærkelig Maade, idet vi ofte flere Dage itræk laae heelt oppe under Langeland, og Rygterne om hans Optræden bevirkede endeligt, at han blev beordret til at afgaae fra Skibet og overlevere Commandoen til Commandeur *Aschehoug*⁵⁰). Noget forinden dette skete, var jeg imidlertid blevet commanderet ombord i Dampskibet »Skirner«⁵¹), hvor jeg⁵²) og *Augustus Mac-Dougall*⁵³) skulde gjøre Tjeneste som Escadre- eller Signalcadetter. Escadrechefen, Commandeur *Garde*⁵⁸), var her ombord, og Chefen var Lieutenant *Seidelin*⁵⁴). Vi laae for det meste i Sønderborg ved Broen, havde det udmærket ombord, og bleve i høi Grad forkjælede af Officeererne, En tre Maaneder var jeg dér, det var selvfølgelig en uhyre indholdsriig Tiid, at være Krigsbegivenhederne paa Dybbøl saa nær, men nogen maritim Udvikling var der ikke at vinde. Vi oplevede mange interessante Episoder, vi vare jo næsten daglig Vidne til de vedvarende Forpostfægtninger i Sundeved, og Livet i Land med Hærens Officeerer tiltalte os naturligviis meget, hi der var en Stemning over Folk, som gjorde, at Alle følte sig reede til at opbyde Alt for at væрге vort Land. En stor og meget spændende Afvexling var en Expedition, paa hvilken jeg var med en Deeling Canonbaade under daværende Capitain *Krenchel*⁵⁵). Det var nemlig blevet bestemt, at der samtiidig med Uddaldet fra Fredericia, der jo som bekjendt blev til det udmærkede Slag, skulde gjøres en Demonstration fra Sønden, der dels skulde bestaae i, at Canonbaadsdeelingen under Capitain *Krenchel* skulde forulempe Fjen-

den, og samtiidig dermed skulde endeel Tropper, der vare indskibede i aabne Pramme, der slæbtes af Dampskibe, kastes iland. Den gik ogsaa for sig Natten forinden selve Fredericiadagen⁵⁶), og Aftenen efter denne befandt vi os udfor Fredericia hvor vi fik Underretning om det vundne Slag. I »Skirner« fik vi travlt med at gjøre Alt istand til at modtage Overgeneralen, General *Bülow*⁵⁷); han kom da ogsaa ombord med heele sin Stab, og snart gjænlød »Skirner«s Salon af Taler og Hurraraab, accompagneret af den hendøende Skydning iland. Vi førte Generalen over til Middelfart, gik saa senere tilbage til Fredericia, og jeg saae altsaa dér Byen, beskudt som den var, og heele det Liv, der herskede. Gaderne laae fulde af Halm, Soldater, friske som saarede, laae rundt omkring; alle Kirkerne vare overfyldte med saarede, og Vaaben laae spredte alle Vegne. Voldene saae ud som Væggene i en Mergelgrav, thi de vare heelt spækkede med Huller ligesom Svale-reeder, og naar man krøb derind, kom man ind i en lille Huule. Disse Huuler benyttedes af Soldater og Folk, medens Bombardementet stod paa, til at søge Dækning for de nedfaldende Projectiler. Begeistring var der overalt, og Hurraraabene dundrede løs. Næste Dag gik vi tilbage til vor gamle Station ved Sønderborg, og heele Resten af Aaret forblev jeg ombord i »Skirner«, til Ordren kom om igjen at tage fat paa Academiet.

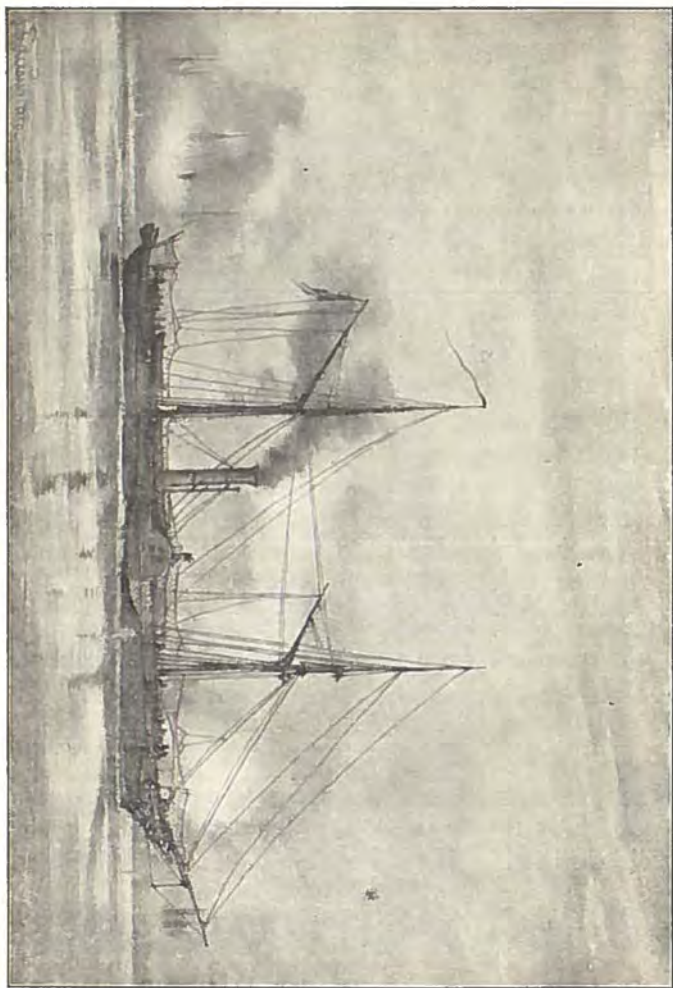
1850.

Da Krigen atter brød ud næste Aar havde vi ventet, ligesom de to forrige Aar, at blive fordeelte ombord i Skibene, men dette blev ikke Tilfældet; *var Dockum*, der nu var Commandeur, ønskede at Cadetterne skulde øves ombord, idetmindste i nogen Tiid og som Følge deraf gik vi til den sædvanlige Tiid omkring 1ste Mai, ombord i Cadetskibet⁵⁸), og stode

ud i Nordsøen. Han førte selv Skibet, og det var en voldsom Overgang fra det Slaraffenleben i de andre Skibe, hvor vi havde været og ageret Officeerer, nu at komme ud under vor gamle Chef, der muntrede os godt igjennem og holdt os i Aande fra Morgen til Aften. Touren blev lidt afkortet, idet vi en Dag fik Ordre til at afgaae til Sylt; ved Ankomsten dér laae der Befaling til Chefen, at alle Cadetterne paa nogle nær, der skulde anbringes paa Nordsøescadren, skulde afreise over Land med en Officeer til Sønderborg, hvor vi saa vilde blive fordeelte paa Skibene i Østersøen⁵⁸). Det var en meget fornøielig Tour, vi gjorde fra Hoier til Flensborg; der blev requireret Høstvogne, og paa denne Befordring kjørte vi og nøde Touren i fuldt Maal. Ankommen til Sønderborg bleve vi indqvarteerede dér nogle Dage, og jeg fik saa Ordre at gaae ombord i »Havfruen«⁵⁹), en Fregat, der havde Station ved Kielerbugten. Paa denne Station laae vi til Krigens Ophør.

Om Efteraaret toge vi atter fat paa vort Academi-liv. I Løbet af Aaret skete der en Forandring paa Academiet, idet vor Chef fratraadte, og afløstes af Capitain *Edouard Suenson*⁶⁰), der alt dengang havde Ordre at være en udmærket dygtig Officeer. Han havde haft det Held, under Krigen at have en smuk Affaire mellem »Hekla«⁶¹), som han førte, og det tyske Dampskib »von der Tann«⁶²), som blev fuldstændigt ødelagt og maatte sættes paa Grund, hvorefter der blev tukket Ild paa det. Han havde desuden som ung Officeer i længere Tiid gjort Tjeneste paa den franske Flaade, og paa den⁶³) deeltaget i Slaget ved Navarino⁶⁴), hvilket Slag *van Dockum* ogsaa havde været med, ligesædes ombord i et fransk Skib⁶⁵). Det var med store Forventninger, at han blev modtaget, thi man vidste ogsaa om ham, at han var en streng Mand, der for-

drede meget af sine Undergivne. Vort Academielv blev forøvrigt ikke strax begyndt med den Alvor, der ellers



Dampskibet »Hekla«.

altid prægede det, thi nu, da Krigen var færdig, vilde Kjøbenhavn modtage sine hjemvendende Soldater og Matroser med store Festligheder. Der blev dannet en

Comitee i det Øiemed at varetage Alt fornødent, og saavidt jeg husker stode Festlighederne paa i en otte Dages Tiid. Heele Byen var flagsmykket, og alle Huusene behængte med Blomsterguirlander, det store kongelige Ridehuus⁶⁶⁾ var omdannet til en mægtig Spisesal, hvor der var indrettet Borde til Middag for over Tusind Mand, og i Midten var der anbragt en Talerstol. Balletmester *Bournonville*⁶⁷⁾ havde arrangeret Alt dér, og Studenterne gjorde Tjeneste som Ordensmarscaller. Hver Dag i de 8 Dage kom der et Par Batailloner ind til Byen, og under Passagen gjennem Gaderne bleve de oversaaede med Blomster. Der marcheredes saa hen til Ridehuset, her bænkedes Folkene og tracteredes paa det Bedste; patriotiske Taler bleve holdte, Musikken spillede, og heele Byen var paa Gaden for at tiljuble de hjemvendte Folk. Marinen havde ogsaa sin Dag, og her vare alle Cadetterne med. Jeg erindrer, at under Festen traadte en gammel Baadsmand op paa Talerstolen og udbragte et Leve for »vores diærve Capitain *Suenson*«, og da denne derefter maatte takke for Skaalen, udtalte han, at man gjorde for meget af den *Affaire*⁶⁸⁾, han havde haft med »von der Tann«, og han haabede, at næste Gang vi skulde slaaes, vi da maatte have en ordentlig Fjende at slaaes med. Mærkeligt nok, at han netop i 1864 skulde komme til at kjæmpe med Østrigerne ved Helgoland! Som et varigt Minde om disse Dage, der sikkert aldrig kan glemmes af dem, der oplevede dem, er det bekjendte Billede af Professor *Monies*⁶⁹⁾, der fremstiller en Scene fra Indtogsdagene⁷⁰⁾, Soldaterne passere forbi Helligaandskirken under Blomsterkastning, en Soldat løber ud af Rækkerne for at hilse paa sin Kjæreste, og samtidig sees en sørgende Dame med sine to Børn, der med Vemod betragte den glade Gruppe. Dette Billede blev bestilt af den daværende

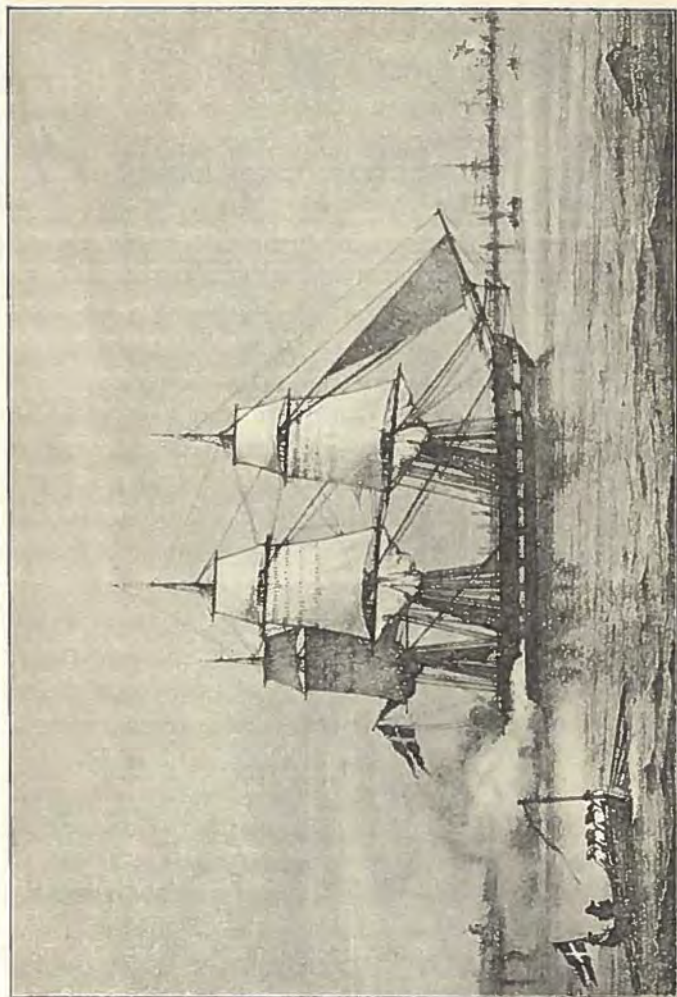
Redacteur af »Flyveposten« *Edvard Meyer*⁷¹⁾, der da var i sine Velmagtsdage og som dengang var en stor Kunstmæcen.

1851 og 1852.

Efteraaret og Vinteren gik med strengt Arbeide, da jeg næste Foraar skulde op til Afgangsexamen, og den var ikke at spøge med. Jeg læste derfor dygtigt, fik da ogsaa min Examen meget godt overstaaet, og gik med stort Humeur ud paa min sidste Cadet-skibstour⁷²⁾, da jeg vidste, at jeg ombord nok skulde klare mig godt. Dette skete da ogsaa, idet jeg ved den endelige Opgjørelse gik af som No. 2, og i August fik min kongelige Udnævnelse til Secondlieutenant i Marinen⁷³⁾. Det var selvfølgelig en stor Begivenhed, og jeg nød Tilværelsen i høi Grad; dette, paa een Gang at blive løst fra de skrappe Tøiler, som man var bleven holdt i i 7 Aar⁷⁴⁾, var en aldeles mærkværdig Følelse, og heele Livet laae jo nu aabent for mig, jeg var ung, glad, havde et lykkeligt Hiem, hvor Alle kappedes om at gjøre mig det godt, og ingen Sorger trykkede Sindet.

Efter at jeg som en frie Fugl havde basket med Vingerne en Maaned Tiid, overraskedes jeg en Dag ved at faae en Ordre⁷⁵⁾ fra Ministeriet til at afreise til Helsingør og melde mig ombord i Vagtskibet, Corvetten »Galathea«⁷⁶⁾ for at gjøre Tjeneste i dette Skib, og tillige for at gennemgaae en Exerceerskole. Jeg reiste altsaa derop, og forblev ombord til Midten af December, da »Galathea« blev lagt op; derombord havde jeg det meget godt, jeg gjorde mange Bekjendtskaber iland, hvor der var meget selskabeligt. Helsingør var dengang nemlig adskilligt livligere end nu; Øresundstolden bevirkede, at en Masse Skibe communicerede med Byen for at klarere Tolden og samtidig forsyne sig med Proviant, og som Følge deraf sattes

der daglig betydelige Pengesummer i Circulation, og der var her en Mængde meget velhavende Familier,



Korvetten »Galathea«.

der førte stort Huus. Et af de notableste var Com-
mandeur *Snedorffs*⁷⁷⁾, det var det Huus, der nu un-
der Navn af »Villa Augusta« eies af Dronningens

Søster⁷⁸), og der var jeg en daglig Gjæst. *Sneedorff* havde været Søofficeer i sine unge Dage, og var som Lieutenant bleven knyttet til Øresunds Toldkammer, hvor han snart fik en ansvarlig og indbringende Stilling. At være Chef for Vagtskibet var en særlig eftersøgt Post⁷⁹), og det regnedes som et stort Held at faae den Commando, da der ved denne var en ikke ringe Indkomst, idet Chefen havde Indtægt af hvert Skib, der passerede Cronborg i Aarets Løb, hvilket jevnlige udgjorde flere Tusind Rigsdaler; det var tilmed en behagelig og nem Maade at fortjene dem paa, idet Reglen var den, at naar Vagtskibet tidligt paa Aaret kom paa Rheden, fortøiedes det godt, og saa boede Chefen iland og kom kun een Gang om Dagen ombord for at see, hvorledes Alt stod til. Min Chef var Capitain *Holm*⁸⁰), som jeg kom til at holde meget af; jeg har senere faret under hans Commando; han var en ligefrem, brav Mand, med et eiendommeligt jovialt Væsen. Han boede ude ved den saakaldte »Grønne Have«, og jeg kom meget i hans Huus, han var anden Gang gift, med en Datter⁸¹) af Professor *Hetch*⁸²), og havde flere Børn, deriblandt de to nuværende Capitainer i Flaaden⁸³), som jeg begge senere har faret med, særlig med den yngste, *Gustav*, der har været med mig i 1877 paa »Fylla«⁸⁴) til Island og i 1888 paa »Odin«⁸⁵). Det er ham, som har indlagt sig Berømmelse ved sine Expeditioner til Grønland⁸⁶), hvoraf særlig hans Reise i Baad langs Østkysten til fuldstændigt ukjendte Egne⁸⁷), hvor han traf Indfødte, der aldrig havde staaet i Forbindelse med Europæere, tiltrak sig fortjent Opmærksomhed over heele Verden.

Som sagt: December kom jeg hjem igjen, og efter at Corvetten var desarmeret, var jeg atter frie Fugl, og nød min Tilværelse i min Moders hyggelige Hiem. I den Vinter saae jeg for første Gang *Louise*⁸⁸), der

dette Aar debuterede paa Theatret i et Stykke, der heed »Qvindens Vaaben«, jeg var der den Aften, jeg blev fuldstændig indtagen i hende, og min heele Hiigen og Tragten gik ud paa at komme sammen med hende, hvad der da ogsaa lykkedes for mig, idet vi mødtes paa Baller i Vinterens Løb, og desuden blev Bekjendtskab gjort mellem hende og mine Søstre⁸⁹⁾, særligt med *Gusta*, saa at det ikke varede saa længe, inden hun og hendes Søster⁹⁰⁾ kom hiem til os.



Panserbatteriet »Odin«.

Dette var altsaa den første Vinter, jeg som ung Mand deeltog i Selskabslivet herhiemme, og da jeg havde gode Kammerater, gik den naturligviis paa den fornøieligste Maade. Tjeneste var der ikke meget af for unge Officerer paa den Tiid, naar man ikke var tilsøes. Den vigtigste var, omtrent hver ottende Dag, at have Vagt paa Gammelholm⁹¹⁾, der bestoed af den Deel af Byen, der nu begrændses af Holmens Canal, Havnen og Nyhavn, Charlottenborgsiden, fra Toldbodgade. Ligeoverfor den nuværende Handelsbank og til heelt forbi Holmens Kirke var der den-

gang en Canal, den saekaldte Holmens Canal⁹²), hvorefter den nuværende Gade har faaet Navn, og over den gik en Bro til Gammelholm, lige ud for Indgangsporten. Fra Toldbodgade i Nyhavn og ud til Havnen stod en Muur, og for Enden af den var der ligeledes en Port med Indgang til Holmen. Paa heele dette udstrakte Terrain, altsaa de nuværende Gader, Tordenskioldsgade, Niels Juelsgade, Peder Skramsgade og flere, laae saaledes Holmen med alle dens Bygninger, Beddinger og Dokker. Det var et meget vidtløftigt og stort Terrain, og var udelukkende til Flaadens Bruug i Forbindelse med det nuværende Værft paa Nyholm. Her var saaledes Flaadens Mastemagerværksted, Reeberbanen, Smedien, Hovedmagazinet, og alle disse Værksteder stode under Overeqvipagemesteren og Eqvipagemesteren, der begge boede paa Holmen. Her var tillige en stor Bygning til alle Contoirerne, og selve Marineministeriet var ogsaa i denne Bygning. Vagtdagene, som altsaa gik forholdsviis hyppigt paa, vare forøvrigt meget fornøielige. Det var en given Ting dengang, at naar man havde Vagt, fik man allerede fra Formiddagen Besøg af Kammeraterne⁹³), og man maatte derfor altid sørge for at servere en god Frokost; denne blev hentet i Hiemmet om Formiddagen i en stor Vagtskurv, af en Ordonnants⁹⁴). Formiddagen gik saaledes meget gemytlig, og om Aftenen fik man sig gjerne et Partie enten Whist eller L'hombre, der forøvrigt altid maatte afsluttes lidt før Klokken 10, da Portene til Holmen bleve lukkede til dette Klokkeslet. Natten tilbragtes saa hvilende paa en gammeldags Lædersofa⁹⁵), og mindst eengang hver Nat gjordes der en Ronde af den vagthavende Officeer⁹⁶) over heele det udstrakte Omraade, for at paasee, at alt var i Orden, og at Skildvagterne gjorde deres Pligt. Dette kunde forøvrigt Vinterdage være besværligt, naar Terrainet

næsten laae i fuldstændigt Mørke⁹⁷), Brolægningen var nemlig yderst tarvelig, og man skulde see sig godt for, for ikke at falde i Vandet, naar man var nær ved Bolværkerne. Til Overeqvipagemesterens og Eqvipagemesterens Embedsboliger, der som anført laae herinde paa Holmen, hørte der meget gode Haver, og i den ene af disse var der et udmærket stort og smukt Morbærtræ, der bugnede af Frugt, Masser af Æble- og Pæretræer, og ved Eqvipagemesterens Bolig en Viinranke, der saa at sige er bleven verdensberømt, idet Aflæggere af den under en Druesygdum paa Madeira bleve ført derover og plantede med Held, saaledes at den efter Sigende er Moder til de senere saa bekjendte Druer. Der var ogsaa store Marker, der laae ubenyttede for Staten, og hvis Benyttelse var forbeholdt Overeqvipagemesteren, som i den Anledning holdt en Deel Køer, der gik og græssede dér, og som havde etableret et heelt Mælkeudsalg, der blev stærkt benyttet i Byen. Man tænke sig Forskjellen paa den Tiid og nu, hvor ikke en Spaane eller Pind maa føres ud af Holmen. Dengang solgte Holmens Chef Mælk og Fløde og Høet af Græsgangene; onde Tunger fortalte endog, men sikkert med Urette, at de Malkepiger, der passede Køerne, opførtes i Bøgerne som Dagleiere; men Mælkeriet alene var en ganske god Sportel. Som det gik hermed, gik det med mange andre Ting. Paa Holmen var der selvfølgelig altid en stor Ophobning af Spaaner og andet Affald, og disse Sager, der nu aarligt sælges for Statens Regning, bleve dengang almindeligt bortgivne til Holmens Folk som et lille Emolument⁹⁸). At dette var uøconomisk og urigtigt, er indlysende, men det havde dog det Gode, at alle, der henhørte til Marinen, betragtede sig som een eneste Familie, som der blev sørget for paa bedste Maade.

Der var derfor ogsaa dengang en ganske ander-

ledes Aand i heele Marinen og særlig den faste Stok var som een Familie, hvor det var en Selvfølge, at Børnene fulgte Faderens Haandteering, og meget ofte giftede de sig indenfor Standen, saaledes at en Mængde Familier ogsaa derved knyttedes nærmere sammen. Hvad der yderligere bidrog hertil var de fortræffelige Skoler for Nyboders Børn, de saakaldte Nyboders Dreng- og Pigeskoler, hvor de bleve godt underviiste og holdtes fuldstændigt isolerede fra de øvrige Børn i Byen, der frekventereede Communens Skoler. For Nyboderdrengene var der saa yderligere fra deres 13—14 Aar reglementeret en Uniform, rund blaa Hue, blaa Trøje og hvide Buxer, og hver Søndag i Kirketiiden kunde man møde en Afdeeling af disse smaae Knægte naar de marcherede til og fra Kirke under en Inspecteurs Commando. Lønningen for Nyboders Folk var ogsaa anderledes dengang end nu, idet Mandskabet hver Maaned fik en Portion Kost udleveret in natura fra Proviantgaarden. Denne, der er den Bygning, hvor Generalstaben har sine Localer, tilhørte Marinen og var Oplagsstedet for Provianten, deels til Skibenes aarlige Forsyning og deels til Mandskabet, og paa heele det vidtstrakte Terrain, der findes indenfor Porten, ved Siden af Opgangen til Det store kongelige Bibliothek, var der forskjellige Bygninger til Opbevaring af Provianten, foruden en Bygning, hvor Proviantforvalteren boede. Paa Udleveringsdagen, eengang hver Maaned, kom Mandskabet her, og, da den udleverede Proviant skulde udbringes strax efter Modtagelsen, maatte der mange Hænder til at bære den; Mændene vare derfor som oftest omgivne af alle Familiens Medlemmer, med Mutter i Spidsen, for at tage imod Provisionerne, der bestode af Flæsk, salt Kjød, Ærter, Gryn, Smør, haardt Brød m. m. Ved disse Uddeelingen var der altid tilcommanderet Officeerer for at paasee, at

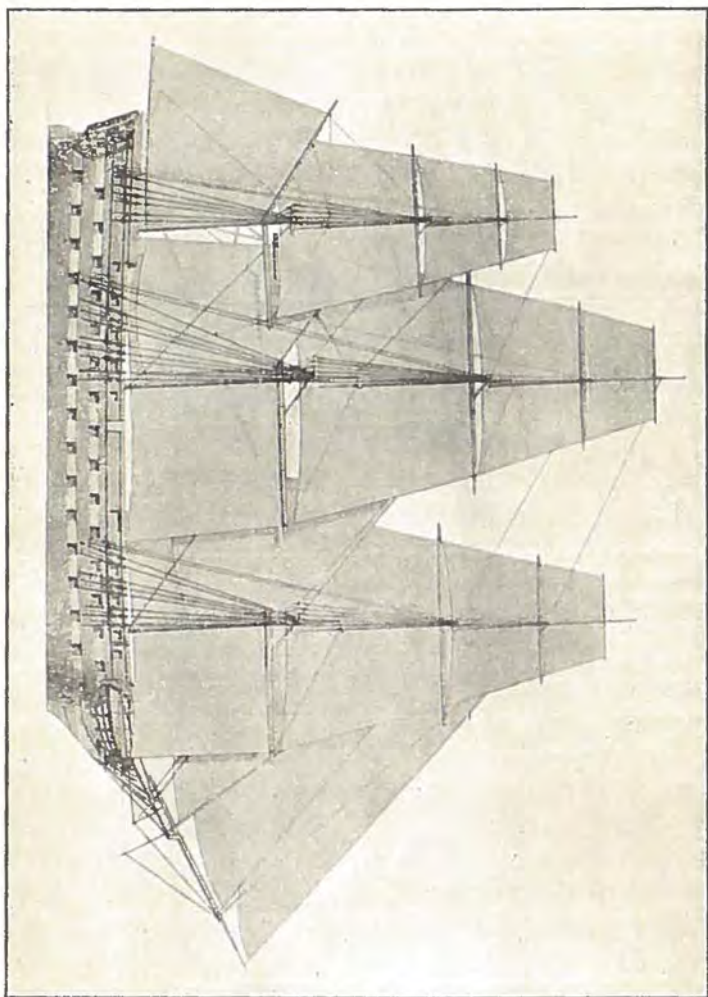
Alt gik ordentlig til, og det var mange moersomme Optrin, der forefaldt derinde paa »Gaarden«, som de kaldte Proviantgaarden. Ved Uddeelingen skulde hver Mand modtage hvad der tilkom ham, og desuden den Ration, der tilkom Sønnen, den saakaldte »Rugdreng«, som han kaldtes efter en vis bestemt Alder, naar han var antaget som Lærling. Naar saa Familierne kom udenfor Porten, begyndte Lystigheden, saa byttedes der, nogle vilde hellere have Flæsk end salt Kjød, og saa fremdeles, saa tændte Fatter Piben, og naar Alt var ordentlig indpakket i de Poser og Bøtter, som hver Familie havde medbragt, travede de belæssede af og holdt gjerne Trop til Kongensgade, hvor Sværmen deelte sig dels ned ad denne Gade og dels ned ad Gothers-, Adel- og Borgergade, for at komme hjem og bortstuve Provianten. Var Samlivet saaledes godt mellem det faste Mandskab, saa var dette virkelig ogsaa Tilfældet mellem Officererne, man følte dengang meget mere end nu, at man alle var Grene paa det samme Træ, og heele Etaten dannede saa at sige eet Heele, som alle værnede om. Der var fortræffelig Aand og Tone i Marinen, og man følte sig stolt over at bære den Uniform, der var almindelig agtet og vel anset overalt.

1853.

Vinteren gik som sagt fornøielig og godt, og da Foraarer kom, fik jeg Ordre til Linieskibet »Dannebrog«²⁷⁾, der skulde ud for første Gang, under Commandeur *van Dockums*²⁶⁾ Commando. Jeg var naturligvis uhyre glad ved denne Commando, da jeg jo derved ikke alene kom med dette prægtige nye Skib, men tillige kom til at fare med min gamle Cadetchef, for hvem jeg stadig nærrede en overordentlig stor Hengivenhed og Respect. Efter Datidens Skik og Bruug var der en Mængde Officerer derombord, og som de

yingste vare vi 5 gode Kammerater⁸⁹), saa at Alt tegnede til, at det vilde blive en moersom Tour. Jeg erin-

Linieskibet »Dannebrog».



drer, at medens vi laae under Eqvipeering, fik jeg mine Søstre⁸⁹) og *Louise*⁸⁸) og hendes Søster⁹⁰) en Dag ombord for at viise dem Skibet. Med fornøiet Sind

gik jeg ombord, hvor jeg foruden min Stilling som Næstcommanderende paa Lieutenant *Prosilius's* Vagt, tillige var Adjutant hos Chefen, noget, hvorover jeg var meget glad. Som det var at vente under en Chef som *van Dockum*, laae vi ikke paa den lade Side, da vi vare gaaede under Seil fra Rheden, der blev manœvreret og exerceret, og i en utroelig kort Tiid var Skibet saaledes organiseret, at jeg nok tør paastaae, at ingen Marine i Verden kunde opviise noget lignende paa et Skib med over 500 Mands Besætning, hvoraf største Deelen vare usøevante Folk. Vi førte en hyggelig Tilværelse ombord; vi vare som anført mange Officerer, og som Læger havde vi den senere Stabslæge *Hornemann*¹⁰⁰⁾ til Overlæge, som anden Læge den senere Stiftsphysicus i Ringkjøbing *Erik Holst*¹⁰¹⁾ og som tredie Læge den nuværende bekjendte Øienlæge *Edmund Hansen Grut*¹⁰²⁾. Imellem de ældre Officerer var Commandeur *Meinertz*¹⁰³⁾ Næstcommanderende, og mellem de andre vil jeg nævne min gamle Pleiefader, Commandeur *Skibsted*¹⁰⁾, der forestod Skolen, *Købke*¹⁰⁴⁾, den senere Overlods, samt *Wilde*¹⁰⁵⁾, og blandt de øvrige, afdøde *Groth*¹⁰⁶⁾ og *Prosilius*¹⁰⁷⁾; Historiemaleren *F. C. Lund*¹⁰⁸⁾ havde faaet Tilladelse til at gjøre Togtet med; han var ombord et Par Maaneder og gik saa iland, da han ikke fandt tilstrækkeligt Udbytte ved vedblivende at være ombord. Vore Underofficerer, særlig Matrosunderofficererne, vare de bedste, vi havde, og imellem dem var nu afgaaede Havnemester i Helsingør, *Frantz Hansen*¹⁰⁹⁾, der alt dengang var en ualmindelig dygtig ung Mand.

Efter at vi havde krydset i Nord- og Østersøen i henved 6 Uger afgik vi til Carlsrone, hvor Chefen havde Ordre til at løbe ind for at sætte sig i Forbindelse med Chefen for den derliggende svenske Ordresquadre, Admiral *Crusenstjerne*¹¹⁰⁾, idet der dér skulde

træffes nærmere Aftale om et Møde mellem svenske, norske og danske Skibe, eller rettere dansk *Skib*, nemlig »Dannebrog«, der skulde finde Sted i Nordsøen, hvor vi da samlede i en 6 Ugers Tiid skulde evolere sammen under *Crusenstjernes* Commando¹¹¹).

En smukkere Indseiling i nogen Havn, end den, vi havde med Linieskibet dér, kan ikke tænkes, og det maa have været med en berettiget Stolthed og Glæde, at *van Dockum*, kort efter vor Ankring paa Rheden, modtog Complimenter fra den svenske Admiral og hans Adjutant, den nuværende Konge af Sverrig, Kong *Oscar*¹¹²), der dengang var Premierlieutenant, ca. 25 Aar gammel, munter, livsglad og fuldstændig utvungen, samt de øvrige Authoriteter i Carlsrone, for den fortrinlige Maneuvreren, der var udført i Løbet til Havnen, der baade er smalt og tilmed særligt vanskeligt at beseile paa Grund af undervands Skjær og Klipper, ja, saa vanskeligt, eller rettere sagt saa risicabelt for et større Seilskib, at der var en staaende Ordre fra svensk Side, at ingen Fregat eller noget Linieskib maatte krydse Løbet ind paa Grund af den store Fare, der var forbunden dermed, uanseet at det naturligviis var en Selvfølge, at dette kun vilde blive forsøgt med en nøie kjendt Lods ombord.

Jeg erindrer endnu, saa mange Aar efter, den Indseiling, og jeg mindes, at vi ud for Utklipporna, nogle smaa Øer med et Fyr og en Lodsstation, der ligger Sonden for Indløbet til Skjærgaarden, havde faaet Lods ombord, samt at det var smukt Veir med en frisk Bramseilskuling. Da Lodsens var kommen op paa Dækket spurgte Chefen ham, om han kunde paatage sig at lodse det store Skib ind, idet Vinden var saaledes, at der maatte krydses Slag i Slag for at naae op til Ankerpladsen, og da han derpaa svarede, at det turde han nok, hvis Chefen kunde svare for at Skibet

kunde stagvende med ganske korte Slag, saa gav *van Dockum* Ordre til at brase fuldt, og alle Mand paa Dækket til Maneuvre. Vi gik nu igang med Krydsningen, der gik fortræffeligt, takket være det fortrinlige Seilskib, som »Dannebrog var fra Constructionens Side, men uden den fuldendte Organisation af Mandskabet og den bestemte Visheed for at alt, hvad der commanderedes, vilde blive udført accurat og hurtigt, havde ingen turdet indlade sig herpaa, thi nu først saae vi, hvor smalt Løbet var, og at et Uheld vilde sikkert være indtraadt, hvis Skibet havde nægtet at vende. Vi havde ganske vist et Uheld under Krydsningen, idet Seilene paa Storreisningen pludselig bleve braste om ved en Misforstaaelse, men netop dette Uheld gav Anledning til en glimrende Maneuvre fra *van Dockums* Side, idet han bakkede Skibet om til samme Boug igjen; nogen nærmere Forklaring kan jeg ikke her give paa, hvad dette vil sige, men det var ypperligt gjort¹¹³). Endelig kom vi da til Ankers, og Ankeret var neppe faldet, førend, som foran fortalt, Admiralen og Prinds *Oscar* kom ombord for at byde velkommen, men dog først og fremmest for at udtale deres Beundring over det flotte Krydsind, der jo unægtelig maa have taget sig udmærket smukt ud fra Land. I Carlsrone forbleve vi en otte Dages Tiid; der var en fortsat Række Festligheder, dels iland hos vore svenske Venner og dels ombord, hvor vi blandt andet havde et aldeles storartet Bal, ved hvilket der var udfoldet en Smag, der gjorde et udmærket Indtryk paa vore Gjæster¹¹⁴). Her stiftede jeg for første Gang Bekjendtskab med den nuværende Konge af Sverrig, og dette vort første Møde har han stadig husket, hvergang vi senere ere mødtes; jeg tilskriver dette Grunden til den Venlighed, han altid har udviist imod mig, og som særlig fik sit Udslag, da jeg mange Aar se-

ner, nemlig i 1882 som Chef for Corvetten »Heimdals«⁽¹⁵⁾, Cadetskibet, kom til Stockholm i Anledning af Kongen og Dronningens Sølvbryllup, ved hvilken Leilighed han egenhændigt, ved et Besøg ombord hos mig i Corvetten, overrakte mig Sværdordenens Com-mandeurkors af 1ste Classe, der maatte betragtes som en stor Udmærkelse.



Korvetten »Heimdals«.

NOTER.

- 1) Professor, Dr. med. *Ludwig Lewin Jacobson*, 1783—1843.
- 2) *Jacobson* blev indskrevet 1842 sammen med 9 andre Drengene, nemlig følgende, hvis militære Data vedføjes i Parentes:
P. C. C. Hammerich (afgaaet 1843).
C. C. C. Albeck (ekstraordinær Volontær 1845, ekstraordinær Kadet 1847, afgik efter Ansøgning 15. April 1848).
V. A. S. Kolbye (ekstraordinær Volontær 1846, ekstraordinær Kadet 1847, afgik efter Ansøgning 19. Marts 1849).
F. C. C. Holst (afgik 1844).
J. P. V. Wrisberg (afgik 1846).
R. T. Bartels (afgik 1843).
P. J. V. Moller (afgik 1843).

J. V. F. Eckhard (stod endnu som indskrevet 1851, og maa saaledes være blevet opført paa Listerne i en meget ung Alder; han blev aldrig Kadet).

J. U. A. Holm (afgik 1843).

Det vil ses, at *Jacobson* var den eneste af dette Indskrivningshold, der naaede at blive Officer.

- 3) Skolemanden *Carl Rudolph Ferdinand Mariboe*, 1800—1860, oprettede 1833 den første højere Realskole i København, *Mariboes Skole*.
- 4) Premierløjtnant *Christen Hee Møller*, 1812—1878, var Skoleofficer ved Søkadetakademiet.
- 5) Adoptivsøster, *Sarah Margaret Mac-Dougall*, 1824—1847.
- 6) Kadet *George Julian Gordon Mac-Dougall*, 1828—1894, indskrevet 1841, Kadet 1843, Kadetunderofficer 1847, Sekondløjtnant 1848.
- 7) Præliminarist *Asmus Eduard Christtansen*, 1831—1884; indskrevet 1839, Volontær 1845, Kadet 1847, Kadetunderofficer 1851, Sekondløjtnant 1852.
- 8) Præliminarist *Louis Edward Augustus Gordon Mac-Dougall*, 1832—1855; ikke forud indskrevet, Kadet 1845, Kadetunderofficer 1850, Sekondløjtnant 1852.
- 9) Kaptajn *Jonas Ramus Petersen*, 1796—1876, forhen Næstkommanderende ved Søkadetakademiet.
- 10) Premierløjtnant *Oluf Wilhelm de Fine Skibsted*, 1814—1891, senere Lærer i Mathematik ved Søkadetakademiet.
- 11) *Antonia Augusta Schönheyder*, 1816—1885.
- 12) Kontreadmiral *Ulrich Anthon Schönheyder*, 1775—1858.
- 13) Præliminarist *Adolph Wilhelm Buchwald*, 1833—1910; indskrevet 1843, Volontær 1845, Kadet 1846, Sekondløjtnant 1852.
- 14) Præliminarist *Andreas Carl Heinrich Asschenfeldt*, født 23. December 1830, indskrevet 1843, ekstraordinær Volontær 1845, ekstraordinær Kadet 1847, afgik efter Ansøgning 22. Maj 1848, (han havde ingen god Karakter i Artilleri); Søn af Justitsraad og Postmester *Asschenfeldt* i Rendsburg.
- 15) *Jacobson* blev Nr. 2 af 14 Volontærer, Rækkefølgen var:
 - A. E. Christiansen.*
 - G. J. J. P. Jacobson.*
 - H. E. Bluhme.*
 - O. L. M. v. Munthe de Morgenstjerne.*
 - A. W. Buchwald.*
 - C. J. T. Carlsen.*
 - V. J. Kierkegaard.*

N. Jacobsen.

G. F. Tvermoes.

J. S. Hohlenberg.

Som ekstraordinære Volontærer antoges:

H. C. Baron Stampe.

C. C. C. Albeck.

A. C. H. Asschenfeldt.

A. V. Schneider.

(*L. E. A. G. Mac-Dougall* kom i Kadetnummer 1845 uden at have været indskrevet eller Volontær).

¹⁶⁾ *Angelique Jacobine Vilhelmine Marie Petzholdt*, 1799—1870.

¹⁷⁾ Kadetternes Uniform var 1845 mørkeblaa Kjole med Overslag af samme Farve, ponceaurød Krave med to Knaphuller af Guld-tresse paa hver Side af Kraven; mørkeblaa spidse Opslag uden Knapper; hvid Kippers Vest; vide mørkeblaa Benklæder over korte Støvler; Ankerknapper; sort trekantet Hat med rød og hvid Kokarde og en smal Guldlidse, hæftet ved en liden Ankerknapp; Sidevaaben.

Kadetunderofficererne af 1ste Klasse, samme Uniform, og til Distinktion en Krampe af Guldlidse paa Hatten, hæftet ved en Ankerknapp, samt en Sekondløjtnantsepaulet paa højre Skulder.

Kadetunderofficererne af 2den Klasse, samme Uniform og Distinktion, men Epaulet uden Kantiller.

Volontærer, Kadetuniform, men kun et Knaphul paa hver Side af Kraven, og uden Sidevaaben.

Medens *Jacobson* var Kadet kom Uniformsbestemmelse om to Rader Ankerknapper, sort Halstørklæde, en Rad Knapper i Vesten, Dolk i Skuldergehæng med Anker, Kaarde til Gala, daglig Trøje, blaastribede Lærredsbenklæder, Hue med Kokarde. Kadetunderofficererne: Epaulet uden Kantiller paa Kjolen og Brandebourgs paa Trøjen.

Kadetunderofficererne af 1ste Klasse lønnedes som Secondløjtnanter, Gage 250 Rbd., men en Del af Gagen tilbageholdtes, indtil de afgik fra Kadetkorpset.

Kadetunderofficererne af 2den Klasse havde 82 Rbd. 12 Sk. i Gage, 14 Rbd. 84 Sk. i Ducør for Underofficerstjeneste, samt visse Munderingsstykker.

Kadetterne havde delvis fri Mundering.

¹⁸⁾ Kaptajn *Christian Carl Paludan*, 1792—1859.

¹⁹⁾ Sekondløjtnant *Niels Frederik Ravn*, 1826—1910.

²⁰⁾ Sekondløjtnant *Julius Sophus Meldal*, 1827—1901. *Meldal* var ikke i Klasse med *Ravn*, men i Klassen efter denne.

- 21) Nu Bredgade Nr. 68.
- 22) Professor, Mag. art. *Nicolai Christian Levin Abrahams*, 1798—1870.
- 23) Premierløjtnant *Osvald Julius Marstrand*, 1812—1849.
- 24) Premierløjtnant *Georg Emil Tuxen*, 1814—1885.
- 25) Sekondløjtnant *Johan Cornelius Tuxen*, 1820—1883.
- 26) Kaptajnløjtnant *Carl Edvard van Dockum*, 1804—1893.
- 27) Linieskibet »Dannebrog«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 25. September 1850, første Togt 1853, ombygget til Panserkorvet 1862—1863, første Togt 1864, ophugget 1897—1898.
- 28) 1874.
- 29) En 24 Tommer (ca. 62 cm) lang, utjæret Tovende, taklet i begge Ender med fint Sejlgarn; for Voksne, $1\frac{1}{4}$ Tomme (ca. $3\frac{1}{2}$ cm) i Omkreds, for Drengene af 9garns Line (ca. $2\frac{1}{2}$ cm. i Omkreds).
- 30) Isenkræmmer *Peter Egholms Gaard*, nu, ligesom dengang, Østergade Nr. 61 (Højbroplads Nr. 1).
- 31) Solodanser *Pierre Joseph Larcher*, 1801—1847.
- 32) Søbatterierne Trekroner og Lynetten var underlagt Marinen indtil 1. April 1866, da de overtoges af Landetaten; Marinen havde dog Station paa Trekroner indtil 1. April 1868, efter denne Dag skulde Logisskibet overtage Komplimenteringen af fremmede Orlogsmænd. (Søforterne overgik fra Hæren til Søværnet 1. November 1932).
- 33) Korvetten »Flora«. Bygget paa Gammelholm, løb af Stabel 15. Juli 1826, første Togt 1830, ophugget 1857.
- 34) Kadet *Peter Ferdinand Giødesen*, 1829—1905, indskrevet 1839, Volontær 1841, Kadet 1842, Kadetunderofficer 1848, Sekondløjtnant 1849. — Rebsejsingen sprang, *Giødesen* havde Stumpen i Haanden, da han naaede Dækket, viste den frem og udbød: »det var ikke min Skyld,« hvorpaa han besvimele.
- 35) Foruden de hollandske Myndigheder modtog den danske Generalkonsul i Amsterdam, *Woldsen*, det store Selskab, der bestod af et halvt Hundrede Personer, og indlogerede alle Kadetterne paa Hotel »Cornalen Doelen«, medens Chefen og Officererne boede paa Hotel »de groote Doele op de Zingel«. Man besaa særligt Orlogsværftet, hvor Linieskibet »Tromp« endnu stod paa Stabelen fra 1828; paa Modelkammeret bemærkedes, at de hollandske Kompasser, ved at anbringe Kompasrosen i en vis Stilling til Magnetnaalen, kunde bruges til at styre retvisende Kurser efter; Behandlingen af Tovværket hæftede man sig ved, Trosserne blev tjærede efter Slaaning, ved, efter en Tørringsproces, at blive nedlagt i et passende opvarmet Tjærebade

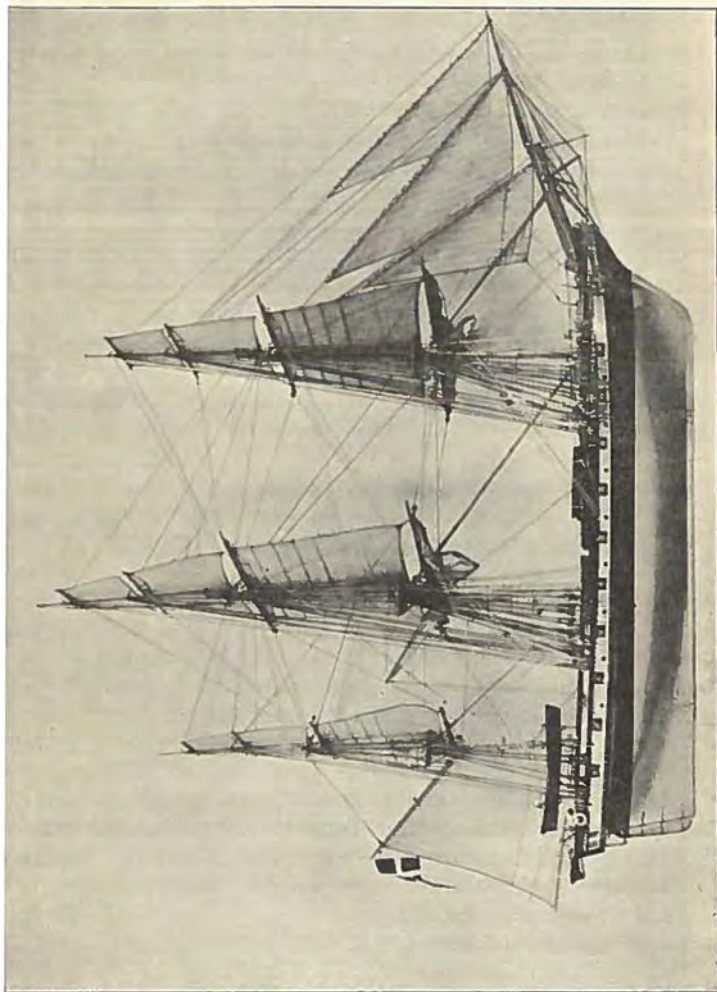
bestemt Tid; i Handelshavnen beundredes de over hundrede smukke Ostindiefarere, det ostindiske Handels-Matschepys mægtige Pakhuse, Qveekscool'en for vordende Koffardisøfolk, og *van Vliessingens* store Fabrik for Dampmaskiner og Jernskibsbygning; men forøvrigt alle Seværdigheder, *de Rugtlers* Monument, den zoologiske Have, *Peter den Stores* Hytte i Zaandam, Harlem, ja endog Haag, der naaedes med »Dampvogn«. Endelig interesserede de hollandske Skikke Kadetterne, Kridtpiberne, Klædedragten, Eenspænderkareten paa Slæden, hvor Kusken hvert Øjeblik maatte kaste en vel fedtet Svaber ind under Slædemederne for at formindske Friktionen, — o. m. a.

- 36) Den 9. April 1848 konfirmeredes Kadetterne: *Carl Ludvig Wolff, Julius de Lancy Pedersen, Georges Johan Jacob Preben Jacobson, Adolph Wilhelm Buchwald, Hans Emil Bluhme, Johannes Soebolger Hohlenberg, Carl Christian Claudius Albeck, Vilhelm Andreas Skjold Koldbye, Niels August Wolff* og *Gottlieb Heinrich Adolph Hansen*: Kirkebogens Stavemaade er ikke fulgt for Kadetnavnenes Vedkommende. Kadet *Jacobsons* Forældre kaldes: Professor, Regimentschirurg, Dr. med. *Ludvig Jacobsen* og Hustru *Angeliga Wilhelmine Petzholdt*.
- 37) Residerende Kapellan ved Holmens Kirke *Balthazar Münter*, 1794—1867.
- 38) Den 14. April 1848 tilkommanderedes Kadetterne *Jacobson* og *Hans Emil Bluhme* Batteriet Trekroner, den 28. s. M. yderligere Kadet *J. C. E. Harboe*: denne sidste afskedigedes 8. Oktober 1850 paa Grund af Svagthed.
- 39) Bombekanonjolle Nr. 4, »Baago«, Bygget paa Nyholm 1836, armeret med 1 Stk. 60-pundig Bombekanon og 2 Stk. 4-pundig Houbitzer; 12,6 Tons; 18 Aarer; 24 Mand; sprengt i Luften ved Als 29. Juni 1864.
- 40) Kanonchalupper, (Bombekanonchalupper), de sidste af disse forandredes til overbyggede Takkeladspramme, aabne Lastespramme eller Kulpramme.
- 41) Fregatten »Freja«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 26. August 1819, paa Togt 1824, 1848 og 1849, solgt til Handelshuset *Puggaard & Co.*, København, 1853, for 50.000 Rdl.
- 42) Efter Ordre af 1. Marts, sammen med Kadet *H. E. Bluhme*, 15. Marts—18. April.
- 43) Korvetten »Najaden«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 26. Maj 1820, første Togt 1820—1821, solgt til Handelshuset *Puggaard & Co.*, København, 1852, for 10.000 Rdl.
- 44) Kaptajn *Friderich Rudolph Edwin Maria Dirckinck, Friherre af Holmfeld*, 1802—1896.

- 15) Linieskibet »Christian den Ottende«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 22. Maj 1840, første Togt 1841, andet og sidste Togt 1849, blev ødelagt af Fjenden og sprang i Luften 5. April.
- 16) Linieskibet »Skjold«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 12. September 1833, første Togt 1836, ombygget i Dokken paa Christianshavn til Skruelinieskib, ud af Dokken 8. August 1860, første Togt 1861, solgt til *James Shaw* i London 1876.
- 17) Kommandør *Henrich Bendt Thomsen*, 1790—1865, afskediget i Naade 1850 paa Grund af Nervøsitet.
- 18) »Skjold« havde 667 Mand ombord, hvoraf 104 Soldater og 6 Kadetter, der alle tiltraadte i Skibet 2. Maj; disse var: *Jacobson* (afgik 30. Maj til Dampskibet »Hekla«), *Hans Emil Bluhme*, *Louis Alphonse Mourier*, *Carl Adolph Garde*, *Peter Urban Bruun* (afgik alle fire til Korvetten »Flora« 24. August) og den svenske Kadet *Åkerhjelm* (afskediget efter Ansøgning af dansk Krigstjeneste 22. August, afgik fra »Skjold« 25. August, Dagen efter de andre Kadetters Afrejse); endelig kom Kadet *Christian Frederik von der Recke* ombord 2. Juni fra Dampskibet »Skirner«, han afgik sammen med Kammeraterne til »Flora«.
- 19) Kahytsgulvet, Dørken.
- 20) Kommandørkaptajn *Hieronymus Aschehoug*, 1790—1850. Afledningen fundt Sted 11. Juli.
- 21) Hjuldampskibet »Skirner«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 16. Februar 1847, første Togt 1848—1850, solgt til Firmaet *Petersen & Albeck*, København, 1872, for 14,500 Kr.
- 22) I »Skjold«s Kommando og Gaaende Rulle staar der, at *Jacobson* 30. Maj afgik til Dampskibet »Hekla«, men dette er urigtigt, han kom ombord i »Skirner« 31. Maj. Her havde han været een Gang tidligere dette Aar, »Skirner« fik ofte Kadetter tilkommanderet, i 1849 saaledes: Kadetterne *Mac-Dougall*, kom 19. Marts fra København, gik 28. August til Korvetten »Flora«; *Recke*, 19. Marts, København — 1. Juni, Linieskibet »Skjold«; *Sass*, 3. April, Briggen »Mercurius« — næste Dag, Sønderborg (han afskedigedes 2. Januar 1850 efter Ansøgning); *Dorph*, 4. April, Briggen »St. Croix« — samme Dag, Sønderborg; *Bluhme* og *Jacobson*, 18. April, Korvetten »Najaden« — 20. April, Sønderborg; *Jacobson* kom atter til »Skirner« fra »Skjold« 31. Maj, og gik til »Flora« 25. August; Kadetunderofficererne *August Meisner*, 7. Juni, Dampskibet »Slesvig« — 16. Juni, Dampskibet »Ægir«, samt *Giodesen*, 14. August fra Skonnerten »Delphin«; *Bille*, 20. August fra Barkskibet »Saga«; *Tuxen*, fra Briggen »Mercurius«; *V. Grove*, Kadetterne *Schneider* og *Hohlenberg*,

21. August fra sleswig-holstensk Fangenskab, disse 7 sidstnævnte gik alle 25. August til »Flora«, og endelig Kadet *Harboe*, 4. September fra Sønderborg, gik 6. September til Dampskibet »Axel«.
- 53) Kommandør *Hans Georg Garde*, 1790—1875.
- 54) Premierløjtnant *Peter Anton Seidelin*, 1814—1872.
- 55) Kaptajn *Hendrich Emil Krenchel*, 1801—1864.
- 56) 6. Juli 1849.
- 57) Overgeneral *Frederik Rubeck Henrik von Bülow*, 1791—1858.
- 58) Den 4. August 1850 udstedtes Ordre til at de Officerer og Kadetter af Korvetten »Flora«s Besætning, der kunde undværes, skulde afgaa til Sønderborg for at gøre Tjeneste paa Eskadren. *Jacobson* var i »Flora« fra 2. Maj til 13. August.
- 59) Fregatten »Havfruen«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 6. Oktober 1825, første Togt 1832. Solgt til Handelshuset *Puggaard & Co.*, København, 1865, for 50.269 Rdl.
- Som »Skirner« Aaret forud, synes »Havfruen« 1850 at have været Moderskib for Kadetterne: Kadetunderofficer *C. Carlsen*, Kadetterne *G. Jacobson* og *P. Bruun*, 20. August—30. September; *C. F. Recke*, s. D. — 22. August (til Dampskibet »Holger Danske«); Kadetterne *A. Mac-Dougall*, (*O. Morgensjerne*, *Dorph*, *C. Jessen*, *O. Suenson*, *W. Ellbrecht*, *T. Jessen* og *O. Hansen*, 26. til 30. September; *W. Buchwald*, *E. Harboe*, *A. Mourier*, *C. F. Recke*, *A. Wulff* og *C. Garde*, 26. til 27. September.
- 60) Kaptajn *Edouard Suenson*, 1805—1887.
- 61) Hjuldampskibet »Hekla«. Bygget i England, ankom til Holmen 10. Maj 1842, første Togt s. A., ophugget 1882.
- 62) Skruckanonbaaden »von der Tann«. Bygget af Schleswig-Holstenerne 1849, opkaldt efter Friskareføreren.
- 63) Briggen »Aleyone«.
- 64) 20. Oktober 1827 mellem en tyrkisk-ægyptisk og en engelsk-fransk-russisk Flaade.
- 65) Linieskibet »Scipio«.
- 66) Paa Christiansborg Slot; Billede af Festen, Akvarel af *H. G. F. Holm*, findes paa Bymuseet i København.
- 67) Balletmester *Antoine Auguste Bourdonville*, 1805—1879.
- 68) Den 13. December 1850 er Dampskibet »Hekla«s samlede Besætning tilkendegivet Ministeriets Tilfredshed og Paaskønnelse af deres Tjeneste under dette Aars Kampagne, hvorunder Dampskibet »Hekla« i gentagne Fægtninger har tilføjet Fjenden væsentligt Afbræk, og under kyndig Ledelse, modig og ufortrøden Udførelse, hæderlig har kæmpet imod afgjort Overmagt.
- 69) Maleren *David Monies*, 1812—1894.

- 70) Billedet »En Episode af Soldaternes Hjemkomst« (Gardens Hjemkomst i September 1849, malet 1850), hænger nu paa Frederiksborg.



Korvetten »Valkyriens«.

71) Journalist *Edvard Meyer*. 1813—1880; død i Fattigdom.

72) Korvetten »Valkyrien«. Bygget paa Nyholm, løb af Stabel 11. Juni 1846, første Togt 1847, ophugget 1871.

- 73) Den 8. August 1852 udnævntes Kadetterne *Hans Emil Bluhme*, *Jacobson* og *August Wilhelm Schneider* til Sekondløjtnanter. Kadetterne *Louis Edward Augustus Gordon Mac-Dougall* og *Asmus Eduard Christiansen* udnævntes allerede 9. April, medens *Johannes Sobolger Hohlenberg*, *Adolph Wilhelm Buchwald* og *Otto Ludvig Michael von Munthe af Morgenstjerne* først udnævntes 31. Oktober.
- 74) *Jacobson* blev indskrevet 1842, Volontær 1845, Kadet 1847, Kadetunderofficer 1851 og Sekondløjtnant 1852.
- 75) Den 30. August 1852 udkommanderedes Sekondløjtnanterne *Bluhme*, *G. Jacobson* og *Schneider* med Korvetten »Galathea«; *Bluhme* afgik 3. September til Dampskibet »Mereur«.
- 76) Korvetten »Galathea«. Bygget paa Gammelholm, løb af Stabel 6. Oktober 1831, første Togt 1833, solgt til Handelshuset *Mohr & Kjær* 1862 for 30.000 Rdl.
- 77) Kommandørkaptajn, Inspektør for Oresunds Toldkammer, *Henrik Gerner Sneedorff*, 1793—1883.
- 78) *Augusta Sophie Frederikke Marie Caroline Julie*, Prinsesse af Hessen, 1823—1889, gift 1854 med *Carl Frederik Axel Bror Blixen Finecke*, 1822—1873.
- 79) Vagtskibsstationen i Sundet ved Helsingør blev ophævet 8. August 1857; i Store Belt var den ophævet allerede 3. August s. A.
- 80) Kaptajnløjtnant *Peter Christian Holm*, 1807—1864.
- 81) *Louise Margrethe Hensch*, 1824—1876.
- 82) Professor *Gustav Frederik Hensch*, 1788—1864.
- 83) Kaptajnerne *Hans Peter Holm*, 1847—1929, og *Gustav Frederik Holm*, 1849—1940.
- 84) Skrueskonnerten »Fylla«. Bygget paa Orlogsværftet, løb af Stabel 1. Juli 1862, første Togt 1863, ophugget 1903.
- 85) Panserbatteriet »Odin«. Bygget paa Orlogsværftet, løb af Stabel 12. December 1872, første Togt 1874, solgt til Firmaet *Tidemann*, *Hendrik-Ido-Ambach*, Holland, 1912, for 165.000 Kroner.
- 86) 1876 i Julianehaabs Distrikt, 1880—1881 i Sydgrønland, 1883—1885 paa Østgrønland, 1892 Fører af Kgl. grønlandske Handels Skruebark »Hvidbjørnen«, 1894 anlagde Missionsstationen og Handelsstationen Angmagssalik.
- 87) Konebaadsekspeditionen 1883—1885.
- 88) Skuespillerinde, Debutant 5. Januar 1852 paa Det kongelige Theater, *Louise Amalie Frederikke Larcher*, 1834—1922.
- 89) *Louise Jacobson*, 1827—1908, gift med Direktør for Nørrebro Sporvejsselskab *Wilhelm Wolfhagen*, død 1901.

Wilhelmine Jacobson, 1829—1913, gift med Professor, Dr. med. *Carl Edvard Marius (Moritz Marcus) Levy*, 1808—1865.

Augusta Jacobson, 1835—1906, gift med Professor, Dr. med.

Emil Theodor Paulli, død 1876.

90) *Fedora Larcher*, 1836—1905, gift med Proprietær *Johannes Otto*.

91) Gammelholm fraflyttedes i Aarene 1860—1866, ifølge Lov af 15. April 1858.

92) Opfyldt 1860—1861.

93) Forenings- og Messeforhold var dengang ikke af den hyggelige og jævne Form, som nu, og Vagterne var derfor Samlingsstedet for Marinens unge Officerer. Her spistes Frokost og blev roget Tobak, her førtes larmende Diskussioner om Marinens Ve og Vel, Etatens Anliggender blev gjort til Genstand for Drøftelser fra alle Synspunkter.

94) Det var en omfattende Sag at skaffe rigelig og rigtig Frokost til Gæsterne; nogle Aar senere bestemtes, at den vagthavende Officer »kan lade sine Provisioner tilbringe af sin Vagtoppasser, men det store Apparat med to Oppassere er upassende og bør ikke taales, der maa ikkun benyttes een Mand til Transport af Hovedvagtens saakaldte Vagtkurv«.

95) Den gammeldag Lædersofa var ikke blød nok, men det forstod den vagthavende Officer at bøde paa, — indtil Holmens Chef greb ind og forbød den vagthavende Løjtnant »at lade sine Sengeklæder bringe ud i Vagten, thi han er at betragte som inspektionshavende og skal jevnlig rondere om Natten; han maa kun tillade sig at hvile i Klæderne«.

96) Vagtordren lød paa, at der skulde ronderes mindst een Gang hver Nat, men at Myndighederne forventede endnu større Indsats i Tjenesten fremgaar af en Bemærkning af Holmens Chef: »der bliver *kun* ronderet een Gang, — og det er *før* Midnat«.

97) Der maatte ikke medføres Lanterner ved Ronderingen. En Bestemmelse af 10. December 1836, midt i Aarets mørke Tid, siger udtrykkeligt, at det strider mod Hensigten med Ronderingen, at der medbringes Lys; »men kan orientere sig forud om Dagen; Lanterner maa ikke medbringes«.

98) Spaaneordningen var meget gammel; Oprindelsen er denne: Tømmermændene maatte, i Modsætning til Smedene, holde sig selv med Værktøj, (en Ordning, der gælder endnu), og de nød derfor det Privilegium at maatte udbringe deres Huggespaaner af Holmen; men dette gav Anledning til Uregelmæssigheder, dels blev Spaanerne for tykke, og dels udbragtes noget af Holmens Gods; desaaarsag bestemtes 1721 at alle Spaaner skulde

samles i Spaanehaven og fordeles derfra, men herover blev Tømrerne meget vrede, og det endte med, at de fik deres tidligere Rettigheder tilbage; 1804 gik man over til den af *Jacobson* omtalte Ordning.

- 99) Sekondløjtnanterne i Linieskibet »Dannebrog« 1853 var, foruden *Jacobson*, *Julius de Lancy Pedersen*, *Charles Ivan Theobald Carlsen*, *George Julian Gordon Mac-Dougall* og *Asmus Eduard Christiansen*.
- 100) Underlæge *Christian Wilken Hornemann*, 1816—1892.
- 101) Kandidat *Erik Begtrup Holst*, 1828—1907.
- 102) Stud. chir. & med. *Edmund Gollfred Hansen (Grut)*, 1831—1907.
- 103) Kaptajn *Carl Magnus Meinertz*, 1809—1892.
- 104) Premierløjtnant *Waldemar Hjartvar Købke*, 1813—1893.
- 105) Premierløjtnant *Ollo Alexander Klemme Wilde*, 1815—1896.
- 106) Premierløjtnant *Eiler Peter Christopher Munthe Groth*, 1821—1867.
- 107) Premierløjtnant *Christoph Peter Julius Prosilius*, 1827—1860.
- 108) *Frederik Christian Lund*, 1826—1901.
- 109) Det er sjældent, at en af vore gamle Matrosunderofficerers Data kan offentliggøres, vi vil derfor benytte den af *Jacobson* givne Anledning:

Frantz Carl Christian Hansen var født 23. September 1825. Lærling 1. April 1841. Hulybefaren 1. Januar 1844, Helbefaren 1. Januar 1847, Kvartermester 1. April 1852, Baadsmandsmath 1. April 1854, Baadsmand 1. Januar 1857, Højbaadsmand 1. Januar 1866, (Overbaadsmand 1. Juli 1868). Han havde Styrmandseksamen, var Dannebrogsmænd og havde Holmens Hædersmedaille.

At *Jacobson* ikke var ene om at bedømme denne Underofficer godt fremgaar af følgende Oversigt over *Frantz Hansens* militære Liv:

1841. Batteriet Trekoner. Anbefales.
1842. Fregatten »Thetis«, (*Zahrtmann*, Middelhavet). 1ste Classe.
- 1843—1844. Briggen »Ørnen«, (*Polder*, Sydamerika). Har forrettet Tjeneste og erholdt Doucør à 10 Sk. pr. Maaned som Halvbefaren paa Stortoppen fra 2. Oktober 1843. En herlig Dreng med fortrinlige Evner og ivrig Lyst til at duelliggjøre sig i sit Fag. Anbefales til at beholde Karakterer som Halvbefaren.
- 1844—1845. Dampskibet »Hekla«, (*K. E. Mourier*, Middelhavet).
1845. Briggen »Mercurius«, (*C. L. Prosilius*, Island).
1846. Korvetten »Najaden«, (*C. I. Prosilius*, Vagtskib i Sundet). Anbefales som en dygtig og pualidelig Matros.

- 1847—1849. Briggen »Ørnen«, (*C. L. C. Irminger*, Guinea og Vestindien).
1849. Fregatten »Nymphen«, (*J. F. Bræm*, »Kvarteerskib«). Anbefales særdeles.
1849. Permitteret som Styrmand med Briggen »Ørnen«, (*P. C. Holm*). Særdeles godt anbefalet.
1850. Permitteret som Styrmand med Korvetten »Valkyrien«, (*C. L. Prøsilius*). Særdeles godt anbefalet.
1851. Permitteret som Styrmand med Dampskibet »Hekla«, (*R. F. E. Dirckinck-Holmfeld*). Antages skikket til at komme over andre.
1852. Korvetten »Galathea«, (*P. C. Holm*, Vagtskib i Sundet). Anbefales.
1853. Lineskibet »Dannebrog«, (*van Dockum*).
1854. Fregatten »Thetis«, (*E. Raffenberg*, Eksercerskib). Med Ministeriets Tilladelse gjort Tieneste som 2den Styrmand. Anbefales særdeles.
1855. Dampskibet »Hekla«, (*M. B. Bøcher*, Kielerfjord). Anbefales som udmærket god.
1856. Chalouppen, (den kongelige). Anbefales.
1858. Skruekorvetten »Heimdal«, (*E. Raffenberg*). Anbefales.
1860. Fregatten »Thetis«, (*P. C. Holm*, Eksercerskib). Anbefales særdeles. Skibmand.
1861. Dampskibet »Hekla«, (*P. A. Seidelin*). Anbefales som særdeles dygtig.
1861. 20. Juni til 6. December og 1862, 6. April til 2. December permitteret for at føre Dampskibet »Frederik VII«.
1863. Panserbatteriet »Rolf Krake«, (*O. C. Pedersen*, Prøvetogt). Anbefales.
1864. Fra 6. Februar til 1. Oktober permitteret og ansat som Reserveofficer. Ved Vesterhavsoernes Forsvar. Førte Bombekanonjollen »Aarøsund«, 2 Underofficerer, 20 Mand, 1 Stk. 60-pundig Bombekanon og 2 Stk. 4-pundige Houbitzer. »Aarøsund« sænkedes 19. Juli ved Føhr, samme Dag overgav Besætningen sig og kom i Fangenskab.
1866. Skrueregatten »Jylland«, (*O. C. Pedersen*, Eksercerskib). Anbefales særdeles. Højbaadsmand. (*Frantz Hansen* gik altsaa tilbage til Underofficerskorpset igen).
1869. Ansat som Havnefoged i Helsingør 1. Maj. Han er sikkert den sidste af Marinens Personel, der ansattes ved Provinshavnene ifølge Resolution af 20. April 1823, thi 15. April 1869 overgik Marineministeriets Ret til at be-

sætte Havnefogedposterne til Indenrigsministeriet; *Frantz Hansens* Udnævnelse maa altsaa have foreligget før 15. April.

- 110) Kontreadmiral *Salomon Mauritz von Krusenstjerna*, 1794—1876.
 111) Den 4. Juli 1853 mødte »Dannebrog« i Skagerak den svensk-norske Eskadre, bestaaende af de svenske Skibe: Lineskibet »Carl XIII«, Fregatterne »Josephine« og »Chapman« og Briggen



Fregatten »Jylland«.

»Nordenskjöld«, samt de norske: Korvetten »Nordstjernen« og Skonnerten »Sleipner«; alle Skibene dannede en dansk-svensk-norsk (skandinavisk) Eskadre under *Krusenstjerne*; en Kolera-epidemi i Land bevirkede en brat Afslutning af Togtet, og Skibene skiltes udfor Nyborg 29. Juli.

- 112) *Oscar Frederik*, 1829—1907, Prins af Sverige; efter Broderer *Karl XV's Død* 1872, Konge af Sverige under Navnet *Oscar II*
 113) »Dannebrog« anduvede Karlskrona 12. Juni. Den svenske Ma

rine tilbød at lade Krigsdampskibet »Thor« slæbe Linieskibet ind, men *van Dockum* frabad sig høfligt Hjælpen. Der krydsedes med smaa Slag i det smalle Løb; i syvende Vending bekneb Berginerbransen sig, saa Sejlene paa Krydsrejsningen blev staaende, da der brasedes om agter; Stortoppens Ombranning foregik saa voldsom, at Storskøde kastede sig op over Nokken af Berginerraaen, og derved yderligere holdt denne fast; *van Dockum* klarede Situationen ved at hale Styrbords Klyverskøde, lægge Roret op, bjærge Mesanen og kovende; Manøvren lykkedes. Da »Dannebrog« kom til Vinden over den anden Boug skete et nyt Uheld, da der igen skulde vendes, idet Store Mærsebugline fangede læ Nok af Fokkeraaen da Agtersejlene brasedes om; denne Klemme ordnede en Topsgast ved at entre ud og kappe Buglinen. »Dannebrog« er det første Linieskib, der nogensinde er krydset ind til Karlskrona.

¹¹⁴⁾ Den 19. September 1853 udtalte Hs. Maj. Kongen sin Tilfredshed med *van Dockums* udviste Dygtighed og Konduite, og samme Dag dekoreredes Kontreadmiral *von Krusenstjerna* med Kommandørkorset af Dannebrog, medens de svenske Premierløjtnanter *Odelsjerne* og *Grev Claes Cronstedt* blev Riddere af Dannebrog; 3. November fik følgende danske Søofficerer Tilladelse til at bære den svenske Sværdorden, *van Dockum*, Kommandørkorset, Kaptajn *Meinertz* og Premierløjtnant *Wilde*, Ridderkorset.

¹¹⁵⁾ Skruedorvetten »Heimdal«. Bygget paa Orlogsværftet, løb af Stabel 24. Juli 1856, første Togt 1857, ophugget 1888.

HJÆLPEKILDER

Calender over den kongelige danske Søetat. Kiøbenhavn 1840—1853. Nyt Archiv for Søvæsenet, tredie, fjerde, femte, syvende og ottende Bind. Kiøbenhavn 1848, 1849, 1850, 1852 og 1853.

Kommende og Gaaende Rulle: Linieskibet »Skiold« 1848, Fregatten »Freia« 1848, Fregatten »Havfruen« 1848, Korvetten »Najaden« 1849, Dampskibet »Skirner« 1848—1850, Fregatten »Havfruen« 1850 og Korvetten »Flora« 1850.

Rulla på Officerarne och Civil-Personalen vid Kongl. Maj:ts Flotta och dertill hörande Corpser. Stockholm 1861.

R. Werner: Das Buch von der norddeutsche Flotte. Bielefeld & Leipzig 1869.

Huandbog for Søværnet for 1878. Kjøbenhavn 1878.

Johannes Ipsen og *Harald Paulsen*: Retspleien ved Hæren og Flaaden. Kjøbenhavn 1878.

Krak's Vejviser 1888. Kjøbenhavn.

- Alex. Wilde*: Memoirer 1850—1853. Kjøbenhavn 1893.
H. Degenkolv: Oplysninger vedrørende den danske Flaades Skibe i sidste Aarhundrede. Kjøbenhavn 1906.
Svend Dahl og *P. Engelstoft*: Dansk biografisk Haandleksikon. Kjøbenhavn og Kristiania 1920—1926.
T. A. Topsøe-Jensen: Fra det gamle Søkadetakademi. Før og Nu, Supplement Nr. 1, pag. 153. København 1924.
J. H. Schultz: Den danske Marine 1814—48. I. København 1930.
Svend Dahl og *P. Engelstoft*: Dansk biografisk Leksikon, grundlagt af *C. F. Bricka*. København 1933, ikke sluttet.
T. A. Topsøe-Jensen og *Emil Marquard*: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660—1814 og den danske Søetat 1814—1932. I og II. København 1932.
 Oplysninger fra Chefen för Marinen, Försvarsstaben, Krigshistoriska Avdelningen, Sjöhistoriska Detaljen. Stockholm.
 Marineministeriets Billedsamling. København.
 Professorinde *Helene Howitz*: Familieoplysninger.
Chr. Bendix Thstrup: Fra Ekvipagens Arkivhylder. Manuskript.



Linieskibet »Dannebrog«s Gallionsfigur.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juli Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

1. Juli 1644: Flaade paa 40 Skibe m. fl. i 3 Eskadrer 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 mistede 8 Linieskibe og ca. 4000 Mand; Niels Juel udnævnes til General-Admiral-Løjtnant og Elefantridder (Medaille 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 1616). Stillingen som »Chef for Søofficerskorpset« oprettes.
1. Juli 1932: Mineskibsdivisionen oprettes ifølge Søværnsloven af 1932, Chef Orlogskaptajn B. H. Andersen.
4. Juli 1616: Kgl. Forordning udstedes om Mandskabets 5-aarige Tjenestetid m. m. (Grundlaget for Holmens faste Stok).
- 4.—8. Juli 1770: Middelhavseskadre paa 4 Linieskibe, 2 Fregatter m. fl. under Schoutbynacht 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 Or-

logsbriggeerne »Lolland«, »Samsø« og »Kiel« kæmper i Lyngør Havn med engelsk Linieskib »Dictator«, Chef Captain Stewart, samt Orlogsbriggeerne »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 Kaptajn-løjtnant Muxøll angriber Fjendens Retrætelinier ved Trældens og Randsfjord.
7. Juli 1565: Flaadestyrke paa 21 danske og 17 lübske Skibe under Admiral Otto Rud slaas 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 slaas paa Københavns Rhed af lübsk Flaade paa 28 Kogger og 24 Sækker 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 Schouthynacht Strömstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejringshær odelægges. (Medaille slaact).
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.
12. Juli 1564: Eskadre paa 3 Skibe under Admiral Peder Hvidtfeldt odelægges ved Warnemynde det svenske Skib »Hvita Falken«, Kaptajn Björnson, der sprænger sit Skib i Luften og omkommer med hele sin Besætning.
14. Juli 1788: Eskadre paa 6 Linieskibe og 3 Fregatter under Kontreadmiral Krieger førende russisk Gjøes forener sig

med russisk Eskadre under Viceadmiral von Dessen for i Kattegat og Østersøen at true Sverrig.

16. Juli 1788: Kongelig Resolution for at Orlogsslaget 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 Strømstad 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 Vesterhavsoerne under Kaptajn-løjtnant Hammer brændes og sænkes ved Føhr af egen Besætning forinden Vesterhavsoerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrigsk-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. til 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 Neüstädter 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 »Graa Ulv« og »St. Johannes« og 3 hollandske Skibe under Kaptajn de Koningk kæmper ærefuldt i Ebeltoft Vig mod svensk Eskadre paa 10 Skibe under Owen Coxe. Hollandsk Fregat »Jom-

fruen af Enkhuisen« 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-Archelmester til Over-Kanoner, Bøsseskytte 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 slaet 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 Skytskibe 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 slaet).
27. Juli 1361: Kong Valdemar Atterdag erobrer Visby og Gotland, Kongen antager derefter Titlen »de Gothers«.
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 Admiralerne Hans Lauritsen, Jens Trudson Ulfstand, Baden og lübsk Admiral Thinnappel.
31. Juli 1914: Sikringsstyrken indkaldes, og Flaaden gøres krigsberedt foran Verdenskrigens Udbrud, Viceadmiral Koføed-Hansen Chef for Flaadens Overkommando.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Maj 1940.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
32. *Krook, B.*: Torpedoflyget. Almäna synspunkter. Ill. Diagr. Sthlm. 1938. 8^o. H.
33. *Lockhart, J. G.*: The Sea. Our Heritage. Kort. Litt.fort. Lond. & Aylesbury 1940. 8^o. H.
34. *Goerne, A. v.*: Englands Flotte. Werften, Stützpunkte, Verteilungsplan, Waffen, Schiffe, Marineluftstreitkräfte. Ill. & Kort. Geleitwort von Adm. von Trotha. Oldenburg i O. 1940. 8^o. H.
- * 35. *Thalbitzer W.*: Inuit Sange og Danse fra Grønland. (Inuit Songs and Dances from Greenland.) (Inuit kaláliussit erinars-sútaisa qitataisalo ilait.) Ill. Kbh. 1939. 4^o. H.
36. Statens civile Luftværn. Oplysn.hft. Nr. 3: Vejledning for Husvagter i Beboelsesejendomme. Kbh. 1940. 8^o. H.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Krigen 1939—
Tyskland.
Osthold, P.: Die Beschäftigung der Kriegsgefangenen.
- 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Goblet, J. M.: Les Dominions britanniques dans la guerre.
Brandt, K.: Germany behind the Blockade.
- 7,3.: Militære Operationer.
7,32.: Søkrig.
Bywater, H. C.: The War at Sea.
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
Genève, A.: Moderne krigsøkonomi och krigsfinansiering.
Danmark.
Sveistrup, P. P.: Danmarks Økonomi ved Krigens Begyndelse.
Frankrig.
Philip, A.: French Economy on a War Footing.
Tyskland.
Albrecht, G.: Die Regelung des gewerblichen Güterverkehrs
in der Kriegswirtschaft.
- 7,41.: Produktion og Transport.
Salleron, L.: Observations sur l'économie agricole de guerre.
Danmark och den tyska krigsøkonomien.
- 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.
Die Preispolitik der kriegsführenden Länder.
Auréjac: Les accapareurs [Opkøbere] de la carte d'alimen-
tation [Ernæringskort].
Kristensen, R.: Aktuelle problemer i prispolitikken.
- 7,43.: Krigsfinansiering.
Robbins, L.: How Britain will finance the War.
Gauchère, J.: Les mesures financières de guerre.
Kaps, F.: Die Vertragshilfeverordnung und die Verordnung
über das Kriegsausgleichsverfahren.
- 7,6.: Neutralitet (efter Lande).
De Ranlin, G.: Evolution des idées: Blocus, guerre de course,
neutralité.
Balkan.
Ireland, P. W.: The Near East and the European War.

(forts.)

H. Bistrup.

Kampen ved La Plata.

Ved Kaptajnløjtnant Saabye.

Nedenstaaende er en Oversættelse af en Artikel i »U. S. Naval Institute Proceedings« og angives at være taget fra Chicago »Sunday Tribune«.

Captain Parry's Rapport vedrørende Kampen med »Admiral Graf Spee«.

Hvor nær den tyske »sea-raider« »Admiral Graf Spee« var ved at vinde Kampen ved La Plata mod 3 britiske Krydsere, er for første Gang blevet afsløret i en officiel Rapport, som Chefen for Krydseren »Achilles«, Captain Parry, har indsendt til Admiralitetet.

Captain Parry oplyser, at der var et Tidspunkt under Kampen, hvor Ildledelsen i begge de lette britiske Krydsere — »Achilles« og »Ajax« — svigtede. Captain Parry fastslaar endvidere, at den tredie og største af de engelske Krydsere — »Exeter« — blev haardt medtaget allerede ved Kampens Begyndelse.

Den først offentliggjorte officielle Beretning viste, at Englænderne ingenlunde var klar over, at de havde vundet en Sejr, men tværtimod nedslaaet over deres Uheld. Det siges ogsaa her, at Englænderne afbrød Kampen, fordi det syntes formaalsløst at fortsætte med at overdænge det stærkt pansrede Skib med deres lette Projektiler.

De tre Krydsere var spredt over et stort Felt, da de samledes for at jage »Graf Spee« ud for Sydamerikas Østkyst. Den 13. December — selve Kampdagen —

var de faktisk i Færd med at indøve den Taktik, hvormed de nogle faa Timer senere slog Lommeslag-skibet.

Det tyske Skib observerede de britiske Krydsere, da de var tværs ude og identificerede dem straks, siger Captain Parry; det aabnede Ilden 3 Minutter før, det første engelske Skib — »Exeter« — svarede.

De britiske Skibe bragte straks deres Taktik — at udsætte Modstanderen for Dobbeltild — til Udførelse. Men i Kampens første Kvarter blev »Exeter« ramt af 4 28 cm's Granater, hvilket bragte 4 af dens 20,3 cm's Kanoner til Tavshed og dræbte næsten alle paa Broen.

Ved Slutningen af dette Afsnit af Kampen begyndte de lette Krydsere at genere »Graf Spee«, som derpaa reltede sit ene 28 cm Taarn skiftevis mod »Ajax« og »Achilles«, men uden Virkning. Olte Minutter efter forsvandt det tyske Skib bag sit første »smoke screen« og viste derved Englænderne, at deres Ild var blevet effektiv. Denne Kampens første Fase sluttede Kl. 0638 og efterlod »Exeter« betydelig medtaget, medens »Ajax« og »Achilles« var ubeskadigede.

Det var i Kampens anden Fase, at »Graf Spee« mistede sin Chance. »Exeter« blev truffet af endnu 2 28 cm's Projektiler, led betydelige Skader og fik 7 Graders Slagside.

Derpaa sprang en 28 cm's Granat tæt ved »Achilles«, hvorved mange blev dræbt eller saaret af Sprængstykker. Særlig gik det ud over Artillerikommando-taarnet — det værste der kunde ske! — Artilleriofficeren blev slaaet bevidstløs af et Sprængstykke, der dræbte en Mand bag ved ham, og Halvdelen af Taarnets Besætning blev dræbt eller saaret.

»Achilles« Kanoner mistede fuldstændig deres Tag i Maalet, og paa Grund af Forveksling af Nedslag skete dette ogsaa for »Ajax«.

»I forholdsvis lang Tid«, siger Captain Parry, »kan intet af vore Skibe have ramt Fjenden effektivt. Denne alvorlige Forringelse af de 3 britiske Skibes Skydning vilde, saafremt Fjenden havde benyttet sig deraf, have givet ham en fin Chance.

Men det tyske Skib begyndte at dække sig bag en Række »smoke screens«, og det var, da denne Kampens anden Fase havde varet i 40 Minutter, at Commodore *Harwood* besluttede at gaa paa klos Hold. Herved kom de to lette Krydsere ind paa mindre end 5 miles Afstand og bragte nu alle deres Kanoner til at bære. Det var paa dette Tidspunkt, at »Achille«s fortrinlige Skydning blev særlig bemærket. Observatøren paa »Ajax« rapporterede, at »Achilles« skød glimrende, der var stadig dækkende Salver, Spredningen var meget ringe, og der opnaaedes den ene Træffer efter den anden«.

Imidlertid blev »Ajax« efter 5 Minutters Forløb truffet af en 28 cm's Granat, der satte begge de agterste Taarne ud af Funktion, gik igennem næstkommanderendes, Chefens og Intendantens Lukafer for til sidst at eksplodere i Delingschefens Lukaf ødelæggende alle hans Ejendele.

Paa dette Tidspunkt var kun 3 af »Ajax«s 8 Kanoner brugbare og efter et Kvarters Forløb, hvor Afstanden var gaaet ned til 4 miles (raserende Bane for 28 cm's Skyts), besluttede Commodore *Harwood* at afbryde Kampen.

»Til Trods for den gode Træfning, var man skuffet over den ringe Skade, der var tilføjet Modstanderen«, siger Captain Parry, »de fleste af »Graf Spee«s Kanoner var tilsyneladende stadig intakt. Nogle Gange var vi blevet opmuntret ved at observere en kendelig Slag-side, men »Graf Spee« rettede sig hurtigt op igen, hvilket viste, at Krængningen kun skyldtes Brug af Roret. »Graf Spee«s vitale Dele var beskyttet af ca. 140 mm

Panser, og en 15 cm's Projektil har kun ringe Mulighed for — selv paa klos Hold — at gennembryde et Bælte af denne Tykkelse«.

Da de britiske Krydsere trak sig tilbage under Dække af Røgskjul, bemærkede Commodore Harwood til sin Flagkaptajn: »Vi kunde lige saa godt have bombarderet den med Snebolde«. Kl. 0740 var Lommeslagskibet ikke mere i Sigte, og de engelske Skibe indstillede Skydningen. I sidste Øjeblik nedskød »Graf Spee« »Ajax«s Stortop, hvorved flere dræbtes.

De britiske Orlogsskibe nøjedes herefter med at »skygge« »Graf Spee«. De gjorde dette i Forudfølelsen af, at Tyskerne var klar over, at »hele Handelen paa La Plata var prisgivet dem, indtil der ankom Forstærkning«.

Den sidste Forfølgelse foregik i meget respektfuld Afstand, fordi »Graf Spee« endnu en Gang aabnede Ilden med sine 28 cm's Kanoner. Radio-Advarselssignaler blev udsendt for at faa britiske Handelsskibe til at holde sig klar af det omliggende Farvand, men Forfølgelsen fortsattes under Indtrykket af, at Krydserne var ved at gaa i en Fælde.

De sidste Skud blev vekslet paa 11 miles Afstand, idet Glimt fra »Graf Spee«s Kanoner averterede Krydserne. Det tyske Skib saas imidlertid saa tydeligt, at Fristelsen til at besvare Ilden ikke kunde modstaas.

5 Fuldsalver blev afgivet. Det var dette mindre Engagement, der blev observeret af en uruguansk Krydser, og som af den lokale Presse fejlagtigt blev antaget for Hovedkampen. I Løbet af den næste Time aabnede »Graf Spee« Ilden 3 Gange uden Virkning — Englænderne var uden for Skudafstand, og Nedslagene afholdt dem blot fra at komme nærmere.

»Graf Spee« anløb altsaa *Montevideo's* Havn, og de trætte Englændere optog deres Vagt udenfor.

Sænkningen tilsidst skete efter, at Captain Harwood havde signaleret til sine Skibe (nu forstærket ved Krydseren »Cumberland« med 20.3 cm's Kanoner): »Mit Maal — Ødelæggelse«. Efter Radioudsendelsen om Sænkningen blev Besætningerne kaldt paa Dækket. De skreg sig hæse i Hurraraab.

»Selv nu«, siger Captain Parry, »forstaar den britiske Marine ikke, hvorfor Tyskerne gjorde det«.

E. J. S.

Det krigsvidenskabelige Studium — endnu engang.

Ved Kaptajnløjtnant Gordon Langhorn.

Under den nuværende Situation kan der være Grund til — ikke mindst blandt de yngre Søofficerer, hvis videregaaende teoretiske Uddannelse har været saa forsømt i en Aarrække — at genoplive Lysten til »det krigsvidenskabelige Studium«.

Selvom det vil forekomme en Smule »post festum« at fremkomme med yderligere Indlæg i den Diskussion, der sidste Aar afsluttedes her i Tidsskriftet, kan det maaske dog være af Interesse for dem, der endnu ikke selv er naaet saa langt i deres Studier, at bringe en Oversættelse (Indledningen) fra Corbett's »Some Principles of Maritime Strategy«. Hans Synspunkter, der tilfulde viser Nødvendigheden i at ikke blot enkelte, men alle driver dette Studium, kunde maaske faa een og anden til at tage et Tag i Nakken paa sig selv for at overveje om ikke netop Dyrkelsen af det krigsvidenskabelige Studium i disse Tider kan være eet af de effektiveste Midler, hvorigennem han senere kan indløse de Forventninger, der stilles til ham fra den øverste Marineledelse, hvilke kom til Udtryk gennem den Appel, som den fungerende Chef for Søværnskommādoen ved Parolen paa Søofficersskolen den 28. Maj rettede til de unge Søofficerer, der skal løfte Arven efter de ældre, og af hvem Marinens Fremtid i saa høj Grad afhænger.

Det krigsvidenskabelige Studium. — Dets Nytte og dets Begrænsninger.

Ved første Øjekast synes intet mere upraktisk eller mindre lovende om et nyttigt Resultat end at trænge

ind i Studiet af Krigen gennem Teori. Der synes faktisk at raade en Væsensforskel mellem det Tankesæt, som søger teoretisk Vejledning og det, der passer til den dygtige Krigsførelse. Spørgsmaalet om Føring af Krig er i den Grad et Spørgsmaal om Personlighed, om Karakter, om sundt Omdømme, om hurtige Afgørelser under vanskelige og stadigt skiftende Forhold — og disse Forhold er i sig selv saa forskelligartede, saa ufattelige, saa afhængige af uberegnelige moralske og fysiske Faktorer, at det synes udelukket at reducere det til noget, der ligner streng videnskabelig Analyse. Ved den blotte Tanke om Krigsteori eller »Krigsvidenskab« henledes Tanken med Ubehag paa velkendte Tilfælde, hvor højt »videnskabelige« Officerer svigtede som Førere. Og dog vil paa den anden Side ingen nægte, at siden de store Teoretikere i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede forsøgte at udarbejde en ræsonnementsmæssig Krigsteori, har Krigsforberedelser og Krigsføring opnaaet en Systematik, en Nøjagtighed og en Sikkerhed i Opfattelse, som forhen var ukendt. Endnu mindre vil nogen benægte den Værdi, som de største og heldigste Førere i Krig har ment, der laa i de klassiske strategiske Skribenters Arbejde.

Sandheden er, at Mistilliden til Teorien stammer fra en fejlagtig Opfattelse af, hvad Teorien paaberaaber sig at kunne opfylde. Den foregiver ikke at kunne skabe Kraften til Føring paa Slagmarken; den paabe- raaber sig kun at kunne forøge den allerede virksomme Kraft til Føring. Dens vigtigste praktiske Værdi er, at den kan hjælpe en duelig Mand til at erhverve en vid Horizont, hvorved han kan være mere sikker paa, at hans Plan dækker mod alt, og hvorved han med større Hurtighed og Sikkerhed kan fatte alle Faktorerne ved en pludselig opstaaende Situation. Den største af Teoretikerne siger Tingene ganske aabent. Om det teo-

refiske Studium siger han: »Det skulde opdrage den Mands Tanke, som skal være Fører i Krig eller snarere lede ham til Selvopdragelse, men det skulde ikke ledsage ham paa Slagmarken.«

Dets praktiske Nytte er dog ingenlunde begrænset til dets Virkning paa en Førers Evner. Det er ikke tilstrækkeligt at en Fører besidder Evnen til at træffe de rigtige Afgørelser; hans Undergivne maa straks fatte den fulde Betydning af hans Afgørelse og være i Stand til sikkert at lade den komme til Udtryk i en vel ledet Kamp. Derfor maa enhver af de paagældende forud være opøvet i at tænke paa samme Linie; den Kommanderendes Ordre maa i hver Hjerne vække den samme Tankeproces; hans Ord maa have den samme Betydning for alle. Havde der eksisteret en Teori om Taktik i 1780, og hvis Captain Carkett havde modtaget en grundig Opøvelse i denne Teori, kunde han umuligt have misforstaaet Rodney's Signal. Som det nu var, var den virkelige Betydning af Signalet dunkel og Rodney's Undladen af at forklare den taktiske Manøvre, det angav, berøvede hans Fædreland en Sejr paa et Tidspunkt, hvor der var allermost Brug for den. Der havde ikke været nogen forudgaaende teoretisk Uddannelse, som kunde kompensere for denne Undladelse, og Rodney's udmærkede Opfattelse var uforstaaelig for alle undtagen ham selv.*)

Det er heller ikke udelukkende af Hensyn til en Ensartethed i Tænkemaade mellem en Kommanderende

*) Om denne skæbnesvangre Misforstaaelse fra Captain Carkett i »Stirling Castle« bemærker Captain W. M. James i sin Bog »The British Navy in Adversity« pag. 207:

»Doubtless the system of signalling in use was inadequate, and doubtless some of the Captains did not display much imagination or initiative, but, when all is said and done, the principal reason for the failure was that the Captains did not know what was in Rodney's mind, and Rodney did not place much trust or confidence in his subordinates«.

og hans Undergivne, at teoretisk Studium er uundværligt. Det er endnu mere vædifuldt for at skabe en lignende Samhørighed mellem ham selv og hans Foresatte hjemme i Kabinettet. Hvor ofte har ikke Officerer stiltiende samtykket i slet overlagte Operationer simpelthen paa Grund af manglende Tankekraft og oratorisk Evne til at overbevise en utaalmodig Minister om, hvor Fejlen i hans Planer laa? Desuden, hvor ofte har ikke Statsmænd og Officerer selv i den mest harmoniske Samdrægtighed været ude af Stand til at træffe Afgørelse om en samlet Krigsplan paa Grund af manglende Evne til videnskabeligt at analysere den Situation, de stod overfor og til at erkende den almindelige Karakter af den Kamp, de skulde til at indtræde i. At en Krigs sande Natur af samtidige skulde kunne opfattes ligesaa klart, som den senere hen ses i Historiens fulde Lys, kan sjældent ventes. Paa tæt Hold vil tilfældige Faktorer trænge sig urimeligt i Forgrunden og virke til at fordunkle Horizonten. Saadanne Fejl kan næppe nogensinde undgaas, men ved teoretisk Studium kan vi formindske dem; heller ikke ved noget andet Middel kan vi haabe at nærme os den Klarhed i Opfattelse, med hvilken Fremtiden vil læse vore Fejltagelser. Teori er faktisk et Spørgsmaal om Opdragelse og Frigørelse og slet ikke om Udførelse. Af Foreningen af abstrakte menneskelige Egenskaber afhænger det, vi kalder Evnen til at udøve.

Dette er da alt, hvad de store Autoriteter nogensinde har paaberaabt sig med Hensyn til deres Teorier, men denne Anskuelse ansaa i det mindste den største af dem efter Aars aktiv Stabstjeneste for at være af største Vigtighed. »Under Krigsoperationer«, skrev han i eet af sine sidste Memoranda, »ledes Mænd udelukkende af deres Skøn, og dette vil ramme Maalet mere eller mindre nøjagtigt, eftersom de besidder mere eller min-

dre Genius. Dette er den Maade, paa hvilken alle store Genier har handlet. . . . Saaledes vil det altid være i Kamp, og saa langt slaar Skønnet ogsaa til. Men naar det er et Spørgsmaal ikke om selv at tage en Kamp, men om at overbevise andre i Kabinettet, saa afhænger alt af koncise Opfattelser og Klarlæggelsen af Tingenes Tilstand, som de foreligger. Saa liden Udvikling er der blevet skabt i denne Henseende, at de fleste Overvejelser blot er oratoriske Diskussioner, som ikke hviler paa noget fast Grundlag, og som ender enten med, at enhver beholder sin egen Mening eller i et Kompromis af Hensyn til den gensidige Agtelse — en Middelvej uden nogen som helst Værdi.«*)

Forfatterens Erfaringer med Hensyn til saadanne Diskussioner var omfattende og førstehaands. En klar Opfattelse af de Tanker og Faktorer, der indeholdes i Krigens Problemer og en bestemt Klarlæggelse af Forholdene mellem dem, var i hans Øjne Midlet mod vag og formaalsløs Debat; og saadan Forstaaelse og Klarlæggelse er alt hvad vi mener med krigsvidenskabelig Teori. Det er en Proces, ved hvilken vi sammenarbejder vore Tanker, definerer Betydningen af de Ord, vi anvender, fatter Forskellen mellem væsentlige og uvæsentlige Faktorer og fastsætter og klarlægger de grundlæggende Forudsætninger, om hvilke alle kan enes. Paa denne Maade forbereder vi Materialet til den praktiske Diskussion; vi sikrer os Midler til at ordne Faktorerne paa en praktisk Maade og nøjagtigt og hurtigt derfra at udlede en hensigtsmæssig Handlingens Vej. Uden dette kan to Mænd ikke tænke paa samme Linie; endnu mindre kan de gøre sig noget Haab om at udskille de Punkter, paa hvilke de divergerer fra hinanden og isolere disse for at finde en Løsning derpaa ved rolig Overvejelse.

*) Clausewitz: Om Krigen.

For os har dette Syn paa Værdien af teoretisk Strategi en særlig Betydning, der rækker langt videre end de kontinentale Opstillere af Teorierne antog. For et Imperium, der spænder over Verdenshavene, vil en heldig Krigsførelse ofte indvirke ikke alene paa Kabinettets Afgørelse hjemme men ogsaa paa Resultatet af Konferencer rundt om i Verden mellem Eskadrechefer og de lokale Myndigheder, baade civile og militære, og ligeledes mellem de Kommanderende paa hinanden nærliggende Stationer. Under Krig eller under Forberedelse til Krig, hvor Imperiet er Deltager, maa Forholdsregler og Beslutninger altid i udstrakt Grad base-res paa det gensidige Forhold mellem sømilitære, landmilitære og politiske Betragtninger.

Retningslinierne for Handlinger maa, skønt angivet hjemme fra, bringes i Anvendelse paa Stedet og under Forhold, over hvilke ikke een af Grenene alene er Herre. Konferencer er altid nødvendige, og for at en Konference skal faa et godt Udfald, maa der findes en fælles Udtryksmaade og en fælles Plan i Tankegang. Det er med Henblik paa denne nødvendige Forberedelse at kun det teoretiske Studium strækker til; og heri ligger dets praktiske Værdi for alle, der aspirerer til de højere ansvarlige Poster indenfor Rigets Tjeneste.

Saa stor er fra dette Synspunkt Værdien af teoretisk strategisk Studium, at vi maa vogte os mod Overvurdering. Saa langt fra at paaberaabe sig mere for deres saakaldte Videnskab end de Muligheder, vi har antydnet, advarer de klassiske Strateger atter og atter mod Faren i at søge deri, hvad den ikke kan give. De undsiger endogsaa selve Navnet »Videnskab«. De foretrækker det ældre Udtryk »Kunst«. De anerkender ingen Love eller Regler. Saadanne Love, siger de, kan kun virke vildledende i Praksis, thi den Friktion, som de er underkastet fra de uberegnelige menneskelige Fak-

lorer alene, er saadan, at Friktionen er stærkere end Loven. Det er en gammel Sætning blandt Jurister, at intet er saa vildledende som et juridisk Maxime, men et strategisk Maxime er utvivlsomt i alle Maader endnu mindre til at stole paa under Kamp.

Hvad er da, vil man spørge, det konkrete Resultat, vi kan haabe at naa til gennem Teori? Hvis alt, hvad vi har at bygge paa, er saa ubestemt, hvorledes kan man da naa til nogen praktisk Slutning? Det er sandt at Faktorerne er uendelig forskelligartede og vanskelige at bestemme, men dette, maa man erindre sig, er netop, hvad der medfører Nødvendigheden af at naa til saa faste Standpunkter, som er opnaaelige.

Jo vagere det Problem er, der skal løses, jo mere beslutsomme maa vi være til at udsøge os Startpunkter, fra hvilke vi kan begynde at sætte Kursen, idet vi altid holder et Øje aabent for de Hændelser, som kan forstyrre os, og altid er klar over Resultatet af deres Indvirkning. Og dette er netop hvad et teoretisk Studium af Strategi kan gøre. Det kan i det mindste fastlægge det normale. Ved omhyggelig Samholden af tidligere Begivenheder bliver det klart, at visse Linier i Begivenhedernes Udvikling virker i Retning af at fremkalde bestemte Virkninger; at Krige har Tilbøjelighed til at antage bestemte Former, hver med en udpræget Ejendommelighed; at disse Former normalt er knyttet til Krigens Maal og til dens Betydning for den ene eller begge de krigsførende Parter; at eet System for Operationer som passer til den ene Form, ikke behøver at være det mest velegnede for en anden. Vi kan gaa endnu længere. Ved at anvende en historisk og sammenlignende Betragtning kan vi opdage, at selv den menneskelige Faktor ikke er helt uberegnelig. Vi kan slaa fast, at visse Situationer normalt, enten blandt os selv eller hos Modstanderen, vil frem-

bringe visse moralske Tilstande, med hvilke vi kan regne.

Har vi fastslaaet det normale, staar vi straks bedre i det. Ethvert Forslag kan sammenlignes dermed, og vi kan fortsætte med klart at diskutere Vægten af de Faktorer, der faar os til at fravige det normale. Ethvert Tilfælde maa bedømmes efter dets Fortjeneste, men uden det normale, ud fra hvilket man kan arbejde, kan vi overhovedet ikke danne os noget virkeligt Skøn; vi kan kun gætte. Ethvert Tilfælde vil utvivlsomt afvige fra det normale i større eller mindre Udstrækning, og det er lige saa sikkert, at de største Resultater i Krig har været opnaaet ved den dristigste Afvigelse fra det normale. Men for Størsteparten har det været Afvigelser, der er gjort med aabent Øje af Genier, som af Begivenhederne i Tilfældet har kunnet uddrage en Grund, der retfærdiggjorde Afvigelserne.

Tag et analogt Eksempel, og de strategiske Teoriers Omraade vil straks blive klar. Navigation og de Omraader af Sømandsskab, der henhører dertil, har at gøre med Foreteelser ligesaa forskelligartede og uberegnelige som Foreteelserne under en Krigs Førelse. Til sammen udgør de en Kunst, som i ligesaa høj Grad som en Feltherres Ledelse afhænger af Enkeltpersoners Skøn. Lovene om Uvejr og Tidevand, om Vind og Strøm og hele Meteorologien er underkastet uendelig varierende og uberegnelige Afvigelser, og dog, hvem vil nutildags benægte, at Sømandskunsten gennem Studiet af saadanne Ting er gaaet frem i Sikkerhed og Styrke? Et saadant Studium vil i sig selv ikke skabe en Sømand eller Navigator, men det foruden kan nu om Stunder ingen Sømand eller Navigator gøre Krav paa Navn som saadan. Fordi Uvejr ikke altid teer sig paa samme Maade, fordi Strømmen kan løbe anderledes end antaget, vil derfor en nok saa praktisk

Sømand benægte, at Studiet af de normale Betingelser er uden Nytte for ham for hans praktiske Slutninger?

Hvis man da optager Studiet af Strategien paa denne Maade — hvis altsaa det betragtes ikke som Erstatning for Skøn og Erfaring, men som Middel til at frugtbar-gøre begge disse, kan det ikke gøre noget Menneske Fortræd. Personlig Tænkning og sund Fornuft vil forblive Herrer og Vejledere, der vil pege i den almindelige Retning, naar Mængden af Kendsgerninger begynder at virke vildledende. Teorien vil advare os i det Øjeblik, vi begynder at forlade den slagne Vej og sætte os i Stand til med aabent Blik at afgøre, om Afvigelsen er nødvendig eller kan retfærdiggøres. Fremfor alt, naar Kabinetet samles, vil den virke til, at Diskussionen føres paa de væsentlige Linier og hjælpe til at sætte Sidespring paa deres rette Plads.

Men frem for alt ligger der dog i Teorierne om Krig et yderligere Element af særlig Værdi for et Imperium, der spænder over Verdens Have. Vi er vant til, dels af Magelighed og dels paa Grund af manglende videnskabelig Tænkning at tale om Flaadestrategi og militær Strategi, som om de var adskilte Videnskabs-grene, som ikke havde noget fælles Grundlag. Det er Teorierne om Krig, der udreder deres intime Forbindelse. De viser, at Omfatningen af begge er en højere Strategi, der betragter baade Hær og Flaade som eet Vaaben, som samarbejder, og angiver de Linier ad hvilke hver af dem maa vandre for at opnaa den fulde Virkning af begge. Det vil lede os til for hver af dem at bestemme dens rette Del i Krigsplanen; det vil muliggøre for hver Tjenestegren bedre at erkende Begrænsningerne og Mulighederne i de Funktioner, der er paa-lagt dem, og hvorledes og hvornaar deres eget Behov maa vige for et højere eller mere tvingende Krav hos den anden. De aabenbarer kort sagt, at Flaadestrategie

gien ikke er noget for sig selv, at dens Problemer sjældent eller aldrig kan løses udfra sømilitære Betragtninger alene, men at den kun er en Del af den maritime Strategi — den højere Kundskab, som lærer os, at for at et maritimt Imperium kan føre en heldig Krig og erkende sin særlige Styrke, maa man tænke paa og bruge Hær og Flaade som Instrumenter, der er lige saa inderligt forbundne som de tre Vaabenarter i Hæren.

Det er af disse Grunde, at det nytter lidet at gaa til Strategien uden gennem Teorierne om Krig. Uden saadanne Teorier kan vi aldrig rigtig forstaa dens Maal og Betydning, ej heller kan vi gøre os Haab om at fatte de Kræfter, som griber dybest ind i dens Slutninger.

Videre udtaler Corbett:

Det sidste en Opdagelsesrejsende opnaar, er et fuldstændigt Kort, som omfatter hele det Omraade, han har rejst igennem, men for dem, der kommer efter ham, og som vil benytte sig af og udvide hans Kendskab, er hans Kort det første, de vil begynde med. Saaledes er det med Strategien. Før vi begynder paa dette Studium, søger vi et Kort, som i eet Blik vil vise os, hvad der nøjagtig er det Felt, vi maa dække, og hvad der er de væsentligste Træk, som bestemmer dens Form og almindelige Karakteristik. Et saadant Kort kan kun »det krigsvidenskabelige Studium« fremskaffe. Det er derfor, vi i Studiet af Krigen maa klarlægge vor Teori, før vi kan give os ud paa Søgning efter praktiske Løsninger.

Evakueringen af Holmens historiske Modelsamling i 1940.

Ved Kommandørkaptajn N. T. Michaelsen.

I Juni 1939 afsluttede Marinehistorikeren, Orlogskaptajn P. Holck sin »Afhandling over Den historiske Modelsamling paa Holmen«, udarbejdet paa Flaadestationens Anmodning.

Af denne Afhandling, som er benyttet som Kilde til de i nærværende Artikel givne historiske Oplysninger over Samlingen og dens enkelte Modeller, fremgaar blandt andet:

»Den historiske Modelsamling paa Holmen« er oprettet den 25. Juni 1670, da Admiralitets-Kollegiet fik kongelig Ordre til fremtidig at lade forfærdige Modeller til alle større Orlogsskibe, der skulde sættes i Bygning.

Da Christian den IV byggede Frederiksborg, lod Kongen i 1609—11 i 3. Etage indrette et Modelkammer, »Den kongelige Skibssal«.

Den her opbevarede Samling gik tabt, da Svenskerne under Krigen 1658—60 plyndrede Slottet for alle Værdisager, og dens enkelte Modeller har ikke senere kunnet efterspores.

Efter denne Tid afleveredes de senere forfærdigede Modeller gennem nogle Aar til Kunstkammeret paa Københavns Slot.

Efter at ovennævnte Ordre var udgivet i 1670 formenes Modellerne at være opstillet i Mødesalen i Admiralitetshuset indtil 1688, fra hvilket Tidspunkt Modellerne opbevaredes i »Materialhuset« paa Bremerholm, indtil de fra 1742 opstilledes i Midterpartiet, den saa-

kaldte »Pavillon«, af det nye Hovedmagasin, som laa paa Bremerholm langs Kanalen (Holmens Kanal).

Ved den store Brand i 1795, som i Løbet af 2 Dage lagde en Fjerdedel af København i Ruiner, og som opstod paa Bremerholm, led Samlingen et meget stort Tab, idet den ældste Trediedel blev Luernes Bytte, idet det ikke lykkedes, trods meget energisk Arbejde, at faa alle Modellerne reddet.

I 1913 opdagedes det ved Reparation af Modellen af Fabrikmester H. Gerners »Søbagge« (1775) — en Muddermaskine — at der sad en Seddel i Bunden, hvorpaa var skrevet:

»Modellen blev ødelagt ved Branden i 1795, ved at bjerge den ud af et af Vinduerne i den daværende Modelsamling paa Gammelholm, og fiske den op fra den udenfor værende Holmens Kanal. Modellen henstod saaledes til 1833, hvor den blev gjort fuldstændig i Stand«.

Denne Oplysning bekræfter den gamle Overlevering, som senere er blevet bestridt, at man, da Branden tog Overhaand, søgte at redde saa mange Modeller som muligt ved at kaste dem ud af Vinduet ned i Kanalen.

Efter Branden genopførtes Bygningen, og Resten af Modelsamlingen installeredes atter i øverste Etage.

Under Københavns Bombardement i 1807 led Modelsamlingen ingen Skade, men da Englænderne den 21. Oktober 1807 efter Kapitulationen bortførte den danske Flaade, efterlod de Værftet i fuldkommen raseret Stand og medtog den Del af Samlingen, som fandtes paa Konstruktionsskolen paa Nyholm, hvorimod de respekterede den historiske Karakter af Hovedsamlingen paa Gammelholm og lod denne forblive urørt.

Da Værftet paa Gammelholm i 1861 nedlagdes, og Virksomhederne samledes paa Nyholm, fulgte Samlin-

gen med dertil, og der indrettedes et Lokale til den i Spanteloftbygningen. Andre Dele af den anbragtes i Proviantgaarden ved Tøjhushavnen og i det nye Hovedmagasin paa Frederiksholm. Endnu en Del af Samlingen henflyttedes til Christiansborg Slot, hvor den maa antages at være gaaet tabt ved Slotsbranden i 1884.

I Juli 1894 overflyttedes Samlingen, som nu atter var kommen i Vækst, til den Bygning paa Frederiksholm, som specielt opførtes til dette Brug, og hvor den siden har befundet sig, indtil Evakueringen nu i Aar fandt Sted, som nedenfor beskrevet.

Paa Grund af Forholdenes Udvikling traf Marineministeriet den 26. April 1940 efter Indstilling fra Flaadestationen Bestemmelse om at lade Holmens historiske Modelsamling evakuere fra København.

Evakueringen blev derefter iværksat af Stationschefen paa Flaadestationen, og den foretoges i Dagene fra den 26. April til den 3. Maj inclusive.

Inden Ministeriet traf ovennævnte Bestemmelse, blev der af Flaadestationen foretaget forskellige Undersøgelser med det Formaal at udpege et Sted, hvor Samlingen kunde opbevares under større Sikkerhed end i dens nuværende Bygning paa Holmen, der, som militært Omraade, under de nuværende Forhold maatte anses for at være særlig truet.

Ved disse Forundersøgelser maatte Hensyn tages til, at det udvalgte Sted laa nogenlunde let tilgængeligt fra København, helst paa Sjælland, da man ingen Sikkerhed havde for at faa rigelig Tid til Evakueringen; men tværtimod maatte regne med det modsatte, en An-tagelse, som dog ikke kom til at holde Stik, da Evakueringen senere blev til Virkelighed.

Udover Hensynet til selve Stedets Beliggenhed maatte der lægges megen Vægt paa, at Samlingen underbragtes under saadanne Forhold, at den tog mindst mulig Skade af Fugtighed, Tørke, Varme eller Kulde, og kunde huses paa en saadan Maade, at den af Hensyn til dens fortsatte Bevaring nogenlunde let kunde baade tilses og passes.

Endvidere maatte der naturligvis ogsaa lægges Vægt paa, at Opbevaringsstedet var sikret og bevogtet mod Brandfare, Hærværk og lignende eller i det mindste kun frembød ringe Risiko i disse Retninger.

Efter at have undersøgt forskellige Løsninger, bl. a. med elskværdig Assistance fra Indenrigsministeriet, hvorunder en stor Del af Statens Bygninger hører, blev det klart, at man maatte søge andre Veje, da ingen af de undersøgte Steder syntes i tilstrækkelig Grad at svare til Formaålet.

Flaadestationen henvendte sig da, idet Sagen efterhaanden hastede, til Herr Museumsdirektør Andrup, »Det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg«, med Forespørgsel, om ikke denne kunde anvise et til Formaålet passende og helst paa Sjælland liggende Sted, som opfyldte de ovenfor nævnte Krav, idet man samtidigt gjorde Rede for Samlingens Art og Størrelse.

Direktørens Svar var, at han havde et ret godt Kendskab til Samlingen, at hans Mening var, at Samlingens historiske Betydning maatte anses for at være saa betydelig og dens Kvalitet saa enestaaende, at Evakueringen ikke burde opsættes ved yderligere Undersøgelser, hvorfor han tilbød omgaaende at søge fremskaffet Tilladelse til, at Samlingen blev modtaget og opbevaret paa Frederiksborgmuseet.

Allerede næste Dag var Tilladelsen fremskaffet, og Flaadestationen tog med Tak imod Museets Tilbud om at modtage og huse Samlingen, indtil Forholdene atter

tillod dens Tilbagevenden til Holmen, hvor den ogsaa efter Museumsdirektørens Opfattelse havde sin rette og hævdvundne Plads, og Flaadestationen traf øjeblikkelig Foranstaltninger til, at Evakueringen kunde paa-begyndes næste Morgen.

Det var bestemt at lade Evakueringen omfatte hele Samlingen uden Hensyn til de enkelte Genstandes større eller mindre historiske Betydning, saaledes at intet blev efterladt paa Holmen.

I store Træk drejede det sig om:

1) 138 egentlige Skibsmodeller i alle Størrelser, som Regel forfærdigede i et af Maalestoksforholdene: 1:24, 1:30, 1:48 og siden 1908 i 1:50.

Forholdet 1:48 vil sige $\frac{1}{4}$ Tomme for 1 Fod.

Nogle Modeller var uden Rig, andre med Rig. Den højeste Model maaler $3\frac{1}{4}$ Meter fra Køl til Masteknap.

2) 52 Modeller af Spejl- og Gallionsornamenter, som Regel forfærdiget i Maalestoksforholdet ca. 1:12.

3) 71 Modeller af Maskiner og mekaniske Indretninger, Skibsinventar m. m., heriblandt Nyholms Mastekran, Beddinger, Dokker, Master, Ror, Ankre, Spil etc.

4) 56 Stykker forskellige Genstande, som af historiske Hensyn er optaget i Samlingen, herunder Statuen af Christian den Fjerde, Buster, Lanterner, Genstande optagne fra Vrag m. m.

5) 22 forskellige indrammede Malerier, Stik og Tegninger,

ialt 339 Katalognumre af meget forskellig Størrelse og Form, hvortil kom et stort Antal Borde og Montrer.

Samlingen er paa Holmen anbragt i en 2 Etagers Bygning bygget til dette specielle Brug, men Samlingen er efterhaanden blevet saa stor, at dens enkelte Gen-

stande nu staar for tæt op ad hinanden trods det, at Bygningens Dimensioner ikke er ringe, ca. 30×15 m.

I Planen for Evakueringen regnede man med, hver Morgen i Løbet af et Par Timer at kunne læsse 3 Lastautomobiler, i Løbet af Dagen at kunne køre til Frederiksborg, og der samme Eftermiddag at kunne tømme Vognene og stille Modellerne paa Plads og saa atter være tilbage paa Holmen samme Dags Aften. Der regnedes med, at Arbejdet vilde vare 8—9 Dage under Forudsætning af, at Samlingens Tilsynsførende, Modellerer Dørge og Modellerassistent Werge, udenfor Arbejdstid, om Morgenen og om Aftenen, tilrettelagde Arbejdet og klargjorde Modellerne til Transport. Alt Arbejdet i Samlingens Bygning paa Holmen maatte foregaa om Dagen, da Bygningen af brandmæssige Grunde ikke har elektrisk Lys eller anden Belysning.

Til Transporten udvalgte af Holmens Lastautomobiler de tre, som man ansaa for bedst egnede til at kunne præstere den mest rolige Kørsel, men da Vognene var aabne, maatte man forsyne dem med meget høje Sejldugsoverbygninger foreventuelt at kunne skærme Modellerne mod Regn.

Transporten foregik planmæssigt, Hverdage og Søndag; hver Morgen Kl. 0700 mødte de tre Lastvogne med ca. 10 Mand fra Materialboden. I Løbet af et Par Timer var Vognene læssede og undervejs, eskorteret af en af Holmens Personvogne med Modellerer Dørge eller Assistent Werge, som personligt medførte visse Ting, det ikke var raadeligt at transportere med Lastvognene.

Museet naaedes som Regel i Løbet af et Par Timer, og her assisterede Museets Folk, baade Hverdage og Søndag, med Aflæsning og Opbæring under Ledelse af Modellereren eller hans Assistent. Endvidere var Mu-

seumsdirektøren stadig nærværende og paasaa, at Modellerne straks anbragtes paa de rigtige Pladser. Direktøren havde i Forvejen udbedt sig Maalene paa alle større Modeller og havde derefter ladet forfærdige Rammer af tilsvarende Dimensioner og ved Prøveopstilling heraf sikret sig, at Modellerne i det hele taget kunde anbringes paa de paatænkte Pladser.

For at undgaa Rystelser kørte Vognene med langsom Fart, ikke over 30 km i Timen, og for at undgaa Rystelserne ved at passere Hovedvejens igangværende Vejarbejder, kørtes der ad flere Omveje.

Evakueringen varede 8 Dage og omfattede hele Samlingen med næsten alle Montrer, hvori de enkelte Modeller var anbragt, og mange af de Borde, hvorpaa de var opstillede.

Tilbage paa Holmen forblev kun Modellen af Orlogsskibet »Christian den Syvende«, som har været under Bygning gennem de sidste 10 Aar, og som kun mangler nogle Maaneders Arbejde. Ved at lade denne Model forblive paa Holmen under fortsat Arbejde, imødekom man Modellerer Dørges Ønske om at faa Lejlighed til personlig at fuldføre ogsaa denne Model, hvis Forfærdigelse betyder hans Slutarbejde af en for mange Aar siden planlagt og gennem de sidste Aar udført Bygning af en Række riggede Modeller. Naar denne sidste Sejlskibsmodel er fuldført, er enhver Sejlskibstype fra Christian den Femtes Tid til den sidste atter repræsenteret ved en rigget Model, og de Huller i Rækken som skyldtes de forskellige Katastrofer, Samlingen har gennemgaaet, atter udfyldt.

Da flere af Samlingens Sejlskibsmodeller var saa store, at de hverken kunde komme ud af Bygningen paa Holmen eller ind i Frederiksborgmuseet og op ad detes ret snævre Trapper, var det nødvendigt at sænke Bram- og Fastestænger med tilhørende Gods og Sejls

og at brase Ræerne paa de største af dem for herved at faa de høje og brede Rejsninger til at fylde mindre. Den højeste Model maalte $3\frac{1}{4}$ Meter fra Køl til Masteknap og bragtes ned med ca. 1 Meter. Vanskeligheder havde man ogsaa med at skaffe Vognene tilstrækkelig høje Overbygninger trods de strøgne Rejsninger.

For at Modellerne ikke under Transporten skulde glide ud af Foden, blev de i Bunden forsynet med Tappe, som passede ned i Huller i Foden.

Hvor det var muligt, blev Modellerne transporteret staaende paa Plads inde i Montererne, men de tre største Modeller, Orlogsskibene »Fyen«, »Store Christianus Quintus« og »Sophia Amalia«, havde saa store Monterer, at disse ikke kunde komme ud af Bygningen uden Nedbrydning af Muren; for at undgaa dette bestemte man sig til at efterlade Montererne paa Holmen, og de tre Modeller staa derfor nu opstillet i Riddersalen paa Slottet uden Monterer.

At Modellerne præsenterede sig endnu smukkere ved at være opstillet uden Montre var meget iøjnefaldende. Modellen lider naturligvis ved at staa frit opstillet, udsat for Støv og Træk, men drejer det sig om kortere Tid, kan det gøres uden Betænkelighed. Samlingens ældste riggede Model, Orlogsskibet »Anna Sophia«, forfærdiget i 1670 som Gave til Kongehuset, har i de første ca. 200 Aar af sin Levetid staaet uden Montre, først fra 1889 har den været anbragt i Montre. Til Trods herfor bærer den sine originale Sejl, men disse er ganske vist ogsaa forfærdiget af Lærred. En Del andre Modellers Sejl, som er forfærdiget af Silke, smuldrer derimod hen, efterhaanden som Aarene gaar og maa fornyes efter en langt kortere Aarrække 40—50 Aar, hvorfor man i mange Aar atter kun har anvendt Lærred til Sejldug.

Transporten omfattede ialt 19 Vognladninger, og

der anvendtes daglig en halv Snes Mand fra Flaadestationens Ekvipageafdeling, som paa Slottet assisteredes af Museets egne Folk.

Hele Flytningen forløb uden mindste Uheld, hvilket smukke Resultat skyldtes den store Interesse, de i Arbejdet deltagende Folk viste Sagens Udførelse.

Paa Museet anbragtes de fleste af de riggede Modeller, de ornamenterede Agterspejle og Stævne i Riddersalen, paa 2. Sal, hvis Gulvflade ikke ellers er dækket af opstillede Museumsgenstande. Tanken havde oprindeligt været at opstille Modellerne i »Rosen«, en Sal i Stueetagen, men Pladsforholdene viste sig hurtigt at være for smaa trods det, at denne Sal ingenlunde er af smaa Dimensioner.

Samlingens øvrige Genstande blev magasineret i Testueløjen i Rum, som om Vinteren kan opvarmes en Gang imellem.

Frederiksbørgmuseet selv har valgt det Standpunkt at lade alle sine Museumsgenstande forblive paa Plads i Museet udfra det Synspunkt, at det vil være uoverkommeligt at skaffe denne store Samling Plads andre Steds under ordentlige Opbevarings- og Tilsynsforhold men Museets Styrelse regner da ogsaa med, at Slottets Beliggenhed fjernt fra militære Omraader skulde sikres det mod Beskadigelser fra Luftangreb; medvirkende til denne Afgørelse har det ogsaa været, at Slottet i Forvejen maatte anses for at være særlig godt sikret mod Brandfare og under stadigt, ogsaa under de nuværende Forhold, tilfredsstillende Tilsyn, og der er af disse Grunde fra københavnske Samlinger modtaget adskillige uerstattelige Genstande til Opbevaring her.

Som tidligere anført, er der i Fjor af Orlogskaptajn Holck blevet udarbejdet en Afhandling paa et

200 Sider over »Holmens historiske Modelsamling«, omfattende en Beskrivelse af samtlige Samlingens Stykker. Dette store videnskabelige Værk, som af økonomiske Grunde desværre ikke har kunnet trykkes, er fremstillet i ca. 100 stencilskrevne Eksemplarer.

Værket var saa nøjagtigt udarbejdet, at dets Indholdsfortegnelse har kunnet tjene som Inventarieliste over, hvad Frederiksborgmuseet har modtaget ved Evakueringen.

Et ganske kort Uddrag af Afhandlingen, omfattende Tekst og Illustrationer af de for det besøgende Publikum mest interessante Modeller, er, ligeledes af Orlogskaptajn Holck, samlet i et lille Hæfte paa ca. 50 Sider, som siden i Fjor i stort Antal er blevet solgt til de Besøgende. Et større Antal af disse Kataloger er fulgt med til Frederiksborgmuseet og sælges nu derfra.

Som omtalt i Indledningen, er det nu anden Gang, at Flaadens Skibsmodeller har til Huse paa Frederiksborg, første Gang var i 1609, anden Gang nu i 1940, 330 Aar senere.

Museets Administration har overfor Flaadestationen udtalt sin Glæde over at have faaet Lejlighed til at udstille Samlingen indenfor det nationalhistoriske Museums Rammer, men beklager, at Forholdene for Tiden antagelig vil medføre en Nedgang i de Besøgendes Antal.

Paa medfølgende Billeder, udvalgt af 2 Serier, ser man lidt af, hvorledes Klargøring og Transport har fundet Sted, og man ser, under hvilke Forhold nogle af Samlingens mest dekorative og værdifuldeste Emner nu er blevet anbragt i Riddersalen, og hvorledes Resten er magasineret i Testuefløjen.

Foto. Nr. 2. Orlogsskibet »Fyen« (1736) til venstre og Tredækkeren »Store Christianus Quintus« (1699) til højre, udtaget af Montrerne og nedrigget klar til Transport. »Fyen« ses forsynet med Bærestænger gennem Kanonportene.

Modellen af »Store Christianus Quintus« er udført i 1912 af Modellerer Dørge og Rejsningen af Skibsbygger Bjerneboe i Maalestok 1:30 efter de bevarede Konstruktionstegninger fra 1697.

Tredækkeren blev fuldført som »Fredericus Quartus«, Datidens største Krigsskib, da Dimensionerne af det indsamlede Træ viste sig at være tilstrækkeligt til Bygning af et endnu større Skib end angivet ved Modellen. Lgd.: 185', Brd.: 50', Dybg.: agter 22' 2" og for 20' 2". 110 Kanoner (Modellen 90). Krigsbesætning 950 Mand.

Foto. Nr. 3. Orlogsskibet »Fyen« (1736) nedrigget og forsynet med Bærestænger gennem Kanonportene klar til Transport. Billedet viser særligt tydeligt Nedrigningens Virkning paa Stængevant og Stængewarduner samt paa hele Sprydrejsningen.

Orlogsskibets Dimensioner var: Lgd.: 144', Brd.: 38' 6", Dybg.: agter 17' 6" og for 16' 2". Krigsbesætning 385 Mand.

Modellens Maalestok er 1:18, og den betragtes som et af Samlingens bedste Stykker, den menes udført af Skibets Bygmester, Thurah, personligt. Modellen findes optaget i Modelsamlingens Fortegnelse af 20. Marts 1742.



Foto. Nr. 2.



Foto. Nr. 3.

Foto. Nr. 6. Linieskibet »Dannebrog« (1850) under Transport ud af Modelsamlingens Bygning paa Holmen. Modellen har kunnet forblive i sin Montre.

Foto. Nr. 7. Linieskibet »Dannebrog« (1850) bæres hen til Lastvognen.

Modellen er udført af Modellerer Dørge til »Den store nordiske Udstilling i København i 1888«. Maalestok 1:48.

»Dannebrog« var Flaadens sidste Linieskib. Dets Dimensioner var: Lgd.: 185' 9", Brd.: 50', Dybg.: agter 21' 6" og for 20' 8", Deplacement 2854 Tons. Krigsbesætning 692 Mand.

I 1864 forsynedes Skibet med Sidepanser og lik Indbygget Maskine paa 400 HK. Skibet deltog i Blokadetjeneste paa Østersøen i 1864.

Foto. Nr. 11 viser Sammenstuvningen i Lastbilen.

Paa Billedet ses bl. a. Modellen af Nyholms Mastekran.

De to Personer er Modellerer Dørge og Modeller-assistent Werge, som begge straks paatog sig det ansvarsfulde Ekstraarbejde, i et forceret Tempo, at klargøre Samlingens talrige Stykker til Transporten, og som udførte Evakueringen med største Nænsomhed, ja ligefrem Kærlighed. Det er da ogsaa i første Række disse Samlingers to Tilsynsførende, det skyldes, at Samlingen nu i uskadt Stand



Foto. Nr. 6.



Foto. Nr. 7.

befinder sig udenfor Holmens Omraade paa et forhaabentligt farefrit Sted.

Nyholms Mastekran var færdigopstillet i 1749. Den blev i Opstillingsaaret prøvet med en Vægt paa 46000 Pund. Kranbygningen er paa 5 Etager med 40 Fod i Firkant og 60 Fod høj til Tagskægget. Selve Krankonstruktionens Højde over Vandet er 118 Fod.

Krankonstruktionen var samlet af svært Tømmer, indbyrdes forbundet med Tovvulinger for at undgaa ved gennemgaaende Bolte at svække Tømmerets Styrke og give Adgang for Vejrligets Indflydelse. Alligevel har den svære Tømmerkonstruktion maattet nedtages og udskiftes ret ofte, undertiden med kun ca. 15 Aars Mellemlum.

Kranen anvendtes til Isætning af Master, men anvendes ikke mere som Kran, og har gennem flere Aar været fredet Bygningsværk.

Foto. Nr. 15. Indkørslen paa Frederiksborg. Som man ser, kan Vognen kun lige passere gennem Portbuen i Midten af Billedet. De Dage Vognene var forsynet med høje Overbygninger, maatte der køres ind i Slottet ad en anden Vej. Den lave Bygning til venstre uden Vinduer er Testuefløjen, hvor alle de ikke riggede Modeller og adskillige af de andre Genstande blev opmagasineret.

I Vognene fastgjordes Klodser og Lister for at forhindre de forskellige Genstande i at glide. De Modeller, der transporteredes i Montre, maatte desuden fastgøres inden for Montren.

Alle Vognene fulgtes altid ad, for at den bagvedkørende stadig kunde holde Øje med den foran kørendes Last, og for at Vognene i det hele taget kunde assistere hinanden, saafremt Uheld skulde indtræde.

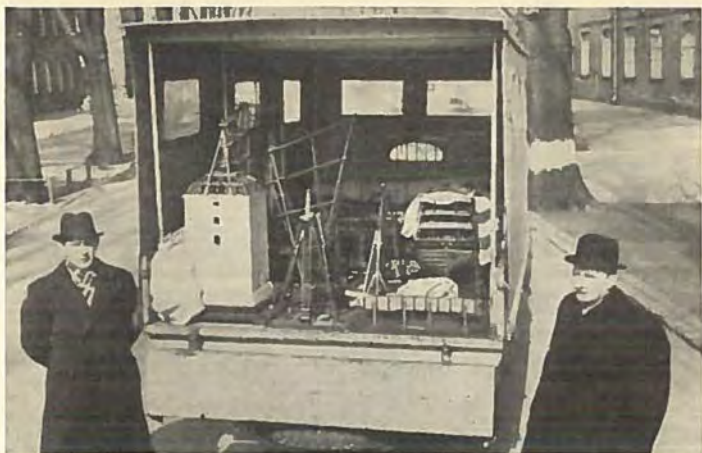


Foto. Nr. 11.



Foto. Nr 15.

Foto. Nr. 32. Magasineringen i Testuefløjen, hvor Modellerne anbragtes under og paa en lang Række Borde, og ved Hjælp af Stænger hen over Bordene, kunde yderligere et stor Antal Modeller anbringes imellem selve Bordene.

Selv om Modellerne maatte stuves tæt sammen, er de alligevel blevet anbragt paa en saadan Maade, at de er nemme at tilse og komme til, hvis de f. Eks. hurtigt skal transportes ud.

Til venstre ses Fortoppen af Orlogsskibet »Slesvig« (1725), Kadetskib, som tidligere stod opstillet paa Kadetskolen i Gernersgade, i Baggrunden ses Nyholms Mastekran, i Forgrunden Ågterskibet af Skruefregatten »Niels Juel« (1855), i Midten skimtes Modellen af Opmaalingskibet »Hejmdal« (1935) og i Baggrunden Agterenden af Kongeskibet »Dannebrog« (1931).



Foto. Nr. 32.

Foto. Nr. 34. Hjørne og Endevæg af Riddersalen modsat Indgangen, foran Kaminen Orlogsskibet »Fyen« (1736) Modellen som i Holmens Museumsbygning var anbragt midt paa Gulvet. Her er Modellen opstillet uden Montre og Bord.

Til venstre ses paa Bord Korvetten »Valkyrien« (1846) og i Vinduesfordybningen Skonnerten »Elben« (1831).

Korvetten »Valkyrien« (1846) sendtes i 1848 til Sydamerika og Ostindien for at undersøge Mulighederne for en Kolonisation af Bali og hjembragte Mandskabet fra det mislykkede Kolonisationsforsøg af Nicobarøerne. I 1849 var Korvetten paa Blokade-tjeneste i Nordsøen og var derefter Kadetskib i en Række Aar.

Dimensioner: Lgd.: 125', Brd.: 31' 6", Dybg.: agter 14' 8" og for 13' 4". Armering 20 Kanoner. Krigsbesætning: 147 Mand.

Modellen er udført i 1899 i Maalestok 1:48.

Skonnerten »Elben« (1831) gjorde Tjeneste som Vagtskib paa Elben og var fra 1832 til 1857 stationeret i Altona.

Dimensioner: Lgd.: 83', Brd.: 20' 4", Dybg.: agter 8' 9" og for 7' 3". Armering 8 Kanoner. Krigsbesætning: 53 Mand.

Modellen er udført i 1904 i Maalestok 1:48.



Foto. Nr. 34.

Foto. Nr. 35. Hjørne og Endevæg af Riddersalen.

Bag den store Model »Store Christianus Quintus« (1699) findes Salens Hovedindgang.

I Montren til venstre ses Barkskibet »Saga« (1848). Under det store Maleri er, i Montre paa Bordet, anbragt Orlogsskibet »Dronning Juliane« (1752) flankeret af to af de ornamenterede Agterspejle, foran er anbragt en af de ornamenterede Gallioner. I Vinduesfordybningen staar Panserbatteriet »Rolf Krake« (1863).

Barkskibet »Saga« (1848) anvendtes som Vagtskib ved Helsingør indtil Sundtoldens Ophævelse i 1857. Dimensioner: Lgd.: 105' 8", Brd: 28' 3", Dybg: agter 14' 3" og for 12' 3" Armering 12 Kanoner. Besætning: 93 Mand.

Modellen er udført i 1903 i Maalestok 1:48.

Orlogsskibet »Dronning Juliane Maria« (1752) kendt som et fortrinligt Skib med gode Sejlegenskaber og magelige Bevægelser, var ofte Flagskib i de udrustede Eskadrer.

Dimensioner: Lgd.: 164', Brd.: 44' 6" Dybg.: agter 20' og for 18' 4". Armering 70 Kanoner. Krigsbesætning 667 Mand.

Modellen anses for Samlingens fineste Model fra Sejskibstiden. Den er i Maalestok 1:36, forfærdiget i Løbet af 5 Aar af 3 meget dygtige Haandværkere med de tre Fugle-Navne: Trane, Stork og Stæhr.

Modellen er meget kunstfærdigt udført, til at skille ad i vandrette Dele efter de tre Dæk, og Underskibet er bygget i 2 forskydelige Dele efter den langskibs Midterlinie, saaledes at Modellen i alle Enkeltheder viser Skibets Bygning, dets Apterling og Indretning og Indhold af Tønder etc. i Lasten. Modellen blev færdig i 1765.

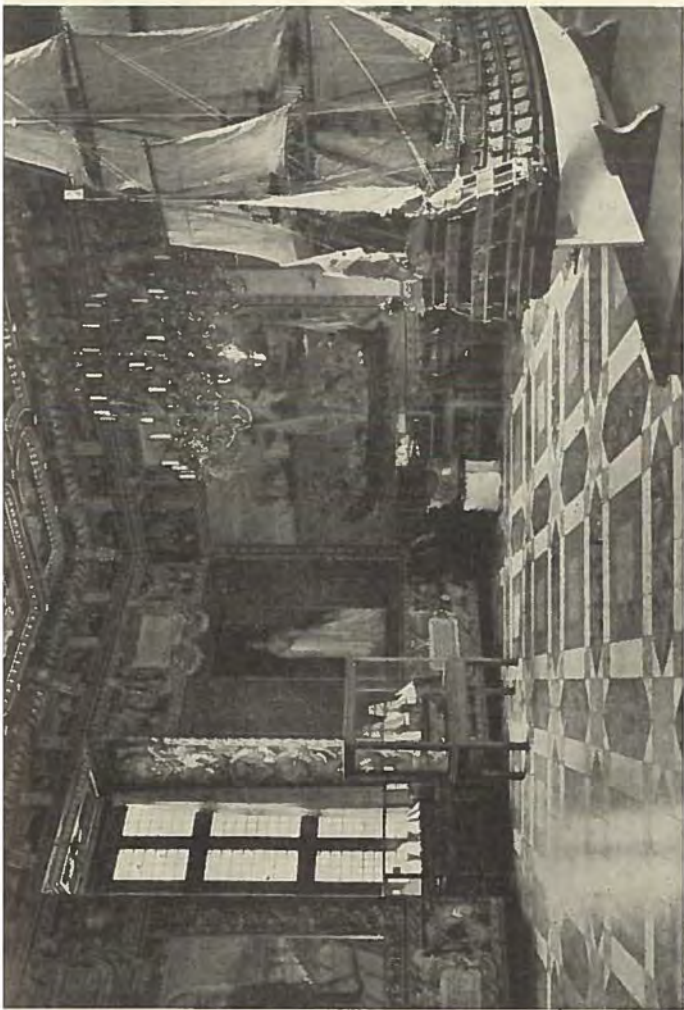


Foto. Nr. 35.

Den nøjagtige og detaljerede Udførelse skabte hurtigt et saadant Ry om Modellen, at der blev rettet talrige Anmodninger om at maatte bese den. I de snart 200 Aar, der er forløbet siden dens Bygning, er den ofte blevet forevist indenlandske og udenlandske Rangspersoner, særligt under fremmede Flaadebesøg, men uagtet Modellen saaledes er blevet adskilt og samlet mangfoldige Gange og har været benyttet ved Undervisning, kan der ikke spores den ringeste Forskydning mellem de forskellige Dele, et smukt Bevis paa den Indsigt og Omhu, hvormed Modellen er blevet forfærdiget.

Panserbatteriet »Rolf Krake« (1863) er bygget i Glasgow og hjemført i 1863.

»Rolf Krake« var Flaadens første egentlige Panserskib. I Krigen 1864 understøttede »Rolf Krake« virksomt Forsvaret af Dybbølstillingen og stationeredes 27. Juli nord for Alssund for at forhindre en fjendtlig Overgang til Als, men da Panserbatteriet af det tyske riflede Skyts blev tvunget til at indtage en Post udenfor Landbatteriernes Rækkevidde, lykkedes det ikke at gribe rettidigt ind, da den natlige Overgang fandt Sted den 29. Juli.

Modellen er udført i 1917 i Maalestok 1:50 af Modelierer Dørge.



Foto. Nr. 38.

Foto. Nr. 38. Til venstre ses Orlogsskibet »Anna Sophia« (1670) til højre Linieskibet »Store Christianus Quintus« (1697) begge nu opstillet uden Montrer.

I Vinduesfordybningen til venstre Modellen af Kongens Lystfregat »Elefanten« (1687) og i Midten og til højre nogle af de ornamenterede Gallioner og paa Bordet til højre de 2 venezianske Gondoler.

Orlogsskibet »Anna Sophia« er antagelig Samlingens ældste Model, og er antagelig forfærdiget som Gave til Kongehuset. Modellen har ifølge en ubekræftet Tradition været ophængt i Holmens Kirke. Orlogsskibet ses afbildet paa Claus Møinichens Maleri paa Frederiksborg af Slaget ved Øland den 1. Juni 1676, hvori det deltog i Niels Juels Eskadre. Aaret efter deltog det i Slaget i Køge Bugt 1. Juli som Admiral Rodstens Flagskib i Niels Juels Flaadestyrke.

Dimensioner: Lgd.: 122' 3", Brd.: 35' 6", Dybg: agter 18' og for 16'. Armering 68 Kanoner. Krigsbesætning: 368 Mand.

Kongens Lystfregat »Elefanten« regnes for en af de smukkeste Lystfregatter, der har været bygget til Kongehuset. Senere anvendtes den som Stationsskib i Store Bælt.

Dimensioner: Lgd.: 90', Brd.: 22', Dybg. i Lasten: 9'. Armering 24 Kanoner. Krigsbesætning 50 Mand. Modellen viser, hvor stor Vægt, der blev lagt paa dekorativ Udsmykning og Udstyrelse med udskaarret Billedarbejde, rig Forgyldning og livlige Farver.

De to Gondoler stammer antagelig fra Frederik den Fjerdes Besøg i Venedig i 1708. I 1742 ejede Samlingen endnu 2 sorte Gondolmodeller, men disse gik tabt ved Branden i 1795.



Foto. Nr. 41.

Foto. Nr. 41. Riddersalen set paa langs visende Salens Udseende, efter at Modellernes Opstilling er færdigarrangeret.

Til venstre Linieskibet »Store Christianus Quintus«, til højre forrest Linieskibet »Dannebrog« (1850) derefter Skruefregatten »Niels Juel« (1855) og Krydserfregatten »Fyen« (1882) og længst tilbage i Midten af Salen Orlogsskibet »Fyen« (1736).

Fra den Ende af Salen, hvorfra Billedet er taget, er til begge Sider opstillet nogle af Samlingens Agterskibsmodeller visende Orlogsskibenes smukke Ornamentering og øvrige Udsmykning.

Skruefregatten »Niels Juel« (1885) var Suensons Flagskib i Kampen ved Helgoland den 9. Maj 1864, hvor den danske Styrke paa 2 Fregatter og 1 Korvet sejrrikt bekæmpede den forenede østrigsk-tyske Styrke paa 2 Fregatter og 3 Dampkanonbaade.

Dimensioner: Lgd.: 190', Brd.: 42' Dybg.: agter 19' 6" og for 17' 1". Displacement 2300 Tons. Fart: 9,3 Knob. Armering: 42 Kanoner. Krigsbesætning: 400 Mand.

Modellen er udført i 1895 i Maalestok 1:48.

Krydserfregatten »Fyen« (1882) var fuldrigget indtil 1895, da den omriggedes til Bark. Den gjorde flere Togter til Middelhavet og Vestindien.

I 1907 omdannedes den til Kaserneskip og anvendes endnu som saadan for de store Eksercerskoler, liggende fortojet ved Elefantens.

Dimensioner: Lgd.: 69 m, Brd.: 13,84 m, Dybg.: agter 6,11 m og for 5,30 m. Displacement 2580 Tons. Armering 18 Kanoner og 2 Torpedoudskydningsrør i Stævnen. Krigsbesætning: 416 Mand. Modellen er udført i 1882 i Maalestok 1:48.

Billederne med Numre under 30 er udvalgt af en Serie paa 30 taget af Herr Stud. merc. Ib Michaelsen

paa enkelte af Transportdagene. Serien omfatter Billeder visende hvert Stadium af Evakueringen.

Billederne med Numre over 30 er udvalgt af en Serie paa 11 taget af Museets Specialfotograf, Herr Fotograf Albrechtsen, Hillerød. Disse Billeder viser alle Samlingens nuværende Opstilling paa Museet.

Til Slut skal bemærkes, at de Myndigheder paa Holmen, hvorunder Modelsamlingen sorterer, er af den Formening, at bedre Sted for Samlingens Anbringelse end »Det nationalhistoriske Museum paa Frederiksborg« findes ikke indenfor Landets Grænser, og ved denne Vurdering maa det tages i Betragtning, at Formaålet med Samlingens Evakuering ikke har været at faa Samlingen anbragt paa et skjult og hemmeligt Sted, men at faa den anbragt paa et Sted, hvor den i bedst mulig Sikkerhed under de nuværende Forhold stadig kunde være tilgængelig, og man er da heller ikke i Tvivl om, at Samlingen her vil erhverve sig endnu flere Beundrere og Venner, end det hidtil har været muligt paa Grund af Samlingens noget vanskelige Tilgængelighed paa Holmen.

Selv om Billederne giver et meget godt Indtryk af den nuværende Opstilling, vil et Besøg paa Slottet, som stadig er tilgængeligt, bedre vise, hvilke pragtfulde Modeller det er, vor Samling rummer, og med hvilken Pietet de nu er opstillet; et betagende Skue er det at se, hvor den smukke og farverige Riddersal fremhæver vore Modellers Skønhed, særlig for de sejlriggede Modellers Vedkommende; men selv om man finder, at Samling og Riddersal klæder hinanden paa smukkeste Maade, maa man dog haabe, at Samlingen inden længe i uskadt Stand atter befinder sig paa Holmen, og atter kan være til Glæde for de Besøgende her og blandt disse først og fremmest for Marinens eget Personel til Spore og Gavn for dets fremtidige Virke.

Bogannmeldelse.

Admiralty Manual of Hydrographic Surveying.

udgivet af Hydrographic Department, Admiralty. 594 Sider, med mange Illustrationer, Skitser og Tabeller. Pris 15 sh.

En Gennemgang af den smukke Bog bringer en paa den Tanke, at et tilsvarende Værk ogsaa burde findes paa Dansk, men man maa da lade sig berolige med, at der paa rette Sted allerede arbejdes herpaa.

Bogen er særdeles praktisk inddelt i korte, læselige Afsnit, der hver for sig belyser et bestemt Problem.

Der er en Mængde gode Eksempler, og alle Beregninger er overskuelige.

Beskrivelsen af de forskellige Opmaalingsinstrumenter er usædvanlig klar og god, ikke mindst paa Grund af de udmærkede Illustrationer, der ledsager den. Den skematiske Anvisning for Instrumenternes Brug i Marken er fortrinlig; den er udarbejdet ud fra den helt rigtige Forudsætning, at Maalingens Udførelse er en ren Rutinesag, og det gælder derfor om at til egne sig de forskellige Haandgreb i een bestemt Rækkefølge, der efterhaanden vil forekomme Opmaaleren at være en naturlig Vane.

Det vrimler med smaa nyttige Vink til Ihukommelse under det praktiske Arbejde: Bygning af Baaker, Udlægning af Pilke, Opstilling af »Sol-Signaler« m. m.

Værket er naturligvis udarbejdet med særligt Henblik paa de Forhold, der gælder for den britiske Søopmaaler, men meget af dette vil kunne sammenlignes med Forholdene paa Færøerne, Island eller Grønland.

Tabellerne er af mindre Interesse i den foreliggende Form (Engelske Maaleenheder); det samme gælder Udjævningsteoriens Behandling.

Bogen bør — indtil et lignende Værk foreligger paa Dansk — findes i ethvert Skib, der kan forvente at faa med Opmaaling at gøre.

Til Slut skal gengives et lille Afsnit af Bogens Indledning — forhaabentlig uden at Oversættelsen virker alt for ødelæggende:

»*Opmaalerens Arbejde.* — Søopmaalerens Arbejde omfatter mange Grene af den hydrografiske Videnskab og har derfor altid en vis Interesse. Ikke to Opmaalinger er nøjagtig ens, og der dukker stadig nye Problemer op, som stiller Opmaalerens Skarpsindighed og Dygtighed paa Prøve. Arbejdet i Marken er trættende og ofte ubehageligt, men det resulterer — i Modsetning til mange andre Beskæftigelser her i Livet — i en haandgribelig og varig Beretning om Opmaalerens Arbejde, og det kan senere faa historisk Interesse. Endvidere er de Oplysninger, der indsamles, til Fremme for det videnskabelige Kendskab til den Verden, hvori vi lever.

Søopmaaleren maa have en vis aritmetisk og trigonometrisk Viden, men de matematiske Processer, han har at gøre med, er ikke synderlig indviklede. Anlæg for Tegning er ønskeligt, men Erfaringen har vist, at tilstrækkelig Færdighed almindeligvis kan opnaas uden større Vanskelighed. De vigtigste Egenskaber hos en duelig Opmaaler er maaske: en ubegrænset Evne til at udholde Ærgrelser og samvittighedsfuld Indsats med Hensyn til Nøjagtigheden af Detaillerne i hans Arbejde, parret med et metodisk og ordentligt Gemyt.

Svundne Tiders Søopmaalere har i disse Henseender givet Eksemplet for Efterverdenen. Nutildags, hvor Opmaalinger skal være særdeles omfattende og

detaillerede, maa man ikke spare paa Omhuen for Arbejdets mindste Enkelthed, saaledes at det endelige Resultats Nøjagtighed kan være hævet over enhver Tvivl.

Det trykte Ord har en stærk Indflydelse paa det menneskelige Sind og det trykte Kort ikke mindre. Det kan i Almindelighed siges, at den søfarende nærer ubegrænset Tillid til de udgivne Kort og næsten altid gaar ud fra, at hvor der ingen Fare er angivet, eksisterer der ingen saadan, og det er Søopmaalernes Opgave at overvaage, at denne Tillid ikke bliver svigtet.

Dampskibets Indførelse var epokegørende for Hydrografien. Først da blev det muligt at udføre detaljeret Opmaaling over større Dele af Oceanet. Moderne Opfindelser — særlig Ekkoloddet — har forøget Hastigheden og Nøjagtigheden for Søopmaaling i betydelig Grad, og vort Kendskab til Jordens Udseende under Havoverfladen er blevet stærkt udvidet. Disse Opfindelser har tillige stærkt formindsket de fysiske Anstregelser i Marken, og Opmaaling med Haandlod fra Rofartøj vil snart være »en Saga blott«,«

E. J. S.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. August Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255.)

- 1.—4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og Flydebatterier samt 4 Galejer under Schoutbynacht Tordenskjold (fra $\frac{3}{8}$ Kommandørkaptajn Hoppe) angriber Fæstningen Nya Älfsborg.
2. Aug. 1808: 16 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder erobrer ud for Agersø engelsk Orlogsbrig »Tigress«.
2. Aug. 1812: 2 armerede Skonnerter under Sekondløjtnant Bodenhoff forhindrer engelsk Fregat »Horatio«s Angreb paa Tromsø, men erobres af Fregattens Fartøjer efter store Tab paa begge Sider, bl. a. saaredes Sekondløjtnant Bodenhoff haardt.
3. Aug. 1611: Kalmar Slot overgiver sig, og Øland m. m. besættes, efter at Herredømmet over Kalmarsund er opnaaet ved at Flaaden paa 22 Skibe m. fl. under Admiralerne Mogens Ulfeld, Erik Urne og Godske Lindenov, har bekæmpet svensk Flaade paa 15 Skibe m. fl. under Admiralerne Gyllenstjerna og Gottberg.
3. Aug. 1748: Viceadmiral Christian Carl Gabel dør; Eskadrechef fra Store Nordiske Krig, Overkrigssekretær og Reorganisator af Flaaden efter Den Store Nordiske Krig.
3. Aug. 1857: Vagtskibsstationen i Store Bælt inddrages efter Sundtoldens Ophør.
5. Aug. 1914: Minespærringer udlægges paa dansk Søterritorium i Sundet, Store Bælt og Lille Bælt. Fyr slukkes og Sømærker inddrages delvis. 1. Eskadre under Kommandør Nyholm tager Station i Sundet, 2. Eskadre under Kommandør Garde i Store Bælt, medens enkelte Skibe sendes til Lille Bælt m. m.
7. Aug. 1922: Ved Søværnslovens Vedtagelse inddeles Flaadens Enheder i Divisioner; Søofficersgraderne: Kommandørkaptajn, Orlogskaptajn, Kaptajnløjtnant og Søløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæks-officerer og midlertidige Befalingsmænd.
8. Aug. 1715: Østersøflaaden paa 21 Linieskibe m. fl. under Admi-

- ral Raben kæmper ved Rügen og fordriver svensk Flaade paa 20 Linieskibe under Admiral Sparre; bl. a. falder dansk Admiral Just Juel og svensk Admiral Henck og Lilje.
8. Aug. 1857: Vagtstationen i Sundet ophæves efter Sundtoldens Ophør.
- 9.—10. Aug. 1062: Flaaden paa ca. 350 Skibe under Kong Svend Estridsøn slaar i Laholmsbugten udfor Nisaaen norsk Flaade paa ca. 180 Skibe under Kong Harald Haar-fager.
9. Aug. 1511: Flaade paa 20 Skibe under Kommando af Jens Holgersen Ulfstand kæmper under Bornholm med lybsk Flaade paa 18 Skibe og fordrived denne. 5 lybske Skibe erobres.
9. Aug. 1655: Admiralitets-Kollegiet oprettes og sammensættes af Rigsadmiralen, Holmens Admiral, Viceadmiralen, 3 Kaptajner, 1 Sekretær og 1 Admiralitetsraad. Bestaar indtil 1848, da Admiralitets-Kollegiet afløses af Marineministeriet.
9. Aug. 1808: Briggen »Fama«, Chef Premierløjtnant Rasch, og Kongebaaden »Søormen«, Chef Sekondløjtnant Rosenørn, kæmper ærefuldt, men erobres af 1 engelsk Orlogsbrig, 2 Bombarderfartøjer og 3 Kanonbaade paa Nyborg Fjord.
10. Aug. 1809: 8 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Bille erobrer udfor Frederiksværn engelsk Orlogsbrig »Allart«; (Briggen var taget af Englænderne ved Flaadens Run 1807).
- 12.—14. Aug. 1564: Flaade paa 39 Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper ved Jomfruen (Øland) mod svensk Flaade paa 28 Skibe under Kommando af Klas Horn.
13. Aug. 1815: Den glückstadtiske Søe-Ekvipage paa Elben nedlægges (oprettet i 1620 under Kong Kristian IV, Vagtskibe paa Elben og Weseren siden 1623).
16. Aug. 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson, fra Blokadestyrken udfor Kiel, kæmper i Kielerfjord med slesvig-holstensk Dampskib »Løwe« og 4 Kanonbaade; 1 Kanonbaad skydes i Brand.
17. Aug. 1922: Undervandsbaadsdivisionen oprettes iflg. Søværnsloven af 1922, Chef Kaptajn Gad (Tidligere fra 1/10 1912—1/4 1914, Chef Kaptajn Rehnitzer).
18. Aug. 1858: Tørdokken paa Nyholm aabnes i Kong Frederik VII's

Nærværelse; Skruefregatten »Sjælland« indsættes som 1. Skib heri.

19. Aug. 1812: 14 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfor Grenaa engelsk Orlogsbrig »Attack«.
19. Aug. 1915: 1. Eskadre under Kommandør Garde hindrer i Flinterenden ved 1. Torpedobaadsflotille, Chef Kaptajn Haack, yderligere Ødelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E. 13«, der blev beskudt af tyske Jagere.
24. Aug. 1526: Kong Kristian II's sidste Tilhænger, Søkrigeren Søren Nordbys Eskadre paa 10 Skibe med Skipper Clement som Underfører slaaes udfor Blekinge Kysten af forenet svensk-lybsk og dansk (Kong Frederik II's) Flaade.
24. Aug. 1658: Baadeangreb under Admiral Helt og Viceadmiral Peter Bredal foretages fra det belejrede København mod de i Kallebodstrand liggende svenske Skibe, 24 Fartøjer erobres.
25. Aug. 1813: 7 Kanonbaade fra Brunshüttel og Glückstadt under Premierløjtnant Hedemann kæmper med 11 engelske Kanonbaade paa Elben.
27. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision, Chef Premierløjtnant Wulff, angriber engelsk Bateria ved Gl. Pesthus i Kallebodstrand.
30. Aug. 1922: Skibsdivisionen, Chef Kommandør Cold, og Torpedobaadsdivisionen, som underlægges denne, Chef Kaptajn Broberg, oprettes iflg. Søværnsloven af 1922. (Torpedobaadsdivisionen udskilles fra Skibsdivisionen den 8. Oktober 1924).
31. Aug. 1612: Flaade paa 36 Skibe under Kommando af Kong Kristian IV staar ind i Stockholms Skærgaard til Vaxholm og blokerer Hovedstaden og svensk Flaade indtil 8. September.
31. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision under Kaptajn Holsten deltager i Udfaldet fra Classens Have; Kanonbaaden »Stubbe-købing«, Chef Sekondløjtnant Brun, springer i Luften.
31. Aug. 1844: Eskadre bestaaende af Fregatterne »Gefion« og »Thetis«, Hjuldampskibet »Hekla« og Briggen »Mercurius« under Kommandørkaptajn Garde tvinger i Forening med norske og svenske Søstyrker Sultanen af Marokko til at give Afkald paa en siden 1768 betalt Tribut fra Danmark.

Marinens Bibliotek.

Juni 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *37. *Jensen, Ad. S.*: Concerning a Change of Climate during Recent Decades in the Arctic and Subarctic Regions, from Greenland in the West to Eurasia in the East, and Contemporary Biological and Geophysical Changes. Kort. Det Kgl. Danske Vidensk. Selsk. Biolog. Medd. XIV, 8. Kbh. 1939. 8^o. H. Gave fra Forfatteren.
- *38. De kongelige Ridder-Ordener Kapitul, de danske Ridder-Ordener og Dannebrogsmændene 1811. U. St. & A. 8^o. H. Gave fra Kordegn Rasmussen ved Holmens Kirke.
- *39. *Sejr, E.*: Statsbiblioteket i Aarhus. Meddelelser om Virksomheden 1927—1939. Aarhus 1940. 8^o. Gave fra Statsbiblioteket i Aarhus.
- *40. De kongelige Ridder-Ordeneres Capitul, de danske Ridder-ordner og Dannebrogsmændene med tilføjet Fortegnelse over de kongelige Kammerherrer 1849. Kbh. u. A. 8^o. Gave fra Kordegn Rasmussen ved Holmens Kirke.
- *41. Deutschland im Kampf. Sept. 1939—April 1940 (1.—¹⁵/₁₆ Lief.). Ill. & Kort. Hrsg. Ministerialdir. A. J. Brandt & Oberstleutn. von Wedel. Berl. 1939 & 40. 8^o. Tilsendt Marinens Bibliotek.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Krigen 1939 —
- 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Konflikten Norge—Tyskland. (Tyske og norske Dokumenter. . .)
- Canada.
Weisbach, H.: Politische Betrachtung zur kanadischen Kriegserklärung.
- Frankrig.
Die französischen Diplomatie und die Entstehung des Krieges. (XXX)
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).
Ex Occidente Lux? Den ryske erövrarens svårigheter och lärdomar.
Frisch, H.: Die wirtschaftliche Bedeutung des deutschen Sieges im Norden.
Der wirtschaftliche Abschnürung Grossbritanniens vom deutschen Kriegsraum.
- 7,3.: Militære Operationer.
- 7,31.: Landkrig.
Fock, C.: Den polske Hærs Tilintetgørelse og de tyske Panzerdivisioners Andel deri. Militært Tidsskr. H.
- 7,33.: Luftkrig.
De russiske Luftangreb og deres Virkninger. Militært Tidsskr. H.
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
Oslo-Staterne under Krigen.
Danmark.
Skade, R.: Danmark under Krigen. Økonomiske Foranstaltninger Jan.—Marts 1940. Økonomi og Politik H.
Italien.
Krigskonjunktur i Italien.
Rumænien.
Rumænien under Krigen. Økonomi og Politik H.
- 7,41.: Produktion og Transport.
Eneborg, H.: Om krigets inverkan på sjöfarten.
- 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.
Sverige.
Bonow, M.: Matfettförsörjningen vid avspärrning.
Olsson, H.: Kooperativ prisreglering i kristider.

Tyskland.

Meinhold, W.: Die deutsche Kriegspreispolitik.

7,43.: Krigsfinansiering.

Krigsfinansieringsproblemer. (7 Artikler om Krigsfinansiering i Tyskland og England.)

Riches, E. V.: Deferred Pay: The Keynes Plane.

England

Cederwall, G.: Hur England finansierar kriget.

7,6.: Neutralitet (efter Lande).

Irland

Scheuner, U.: Die Neutralität Irlands im gegenwärtigen Konflikt.

U. S. A.

Das U. S. A.-Neutralitätsgesetz.

(forts.)

H. Bistrup.





I Tidens dybe Alvor føles det som en rig Lykke, at Hans Majestæt Kong Christian den X regerer vort Land. Hele Befolkningen føler sig som Besætningen i et Skib, der i Uvejrh og i ufril Farvand har en erfaren Chef paa Broen, til hvem den nærer ubetinget Tillid og Hengivenhed.

Paa Hans Majestæt Kongens Fødselsdag vil Folkets underligste og hjerteligste Tanker være hos vor Konge med varmt følte Ønsker om, at alt det bedste maa times Hans Majestæt.

Takket være Kongens store Interesse for Rigets Værn og Kærlighed til Søen har den danske Søofficersstand paa nært Hold lært at højagte vor Konge. I de trange Modgangsaar, vort Søværn har haft, har det været en stærk Opmuntring og en stadig Trøst at vide, at Hans Majestæt Kongen med største Forstaaelse har fulgt vor Livsgerning og har delt vore Bekymringer og Skuffelser. Hans Majestæts usvigelige Pligt troskab og Vilje til ikke alene at ville byde over, men ogsaa til at tjene sit Folk og dele dets Kaar, Kongens Evne til at forstaa Sømandens Liv og Væsen, Kongens milde og dog stærke Sind, saa ægte dansk i Ord og Lune lige tilbøjelig til at gribes af Stemning og til at fastholde de varige Værdier, Kongens ret-

linede ridderlige Karakter og smukke Familieliv, alt dette bevirker, at Kong Christian den X er bleven Folkets Ideal og det faste Holdepunkt i dets Liv.

Vi kan næppe paa bedre Maade glæde hans Majestæt paa hans Fødselsdag end ved at forny vort Løfte om ubrydeligt Troskab mod vor Konge, vort Flag og vort Land, og vi kan ikke give bedre Udtryk for vore loyale Følelser for Kongen end ved at gentage de Ord, der af Generationer af Søofficerer har været sagt og gentaget paa Orlogsskibes Agterdæk:

Gud bevare Kongen.

Forholdene som førte til 1807.

Udarbejdet i 1934 som Foredragsgrundlag.

Af Kaptajnløjtnant E. J. Saabye.

At gøre Rede for de Forhold, der førte til 1807, eller nærmere betegnet Tabet af vor Flaade, er i og for sig en trist Opgave, idet disse Forhold er en uafbrudt Kæde af ulykkelige politiske Misforstaaelser og uheldigt indtrufne Begivenheder.

Ikke destomindre er Opgaven interessant, baade fordi de engelske Motiver først i den seneste Tid er blevet opklaret, og fordi Mystiken om de hemmelige Aftaler i Tilsit først for ca. 20 Aar siden blev fuldstændigt hævet.

For at forstaa Begivenhedernes Gang og vort Fædrelands vanskelige Stilling er det nødvendigt at tage et almindeligt Overblik over den politiske Situation i Europa, som den forelaa omkring 1806.

Paa Fastlandet var *Frankrig* den altoverskyggende Magtfaktor. Napoleons sejrvente Hære havde under tvunget alle Stormagter, undtagen Rusland, hvis enorme Resourcer gjorde det umuligt at tilføje dette Land et afgørende Nederlag.

Napoleons umættelige Magtsyge havde paadraget ham alle Landes Frygt og adskilliges Had. Han ud-slettede Nationer og indsatte Fyrster, alt imedens hans utrættelige Hjerne stadig arbejdede med mere og mere omfattende Planer.

Disse gaar i stigende Grad ud paa at tilføje England et Dødsstød, hvilket ogsaa stod dette Lands Befolkning klart og ytrede sig i en voksende Nervøsitet og Ængstelse for Rigets Sikkerhed.

Man kan sige, at Frankrig i disse Aar var identisk med dets Kejser; hans vældige Viljestyrke og geniale Feltherreevner overvandt alle de med hans tøjlesløse Magtpolitik forbundne indre Vanskeligheder; han formaaede at stampe Hære op af Jorden og feje enhver Modstand til Side, og fra de Valpladser, hvor han kæmpede med den store Armé, dirigerede han den europæiske Politik, fortrinligt støttet af sin Udenrigsminister Talleyrand.

England, det store Maal for Napoleons Hævn, var efter Trafalgar at betragte som eneraadende paa Havet og var derfor det eneste Land, overfor hvilket hans Hære stod magtesløse. Den engelske Whig-Regering lededes paa denne Tid af Fox, hvis loyale og besindige Politik var et Skjold for de neutrale Magter, ikke mindst for Danmark.

Fox døde imidlertid i September 1806 og afløstes som Udenrigsminister af Lord Howick, der nærrede et brændende Had til Napoleon og bestemt hævdede Krigens Fortsættelse.

I det hele taget er den britiske Opfattelse af den franske Kejser alt andet end elskværdig, hvilket ogsaa ses af den senere Tids Historieskrivning.

Saaledes skriver den kendte Historieskriver Mac-Auley i sit Værk »History of England«: »Cæsar var Napoleon overlegen deri, at han var en fuldendt Gentleman«!

Karakteristisk er det ogsaa, at man i officielle Kredse i England altid benævnedes Frankrigs Kejser som »Bonaparte«, idet man regnede ham som en Parvenu blandt de kronede Hoveder.

Preussens Stilling var fortvivlet, idet dets Hære stadig var blevet slaaet af Napoleon, hvorved Riget praktisk talt var opløst; dets Konge var blevet tvun-

get til et Forbund med Frankrig til Trods for sit eget glødende Had til Napoleon.

Rusland havde efter Austerlitz forholdt sig passiv, men afventede dog et belejligt Øjeblik til at komme Napoleon til Livs.

Østrig var ligeledes lammet efter Austerlitz og ønskede Fred, men var forøvrigt ganske ude af Stand til at foretage større Operationer.

Sverige, hvis fanatiske Konge ønskede Napoleons Fald, havde Tropper i Pommern, uden at disse dog hidtil havde haft noget Sammenstød med Franskmændene.

De neutrale Stater, deriblandt *Danmark-Norge*, var klar over, at nogen Form for Hensynsfuldhed fra Napoleons Side var ikke at vente og levede derfor i en stadig Spænding, der voksede med Napoleons stigende Magt og Indflydelse.

Danmark, hvis Handel og Velstand var vokset i de første Aar efter 1801, var begyndt at lide under det Tryk, Englands uindskrænkede Søherredømme med Blokaden af Kysten fra Brest til Elben øvede paa Handelen paa Fastlandet.

Men den danske Regering var dog afgjort engelskvenlig og ønskede for alt i Verden at undgaa en Konflikt med England, men vilde forøvrigt i det hele taget bevare Neutraliteten til det sidste:

Den danske Hær var opstillet i Holsten under Kronprinsens og General Ewald's Kommando.

Flaaden laa aftaklet i København paa ganske enkelte Skibe nær.

Kronprinsen og Udenrigsministeren, Chr. Bernstorff, residerede i Kiel, medens de løbende diplomatiske Forretninger varetoges af Direktøren for Udenrigsdepartementet, Joachim Bernstorff, en Broder til Chr. B.

Christian den VII, der opholdt sig i Hovedstaden, var paa denne Tid saa syg, at hans Meninger eller Tanker aldrig kom til Orde, saaledes at Kronprinsen havde det egentlige Ansvar for Rigets Styrelse.

Det foregaaende var en kort Oversigt over Situationen i 1806; den var saa stærkt ladet med Sprængstof, at Ubetydeligheder kunde faa de mest skæbnesvangre Følger, hvilket allerbedst ses af den Ulykke, der saa kort Tid efter ramte vort Fædreland.

Den fortvivlede Stilling, Preussen var bragt i ved Forbundet med Napoleon, stred i den Grad mod Naturens Orden, at den hurtigt maatte medføre en Katastrofe.

Denne lod heller ikke længe vente paa sig, idet Preussen i September 1806 rejste sig mod Frankrig.

Hvor naturligt og forstaaeligt dette end var, maa det dog betegnes som en vanvittig Handling af et desperat Folk. Trods Blüchers fremragende Føreregenskaber var hans Styrke saa langt underlegen, at selvstændig Optræden var umulig, og man stode da ogsaa paa, at Russerne skulde naa at komme rettidig til Hjælp.

Yderligere søgte Preussen at inddrage Danmark i Krigen mod Frankrig, men den danske Regering bevarede en fast Holdning og hævdede Landets Neutralitet.

Som sædvanlig handlede Napoleon uden lange Overvejelser, og den 14. Oktober 1806 led den preussiske Hær et fuldkomment Nederlag ved Jena og Auerstädt.

Med sit egentlige strategiske Maal for Øje, Englands Undertvingelse, dikterede Napoleon nu det berømte Berliner-Dekret af 21. November 1806, hvorved Fastlandsspærringen proklameredes.

Saaledes orienteret kan vi nu kaste Blikket paa Forholdet Danmark-England og gøre nærmere Rede for de Begivenheder, der førte til det afgørende Brud mellem de to Lande.

Det var stadig den danske Regerings bestemte Hensigt at bevare Neutraliteten, men trods alt var Stemningen baade hos Regering og Folk udpræget engelskvenlig.

At dette virkelig var Tilfældet blev ofte præciseret, baade overfor den engelske Gesandt, Garlike, og overfor den britiske Regering af vor Gesandt i London, J. G. Rist.

Til alt Uheld overvurderedes det engelske Venskab i den Grad, at man anvendte højst forskellige Forhandlingsmetoder overfor Frankrig og England. Man kan kort sige, at overfor Frankrig optraadte man praktisk, overfor England teoretisk.

De franske Handlinger eller Krav blev mødt med stiltiende Erkendelse eller stilfærdig og høflig Imødegaaelse, idet man nøje vaagede over ikke at fornærme Frankrig, da man jo stadig regnede med, at det var herfra, Faren truede.

Overfor England anvendte man derimod et højst uheldigt og irriterende Principrytteri med Fastholdelse af alle Rettigheder i en Grad, der var lidet egnet til at bevare det gode Forhold mellem Landene.

Det var særlig de engelske Opbringelser af danske Handelsskibe, der fremkaldte Vanskeligheder, ja, det blev i disse Sager ligefrem paalagt Rist at indtage den mest yderliggaaende og stejle Holdning overfor den britiske Regering, hvilket kun var muligt, saalænge Englands Udenrigsminister var udpræget danskvenlig og af et taalmodigt Gemyt.

At disse Egenskaber forenedes hos Fox og til Dels ogsaa hos Howick er muligt, men at ingen af dem

landes hos deres Efterfølger, George Canning, er givet, hvorfor en formel Ændring af Politiken overfor England burde have været en umiddelbar Følge af Cannings Overtagelse af Posten som Udenrigsminister i Marts 1807.

Vor Regerings Holdning og Sympatier afspejlede sig ret godt i den Maade, hvorpaa Landets Krigsmagt anvendtes.

Hæren stod, som nævnt, om Efteraaret 1806 i Holsten ved Rigets Sydgrænse; den bestod af ca. 20,000 Mand og var vel uddannet, godt udrustet, og Disciplinen var god.

Det var Regeringens bestemte Hensigt at møde enhver Krænkelse af Grænsen med Magt, og dette viste sig at være absolut klog Politik.

Da nemlig Blücher den 6. November 1806, vigende for den franske Overmagt, søgte at forcere Grænsen, forhindredes dette af danske Tropper. Blücher vilde nødig ødelægge Forholdet til Danmark og tog derfor Protesten til Følge og fortsatte Retræten sønden for Grænsen.

De forfølgende Franskmænd, anført af Murat, angreb imidlertid de danske Forpost-Kompagnier ved Fackenburg, men mødte heftig Modstand, ledet af General Ewald personlig.

Generalen fik Murat i Tale, og trods dennes Grovheder lykkedes det Ewald at forhindre Franskmændenes videre Fremrykning.

Allerede Dagen efter maatte Blücher kapitulere ved Ratkau, og Hovedkrigsskuepladsen rykkede nu mod Øst.

Den truende Fare var afværget, og kort Tid efter lod Kronprinsen Tropperne trække sig Nord paa, idet man frygtede, at den korte Afstand mellem det franske Besættelseskorps og den danske Styrke kunde føre

til uventede Konflikter, hvad man i højeste Grad ønskede at undgaa.

Danmarks bestemte Optræden ved Sydgrænsen maa kun udlægges som et Udtryk for Regeringens stadige Vilje til at bevare Neutraliteten og burde derfor ogsaa være kommet os til Gode i England, men da Tropperne kort efter blev trukket tilbage, blev det af den nervøse britiske Regering opfattet som en Tilnærmelse til Frankrig.

Den danske Regering følte sig dog tryk overfor England, hvilket bl. a. ses deraf, at praktisk talt ingen landmilitære Foranstaltninger var truffet til Sjællands og specielt Hovedstadens Forsvar.

De Styrker, der fandtes i København, var ganske utilstrækkelige, ligesom det nylig oprettede System af Landeværn og Borgervæbning var uden Værdi, ja Borgervæbningen var nærmest en Parodi paa Militærvæsen.

Dertil kom, at man i høj Grad savnede overordnede Befalingsmænd, da de fleste faste Officerer gjorde Tjeneste ved Hovedstyrken i Slesvig-Holsten.

Det stadige Ønske om i Gerning at undgaa enhver udfordrende Optræden gjorde, at ingen Indkaldelser foretoges til Bemanning af Værkerne paa Sjælland, hvorfor en Overrumpling selvsagt havde alle Chancer for at lykkes.

Dette er tilsyneladende i Modstrid med den udfordrende Tone, det var paalagt Rist at anslaa overfor Regeringen i London, men Forklaringen maa formentlig søges i den førnævnte »teoretiske« Indstilling overfor England.

Denne krævede jo, som nævnt, en stædig Fastholden ved Principperne, uden at man dog ønskede at mistænkeliggøre sig ved større militære Foranstaltninger paa Sjælland endsige større Flaadeudrustninger;

at England holdt nøje Regnskab med disse, ses bl. a., da et Linieskib udrustedes for at føre Kronprinsessen af Weimar til St. Petersborg, ved hvilken Lejlighed der af den britiske Gesandt, Garlike, blev rettet en Del nærgaaende Spørgsmaal om Aarsagen til Skibets Klargøring.

Den danske Flaade førte derfor i denne bevægede Tid en ret ubemærket Tilværelse, idet kun enkelte Øvelses- og Konvoyeringsskibe var udrustet, Resten laa afrigget.

Ved saaledes at være ukampdygtig og ufarlig skulde Flaaden yderligere understrege Landets fredelige og neutrale Indstilling.

At England frygtede Danmarks Flaade anvendt i Napoleons Haand sammen med Frankrigs øvrige Magtmidler er sikkert, men Berettigelsen i denne Frygt er mere tvivlsom.

Lanfrey skriver i sit store Værk »Napoleon den Førstes Historie« følgende om den danske Flaade:

»Den bestod af 20 Linieskibe, 16 Fregatter, 9 Brigger og et stort Antal Kanonbaade.

Disse Fartøjer var bemandede med fortrinlige Sømænd, og for Napoleons Flaader vilde det have været en Forstærkning, som maaske i et givet Øjeblik kunde faa Vægtskaalen til at synke til Fordel for ham«.

Denne Fremstilling maa man dog utvivlsomt bestride, idet Sandheden var den, at Flaaden i allerhøjeste Grad fattedes Mandskab; Hovedmassen af Flaadens uddannede, menige Mandskab var forhyret med danske og norske Skibe, hvoraf mange var langt fra de hjemlige Farvande og altsaa absolut ikke kunde møde paa kort Varsel, hvilket gjorde vor Flaade betydelig mindre farlig end Skibs- og Kanonantal antyder.

Som det fremgaar af Krigsmagtens Opstilling og Beredskab, var Sjælland med Hovedstaden ganske

blottet for effektivt Forsvar, og Forbindelseslinierne til Hæren i Holsten kunde let afskæres, ligesom der overhovedet ingen Forholdsregler var truffet til Hærens eventuelle Overførelse til Sjælland, idet intet passende Fartøjsmateriel var disponibelt paa kort Varsel.

Da yderligere den højstbefalende, Kronprinsen, havde Kvarter i Kiel, var baade Forsvaret og Udenrigspolitikken, strategisk set, meget slet ordnet.

Vi vil nu vende tilbage til den politiske Krise, som udviklede sig mellem Danmark og England.

Berlinerdekretet havde selvsagt en højst foruroligere Virkning. Forbudet mod Samkvem med Storbritannien og Irland gjaldt ifølge sin Ordlyd ogsaa de neutrale Stater, men Napoleon havde dog endnu Besindighed nok til ikke at forlange denne uhørte Tvang fuldt gennemført, og den franske Gesandt forsikrede vor Regering om sit Lands stadige Velvilje overfor Danmark. Napoleon selv var nu saa optaget af Vinterfelttoget mod Russerne, at hans Interesse for Danmark var ret ubetydelig.

Englands Svar paa Fastlandsspærringen var »Order in Council« af 7.-1.-1807, der forbød de neutrale Staters Skibe Sejladt fra franske Havne til fransk eller med Frankrig allierede Havne samt saadanne Havne, hvortil britiske Skibe ikke havde Adgang.

Disse Krav var et ødelæggende Slag mod al Søhandel og blev af Danmark opfattet som en haard Uretfærdighed.

Da Garlike den 27. Januar forelagde Joachim Bernstorff Meddelelsen om »Order in Council«, blev denne meget oprørt og brugte stærke Ord om dette Venskabsbrud, og Garlikes Forsikringer om den britiske Regerings Beklagelse af at være tvunget til saa kraftigt et Skridt, formaaede ikke at stemme hans Tone ned.

I den følgende Tid udveksledes mange skarpe Samtaler og Noter mellem de to Landes Repræsentanter.

Det foresvævede stadig England, at Danmark foretog større Flaadeudrustninger, men alle Rygter herom dementeredes kraftigt fra dansk Side.

I England ønskede man i stigende Grad, at Danmark vilde træffe sit endelige Valg, idet man ansaa det for udelukket, at vort Land i det lange Løb skulde kunne unddrage sig Krigen.

Fra Hovedkrigsskuepladsen modtoges omkring den 1. Marts de modstridende Beretninger om Slaget ved Eylau. Da der ingen afgjort fransk Sejr forelaa, men snarere det modsatte, haabede man rundt om i Europa, at Napoleons Stjerne havde kulmineret, og Revanchens Time var nær.

I Marts tilspidsedes Forholdet mellem England og Danmark yderligere ved en særdeles skarp Noteveksling mellem Lord Howick og Rist, sidstnævnte tvunget af den danske Regering til meget bestemt Optræden.

Umiddelbart herefter kom det til et Brud mellem Kong Georg den III og det siddende Whig-Ministerium. Dette demissionerede og afløstes af et Tory-Ministerium med Hertugen af Portland som Premierminister. Posten som Udenrigsminister besattes af den senere saa berømte George Canning.

Optakten til den nye Regerings Handlemaade overfor Danmark var særdeles lovende:

Christian Bernstorff skrev saaledes meget begejstret til Rist om sine Forventninger til Cannings Ledelse af den udenrigspolitiske Styrelse og synes at være berettiget dertil, da Canning kort efter gav danske og norske Skibe flere Lempelser med Hensyn til Elvblokaden.

Denne Glæde varede dog ikke længe, og Piben fik snart en anden Lyd.

I Begyndelsen af Juni havde Rist maattet fremkomme med nogle af de sædvanlige Klager over et Par Skibes Opbringelse og fik som Svar herpaa to meget hvasse Noter fra Canning.

Skønt man utvivlsomt maa anerkende den Energi, hvormed vor Regering værnede om vore Handels- og Skibsfartsinteresser, viste den sig dog meget uforsigtig overfor England, idet man jo maa erindre, at Storbritannien i Kampen mod Napoleon ikke var meget oplagt til at diskutere saa uvæsentlige Sager som nogle danske Skibes Opbringelse.

Desværre blev disse Handelsstridigheder lagt til Grund for den engelske Bedømmelse af vor Politik, idet de danske Klager ofte skønnedes at være i Overensstemmelse med franske Ønsker og derfor fik Regeringen i London til at tvivle paa, at vi i det lange Løb virkelig havde Mod til at trodse Frankrig.

I et specielt Tilfælde, angaaende Skibet »Suzannes«s Opbringelse, paadrog Rist sig en alvorlig Reprimande fra Canning.

Rist svarede meget bestemt, at kun hans Regering kunde give ham Paamindelser, og skønt dette vel nok var korrekt, gjorde det ikke Forholdet bedre.

Den 14. Juni 1807 stod Slaget ved Friedland. Napoleon vandt her en af sine mest glimrende Sejre; hans Stjerne straaede klarere end nogensinde; Frygt og Bekymring fyldte Sindene rundt om i Europa.

Den 25. Juni mødtes de to Kejsere paa Tømmerlaaden i Njemen, og de første Forhandlinger blev indledet.

Den 7. Juli sluttedes Freden i Tilsit, der blev en Slags Venskabspagt mellem Kejserne.

Allerede forinden havde Canning imidlertid hørt om den fransk-russiske Tilnærmelse, og den gamle Tvivl om Danmarks Standhaftighed fik ny Næring.

Desværre for vort Land bestyrkedes Cannings Mistænksomhed stærkt af et Privatbrev, han modtog fra den vordende Gesandt i Østrig, Lord Pembroke, der d. 29. Maj 1807 passerede København paa Rejse til Wien.

Lord Pembroke meddelte, at Udrustningen af den danske Flaade var vidt fremskreden, og at dens Styrke daglig voksede!

Indtrykket af dette Privatbrev förstærkedes yderligere ved en Depeche fra Residenten i Hamburg, Edw. Thornton, hvori meddeltes nogle Rygter om, at Frankrig ønskede Tilladelse til at besætte Hertugdømmerne samt lukke Havnene Altona og Glückstadt.

Skønt Depechen tager Forbehold med Hensyn til Paalideligheden af Rygterne, tilraader den dog Regeringen i London at træffe visse Sikkerhedsforanstaltninger, særlig at sende Tropper til Stralsund til Samvirke med Svenskerne.

Det vil formentlig her være paa sin Plads at fastslaa, at disse Meddelelser, deres Upaalidelighed til Trods, havde en ganske afgørende Indflydelse paa Cannings Dispositioner, idet de bestyrkede hans Tvivl om Danmarks Modstandskraft overfor Frankrig og var det egentlige Udspring for Tanken om at beslaglægge den danske Flaade.

Ikke desto mindre har det været en udbredt Tro, at Englands Beslutning om Togtet til Danmark skyldtes Meddelsen om Indholdet af visse hemmelige Artikler fra Tilsit-Freden, gaaende ud paa, at den danske Flaade skulde forenes med den franske til Optræden mod England.

Denne Anskuelse doceres endnu, bl. a. paa Sø-

officersskolen; Schaffalitzsky's Bog »Nordens Søkrigs-historie« anfører saaledes ogsaa Kendskabet til de hemmelige Artikler som Aarsagen til Englands Op-træden.

De 7 hemmelige Artikler indeholder imidlertid intet om Danmark og England, men samtidig med disse Artikler og uafhængigt af disse sluttedes en »hemmelig Alliancetraktat«, hvori bl. a. bestemmes, at hvis England ikke antager Fredsbetingelserne, skal Frankrig og Rusland »i Fællesskab og samtidigt« opfordre de 3 Hoffer i København, Stockholm og Lissabon til at lukke deres Havne for Englænderne, kalde deres Gesandter hjem og erklære England Krig. Det af de 3 Hoffer, der vægrer sig herved, skal behandles som Fjende.

Som det fremgaar heraf, indeholder Tilsit-Aftalerne intet specielt om den danske Flaades eventuelle Brug, og Grunden til, at man i England havde faaet denne Tro, maa søges andetsteds, hvilket man kan overbevise sig om ved at gennemlæse den omtalte Fredstraktat, der findes offentliggjort i Aug. Fourniers Værk om Napoleon og korrekt refereret bl. a. hos Thiers, Lefèbre og Lanfrey. Den danske Historiker Erik Møller har imidlertid ledet Tanken hen paa den engelske Opfattelses sandsynlige Kilde.

Erik Møller har fremdraget, at Kejsers Alexander før Møderne med Napoleon havde mere vidtgaaende Planer, hvori de russiske Underhandlere var indviet.

Det var nemlig paalagt disse, hvis Napoleon krævede Havene lukket for England, da at bringe ham til at indse, at man skulde vinde Tid og »ved at træffe Aftale med Sverige og bevæge Danmark paa den ene eller den anden Maade til at forene sig med os, vil der skabes en Sømagt, der ikke alene er i Stand til at forsvare Østersøen, men ogsaa vil kunne tvinge

England til at antage mere liberale Principper overfor Søfarten og Havenes Frihed«.

Man staar her overfor Planer, der kommer den engelske Paastand om Aftalerne i Tilsit betydelig nærmere, og det er ret sandsynligt, at de engelske Officerer, der opholdt sig ved den østlige Krigsskueplads, har faaet Nys om disse Instrukser, især da de jævnligt kom sammen med Kejseren og hans Stab.

Særlig en vis Oberst Wilson stod Kejseren nær, og det ligger derfor ikke fjernt at antage, at Meddelelsen om Traktatbestemmelserne skyldtes ham og hans Kolleger, men den er under alle Omstændigheder indløbet efter Pembrokes Brev, og efter at Canning havde truffet sin Beslutning.

Bortset fra Begivenhederne omkring Freden i Tilsit var Tanken om vor Flaades Anvendelse til Fordel for Frankrig ikke ny i England og kunde derfor saa meget lettere vinde Tiltro.

Professor Edv. Holm har saaledes paavist, at Frygten for, at Frankrig skulde bruge vor Flaade mod England ofte har spøget hos de britiske Diplomater allerede fra Revolutionskrigenes Begyndelse.

Efter denne lille Digression vil vi se paa Virkningerne af Pembrokes Brev.

Canning gik straks den korrekte Vej: at afleske Garlike en Redegørelse om Situationen i København, men han gav sit Forlangende Form af en skarp Reprimande, der viser, at han selv troede paa Lord Pembroke's Brev. Cannings Skrivelse var dateret 10. Juli 1807.

England havde imidlertid, allerede inden Lord Pembroke's Brev indløb, sendt en Flaadeafdeling med Landgangstropper ombord til Stralsund, og denne Flaade-

afdeling havde netop i disse Dage uhindret og med fuld Honnør passeret Sundet.

Garlike kunde derfor roligt forsikre om Danmarks vedvarende fredelige Hensigter, men lod alligevel en britisk Søofficer undersøge de saakaldte Udrustninger paa Holmen. Denne Officer indgav den 25. Juli en Rapport, hvori det hedder, at »der ikke for Øjeblikket er Skygge af noget, der kan tyde paa Udrustning af en Flaade, hvad umuligt kunde skjules for en Søofficer«.

Men denne Rapport, der kunde dementere samtlige Rygter, kom desværre først til London den 10. August, altsaa længe efter, at Canning havde fulgt den Indskydelse, de falske Rygter havde vakt hos ham.

Allerede faa Dage efter Afsendelsen af Reprimanden til Garlike, modnedes en Plan hos Canning om at fjerne Garlike fra København og stille Danmark et Ultimatum.

Den 16. Juli kom der Post fra København, bl. a. med Garlike's Beretning om Stralsund-Eskadrens uhindrede Passage af Sundet; derimod nævnedes intet om de danske Flaadeudrustninger — af den gode Grund, at den engelske Søofficer i København endnu ikke havde indsendt sin Rapport.

Stadig stolende fast paa Forlydendet om de danske Rustninger og ophidset af den vanskelige Stilling, England var kommet i efter den fransk-russiske Alliance, bestemte Canning sig til at lade Garlike afløse af Brooke Taylor og lade F. J. Jackson afrejse til Kiel for ved personlig Henvendelse til Kronprinsen at stille Danmark et Ultimatum.

I Slutningen af Juli arbejdede Canning derfor med forskellige Udkast til en Instruks for Jackson.

Denne foreligger den 29. og begynder med en Henvi-
sning til »Bonaparte's Fremtidsplaner vedrørende

den danske Flaade og paabyder Jackson af faa en nærmere Redegørelse herom fra dansk Side.

England maa fordre Sikkerhed mod den danske Flaades Anvendelse i Napoleons Haand, og dette kan kun opnaas ved, som det hedder, »at redde Danmarks Sømagt, med hvilken det vides, at Bonaparte regner som det vigtigste Led i et Søforbund«.

Det er derfor nødvendigt, at England opnaar »gyldigt Pant og Sikkerhed«, og dette kan alene Besiddelsen af Flaaden give.

Der siges yderligere, at England nødig vil optræde for haardhændet, hvorfor der skal medgives Jackson 2 Traktat-Udkast, som han maa anvende efter personligt Skøn.

Det første gaar ud paa, at en dansk Flaade under dansk Flag men ledet af en engelsk Admiral, skal operere sammen med en britisk Flaade i danske Farvande.

Det andet Forslag gaar ud paa, at den danske Flaade skal oplægges i en engelsk Havn til Freden er sluttet og tilbagegives i samme Stand.

Det viste sig dog hurtigt, at kun det andet af disse Forslag udtrykte Cannings egentlige Ønske, og Jackson var da ogsaa fuldt indforstaaet med Opgaven.

Det mest uforstaaelige ved dette Krav til Danmark synes at være, at det blev stillet af en Nation, for hvem Gentleman-Begrebet og den sande Idrætsaand altid har spillet en vis Rolle — men det maa dog ogsaa indrømmes, at Handlemaaden langt fra anerkendtes overalt i England, og adskillige Røster hævdede sig til Protest mod et saa uhørt Overgreb.

Saaledes skriver »Morning Cronicle« for 29. Juli angaaende Rygtet om, at en af de udrustede Flaadestyrker skulde overfalde Danmark: »Hvad den ene af disse Ekspeditioner angaar, da vil den være et saa

oprørende, saa uundskyldeligt Forlangende, at vi ikke engang vil nævne det, overtudet, som vi er om, at det, man fortæller derom, er aldeles falskt.«

Samtidig med Bestemmelsen om Taylors og Jacksons Gesandtskaber havde man nemlig givet Ordre til en stor Flaadeudrustning under Admiral Gambiers Ledelse. Udrustningerne blev omgivet med den største Hemmelighedsfuldhed, men visse Rygter var dog i Omløb og naaede ogsaa til Danmark.

Saaledes sendte den danske Generalkonsul Wolf i London Meddelelse om den truende Fare, ligesom danske Søofficerer, der havde anløbet Portsmouth paa Vej hjem fra Vestindien, havde ildevarslende Rappporter at aflægge.

Den danske Regerings Svar herpaa var, at Rygterne var ubegrundede, og at Søofficererne skulde holde sig fra Politik.

Imidlertid var fra den 22. Juli al Forbindelse med England afbrudt, idet der blev lagt Embargo paa alle Skibe i britiske Havne. Denne Afspærring varede til den 31. Juli, i hvilket Tidsrum man havde presset 2300 Matroser til Flaaden og indskibet en ret betydelig Hærstyrke, idet man ønskede at være sikker paa at kunne fremtvinge en Afgørelse i Løbet af meget kort Tid.

Den 26. Juli afsejlede Hovedstyrken under Admiral Gambiers Kommando med København som Bestemmelsessted, altsaa ca. 14 Dage før Rapporten om vor Flaades Tilstand naaede frem til London.

Det Gesandtskab, England havde udset til Varetagelsen af dets Interesser i Danmark, gør ikke sit Fædreland Ære. Taylor var en Diplomat af laveste Rang, der bl. a. havde deltaget i flere Anslag mod Napoleons Liv, hvilket Canning ikke kunde være uvidende om.

Jackson var ulige mere intelligent, men, som Erik

Møller udtrykker det, »en diplomatisk Underofficerstype, der alene lagde an paa at holde sig selv paa den sikre Side ved blindt at adlyde efter Bogslaven«.

En interessant engelsk Bedømmelse af Jackson haves i et Brev, som en af Udsendingene i Memel, den unge Granville Gower, skrev hjem. Det hedder her: »Jeg synes, man kunde have sparet Kronprinsen af Danmark for den dobbelte Fornærmelse at lade et saadant Krav fremstille af en saa grov og ubehagelig Person, som Jackson efter alle Fremstillinger er.«

Et Par Forfattere hævder endog, at Kongen af England skal have udtrykt sin Misfornøjelse over Togtet i Almindelighed og Jackson i Særdeleshed.

Hvorom alting er, var det med Jackson de afgørende Forhandlinger skulde føres, men det vil være for vidtløftigt her at referere de enkelte Møder. Jackson konfererede i Kiel baade med Kronprinsen og Chr. Bernstorff, og Resultatet var jo det kendte, at man ikke kunde antage det engelske Forslag og besluttede sig til at sætte Hovedstaden i Forsvarstilstand.

Da selve Belejringen af København med Bombardementet og Englændernes Hærværk paa Holmen falder udenfor dette Arbejdes Rammer, skal jeg tillade mig at betragte dette Afsnit af Historien som kendt for at slutte med et Par Bemærkninger om, hvad man af denne Konflikt og dens Følger kan lære og drage Nytte af for Elfertiden.

Resultatet af den danske Regerings Beslutninger og Mangel paa Beslutsomhed var saa sørgelig, at det overgaar de fleste tidligere og alle senere Begivenheder i politisk, militær og moralsk Betydning.

Man maa nemlig erindre, at den danske Flaade var dengang saa vigtig en Magtfaktor, at en stor Del af den Respekt, Danmark havde opnaaet hos Stor-

magterne, særlig under A. P. Bernstorff's Regering, netop skyldtes Flaaden. Dens Styrke var paa den Tid absolut betydelig, idet Forskellen paa de forskellige Landes Skibe af samme Type jo langt fra var saa stor som i vore Dage. Saaledes var f. Eks. vore Linieskibe ikke de fleste engelske særlig underlegne, hvad Størrelse, Kanonantal og Bygning angaar, medens en tilsvarende Sammenligning i vore Dage er umulig — alene Tanken om en Kamp mellem »Peder Skram« og »Rodney« virker som en daarlig Vittighed.

Det maa anses for formaalsløst at forestille sig, hvad den danske Regering burde have gjort, da man aldrig kan faa konstateret Følgerne. Derimod kan man antagelig med ret stor Sikkerhed fastslaa visse Ting, man ikke skulde have gjort.

Det maa her atter nævnes som en Fejl af vor Regering at irritere England med de mange ikke altid lige heldige Klager over Opbringelserne.

Dernæst var det en utilgivelig Skødesløshed ikke at reagere overfor de forskellige Advarsler om Englands Hensigter, der meddeltes af Generalkonsul Wolff og visse Søofficerer.

Ligeledes var det strategisk og politisk meget uheldigt, at Forsvaret og Udenrigspolitikken lededes fra Kiel og ikke fra København.

Som det for mig allermest uforstaaelige skal nævnes Kronprinsens Optræden ved Englændernes Ankomst til Sundet. Kronprinsen havde da naaet Hovedstaden, hvor hans blotte Nærværelse havde fyldt Befolkningen med den største Begejstring og derfor betød en uhyre moralsk Støtte for Byens Forsvar. Han overgav imidlertid Kommandoen til den gamle og svagelige General Peymann og ilede derpaa til Hæren i Holsten; herved føjede han en umaadelig Skuffelse og Depression til den iøvrigt fortvivlede Situation.

Det viste sig altsaa denne Gang som tidligere, at Rigets Eksistens afgang af Hovedstadens Væren eller ikke Væren, og Fejlen ved at lade Sjælland forsvarsløs understregedes kun med al for stor Tydelighed.

Der kunde opregnes mange Smaating, som maaske nu forekommer at være betydelige Fejl, men man maa ogsaa huske, at det, der i Dag falder i Øjnene, muligvis den Gang var dunkelt og uklart, og at den Stemning og Nervøsitet, som en Krise medfører, i høj Grad svækker Evnen til koldt og roligt at vælge det rette.

Dette maa naturligvis ogsaa tages i Betragtning ved Bedømmelsen af Englands Optræden. Her var et nyt Ministerium indsat, af hvilket hele Landet forlangte hurtig Handling overfor Napoleon, der haardt truede Imperiets Livsnerve, Søhandelen.

Hovedkilder:

- Møller, Erik: England og Danmark-Norge. Afhandling i Historisk Tidsskrift, 8. Rk. III, 1910—12.
 Holm, Edw.: Danmark-Norges udenrigske Historie i Aarene 1800—1814.

Øvrige benyttede Kilder:

- Bache: Danmarks, Norges og Sveriges Historie.
 Beckers Verdenshistorie.
 Fabricius: Danmarks Historie.
 Lanfrey: Napoleon den Førstes Historie.
 Linvald, Axel: Kronprins Frederik og hans Regering 1797—1818.
 Macauley: History of England.
 Mahan: The influence of seepower upon the french revolution and empire.
 Manthey: Raubzug gegen Dänemark 1807 (Kiel 1807).
 Meddelelser fra Krigsarkivet II—III.
 Møller, Axel: Folkeretten i Krigstid og Fredstid.
 Reynhard: Foredrag i Strategi.
 Rolfsen, Nordahl: Verdenshistorie.
 Schaffalitzsky de Muckadell: Nordens Søkrigshistorie.
 Tidsskrift for Søvesen, Biografisk Leksikon m. m.
-

De nye svenske Jagere.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

I den sidste Tid er Offentligheden gennem Pressen og Radioen jævnligt blevet holdt underrettet om de fire nye — eller rettere: ny erhvervede — svenske Jageres Bevægelser paa Vej fra Italien til Sverige.

Skønt de Begivenheder, der fandt Sted paa denne Rejse — og da især de engelske Søstridskræfters Optræden overfor de svenske Skibe ved Færøerne — endnu ikke er klart belyst, vil en kort, samlet Redegørelse for Sveriges Køb af disse fire Jagere og deres brydsomme Hjemfærd dog sikkert alligevel allerede paa nuværende Tidspunkt kunne paaregne Interesse.

I Februar d. A. forelagde den svenske Regering i Rigsdagen et Forslag angaaende Erstatningsbygning til Flaaden. Oprindeligt var der regnet med en Sum paa 45 Millioner Kr. hertil i Budgetaaret 1940—41, men ved Fremlæggelsen af Forslaget var denne Sum steget til ca. 54 Mill., hvortil der saa paa »Tillægsbevilling« kom yderligere godt 63 Mill. Alt i alt omfattede Forslaget saaledes ca. 117 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., men heri indgik dog ogsaa ca. 9 Mill., som forrige Aars Rigsdag havde afsat til Bygning af de nye Panserskibe, og som nu var til Disposition til Bygning af lette Fartøjer, idet en af Forslagets vigtigste Bestanddele netop var en Udsættelse af Bygningen af de allerede to Gange tidligere bevilligede Panserskibe.

Grunden til Udsættelsen af Panserskibsbygningen var ikke manglende Tiltro til denne Skibstypes Betydning for svensk Søforsvar. Tværtimod fremhævede Forslaget, at der i Mellemtiden skulde udarbejdes Planer til nye, stærkere og hurtigere Panserskibe. Og det maa jo ogsaa siges, at større og stærkere Panserskibe noget senere er bedre end mindre og svagere Panserskibe noget tidligere, naar dog ingen af dem kan naa at blive færdige under den nuværende Krig. Derimod var der en Mulighed for at faa færdigbygget forskellige lette Enheder saasom Jagere, Ubaade, Minestrygere m. v. Foruden en Jager, som paabegyndtes med Midler bevilget i forrige Finansaar, skal der nu yderligere bygges endnu een. Medens Prisen for et saadant Fartøj for blot nogle faa Aar siden var 7 Millioner Kr. anslaaes Omkostningerne nu til 10.7 Mill. Af Ubaade var i Begyndelsen af 1940 4 under Bygning og Forslaget omfattede yderligere Bygning af »et Antal«. Forrige Aar bevilligedes 6 større og 12 mindre Minestrygere, og nu blev der foreslaaet yderligere 6 større og »et Antal« mindre. Foruden 11 Millioner til Motortorpedobaade og en passende Sum til Anskaffelse og Ombygning af et Koffardiskib til Afløsning af den udtjente SVEA som Moderskib for Ubaade fandtes endvidere en Post paa 35 Millioner Kr. til »yderligere Anskaffelse af Fartøjer«. De nærmere Enkeltheder for Anvendelsen af denne Sum var dog ikke angivet, men blev meddelt det paagældende Rigsdagsudvalg.

Først senerehen — i April — fremkom der i den svenske Presse Meddelelser om, at den svenske Stat havde anvendt Summen bestemt til »yderligere Anskaffelse af Fartøjer« til at indkøbe bl. a. fire italienske Jagere — og at disse Jagere var af to forskellige Typer.

Allerede i Januar, da de ansvarlige Myndigheder havde taget Bestemmelse om Købet, rejste en Kommission af Søofficerer og Marineingeniører under Ledelse af Kommandørkaptajn Torsten Hagman til Italien for at ordne Overtagelsen og tilse visse Arbejder om Bord i Fartøjerne, som laa i Spezia. Yderligere kom et Antal Officerer og Underofficerer rejsende over Land i Løbet af Februar, og den 19de Marts ankom fra Sverige Depotskibet PATRICIA med Resten af Besætningerne. Begivenhederne i April gjorde, at Afgangens fremskyndedes mest muligt, og den 14de April paa-begyndtes Hjemreisen, som først gik over Neapel og Cartagena til Lissabon, hvortil Ankomst fandt Sted den 28de s. M.

I Lissabon, hvor Tankskibet CASTOR sluttede sig til Eskadren, varede Opholdet omtrent en Maaned. Derfra fortsattes via Vigo til Queenstown i Irland. Her kom lidt over Hundrede fra England evakuerede Svenskere om Bord i PATRICIA for paa denne Maade at komme hjem til Sverige. Opholdet i Queenstown varede ca. 14 Dage og medio Juni fortsattes til Færøerne, hvor Thorshavn blev anløbet den 19de Juni. Eskadrens langvarige Ophold i de forskellige Havne skyldtes diplomatiske Forhandlinger om frit Lejde under den videre Rejse.

Den 20de Juni ankom to svære, engelske Krydsere til Thorshavn og beordrede den svenske Eskadre til at gaa ind paa Skaalefjord (Kongshavn). Da Englænderne jo havde besat Færøerne, og da der var tilstaaet Eskadren frit Lejde, nærede den kommanderende ingen Betænkelighed ved dette. Men da den svenske Eskadre var gaaet til Ankers i Kongshavn, blev Indløbet her spærret med Miner, og Englænderne krævede nu de fire Jagere overgivet.

Da den kommanderende for den svenske Styrke

ansaa det for haabløst at give sig i Kamp med de overlegne engelske Søstridskræfter, blev Jagerne da overgivet, og der blev sat engelske Besætninger om Bord i dem. At den engelske kommanderende — som det har været meddelt i Pressen — skulde have anført, at Sverige havde videresolgt Jagerne til England, er lidet sandsynligt, da den svenske kommanderende næppe vilde kunne have tiltroet sit Land en saadan Handling. Det er derimod forstaaeligt, at han har taget sin Beslutning dels under Hensyn til Jagernes problematiske Kampværdi med reducerede Besætninger, der ikke havde tilstrækkelig Øvelse i Betjening af det nye Materiel under Kampforhold, og dels under Hensyn til at Togtets — eller rettere — Færdens Hovedformaal var at bringe Jagerne hjem til Styrkelse af Sveriges Søforsvar — og dette Formaal vilde ikke blive opnaaet, saafremt de blev skudt i Sænk i Kongshavn.

Med engelske Besætninger om Bord gik det nu til Kontrolhavnen i Kirkwall — to af Jagerne gik ved egen Hjælp, de to andre slæbtes — antagelig fordi Englænderne ikke havde tilstrækkelig kyndigt Maskinpersonel til Disposition.

Den svenske Regering greb nu ind, og efter mange og lange Forhandlinger lykkedes det omsider at opnaa Frigivelse, og den 5te Juli afgik Eskadren da — atter med svensk Besætning — fra Kirkwall. Men trods frit Lejde og tydelige svenske Neutralitetsmærker blev Eskadren, da den den 8de Juli befandt sig udfor den norske Kyst, angrebet og bombet af et engelsk Luftfartøj. Ingen af Bomberne traf dog — og man maa vel antage, at dette Angreb skyldtes en Fejltagelse.

Den 9de Juli blev Kristiansand anløbet, og endelig den 10de Juli naaedes Rejsens Maal: Göteborg.

Som allerede nævnt, er de fire Jagere af to forskellige Typer — og egentlig er det kun den største af disse, der kan klassificeres som virkelige Jagere, idet den mindste Type kun er paa 638 Tons og i Italien benævnes »Torpediniere«. Men da man imidlertid i Sverige anvender Typebetegnelsen »Jagare« ikke alene for WRANGEL-Klassen paa 465 Tons, men helt ned til 355 Tons-Baadene, er det naturligt her at følge den svenske Inddeling og se bort fra den internationale Klassificering.

De to største Enheder er af den italienske QUINTINO SELLA-Klasse og har faaet Navnene PUKE og PSILANDER (ex-BETTINO RICASOLI og ex-GIOVANNI NICOTERA), de to mindre er af SPICA-Klassen og har faaet Navnene ROMULUS og REMUS (ex-SPICA og ex-ASTORE).

De to første Navne er givet til Minde om Admiralerne Johan Puke og Gustav Psilander*) og passer parvis sammen som de øvrige svenske Jagernavne: WRANGEL og WACHTMEISTER, EHRENSKÖLD og NORDENSKJÖLD, KLAS UGGLA og KLAS HORN.

De to sidste Navne, der ligeledes passer parvis sammen, er sikkert givet som en særlig Opmærksomhed mod Italien**), men Navnene er iøvrigt ikke nye

*) Johan Puke, kendt fra den svensk-russiske Krig 1788—90, hvor han med Linjeskibet DRISTIGHETEN i Spidsen for den svenske Flaade ledede Udbruddet fra Viborgbugten 3.-7.-1790. Kommanderede de svenske Styrker under Søkrigsoperationerne i 1808—09 og mod Norge 1814. Død 1816. To mindre Orlogsskibe har tidligere baaet Navnene PUKE og AMIRAL PUKE.

Gustav Psilander havde i 1704 som Chef for Orlogsskibet ÖLAND i Engelsk Kanalen en Affære med Englænderne, noget lignende som Kaptajn Krabbe med Fregatten FREJA i 1800. Blot gjaldt det ikke Visiteringen af en Konvoj, men et Hønsørspørgsmaal med Strykning af Mærsejlene for en engelsk Eskadre. Død 1738. En Torpedokrydser søsat 1899 og udrangeret 1939 har Navnet PSILANDER.

**) Tvillingparret Romulus og Remus fra Sagnet om Roms Grundlæggelse.

i den svenske Flaade, idet de gentagne Gange begge to har været givet til Galejer i Tiden ca. 1600—1650.

De forskellige Data for de nyerehvervede Jagere er anført i nedenstaaende Skema, idet der til Sammenligning tillige er anført Data for de tilsvarende svenske Jager-Typer*).

Navn	Sosat	Deplacement	Maskinkraft	Fart	Artilleri	Torpedo-armering	Længde
WRANGEL WACHTMEISTER	1917	465	13000	34	4 Stk. 75 mm 2 Stk. Mg. A.L.	6 Stk. 45 cm (2×1+2×11) Miner	7
ROMULUS REMUS	1934	638	19000	34	3 Stk. 10 cm A.L.K. 2 Stk. 37 mm A.L.K. 6 Stk. Mg. A.L.	4 Stk. 45 cm (2×1+1×11) Miner	8
PUKE PSILANDER	1925	935	36000	35	4 Stk. 12 cm 2 Stk. 40 mm A.L.K. 2 Stk. Mg. A.L.	4 Stk. 53.3 cm (2×11) 10 Miner	8
EHRENSKÖLD NORDENSKJÖLD	1926	940	24000	36	3 Stk. 12 cm 2 Stk. 40 mm A.L.K.	6 Stk. 53.3 cm (2×11) Miner	8

Medens ROMULUS og REMUS har een Skorsten og ikke ligner andre svenske Torpedofartøjer, er PUKE og PSILANDER med deres to Skorstene af nærlig samme Størrelse og Type som EHRENSKÖLD og NORDENSKJÖLD. Det vil dog bemærkes, at i de svenskbyggede Enheder er der lagt større Vægt paa Torpedoarmeringen end i

*) De svenske Jageres Data er taget fra »Sveriges Flotta«s Marinkalender 1940 — undtagen Maskinkraften, som ikke er angivet her.

de italienskbyggede, der til Gengæld har stærkere Artilleri, 4 Stk. 12 cm i to Dobbeltskjolde mod 3 Stk. 12 cm i tre Enkeltskjolde. Bemærkelsesværdig er Forskellen i Maskinkraften. Medens PUKÉ og PSILANDER kræver 36000 H.-K. for at naa 35 Knob, kommer de 5 Tons større svenskbyggede Jagere op paa 36 Knob med kun 24000 H.-K.



Den italienske Jager GIOVANNI NICOTERA — nu svensk PSILANDER.

Hvorledes Købesummen er fordelt paa de to Typer, foreligger der ingen Oplysning om*). Trods ROMULUS og REMUS' mindre Deplacement er det vel muligt, at de — paa Grund af deres mindre Alder — har

*) Efter Oplysninger fremsat i den svenske Rigsdag den 9de August d. A. af Forsvarsministeren er der i Italien i Aar indkøbt fire Jagere, et Antal Motortorpedobaade, Torpedoer m.m. samt et forholdsvis stort Lager af Reservemateriel. Til Anskaffelse af disse fire Jagere og et vist Antal fuldt udrustede Motortorpedobaade var bevilget 34.950.000 Kr. — (Hvor stor en Part af denne Sum, der falder henholdsvis paa Jagerne og Motortorpedobaadene, er ikke angivet. Men de her nævnte Motortorpedobaade (4) synes saaledes ikke at være identiske med dem, hvortil der af den svenske Rigsdag blev bevilliget 11 Mill. Kr. i Februar d. A.).

været vurderet ligesaa højt som de større, men 15 Aar gamle PUKÉ og PSILANDER.

De svenske Marinemyndigheder regner med, at de nyerhvervede Jagere efter et grundigt Eftersyn vil kunne gøre Tjeneste endnu 15 Aar frem i Tiden — heraf de sidste 10 Aar i Lokalstyrkerne.

Som *Efterskrift* kan tilføjes, at den i Anledning af de svenske Jageres Opbringelse ved Færøerne m. v. nedsatte svenske Krigsret efter endt Undersøgelse har resolveret, at der *ikke* skal rejses nogen Sag mod Chefen for den svenske Jagerstyrke.

Bog anmeldelse.

Den danske Lods.

Siden den første danske Lods udkom, er der næsten forløbet 100 Aar, idet den første Gang udkom i 1843, redigeret af Admiral Zahrtmann, der paa saa mange Maader har sat sit Spor i Søkortarkivets videre Udvikling.

Bogen vakte i sin Tid stor Opsigt og maa betragtes som et Standardværk, da den i næsten uændret Form senere er udkommet i 9 Udgaver, sidste Gang i 1925.

At en ny Udgave længe har været paakrævet, ved alle interesserede, og Søkortarkivet besluttede derfor, at dele den efterhaanden ret voluminøse Bog i tre Dele.

Denne Tredeling har navnlig sin Fordel i, at Bogen ikke bliver uhandeligt, men, ligesom de udenlandske Sejlhaandbøger, fremtræder i lettere Hefter; desuden kan tilkommende Rettelser og Tillæg udkomme hyppigere til de enkelte Dele, saaledes at disse bliver nemmere at holde til Dato.

Foruden den omtalte Deling af Bogen, er Stoffet blevet grundigt omarbejdet og forenklet, idet man er gaaet ud fra, at Bogen skal benyttes i Forbindelse med Søkortene, der jo ogsaa er reviderede og ført à jour.

Yderligere er der foretaget en fuldstændig Revision af de til Bogen hørende Tøninger, et Arbejde, der har staaet paa i tre Aar.

Som det vil ses, er alle Tøningerne tegnet. At der ved Udarbejdelsen af Tøningerne ogsaa har været for-

søgt med Fotografering, siger sig selv, men Forsøgene er, til Trods for at Metoden i mange Tilfælde viste sig anvendelig, ikke blevet videreført og vil heller ikke blive det, saalænge Søkartarkivet raader over uddannede Toningstegnere, idet disse er saa rutinerede, at de i mange Tilfælde kan skitsere en Toning op uden at anvende væsentlig mere Tid, end der udkræves til Fotografering og Fremkaldelse.

11. Udgave af »Den danske Lods« er, som allerede nævnt, inddelt i tre Dele, hvoraf 1. Bind, II. Del, udkom i Fjor, og 2. Bind, III. Del, nylig er udkommet.

I. Del, der er under Udarbejdelse, og som ventes at udkomme i Føraaret 1941, indeholder de tidligere i »Den danske Lods« Kapitel I givne forskellige Oplysninger af almindelig Interesse for Skibslarten, saasom Oplysninger om Vind- og Vejrforhold, Bundart, Misvisning, Afmærkning, Fyr- og Taagesignaler, Lods-væsen, Karantænevæsen, Redningsvæsen o. s. v.

II. Del indeholder Sejlbeskrivelse over følgende Farvandsafsnit:

- Kapitel I Nordsøen,
- Kapitel II Skagerrak,
- Kapitel III Limfjorden,
- Kapitel IV Kattegat.

III. Del indeholder Sejlbeskrivelse over følgende Farvandsafsnit:

- Kapitel I Sundet,
- Kapitel II Store-Bælt,
- Kapitel III Lille-Bælt,
- Kapitel IV Farvandet Syd for Fyn,
- Kapitel V Smaalandsfarvandet,
- Kapitel VI Østersøen.

Hvor de danske Farvande grænser op til de svenske og tyske, er der saavel i II. Del som i III. Del taget Hensyn hertil, idet der er givet en kortfattet Be-

skrivelse af disse Farvande, saaledes at Sejlads, der ikke strækker sig alt for langt ind paa disse Omraader, kan foretages uden at søge Oplysning i de udenlandske Sejlbeskrivelser.

Arbejdet med Revisionen af »Den danske Lods« blev adskilligt mere omfattende, end man først havde tænkt sig. Det viste sig hurtigt, at alle Toningerne var forældede og for de flestes vedkommende ubrugelige. Revisionsarbejdet til Søs har strakt sig over næsten tre Opmaalingsstogter, hvoraf de to første med Opmaalings-skibet »Marstrand« med Kaptajnløjtnant Saabye som Chef. Søkortarkivet staar i Gæld til Kaptajnløjtnanten for den gode Maade, paa hvilken Arbejdet blev sat i Gang og gennemført. Det sidste Aars Revisionsarbejde er udført af Opmaalings-skibet »Hejmdal« med Orlogskaptajn Riis-Carstensen som Chef, der paa udmærket Maade har afsluttet det af Kaptajnløjtnant Saabye paabegyndte Arbejde.

Desuden maa fremhæves Lodsvæsenets gode Hjælp, idet Søkortarkivet baade fra Lodsdirektoratet og Lodseriernes Side har faaet alle ønskelige Oplysninger.

Tegnearbejdet er udført af Matroskvartermester I, A. H. Andersen, der har præsteret et stort og anerkendelsesværdigt Arbejde, idet han har tegnet over 500 nye Toning, som for manges vedkommende giver et betydeligt bedre Billede af Forholdene end de tidligere.

Det skal til Slut anføres, at Søkortarkivet vil sætte Pris paa, at enhver Søfarende, der skulde finde mulige Fejl i »Lodsen« eller ønsker at fremkomme med Forslag til eventuelle Forbedringer, snarest indsender Indberetning herom til Arkivet, der med Taknemlighed vil modtage saadanne Indberetninger, da Søkortarkivets Opgave først og fremmest er at tjene Søarten.

Jahrbücher der Wehrmacht. Ill., Kort. 5. Jahrg. Lpz. 1939 & 40. 3 Bd. 8°.

Marinens Biblioteks Bogudvalg har for ganske nylig anskaffet ovenfor nævnte til Hovedbiblioteket. De bestaar af følgende 3 Bd.:

Jahrbuch des deutschen Heeres. Geleitwort von Generaloberst von Brauchitch. Hrsg. Major Martin.

Jahrbuch des deutschen Kriegsmarine. Geleitwort von Grossadmiral, Dr. h. c. Raeder. Hrsg. Konteradm. z. V., R. Gadow.

Jahrbuch der deutschen Luftwaffe. Geleitwort von Generalfeldmarschall Göring. Hrsg. Major, Dr. Eichelbaum.

Titlerne paa disse Aarbøger siger jo nok, hvad de handler om, men giver alligevel intet Begreb om, hvad de i Virkeligheden indeholder, og da de efter Anmelderens Formening har Artikler om Emner af aktuel Værdi, er de to sidstnævnte Binds Indhold — som det hedder i Biblioteks sproget »analyserede«. d. v. s. de enkelte Artikler er anført med Forfatter og Titel og ordnet i Grupper, hvilket giver en bedre Oversigt end en Afskrift af Indholdsfortegnelserne.

I det følgende betyder J. K. Jahrbuch der Krigsm.

J. L. ,, ,, Luftw.

Krigskunst.

Hadeler (Marinebaurat): Neuzeitliche Kriegsschiff type J. K.

Prentzel (Adm.): Kriegsnavigation „ „

Luftvæsen.

I Almindelighed.

Wendel (Flugkapt.): Der Geschwindigkeits-Weltrekord für Deutschland erflogen J. L.

- Beretninger om Flyvninger (civile og militære).
 Die Flieger von Tannenberg 1914. Kort. »Kriegs-
 wissenschaftl. Abt. der Luftw.«..... J. L.
Schwabendissen (Oberst): Auf Langstrecke nach
 Libyen „ „

Militært Luftvæsen.

I Almindelighed.

- Adler, H.* (Major): Der Freiwillige der Luftwaffe „ „
Bertram (Hauptm.): Das Regiment General
 Göring..... „ „
Dierich (Hauptm.): Vom Kampf-Geschwader
 Hindenburg „ „
Hübner (Amtsrat): Die wirtschaftliche Stellung
 der Offiziere und Unteroffiziere der Luftwaffe „ „
Rentzsch (Major): Von einem Seefliegerhorst. J. K.
Tschoeltsch (Oberst): Die Tradition in der Luft-
 wache J. L.

Fotografering og Luftopmaaling.

- Krahmer, E. R.* (Oberst): Das Luftbild im Dienste
 der Aufkläning „ „

Luftvaaben og deres Bekæmpelse.

- Burkhart* (Kapt.): Der civile Luftschütz..... „ „

Luftstrategi og -taktik.

- Dittmann* (Oberstl.): Fernaufkläning über See „ „
Vogel (Hauptm.): Fallschirmjäger..... „ „

Marinepolitik.

- Gadow* (Konteradm.): Die Seemachtlage im
 Mittelmeer J. K.
Meyer (Freg. Kap.): Japan im Südchinesischen
 Meer. Kort..... „ „

Minevæsen.

- Ruge* (Kap. z. S.): Die Minenwaffe im See-
 krieg „ „

Navigation.

Prentzel (Adm.): Kriegsnavigation J. K.

Skibbygning.

Bartels (Oberl. z. S.): Der Voith-Schneider-Pro-
pellen " "

Jacks (Ing.): Schiff in der Werft " "

Søkrigshistorie.**Verdenskrigen 1914—18.**

Der Flieger von Tannenberg 1914. Kort. »Kriegs-
wissenschaftl. Abt. der Luftw.« J. L.

Rose (Freg. Kap.): Wir versenken den Zerstörer
»Jacob Jones«. U-bootserlebnisse aus dem
Jahre 1917. J. K.

Steen, H.: »Frauenlob« im Nachtgefecht 31. Maj
1916. Wie der Zerstörer »Z 22« seinen Na-
men »Anton Schmitt« bekam " "

Den spanske Revolution 1935—38.

Haeusler, A. (Oberkriegsgerichtsrat): Die Ge-
richtsbarkeit der Legion Condor " "

Kreszmann (Oberst): Die Flakartilleri der Le-
gion Condor J. L.

Lampertsdörfer: Als Aufklärer im spänischen
Krieg " "

Schenk, v. (Oberl.): Bombentiefangriff in den
Pyrenäen " "

Schledz (Unteroff.): Leichte Flak auch im Erd-
gefecht " "

Schubert (Oberst): Die Luftnachrichten Gruppe
der Legion Condor " "

Den tysk-polske Krig 1939.

Eichelbaum (Major, Dr.): Jahresüberblick . . . " "

Siegler: Die Luftwaffe im Sudetengau in Böh-
men-Mähren " "

Stormagtskrigen 1939—.*Eichelbaum* (Major, Dr.): Jahresüberblick J. L.**Frankrig.***Kotthaus* (Freg. Kap.): Die französische Seemacht „ „
Storbritannien.*Gebeschus* (Korv. Kap.): Die britische Aufrüstung
zur See „ „**Tyskland.***Brenneke* (Oberregierungsrat): Liste der deut-
schen Kriegsschiffe „ „*Fuchs, H.* (Korv. Kap.): Grossdeutsche Seemacht „ „*Glasenapp* (Freg. Kap.): Memel und Pillau, alt-
preussische Kriegshäfen „ „*Lohmann* (Kap. z. S.): Helgoland 50 Jahre
deutsch „ „**U. S. A.***Alleweldt* (Korv. Kap.): Seemacht U. S. A. . . . „ „**Torpedovæsen.***De Jong* (Obermaschinenmat): Zerstörer auf
Fahrt „ „**Undervandsbaadsvæsen.***Rose* (Freg. Kap.): Wir versenken den Zerstörer
»Jacob Jones«. U-bootserlebnisse aus dem
Jahre 1917 „ „**Undervisningsvæsen.***Scheffer* (Ing.): Unsere Unteroffizierlehrabteil-
ungen „ „*H. Bistrup.*

Lærebog i Sømandskab.

1940.

Paa Marineministeriets Foranstaltning er der blevet udarbejdet en ny »Lærebog i Sømandskab« redigeret af Orlogskaptajn K. Dahl, der som Medarbejdere har haft et betydeligt Antal Søofficerer og 1 enkelt Ingeniør, som hver for sig har behandlet eet eller flere — op til syv — af de 26 Kapitler, hvori Stoffet er indpasset.

Af Indholdsfortegnelsen fremgaar, at der findes en Indledning paa ca. $1\frac{1}{2}$ Side og derefter de 26 Kapitler paa tilsammen ca. 380 Sider og til Slut et Index paa en halv Snes Sider.

Indledningen benævner de forskellige Kapitler, som følger, og angiver nedennævnte som Forfattere hertil:

Tovværk: Orlogskaptajn N. Brammer.

Tovværksarbejder: Orlogskaptajn N. Brammer.

Blokværk: Orlogskaptajn K. Dahl.

Rigning: Kommandørkaptajn S. Ramlau-Hansen.

Skibstyper: Orlogskaptajn R. Steensen.

Skibes Klassifikation, Maaling og Registrering: Orlogskaptajn R. Steensen.

Ankre og Kæder: Orlogskaptajn A. Legind.

Fartøjer: Orlogskaptajn K. Dahl.

Sejlfartøjer: Orlogskaptajn A. Schmidt.

Kapsejls: Orlogskaptajn A. Schmidt.

Manøvrer med Raasejlere: Kommandørkaptajn S. Ramlau-Hansen.

Ror og Styremidler: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.

Arbejder med Trosser: Orlogskaptajn K. Dahl.

Arbejder med Vægte: Orlogskaptajn K. Dahl.

Manøvrer med maskindrevne Skibe: Orlogskaptajn A. Schmidt.

Havnemanøvrer: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.
I Søen: Orlogskaptajn K. Dahl.
Sejlads i Is: Orlogskaptajn A. Lind.
Slæbeassistance: Orlogskaptajn K. Dahl.
Luftfartøjer paa Søen: Kaptajnløjtnant T. Prip.
Kollision: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.
Grundstødning: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.
Lækage: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.
Brand: Orlogskaptajn E. Qvistgaard.
Bjergning af Liv paa Søen: Orlogskaptajn K. Dahl.
Skibets Rengøring og Vedligeholdelse: Ingeniør af
1. Grad J. Thorvang.
Index: Orlogskaptajn K. Dahl.

Om selve Bogens Formaal angiver Indledningen:

»Lærebog i Sømandskab« er i Hovedsagen anlagt og udarbejdet til Brug ved Undervisningen paa Sø-officersskolen, samtidig er det dog i højest mulige Grad tilstræbt gennem udførlig Indholdsfortegnelse, Tabeller, Index, o. s. v. at gøre Bogen let anvendelig som Op-slagsværk under Tjeneste til Søs.

Lærebogen er ikke at betragte som en Haandbog i Søværnets Skibsmateriel og dettes sømandsmæssige Installationer: Oplysninger herom maa søges i de for hvert Skib udarbejdede Oplysningsbøger.«

Man har ved denne Bogs Udarbejdelse skabt et omfangsrigt Værk, der spænder over det meste af Sømandens Virksomhed fra den ene Ydergrænse til den anden, givende en formelig Oversigt over Sømandslivets mangfoldige Opgaver med Anvisning paa, hvorledes de bør løses, og ved Stoffets Behandling har Forfatterne taget al skyldigt Hensyn til, hvad der andet Steds og tidligere findes beskrevet herom.

Bogen er jo ingenlunde Marinens første Sømandsbog, men derimod den nyeste af en ret lang Række Bøger over dette Emne. Glædeligt er det, at den nu er udkommet, idet enhver Lærer i Sømandskab indenfor Marinen i adskillige Aar har maattet savne en Sømandskabsbog, som tog skyldigt Hensyn til det nye, som ogsaa paa dette Omraade er fremkommet, og samtidig gav Afkald paa det, som maatte anses for forældet og tidsspildende at beskæftige sig med, naar dette kun kunde ske paa Bekostning af andet vigtigere.

Naar man har gennemlæst dette ca. 400 Sider store Værk, maa man sande, at en Sømand nu til Dags maa lære mangt og meget, men heldigvis er det stadig saadan, at den største Læremester er ikke Bogen, men Livet selv. Dette være sagt til Trøst for dem, som maaske vil mene, at Bogen paa visse Felter synes at være lidt for teoretisk i sine Slutninger og Anvisninger, og som til Tider kan føle Længsel efter at lægge Bogen bort og hellere give sig den praktiske Løsning af Op-gaverne i Vold uden den teoretiske Ballast.

Enhver forstaar, at det er mere tiltalende og ofte bedre at kunne erhverve sig de sømandsmæssige Kundskaber paa Søen end i Land, men da Forholdene netop for en vordende Søofficer nu en Gang har udviklet sig saadan, at hans Tid ikke tillader, at de saa nødvendige Kundskaber erhverves udelukkende ad praktisk Vej, da ogsaa andre Discipliner kræver sin Andel af hans Tid, er det af største Betydning, at der til hans Raadighed staar et Værk af saadan Vægt, som det her fremkomne, og man maa være Værkets Redaktør og Forfattere taknemmelig for det her udførte betydelige Arbejde.

Da Bogen, som omtalt, er fremgaaet af Bidrag skrevet af forskellige Forfattere, har det ikke kunnet

undgaas, at den røde Traad, som helst bør gaa gennem ethvert saadant Værk, en Gang imellem skifter lidt Farve og Retning, dog skal alligevel Redaktøren have Anerkendelse for sin Samarbejden af Stoffet, og der skal ses bort fra, at det er hændt ham nogle Gange, at de gennem Bogen ved hans Redaktionsvirksomhed anbragte fortløbende Illustrationsnumre ikke korresponderer med de Numre, som Kapitelforfatteren henviser til i sin Tekst.

Denne Indvending er da ogsaa medvirkende til, at man stiller Ønsket om, at Bogen havde været forsynet med en Liste over Rettelser af de forskellige, forøvrigt ret faa, Trykfejl eller Fejltagelser, som findes ogsaa i dette Værk.

Bogen er forsynet med mange Tegninger, for største Delen fortrinlige, dog undertiden udført i for lille Maalestok og forsynet med ret utydelige Nummer- og Bogstavangivelser.

Formentlig skyldes det Ønsket om ikke at gøre Bogen for omfangsrig, at adskillige af Tegningerne er saa smaa, og at man ved flere Lejligheder har undladt Tegninger, hvor de formentlig kunde gøre god Nytte; Anmelderen mindes her en hel Del Tegninger til Konows Sømandskabsbog, 1903, den nye Bogs Forgænger, Tegninger, som ogsaa ved det nye Værk vilde have gjort fortrinlig Fyldest, og hvis Genoptrykning sikkert havde kunnet tillades.

I Bogen findes naturligvis Gentagelser fra tidligere Tids Sømandsbog og med lignende Behandling og Redegørelse, nogle Kapitler er efter Anmelderens Mening blevet lidt forringede andre blevet bedre f. Eks. Kapitlerne om Klassifikation og Manøvrer med maskindrevne Fartøjer, af nye læser man med stort Udbytte Kapitlerne om Sejlads i Is, om Sejlfartøjer og om Kapsejlads.

Man glæder sig her ved Indledningen til Kapitel 10, Kapsejlads, som lyder:

»Kapsejlads udvikler mange af de Egenskaber, der netop er ønskelige for en Søofficer: Sømandskab, Kendskab til Vind, Vejr og Sø, Sportsaand, Udholdenhed, Koncentration, Selvtillid og Evnen til at lægge en Plan og træffe en hurtig Beslutning. I mange Lande indgaar den derfor som et Led i Søofficersuddannelsen. Som næsten alle andre Sportsgrene kræver den en intensiv Træning, for at man kan naa den virkelige gode Præstation«, og ønsker, at Bogen var indledet med et Forord med lignende manende Indhold.

I Indledningen er bemærket, at Værket i Hovedsagen er anlagt og udarbejdet til Brug ved Søofficersskolen, men dette berettiger netop særligt, til i nogle faa Ord at omtale de Tanker og den Aand, der rettelig bør besjæle en Sømand, med Hensyn til hans fremtidige Gerning, hans Flag og hans Sømandsære.

Af det nye, tilkommet ved Tidens Udvikling, maa endvidere nævnes det interessante Kapitel om Luftfartøjer paa Søen.

Af nyt tilkommet, som dog ikke skyldes Tidens Udvikling, men derimod maa anses for et i tidligere Sømandskabsbøger temmelig overset Emne, maa nævnes Kapitlet »Skibets Rengøring og Vedligeholdelse«, som afslutter Kapitlernes Række.

Glædeligt er det, at dette meget vigtige Felt endelig er taget med. Hvad det indeholder er af ganske overordentlig Betydning for Opfyldelsen af de Krav, man maa stille til Besætningen, Befalingsmænd og Mandskab, angaaende den rette Vedligeholdelse af det kostbare Materiel og Inventar, hvis Varetagelse i lange Tidsperioder er overgaaet fra Holmens fagkyndige Myndigheder og Haandværkere til Skibets egen Besæt-

ning, og som undertiden maa foregaa under vanskelige klimatiske Forhold og ofte fuldstændig afskaaret fra Assistance i Land.

Man kunde ønske, at Kapitlet var endnu udførligere og omfattede endnu mere af, hvad henhører under Skibets og dets Inventars Vedligeholdelse. Naturligt vilde det da være, at Kapitlets Behandling fordeltes mellem en Søofficer for Rengøringen og en Ingeniør for Vedligeholdelsens Vedkommende.

Udmærket er det, at Redaktøren har ladet Kapitlet udarbejde af en af Materielinspektionens Ingeniører, og derved faaet etableret Samarbejde ogsaa paa dette Felt mellem den færende Officer og Holmens Tekniker, og naar engang Bogen udkommer i fornyet Udgave, vil dette Samarbejde forhaabentlig blive udvidet ved yderligere specialteknisk Medarbejderskab.

Som en særlig Del af denne tekniske Udvidelse skal man fremføre Ønsket om et Kapitel omfattende Skibsbygning, Skibsbygningsudtryk, Stabilitetsforhold etc., da en Omtale af saadanne Emner i kortfattet Fremstilling maa siges at høre med til en god Sømandskabsbog.

For Søofficersskolens Vedkommende kan man naturligvis hævde, at dette Emne er et særligt Fag med egne Hjælpemidler, men Ønsket stilles da ogsaa ud fra det i Indledningen nævnte, at Bogen ogsaa tænkes anvendt af andre end Søofficersskolens Elever.

Som nyt for en Sømandskabsbog maa nævnes det ved Bogens Slutning tilføjede Index, en fortræffelig Tilføjelse og til største Nytte ved Bogens Anvendelse som Opslagsbog og som Haandbog.

I Bogen findes adskillige gode Tabeller, som netop berettiger dens Anvendelse som Haandbog.

Da Bogen er tænkt anvendt som Hjælpemiddel ved en fleraarig Undervisning, vilde det have gjort den

lettere anvendelig for vedkommende Lærer, saafremt den var forsynet med en Undervisningsplan gaaende ud paa, hvilke Kapitler eller Dele heraf Forfatterne eller Redaktøren havde tænkt sig benyttet i de enkelte Undervisningsaar, men Opfyldelsen heraf havde antagelig maattet medføre Kapitlernes Inddeling i Underafsnit.

En saadan Undervisningsplan og Inddeling vilde desuden gøre Bogen mere skikket til Anvendelse ved Søværnets andre Skoler og for Marinens andre Personelgrupper, idet det maa formodes, at man i Fremtiden, ligesom nu, bliver henvist til at benytte samme Sømandskabsbog overalt indenfor Marinen, hvor Faget Sømandskab doceres.

En væsentlig Forbedring vilde det have været, om et Par Ord Historie var blevet indføjet hist og her. Det vilde have gjort Værket baade mere interessant og fordøjeligt.

Til Slut skal bemærkes, at Bogen er et Værk, skrevet af Fagfolk og for vordende Fagfolk, og som saadan trygt kan anbefales videre ogsaa til Brug udenfor den vordende Søofficersstand.

Bogen forhandles fra Søkortarkivet, og dens Pris er fastsat til 5 Kr. for det af Marinens Personel, som indkøber den gennem Tjenestestedet, for andre er Prisen 12 Kr. Det vilde være ønskeligt, om der kunde findes Udveje for at samme lave Pris ogsaa kom til at gælde andet Steds end indenfor Marinen, f. Eks. for Personer tilhørende Sejlsportsforeninger og lignende.

N. T. M.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. September Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

1. Sept. 1536: Kong Kristian III udsteder Flaadens første Kigsartikler.
1. Sept. 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. Sept. 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajn løjtnant Müller, Briggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnenter under Premierløjtnant Wigelsen indkommer til Trondhjem efter heldig udført Undsætningsekspedition til Finmarken med 11 store Priser, tagne i Nordhavet.
1. Sept. 1939: Sikringsstyrken formeres og Flaaden gøres krigsberejdet ved Krigens Udbrud.
2. Sept. 1809: Kanonbaadsdivisionen fra Fladstrand under Premierløjtnant Tuxen erobrer engelsk Orlogsbrig »The Minx«, der laa som Fyrskib paa Skagens Rev.
2. Sept. 1811: Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfor Mandal 2 engelske Orlogsbrigger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søekvipagen ved Glückstat slaar sig ved Büsum igennem 13 engelske Kanonbaade og 4 armerede Chalupper. 2 britiske Kanonbaade sænkes.
5. Sept. 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senerer Holmens-) Kirke indvies af Sjællands Biskop. (Ombygges i 1641 til sin nuværende Skikkelse).
- 5., 6. og 7. Sept. 1630: Flaade paa 22 Orlogsskibe m. fl. under Kong Kristian IV slaar paa Elben Hamborgs Flaade paa 22 Skibe m. fl. under Borgmester Albert von Eitzen.
5. Sept. 1712: Konseilet approberer Anlægget af Batteriet »Tre Kro-

- ner 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. Sept. 1807: København kapitulerer overfor engelske Styrker efter Belejring og Bombardement (²/₁₀) fra Landsiden; Flaaden med alt Materiel fra Holmen udleveres.
9. Sept. 1000: Allieret Flaade paa 60 danske, 15 svenske og 5 norske Skibe under Kong Svend Tveskæg slaar ved Svold norsk Flaade paa 60 Skibe under Kong Olav Trygvason, som springer overbord og drukner.
10. Sept. 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. Sept. 1677: Flaade paa 14 Linieskibe og 7 Fregatter under General-Admiral Niels Juel bombarderer og indtager Vestervik By Nord for Kalmarsund med Landgangskorps under Schoutbynacht Carstensen.
12. Sept. 1678: Flaaden bestaaende af 27 Skibe samt en Troppestykke 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 Oen Usedom til Sverige, strander Transportflaaden i December 1678 i Sneykning paa Sose Odde ved Bornholm, hvorved ca. 1800 Mand omkommer.
12. Sept. 1810: 6 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen erobrer udfor Læsø engelsk Orlogskutter »Alban« paa 12 Kanoner.
12. og 13. Sept. 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. Sept. 1736: Flaadeføreren fra Store Nordiske Krig, vor første Kadetchef, Admiral Christen Thomesen Schested, dør.
13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den ³/₁₀ 1909 med Premierløjtnant Aarestrup som Chef.

5. Sept. 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando, Chef Kaptajn Grandjean.
6. Sept. 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.
- 7.—25. Sept. 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe m. fl. under Viceadmiral Sehested forcerer Nydyb ved Rügen, hvilket medfører Rügens og Stralsunds Erobring den ¹⁵/₁₁ og ²³/₁₂ 1715, og Kong Karl den XII.s Tilbagevenden til Sverige.
7. Sept. 1784: Søe-Lieutenant-Selskabet stiftes.
7. Sept. 1838: Fregatten »Rota«, Chef Kaptajn Dahlerup, ankrer paa Københavns Red med Billedhugger Thorvaldsen og hans Kunstværker efter Hjemrejse fra Italien.
7. Sept. 1878: Vor første Deling Torpedobaade, Chef Premierløjtnant S. Bojesen, bestaaende af Dampchalupperne Nr. 1, 2 og 3, forsynet med Udskydningsrammer, hejser Kommando. Ifølge Marineministeriets Resolution af ¹⁵/₂ 1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Udskydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.
10. Sept. 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.
11. Sept. 1623: Bordholds- og Kostpenge for Chef og Officerer indføres i Stedet for Kost ombord.
15. Sept. 1676: Eskadre paa 11 Skibe under Viceadmiral Jens Rodsten erobrer Kristianopol og Karlshamn.
16. Sept. 1872: Kontreadmiral Dahlerup dør; Reorganisator af den østrigske Flaade, Viceadmiral og Højstkommanderende for denne i Kampene mod Venedig m. m.
27. Sept. 1882: Flaadens sidste større Skib med Sejlrigning: Krydserfregatten »Fyen« løber af Stabelen.
29. Sept. 1712: Flaade paa 22 Linieskibe og 6 Fregatter under Generaladmiral 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. Sept. 1727: Admiral Peter Raben dør; Flaadechef fra Store Nordiske Krig.
30. Sept. 1812: Kongens Æressabel til den Søkadet, der har bestaaet Officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik IV.
30. Sept. 1901: Kanonbaaden »Moen«, Chef Kaptajn Kjølens, springer i Luften i Sundet under første Forsøgsskydning med Brisantgranater.
30. Sept. 1909: Søværnsloven vedtages. Viceadmiral Wandel bliver kommanderende Admiral og Generalinspektør for Søværnet. Flaadens Stab oprettes, Flaadeplan fastsættes.

F. Kj.

Marinens Bibliotek.

Juli 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *42. Lærebog i Sømandskab til Brug ved Navigations-skolerne. Ill. Diagr. 7 Pl. Udarb. af *H. A. Guldhammer, Aage H. Larsen* og *Knud Hansen*. Udg. af Min. for Handel, Industri og Søfart. Kbh. 1940. 4^o. H. Gave fra Navigationsdirektoratet.
43. Lærebog i Sømandskab. Ill. Diagr. Index. Red. af *Kai Dahl*. Udarb. ved Marinemin. Foranstaltning (af forskellige Søofficerer). Kbh. 1940. 4^o. H.
44. De internationale Søvejsregler og forskellige andre Anordninger og Bekendtgørelser Søfarten vedrørende med Kommentarer og Tegninger. Udg. af Orlogskapt. *E. J. C. Quistgaard*. Aut. af Marinemin. til Brug ved Søofficersskolen. Kbh. 1939. 8^o. H.
- *45. *Unser Kampf zur See. Strategi, Handelskrieg, Blockade, Erlebnisberichte, Dokumente, Chronik.* Abgeschlos. 18. Apr. 1940. Ill. & Kort. [Forsk. Forf.] München 1940. 8^o. H. Tilsendt.
46. *Hassel. U. v.: Im Wandel der Aussenpolitik von der französischen Revolution bis zum Weltkrieg.* Ill. 2 Aufl. München 1940. 8^o. H.

H. Bistrup.



Lidt om Skibsaffutager til Luftværnsskyts.

Af Ingeniør ved Søartilleriet, cand. polyt. Henning Larsen.

Ved Søværnet er der for kort Tid siden indført en 3-aksial Affutage til Dansk Industri Syndikats nye hurtigskydende 20 mm Rekylkanon (450—500 Skud/Min. mod tidligere ca. 300 Skud/Min.) Da denne Affutage, der særligt er beregnet til Beskydning af Luftmaal, frembyder visse Ejendommeligheder, vil det formentlig være af Interesse for dette Blads Læsere, der ikke til daglig beskæftiger sig med Artilleri, at faa Oplysning om nogle af de særlige Krav, der stilles til Skibsaffutager til Kanoner, der skal kunne skyde under stor Elevation.

Almindeligvis har Skibskanoner som bekendt 2 Bevægelser, nemlig Side- og Højdebevægelse, og disse 2 Bevægelser er ogsaa tilstrækkelige for en Luftværnskanon, som er opstillet paa et *fast* Underlag, der altid kan gøres fuldkommen horisontalt. Vanskeligere bliver Forholdene, naar Kanonen er anbragt paa et Skibsdæk.

For at forstaa dette, vil vi betragte en Kanon, der kan drejes frit i Siden, og som kan gives alle Elevationer mellem 0° og 90° . Denne Kanon tænkes opstillet paa et Underlag (Kanonplacement), som kan gives Skraastillinger svarende til et Skibs rullende og duvende Bevægelser. Disse Afbøjninger fra vandret Stilling benævnes i Skudretningen for *Briskehældning* og *vinkelret paa Skudretningen for Tapaksehældning*, idet Tapaksen er den Akse, hvorom Højdeindstillingen sker.

I det følgende tænkes Sigtelinien stadig rettet paa et Maal i Mundingshorisonten (Kimmingen) og paa en bestemt Afstand.

Giver vi nu Kanonplacementet en *Briskehældning*, medens vi stadig sørger for at holde Sigtet paa Maalet, vil Kanonens Kærnelinie *bibeholde sin Stilling i Rummet*, idet kun Højderetningen maalt fra Underlaget er ændret.

Værre bliver det, hvis vi fra den vandrette Udgangstilling giver Kanonplacementet en *Tapaksehældning*, idet Kanonens Kærnelinie da vil forandre sin Stilling i Rummet, selv om Sigtelinien stadig er rettet mod Maalet. Kærnelinien vil under Hældningsbevægelsen bevæge sig paa en Kegleflade, hvis Akse er Sigtelinien, og hvis Toppunktsvinkel er den dobbelte Opsatsvinkel.

Der vil som Følge heraf opstaa Fejl i saavel Højdesom Sideretning, og disse Fejl vil vokse ved en Forøgelse af Tapaksehældningen og Elevationen. Fejlen i Højden ϵ_f kan udtrykkes ved

$$\epsilon_f = \arcsin(\sin \epsilon \cdot \cos i) \div \epsilon$$

og Fejlen i Siden γ_f ved

$$\operatorname{tg} \gamma_f = \operatorname{tg} \epsilon \cdot \sin i,$$

hvor i = Tapaksehældningen og ϵ = Elevationen.

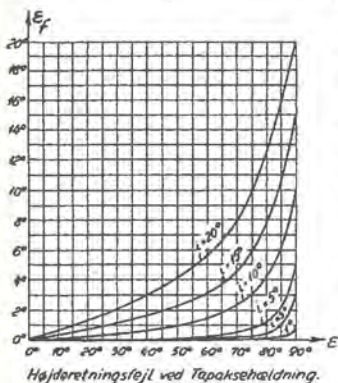


Fig. 1.

Disse Fejl kan mest overskueligt afbildes grafisk, saaledes som vist paa Fig. 1 og 2, der viser Fejlene i henholdsvis Højde og Side.

Ad Abscisseaksen i Fig. 1 er afsat den oprindelige Højdevinkel ϵ (Elevation) og ad Ordinataksen er Fejlene ϵ_f angivet, medens Kurverne svarer til de forskellige Tapaksehældninger $i = 1^\circ, 3^\circ, 5^\circ$, o. s. v. Paa tilsvarende Maade angiver Fig. 2 Fej-

lene i Siden. Af Diagrammerne fremgaar f. Eks. at ved 80° Elevation og en Tapaksehældning paa $i = 10^\circ$ er Fejlen i Højden $\div 4^\circ$, d. v. s., at Elevationen ikke er 80° , men kun $80^\circ \div 4^\circ = 76^\circ$, medens Fejlen i Siden beløber sig til 45° .

Af Diagrammernes Skalaer fremgaar, at Fejlene i Siden er væsentlig større end Fejlene i Højden, hvilket Eksemplet ovenfor ogsaa viste (henholdsvis 45° og 4°). Ved 90° Elevation, d. v. s. at Kanonens Kærnelinie staar lodret, vil Fejlen i Højden være lig Tapaksehældningen og Fejlen i Siden 90° , hvilket kan ses baade umiddelbart og af Diagrammerne.

Til Skyts, der ikke kan skyde under stor Elevation, ser man ofte bort fra Fejlene i Højden ud fra den Betragtning, at Spredningen blot bliver noget større; men ved Luftværnsskyts er det grundet paa Fejlens Størrelse nødvendigt, at man søger at afhjælpe baade Højde- og Sidefejl hidrørende fra Tapaksehældningen, medens den af Briskehældningen foraarsagede Fejl i Højden som Regel vil kunne ophæves uden større praktiske Vanskeligheder.

Den teoretisk letteste Maade til helt at undgaa Fejlene bestaar i at anbringe Kanonplacementet paa en saadan Maade, at det altid holdes i vandret Stilling (stabiliseret Kanonplacement) uafhængigt af Skibets Bevægelser; men en saadan Anordning er kompliceret og dyr, særlig hvis den skal være automatisk virkende, hvilket er at foretrække.

I Stedet for at stabilisere *Kanonplacementet* kan

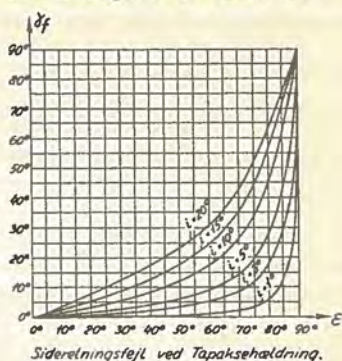


Fig. 2.

man stabilisere *Kanonen*, idet man lader en Motor, der er styret af et Gyroskop, paavirke Højde- og Sideretningsakserne paa en saadan Maade, at Kanonens Kærnelinie bibeholder sin Stilling i Rummet, uanset Skibets og Kanonplacementets Bevægelser. Denne Metode medfører ligeledes et mere kompliceret og derfor dyrere Anlæg.

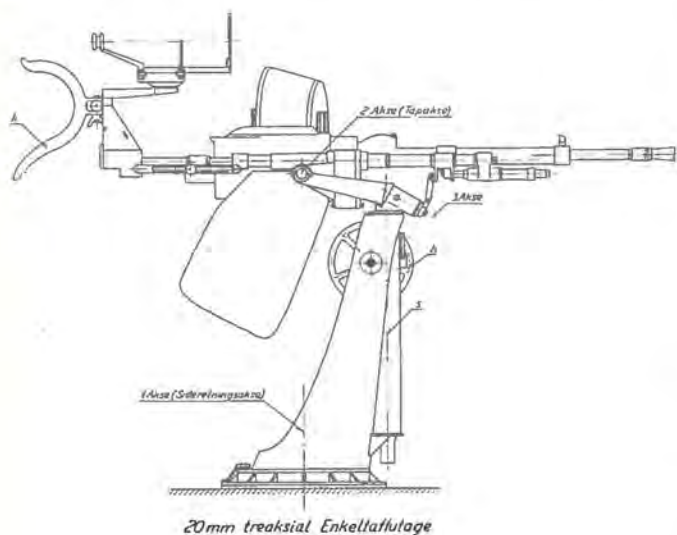


Fig. 3.

Væsentligt lettere er det at søge at holde *Tapaksen vandret*. Dette sker ved foruden Højde- og Sideretningsakserne at indføre en tredie Akse, der staar vinkelret paa Tapaksen, og omkring hvilken Akse Tapaksen kan drejes et begrænset Antal Grader (f. Eks. 10° — 20° til hver Side).

Ved Kanoner af 40 mm Kaliber og derover holdes da Tapaksen vandret af en dertil udsat Mand, der f. Eks. stadig holder en Sigtekikkert, som er vinkelret paa Højdesigterens Kikkert, rettet mod Horisonten.

Et Eksempel paa en Affutage med 3 Akser har vi netop i Søværnets nye 20 mm Enkeltaffutage til Luftværnsskyts, som er vist paa Fig. 3. Omkring 1. Akse (Sideretningsaksen) gives Indstilling i Siden og om 2. Akse (Tapaksen) Indstilling i Højden. Hertil er nu føjet en 3. Akse, saaledes at Tapaksen kan forblive vandret, selvom Underlaget faar en Tapaksehældning. Desuden ses af Fig. 3, at Kanonen kan hæves og sænkes, idet Søjlen »s« ved Hjælp af Haandhjulet »h« kan bevæges op og ned; denne Bevægelse har dog ikke Betydning for Sigtningen, men er paakrævet for at skaffe Plads for Skytten, naar der skydes under stor Elevation, samtidig med at Skydning mod Maal i ringe Højde (vandret) muliggøres.

De nødvendige Bevægelser om alle 3 Akser foretages ved denne Affutage af Skytten gennem to *Skulderkrykker* »k«, hvorved opnaas baade en let og en hurtig Bevægelse. Dette er af stor Betydning, idet de 20 mm R.K. under Luftforsvar har den Opgave at imødegaa bl. a. Angreb af Luftfartøjer i *lav Højde*, hvor Vinkelhastigheden er saa stor, at det ikke er muligt at følge Maalet paa anden Maade, f. Eks. ved Kanoner med Højde- og Sideretningsapparater.

At Affutagen maa være letbevægelig vil forstaas, naar man eksempelvis tænker sig en saadan Kanon om Bord i et mindre Fartøj, der slingrer fra $\div 5^\circ$ gennem 0 til $+5^\circ$ i Løbet af 3 Sekunder og beskydende et Maal under 70° Højdevinkel; alene Sideretningen ændres herved mellem til venstre ca. 14° og til højre ca. 14° (se Diagram Fig. 2) eller ialt ca. 28° i hver 3 Sekunders Periode, d. v. s. ca. 9° pr. Sek.

I det følgende vil det i den Anledning blive lidt nøjere belyst, hvilken Betydning Indstillingshastigheden i Højden og Siden har, naar man skal søge at følge et Luftfartøj.

Ser vi først paa Højden, har vi af Fig. 4, idet vi tænker os, at Luftfartøjet flyver direkte over Kanonen, og sætter:

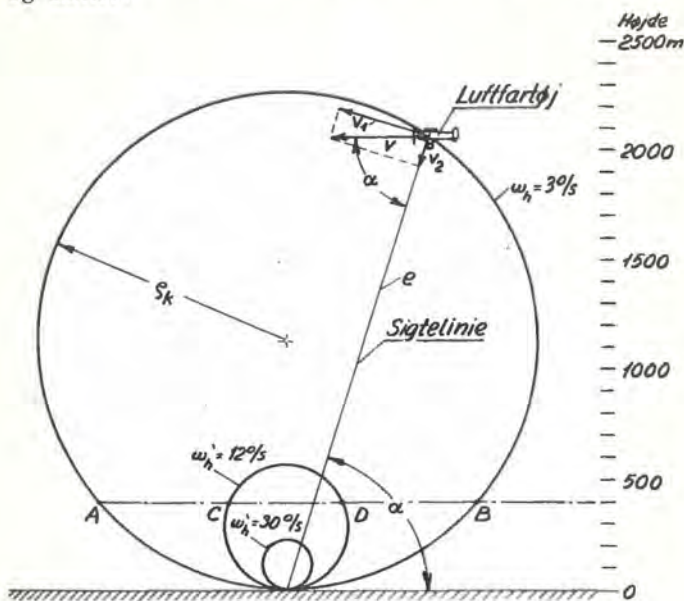


Fig. 4.

v = Luftfartøjets Hastighed i m/sek.

ω_h = største Vinkelhastighed i Højden (i rent Tal)

α = Vinklen mellem Sigtelinien og Mundingshorisonten

e = Afstanden fra Kanonen til Luftfartøj i m

$$v_1 = v \cdot \sin \alpha$$

og

$$\omega_h \geq \frac{v_1}{e}$$

Ved Elimination af v_1 faas

$$(1) \quad \omega_h \geq \frac{v \cdot \sin \alpha}{e},$$

hvor Lighedstegnet netop angiver Grænsen for, hvor Kanonen kan følge Luftmaalet.

Omskriver vi Ligningen (1) til

$$e \geq \frac{v}{\omega_h} \cdot \sin \alpha$$

faar vi, naar vi indfører $\omega_h = \omega_h^1 \cdot \frac{\pi}{180}$, hvor ω_h^1 er Hastigheden maalt i °/sek.

$$(2) \quad e \geq \frac{180 \cdot v}{\pi \cdot \omega_h^1} \cdot \sin \alpha.$$

For en bestemt Hastighed af Flyvemaskinen og til et givet ω_h^1 vil Ligning (2), naar vi benytter Lighedstegnet, være Ligningen for en Cirkel i polære Koordinater. Radius i Cirklen ρ_h er bestemt ved $\frac{e}{2}$ for $\alpha = 90^\circ$, altsaa

$$(3) \quad \rho_h = \frac{e}{2} = \frac{90 \cdot v}{\pi \cdot \omega_h^1}$$

Da vi kan anvende samme Betragtning for alle lodrette Planer gennem Kanonen, bliver Cirklen til en Kugle. Naar Ligning (2) er opfyldt, kan Kanonen følge Luftmaalet, d. v. s. Maalet er udenfor Kuglen. Kommer Luftfartøjet indenfor Kuglen, kræves der en hurtigere Højdeindstilling, end Kanonen kan præstere, og Kuglen kan derfor kaldes det »døde Rum«, inden for hvilket Muligheden for at opnaa Træfning er yderst ringe.

Paa Fig. 4 er der regnet med $v = 120$ m/sek. (432 km/h), og der er indtegnet Cirkler for $\omega_h^1 = 3, 12$ og $30^\circ/\text{sek.}$, mens Flyvehøjden er afsat yderst til højre.

Paa ganske analog Maade kan man finde »det døde Rum«, naar Luftfartøjet ikke flyver direkte over Kanonen og finde, hvorledes Hastigheden af Sideindstillingen ligeledes skaber et dødt Rum. Ved en Udvikling, der skal forbigaa her, finder man, at det døde

Rum for en bestemt Flyveretning bliver 2 Cylindre, der rører hinanden i en lodret Linie gennem Kanonen, og hvis Radier er

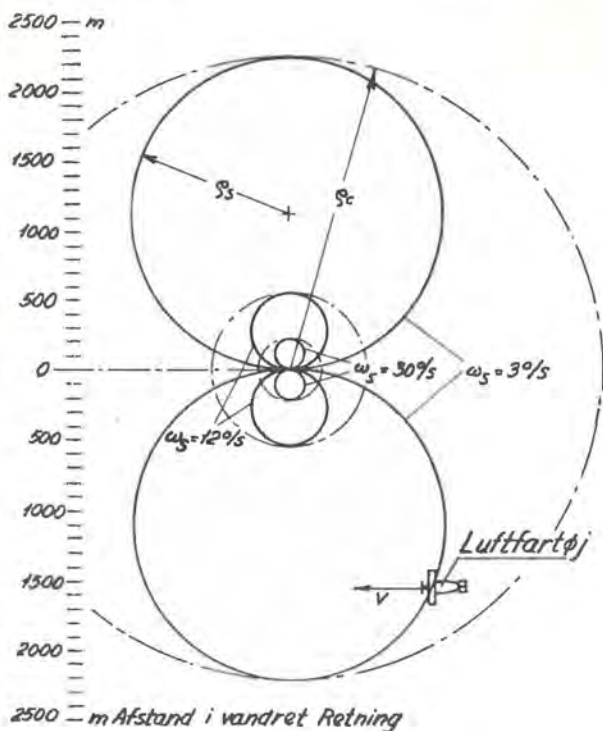


Fig. 5.

$$(4) \quad \rho_s = \frac{90 \cdot v}{\pi \cdot \omega_s^1}$$

hvor ω_s^1 er største Hastighed ved Drejning i Siden maalt i $^\circ/\text{sek.}$

Paa Fig. 5. der ligeledes er tegnet for $v = 120$ m/sek., maa Cylindrene tænkes staaende vinkelret paa Papiret, og der er tegnet Cirkler svarende til $\omega_s^1 = 3, 12$ og $30^\circ/\text{sek.}$, medens den vandrette Afstand til Luftfartøjet er afsat til venstre.

For forskellige Flyveretninger vil de 2 Cylindre dreje sig om deres fælles Frembringer, saaledes at det totalt »døde Rum« bliver en enkelt Cylinder, der paa Fig. 5 er vist ved en stippet Cirkel, og hvis Radius er

$$\rho_e = 2 \cdot \rho_s$$

Af Fig. 4 og 5 samt Lign. (3) og (4) vil det tydeligt fremgaa, at det »døde Rum« vokser med voksende Hastighed af Luftfartøjet, men bliver mindre, jo hurtigere Kanonens Indstillinger kan ske; f. Eks. ses af Fig. 4, at hvis Luftfartøjet bevæger sig i en Højde af 400 m, vil det Stykke, som Kanonen ikke kan følge Maalet, være A—B (= ca. 1700 m) for $\omega_h^1 = 3^\circ/\text{sek.}$, C—D (= ca. 500) for $\omega_h^1 = 12^\circ/\text{sek.}$, medens Kanonen hele Tiden kan følge for $\omega_h^1 = 30^\circ/\text{sek.}$

Ovenfor har vi regnet med, at den Effekt, der er til Raadighed for Drejningen, kun bruges til Overvindelse af Friktionen, mens vi har set bort fra Accelerationskræfterne. Sker Indstillingerne f. Eks. ved Hjælp af en Elektromotor, sætter dennes Effekt en Grænse for Indstillingshastigheden, idet man maa tage Hensyn til Accelerationskræfterne; herved vil det »døde Rum« antage en anden Form, end Fig. 4 og 5 viser, idet vi der regnede med, at den forhaandenværende Effekt ingen øvre Grænse havde.

Letbevægeligheden vil selvfølgelig i første Række afhænge af Kanonens Kaliber, idet en mindre Kanon er lettere at bevæge end en større; men ved hensigtsmæssig Konstruktion af Affutagen kan man dog opnaa relativ stor Letbevægelighed ved større Kaliber.

Foruden Letbevægeligheden maa man ved Konstruktion af en Affutage til Luftværnsskyts drage Om-sorg for, at Kanonen kan skyde under saa stor Elevation som muligt. Helst skal Kanonen kunne skyde under alle Elevationer mellem 0° — 90° ; men ofte er

det kun muligt at opnaa en største Elevation paa 65° — 85° , saaledes at der ogsaa af den Grund opstaar et »dødt Rum«. Naar et Luftfartøj under Nærmelse derfor naar til dette Rums Grænse, maa Kanonen bakses omkring Sideretningsaksen til en Stilling svarende til det Punkt i det »døde Rum«s Begrænsning, som Luftfartøjet under Fjernelse forventes at ville forlade Rummet i.

Tænkes f. Eks. et Luftfartøj med en Hastighed af 120 m/sek. i 400 m Højde at overflyve en Luftværnskanon, der kun kan faa 75° Elevation, vil der til at kaste Kanonen 180° om til fortsat Beskydning af Luftfartøjet under dettes Fjernelse kun være 1,8 Sekunder til Raadighed. I dette korte Tidsrum maa Kanonen altsaa kunne bakses om i den nye Stilling, saafremt man ønsker at være klar til Skydning mod Luftfartøjet under Fjernelse saa tidligt, dette er muligt. Det siger sig selv, at ved Hjælp af Sideretningsapparater med Tand- og Haandhjul, for slet ikke at tale om Snekke- og Snekkehjulsudveksling, er der ingen Mulighed for at opfylde dette Krav. Kun den helt frie Drejning uden mekaniske Apparater vil tillade, at man ogsaa har en Chance for at beskyde Luftfartøjer, der i lav Højde fjerner sig fra Kanonen. I dette Tilfælde er der regnet med 400 m's Højde, hvad der er en ret stor Højde henset til, at Lavangreb kan udføres i betydelig lavere Højde, med deraf følgende forøgede Vanskeligheder for Luftværnsartilleriet.

Det vil formentlig af ovenstaaende fremgaa, hvor vanskeligt det er fra Jorden at afværge Luftangreb ført ind i lav Højde, samt at der i det aktive Luftforsvar altid maa indgaa Maskinskyts, som kan bevæges med meget stor Hastighed, — hvilket for Tiden vil sige 20 mm Maskinskyts, — uden Hensyn til hvilke øvrige Kalibre, man har Mulighed for at anbringe f. Eks. om Bord i

et Skib. Den 20 mm Maskinkanon i letbevægelig Affutage vil saaledes aldrig (1940) kunne undværes i Luftværnet, da større Kalibre medfører en mindre letbevægelig Affutage, medens et mindre Kaliber, som f. Eks. 8 mm Maskinskyts kun har ringe Virkning, grundet paa, at der ikke haves Sprængprojektiler.

Begivenheder omkring Kampen i Eckernførde den 5. April 1849.

Af Kaptajnløjtnant Th. Bjerre.

En af mig for nylig foretaget Gennemgang af Eckernførdesagens Akter (Rigsarkivet) suppleret med private Breve fra Kommandør H. G. Gardes og Kommandørkaptajn F. A. Palludans efterladte Arkiver m.fl., der velvilligst er stillet mig til Raadighed, viser, at der endnu har kunnet fremdrages mange nye og interessante Oplysninger, der kan tjene til at fremstille Sagen paa en mere klar og nøgtern Maade, end tidligere Tidens Hensyn har tilladt.

Dog kan man ikke direkte lægge vore Dages Selvfølgeligheder til Grundlag for de Overvejelser og Afgørelser, man den Gang kom ud for, og som førte til de Erfaringer, vi nu har kunnet gøre til vore. De Dage for snart hundrede Aar siden staar os desuden saa fjernt baade i Livssyn og Væremaade. Man udtrykte sig mere følelsesbetonet, hvad mange nu vel vilde kalde naivt: — Fædrelandskærlighed samt Egenskaber som Disciplin og Ære var adskilligt mere udviklet i Ordets bedste Forstand, medens paa den anden Side de mindre flatterende saasom Misundelse, Had og Jalousi svingede mere lidenskabeligt end nu om Stunder i vor polerede Tidsalder.

I Kampen ved Eckernførde paa hin for vor Marine saa ulykkelige Skærtorsdag den 5. April 1849 mistede

vi Linieskibet CHRISTIAN VIII og Fregatten GEFION, og det maa endvidere erindres, at Krigsministeren, General C. F. Hansen, umiddelbart derefter havde afskediget Overgeneralen, General v. Krogh, og Stabschefen, Oberstløjtnant F. Læssøe, som de ansvarlige for Ulykken. Samme Efteraar blev der indledet restlig Undersøgelse i Sagen i Henhold til Instrukserne, hvor Generalkrigsretten idømte Eskadrechefen, Kommandør Garde, og Chefen for Linieskibet, Kommandørkpt. Paludan, henholdsvis 2 og 4 Maaneders Fæstningsarrest af 2. Grad, formildet af H. M. Kongen til henholdsvis 6 Uger og 3 Maaneder af 1. Grad.

Det var en haard og paa mange Punkter uretfærdig Dom, og medens saavel General Krogh som Oberstløjtnant Læssøe det følgende Krigsjaar igen fik Kommando — den første som Overgeneral, den anden som Bataillonschef — saa fik hverken Kmd. Garde eller Kmdkpt. Paludan senere nogen Kommando, og begge blev afskediget ved Reduktionen 1851. Alligevel søgte ingen af de to saaledes dømte at faa Sagen rejst paa ny, thi som Officerer af den gamle Skole vidste de, at det kun vilde gavne Marinen slet, om der atter kom Røre i Sindene nu, da Kongen havde dømt. For Gardes Vedkommende kom hertil, at Hensynet til hans 2 Sønner bød ham at lade Sagen ligge, for ikke at skade deres Kariere som Søofficerer. Den yngste af disse, senere Kontreadmiral A. C. Garde, der var med ved Eckernførde, ombord i GEFION, har i sin »Redegørelse for Eckernførdesagen« 1896 klart og sagligt bevist, at hans Far var uretfærdigt dømt. Saavel Generalstabens Værk »Den Dansk-Tyske Krig 1848—50« (G.S.) som Schafalitzky de Muckadell i »Nordens Søkrigshistorie« kommer til samme Resultat. For Kmdkpt. Paludans Vedkommende understreger sidstnævnte, at han vel for Efterverdenen kun kan blive draget til Ansvar for den

uheldige Angrebsplan, der — hvad jeg nu skal understrege — rigtignok var dristig, men i Overensstemmelse med Marinens Aand og Tradition; der følger nu engang Risiko med at drage i Kamp.

Selve Begivenhederne — saavel i som omkring Eckernförde — er saa interessante og belærende, at det havde været ønskeligt, om hele Sagen straks var blevet nøjere gennemgaaet og prøvet; men Hensynet til dengang endnu levende Personer i Forbindelse med den Ulyst, der i det hele taget gjorde sig gældende blandt Marinens Officerer til nærmere at rive op i disse sørgelige Begivenheder, bevirkede, at ingen gik i Gang hermed. De Erfaringer, man kunde have draget, vilde da have været til uvurderlig Gavn senere, ikke mindst i 1864 ved Dybbøl og Als. Selv om Vaaben og Midler gennem Tiderne forbedres, saa vil Danmarks Strategi med Henblik paa Forsvar og de geografiske Forhold, hvorunder vi vil komme til at kæmpe, altid være de samme.

Flaaden talte i Henhold til Flaadeplanen af 1815: 6 Linieskibe, 8 Fregatter, 8 Korvetter og 80 Kanonbaade + Transportvæsenets Fartøjer*). Vore Modstandere, Oprørerne og de tyske Stater, havde saa godt som ingen Flaade det første Krigsjaar, hvorfor der ikke blev udrustet noget Linieskib før næste Aar, da man havde faaet Melding om, at det var lykkedes Slesvig-Holsten og de tyske Stater at faa dannet en Flaade paa flere større Dampskibe og henved et halvt Hundrede Kanonbaade, og man vilde være sikker paa at være overlegen.

Det kneb med at skaffe øvede Besætninger til Skibene, da Budgettet i de forløbne Aar ikke havde tilladt større Udrustninger, hvorfor Personellets Uddannelse havde været ret mangelfuld; hertil kom, a

*) Foruden disse 7 Dampskibe.

Befalingsmændenes Antal var blevet reduceret i en uhyggelig Grad, og navnlig manglede man Underbefalingsmænd.

I Marinens ledende Stillinger sad ældre Søofficerer, der alle under Kanonbaadskrigen havde indlagt sig Fortjenester ved med det i Hast sammendragne og nybyggede Materiel af Smaaskibe og Kanonbaade at have taget Kampen op mod Engelskmændene, der havde forsøgt at gøre sig til Herre i vore Farvande. Ved deres modige og beundringsværdige Indsats vandt de ikke alene alles Agtelse og Beundring, men tillige Englands dybeste Respekt.

Blandt de yngre Officerer herskede der ikke saa lidt Misstemning; selvstændige Kommandoer gaves ikke, og Tjenesten kunde ikke beskæftige dem udover de faa Togter, der blev dem tilmaalt; de havde ikke oplevet en Tid, hvor Fædrelandet havde Brug for deres hele Virketrang, og for at faa Beskæftigelse drog mange af dem i Koffardifart, nogle søgte Tjeneste i fremmede Mariner og atter andre søgte at optage Tiden ved Studier af f. Eks. Matematik, Skibsbygning, Jura, Sprog, Malerkunst m.m. Det var saaledes ikke de bedste Forhold, hvorunder Flaaden atter skulde møde til Dyst; men Villien manglede ikke, saaledes at det hurtigt lykkedes at faa organiseret Flaaden til Varetagelse af sine Opgaver.

Vore Krigsplaner gik i det store og hele ud paa at rette et Fremstød gennem Sundeved mod de slesvigholstenske og det tyske Forbunds Tropper med Marinens Støtte i Flankerne; blev Overmagten for stor, skulde Armeen trækkes tilbage til Flankestillingerne ved Als og ved Kolding-Fredericia, hvorfra de fjendtlige Forbindelseslinier skulde afbrydes og Dele af den fjendtlige Styrke isoleres.

Marinen udførte desuden de talrige Søtransporter

under Kaptajn P. W. Tegner's dygtige Ledelse, foruden at den etablerede Handelsblokade af de slesvig-holstenske og det tyske Forbunds Havne. Som Modtræk besatte Tyskerne Jylland, og udskrev Skatter til Opvejelse af den Skade, vore Skibe forvoldt Tysklands Handel.

Det første Krigsaar var Kmdkpt. F. A. Paludan Eskadrechef for Delingen paa Østkysten af Hertugdømmerne og var sideordnet den kommanderende General, Generalmajor Hedemann. Af politiske Grunde var *del beordret Eskadrechefen at temporisere* og ikke at være for aggressiv, fordi man frygtede, at en alt for aktiv Krigsførelse til Søs vilde støde de os venligsindede Magter, navnlig England, med hvem der stadig førtes diplomatiske Forhandlinger om en Afslutning paa Kriggen, der langt fra var populær i Tyskland, da det tyske Forbunds Stater var uenige.

Fra dansk Side frygtede man, at for skarpe Forholdsregler til Søs vilde føre til endnu strengere Restriktioner fra de tyske Forbunds Troppers Side, der under General Wrangels Kommando havde besat Jylland; desuden vilde en mere aktiv Krigsførelse til Søs kunne komme paa tværs af Englands Handelsinteresser. Krigsførelsen til Søs blev altsaa kun ført med ringe Kraft, for hvilket man paa ingen Maade kunde dadle Eskadrechefen, der efter Krigens første Aar af denne Grund blev udsat for en voldsom Kritik saavel indenfor Marine og Hær som af den offentlige Mening, og dette var medvirkende til, at Kmd. Garde i 1849 blev udnævnt til Eskadrechef i Stedet for Kmdkpt. Paludan.

Ogsaa Hæren blev det første Krigsaar flere Gange af politiske Hensyn forhindret i at gribe Offensiven, og det kom til alvorlige Uoverensstemmelse mellem Krigsminister og Overgeneral, navnlig da Oberst Hansen (senere General og Tschernings Efterfølger som Krigsminister i 1849), i Begyndelsen af Felttoget blev til

kommanderet Overkommandoen som Krigsministerens personlige Repræsentant, og i denne Egenskab beordrede han Forandring af Overkommandoens Dispositioner. Uheldigvis gav denne Indblanding Anledning til et rent personligt Opgør mellem General Hansen og Stabschefen, Oberstljt. Læssøe, der udviklede sig til en gensidig Ufordragelighed, som det følgende Aar skulde drage saa mange Konsekvenser efter sig.

De var hver for sig fortræffelige Officerer, men i skærende Modsætning til hinanden: General Hansen, en fremragende Organisator og Helstatsmand i Frederik VI's Aand, ganske modsat Læssøe, der var ejderdansk og stærkt national-liberal indstillet, og som af Samtidigheden — og forøvrigt ogsaa af Eftertiden — blev anset for det største Feltherregeni, Danmark nogensinde har fostret.

Som Grund til disse Uoverensstemmelser mellem Krigsminister og Overgeneral, der iøvrigt ogsaa indtraf det følgende Krigsjaar, kan anføres, at dette var den første Krig, vi førte, hvor Kongen havde givet Afkald paa at betragtes som den øverste Krigsherre, en Rolle som Krigsministrene nu mente tilkom dem overfor Hæren. Det havde været under Diskussion i Ministeriet, at Folkets Raad maatte billige Armeens Operationer paa samme Maade som tidligere Kongen; men i Instrukserne var der overhovedet ikke omtalt noget herom, og Overgeneralerne mente derfor med fuld Ret, at de alene indestod for Hærens Operationer saavel overfor Regering som overfor Konge.

Det første Krigsjaar sluttede med Vaabenstilstanden i Malmø den 26. August 1848, og Fredsforhandlingerne blev i Løbet af Vinteren fortsat i Londen under Lord Palmerstons Forsæde. Man haabede, de vilde føre til en fredelig Løsning. Mæglingsforslag blev fremsat fra engelsk Side, hvori det blev foreslaaet at dele Sønder-

jylland; men herom vilde Kongen, der i denne Sag havde hele Folket bag sig, ikke høre Tale, og vi op-sagde da Vaabenstilstanden til den 26. Februar 1849; paa Grund af videreførte Forhandlinger blev Aabnin-gen af Krigen imidlertid udsat til den 3. April.

Overkommandoen var betroet General Krogh, der ved Ordre af 23. Marts 1849 overtog Kommandoen over »hele den aktive Hær og over Befæstninger og Balle-rier i Jylland, paa Als og paa Fyn, samt over de paa samme Steder for Hæren oprettede Depoter«. Oberstljt. Læssøe var ligesom Aaret før Stabschef, medens General Hansen nu havde afløst Tscherning som Krigsminister. Af vore Tropper var nu paa Als samlet Hovedstyrken paa 31.000 Mand, benævnt Flankekorpsen, under Kommando af General von Bülow; ved den nørrejske Grænse stod 7000 Mand under Kommando af General Olav Rye.

Flaaden var blevet udrustet i Løbet af Marts, og allerede den 16. Marts havde vore Skibe indtaget deres Blokadeposter udfør de slesvig-holstenske Kyster. Kom-mandør Garde var som tidligere nævnt Eskadrechef over de der stationerede Skibe og havde hejst sin Stan-der ombord i Dampskibet SKIRNER. Kptljt. Muxoll var tilkommanderet Overkommandoen som Raadgiver i sømilitære Anliggender. Kmd. Zarthmann var ligesom Aaret før Marineminister.

Oprørerne (Insurgenterne) havde straks ved Aarets Begyndelse spredt deres Hær over Slesvig og belagt alle Byerne i Sønderjylland, og den øverstkomman-derende, General Bonin, havde opslaaet sit Hovedkvarter i Slesvig indtil den 20. Marts, da det blev forlagt til Flensborg. I Slutningen af Marts blev Kommandoen over den samlede tyske Hær overtaget af General Pritt-witz med Generalmajor Hahn som Stabschef, og Styr-kerne fordeltes saaledes, at Rigstropperne, ca. 47.000 Mand, stod med Hovedkvarter i Flensborg, medens 3.

Division var Syd for paa March Nord over. Oprørerne, der dannede 5. Division, stod Nord for Flensborg med ca. 10.000 Mand og i Haderslev med ca. 5000 Mand, ialt en samlet fjendtlig Styrke paa ca. 61.000 Mand.

Om Samarbejdet mellem Overkommando og Eskadrechef, der nu var blevet etableret, stod der til sidst i Marineministeriets Instruks til Eskadrechefen, af 10. Marts 1849: »Da Deres Kommando er bestemt til at cooperere med Armeen, saa har De at anse Dem som staaende under den højstkommanderende General, og er man overtydet om, at De under alle Omstændigheder vil med Deres Kommando yde ham og Armeen den allerkræftigste Bistand«.

Denne Ordre om, at Eskadrechefen blev underlagt den kommanderende General, er direkte affattet af Marineministeren, efter at han sammen med Krigsministeren havde haft Lejlighed til at gennemgaa de nærmere Ordre for Felttogets Aabning.

Marineministeriet havde netop da udarbejdet den nye Instruks for Tjenesten i Flaadens Skibe af 12. Februar 1849, der nu skulde afløse de gamle Søkrigsartikler, hvorefter Kongen havde været den øverste Krigsherre »til Lands som til Vands«. Derfor kom der i den nye Instruks følgende Bestemmelser for en Eskadrechef: »Er han *underlagt* en kommanderende Officer af Hæren, en Guvernør eller lign. Myndighed i Land, da skal han udføre, hvad der befales ham, og derved anvende al sin Sømandskundskab og Konduite. Formener han, at et Foretagende bør udføres med den ham underlagte Styrke, da skal han begære Samtykke dertil, hvis ikke Omstændighederne byder ham at handle paa egen Haand og paa eget Ansvar. Saavel hvad han med eller uden Ordre foretager som, hvad der ellers forefalder af Vigtighed, indberetter han foruden til Marineministeriet tillige til den kommanderende

Officer eller vedkommende Myndighed«. *) Efter denne var Eskadrechefen underlagt Overgeneralen; men hverken General Krogh eller hans Stabschef blev underrettet herom.

Aaret i Forvejen havde Eskadrechef og Overgeneral været sideordnet, og General Krogh gik ud fra som en Selvfølge, at Bestemmelserne i Ordren til den forrige Overgeneral (General Hedemann) af 26. Marts 1848 stadig stod ved Magt. Det var den eneste Instruction om de herhenhørende Tjenesteforhold, der i det hele taget under Treaarskrigen var udgaaet fra Krigsministeriet, og heri var det bestemt, »at Flotillen ikke staaer under Korpskommandøren for det nørre-jyske Armeekorps's Befaling, og at dens Kommandør skal søge at samvirke med Korpset baade med og uden Opfordring af samme«.

Hele Krigsaaret 1849 var Samarbejdet mellem Kmd. Garde og Overkommandoen trods alt præget af gensidig Loyalitet og Forstaaelse og virkede paa allerbedste Maade. Dette viste Operationerne paa Søen, der alle dette Aar blev ført med Initiativ, god Organisation og Handlekraft til Støtte af Armeens Operationer til Trods for de ofte dermed forbundne Vanskeligheder.

Kmd. Garde ansaa sig kun rent militært set i Rang at staa under den kommanderende General og havde ingen Betænkeligheder ved at give sit Veto, naar han af maritime Grunde ikke kunde gaa ind for de stillede Planer (se bl. a. pag. 488). I sin Skrivelse til General Krogh af 22. Marts s. A. skrev han da ogsaa som

*) Først i 1850 paa Basis af Eckernfördeaffæren kom følgende Bestemmelser til: »Dersom han fra Sømandsskabs Side skulde finde nogen væsentlig Hindring for Udførelsen af en Ordre, da skal han gøre opmærksom herpaa og om fornødent skriftligt fremsætte sine Grunde; men fordres desuagtet den givne Befaling udført, skal han handle efter bedste Skøn for saa vidt muligt at udføre denne«.

Kvittering for Ordren om at stille sig under Overgeneralen: »Med denne Styrke er jeg beordret, at cooperere med Landtropperne og vil til enhver Tid af yderste Evne bestræbe mig for at udføre de Ordre, Hr. Generalen i denne Anledning *maatte bære* mig med«. I det praktiske Samarbejde var det kun et formelt Spørgsmaal, og han var altid indkaldt til Overkommandoens Behandling af Planer, der krævede Marinens Medvirken, og hvortil hans Sanktion krævedes før den nærmere Udarbejdelse. I Ordren om Krigens Aabning skrev Overkommandoen: »...Eskadrechefen anmodes om at foretage Recognosceringer og Ekspeditioner...« samt senere »...det var ønskeligt om Marinen søgte at sætte sig i Besiddelse af Aabenraa...«.

Marineministerens Ordre til Eskadrechefen om Underlæggelse skyldtes udelukkende en uheldig Affattelse og Fortolkning af Instruksen for Tjenesten i Flaadens Skibe. Den fik heller ikke nogen praktisk Betydning ud over, at den under Krigsforhøret kom til at spille en betydelig Rolle.

Til Aabning af Feltoget dette Aar (G. S.) havde Oberstljt. Læssøe udarbejdet en i de mindste Detaillerganske fortrinlig Plan, efter hvilken Hovedstyrken paa Als skulde rykke frem og besætte Sundeved indtil Graasten, hvorfra Forpostlinien skulde lægges mod Nord. Dybbøl Banke samt Sandbjerg skulde befæstes saaledes, at denne »angribende Flankestilling« kunde bevares selv mod en afgjort overlegen Fjende. Marinen skulde understøtte Hæren ved Diversioner mod Eckernförde, Kiel og Sliemünde for at binde en Del af Fjendens Styrke Syd for Flensborg; endelig skulde den beholde Aabenraa i vor Magt.

Et mindre Korps paa et Par Tusind Mand skulde rykke frem fra den nørrejske Grænse mod Haderslev og sende Strejfkorps mod Aabenraa og Løgumkloster,

naar Hovedstyrken havde besat Sundeved og Marinen Aabenraa.

Det var den eneste Plan for Krigens Aabning, som Overkommandoen vidste Besked med; den anede ikke, at Krigsministeren var af en ganske anden Opfattelse og gik sine egne Veje. Han havde fra Frankrig hidkaldt den afskedigede General Fabvier som sin private Stabschef og militære Raadgiver, trods det at Fabvier intet kendte til danske Forhold og aldrig før havde været i Landet. Disse to enedes om en ganske fantastisk Plan, benævnt »Hemmelige Instrukser for Kampagnen«, hvorefter Hovedoperationen skulde bestaa i at kaste 24.000 Mand med Batterier og Eskadroner hurtigst muligt i Land ved Eckernförde samtidig med, at Marinen skulde sikre sig Slien, Gottorp samt »den ilde-sindede Stad Slesvig« for Dækning af Armeens Flanke; Fremgangsmaaden angives i særdeles optimistiske Vendinger uden smaalig Hensyntagen til maritime Vanskeligheder og Fartøjernes Kapacitet. Samtidig med Hovedoperationen ved Eckernförde, hvor 2 Fregatter Natten i Forvejen skulde ødelægge Batteriet samt forjage Fjenden, saa at Landsætningen kunde foretages, skulde Marinen endvidere demonstrere i Flensborg og ved Aabenraa. Paa samme Tid skulde der føres et Skinangreb ind i Sundeved, og Troppestyren ved Grænsen til Nørrejylland skulde rykke mod Haderslev.

De store Skibe, der ikke kunde »cooperere med Hæren eller harcelere Fjenden«, blev beordret til at foretage forskellige Diversioner bl.a. til Kiel for at bemægtige sig alle Forraad der, ødelægge de fjendtlige Batterier i Fjorden (paa ialt 30 Kanoner) samt bemægtige sig eller ødelægge de derværende Dampskibe.

Havde blot disse Planer den ringeste Kontakt med de tilstedeværende Forhold, var Krigen hurtigt vundet — uden Tvivl; det kneb da ogsaa for General Hansen med

at faa selv sine Tilhængere til at sige god for den. Den 17. Marts var General Krogh — der forøvrigt først fik Udnævnelsen til Overgeneral 6 Dage senere — blevet kaldt fra Generalkommandoen i Fredericia til Møde hos Krigsministeren, der nu forelagde ham Planen i Overværelse af Fabvier og Marineministeren. Denne havde i hvert Fald i Forvejen sanktioneret den — omend med Forbehold — for han havde ladet tilføjet: »Det er en Selvfølge, at ihvor ønskelig Hurtighed i Udførelsen af Angrebsplanen end er, hvorfor ogsaa den 27. er berammet som Dagen, saa maa Udførelsen dog afhænge af, at alt er fuldkomment forberedt, og at Omstændighederne ved Vind og Vejr er gunstige og maa derfor udsættes i Følge Raadslagning med den kommanderende General«.

General Krogh var fuldstændig uenig med Krigsministeren angaaende disse hemmelige Instrukser; men Resultatet af Forhandlingerne blev dog, at han, omend modstræbende sanktionerede dem.

Planen blev nu overgivet Marineministeren til Afskrift, for at Eskadrechefen kunde faa den tilsendt, og mærkeligt nok var det alene Zarthmann, der skrev den under.

I den Form kom den paa indirekte Maade til Kendskab for Stabschefen og de øvrige Officerer i Overkommandoen, idet den blev tilsendt Overkommandoen i en Afskrift af Marineministerens Ordre til Eskadrechefen, vistnok af Kmd. Garde selv ved sin Ankomst til Hovedkvarteret, for at han saa hurtigt som muligt kunde blive nærmere orienteret.

Først den 29. Marts blev Planen forelagt Overkommandoen ved, at Krigsministeren pludselig selv indfandt sig i Hovedkvarteret i Assens ledsaget af Fabvier for, som han senere indberettede til Kongen, »at lede den politiske Side af Foretagenderne«, samt for ikke

at forsinke de militære Operationer ved at de først skulde forelægges for Ministeriet i København.

Overkommandoen, hvem General Hansen i sin Instruks til General Krogh af 23. Marts havde paalagt selv at bære Ansvaret for Krigens Førelse, forkastede ganske Planen, da navnlig Kmd. Garde og Stabschefen foruden de andre tilstedeværende Sø- og Landofficerer erklærede den for vanskelig og uigennemførlig med de til Raadighed staaende Midler.

Krigsministeren, der alene havde haft Ledelsen af Forberedelserne til det kommende Felttog, foreslog da med særdeles Varme et farligt og ikke tilbørligt forberedt coup-de-main med Deling af Hovedstyrken og Angreb saavel gennem Sundved og Kiel; men baade Krogh og Læssøe satte sig herimod. I Stedet bestemtes det da, at Oberstljt. Læssøes Plan i det store og hele skulde følges (G.S.) Heri stod blandt andet:

»Paa den første Operationsdag, at sætte sig fast med Hovedstyrken i Sundved samtidigt med, at General Rye rykkede frem fra Haderslev, og Marinen rekognoscerede i Flensborg Fjord, paa den anden Dag, at skyde sin højre Fløj frem mod Aabenraa, medens General Rye, understøttet af Marinen, trængte frem til nævnte By, og endelig den tredie Dag, at drage en Del af General Ryes Styrke over til Sundved, medens Resten gik tilbage, enten straks eller, saa snart Fjenden for Alvor rykkede frem. Kunde en slig Forening ikke opnaas, maatte General Ryes Fremrykning blive resultatløs, og da dette kunde forudses, at denne Operation næppe vilde lykkes, med mindre Fjenden paa den til Foreningen bestemte Dag forholdt sig temmelig passiv, skulde Marinen Natten mellem den 2. og 3. Operationsdag foretage en større Demonstration mod Eckernförde, for at Efterretningerne herom, der kunde antages at ville naa den fjendtlige Overkommando tidligt om

Morgenen, kunde gøre samme betænkelig ved paa denne Dag at gribe Offensiven«.

Det var efter Krigsministerens direkte Ordre, at Rye skulde rykke frem den 3. April, medens Hovedarmeen fra Als gik ind i Sundeved. Han havde i Assens sendt sin Adjutant til General Krogh med uopholdelig Ordre hertil; men Ordren blev ikke overbragt, da Læssøe fastholdt det uforsvarlige i at lade »jydske Korps« avancere, før man nærmere havde undersøgt Fjendens Styrke og Planer i »det sundevedske«. Krigsministeren gentog imidlertid den næste Dag sit Forlangende, og Ordren maatte gives.

Den 2. April havde Eskadrechefen en Konference med Overkommandoen, hvor de nærmere Operationsplaner blev drøftet, og ved Midnatstid modtog han da den udarbejdede Plan (G.S.).

Marinen skulde den første Dag foretage Rekognosceringer i Flensborg Fjord og i Aabenraa Fjord, hvor Byen den følgende Dag, den 4. April, skulde besættes; og videre om Eckernførde stod der: »Samme Dag den 4. April *ønskes* en Ekspedition bestaaende af 2 Dampskibe med nogle Transportfartøjer afsendt fra Hørup Hav saa tidligt, at Ekspeditionen kan indtræffe i Eckernførde Fjord, hvor den kunde løbe ind i Forbindelse med Linieskibet og en Korvet og muligvis landsætte nogle Tropper paa forskellige Steder, hvilke Tropper dog maatte tages om Bord igen *efter at have alarmeret, angribe og om muligt tilintetgøre de fjendtlige Strandbatterier og forsøge at sætte sig i Besiddelse af Eckernførde, hvor Efterretningerne om Fjenden indhentes, og alt Forraad, som Fjenden maatte have der, tilintetgøres eller medtages*. Hensigten maatte være at alarmere saa meget som muligt, og bringe Fjenden til at tro, at en betydelig Styrke vilde lande i Eckernførde. Alarmeringen maatte helst foregaa saaledes, at Efterretningen om

den indtræffer ved Daggry den 5. i Flensborg; den bedste Tid vilde altsaa være Midnat, men da det maaske er umuligt at foretage noget i Nattens Mulm og Mørke, kunde maaske Alarmeringen begynde om Aftenen sildigt og fortsætte, saa snart det gryr ad Dag. — Et Kompagni vil blive stillet til Disposition for den 4. for at afgaa med Transporten til Eckernførde«.

I Overensstemmelse hermed udstedte Eskadrechefen de nærmere Ordre til de respektive Skibs- og Delingsførere, og i Ordren til Kmdkpt. Paludan afskrev han direkte Overkommandoens lige citerede Direktiv herom, idet han erstattede Korvetter med Fregat af Hensyn til Ildoverlegenheden; at den var udstedt som Direktiv var rigtigt, da kun den paa Stedet værende kan skønne, hvor dybt man bør engagere sig; og i den Form betydedes det jo netop Paludan, hvem Garde nærrede den allerstørste Tillid til og Venskab for, *at gaa paa, naar og hvor Lejlighed bød sig.*

I Kmdkpt. Paludans Overleveringsrapport som Eskadrechef til Kmd. Garde havde han foreslaaet ved Lejlighed at sende helst et Linieskib eller et Par Fregatter derind, for at man saa hurtigt som muligt kunde faa Batterierne jævnet med Jorden. Thi blandt Søofficererne havde et saadant Angreb ofte været diskuteret, og alle nærrede et brændende Ønske om at faa dem ødelagt med et evt. Landgangsforsøg for Øje. Endvidere tilføjedes der:

»Hr. Commandeurcaptainen overdrages det at udføre denne Ekspedition, som har til Hensigt at hendrage Fjendens Opmærksomhed mod Syd, hvorfor De bør søge at vække saa megen Alarm som muligt«; hertil angives, at Dampskibene GEJSER og HEKLA vilde blive sendt ham til Assistance foruden 3 Jagter med 1 Kompagni Infanteri. Som Direktiv for en Alarmering er Ordren fyldestgørende; at Redaktionen fra

Overkommandoens Side kan siges at være noget uklar, ligger udelukkende i Tiden; saadanne Vendinger brugte man dengang.

Sammen med denne Ordre, der blev overbragt af Chefen for Dampskibet HEKLA, Kpt. Aschlund, hvem Kmd. Garde yderligere havde anmodet om at sige ved Overleveringen, at det gjaldt en Demonstration, fulgte en Skrivelse, der blev tilsendt alle Chefer, og hvori det hed: »Da Fjendtlighederne i Morgen ved Dagbrækning skal tage sin Begyndelse, bliver det heraf en Følge, at De af yderste Evne med de Dem underlagte Kræfter søger at bibringe Fjenden al den Skade, Afbræk og Foruroligelse, som man kan vente af saa ærekære og duelige Chefer. Dampskibene bør ikke uden den største Nødvendighed udsættes for de fjendtlige Batteriers Ild«.

Denne Parole til Skibscheferne var skrevet efter Marineministeriets Ordre, da man nu ikke ønskede unødvendig Kritik af Marinens Optræden. Yderligere havde Marineministeren sagt til hver enkelt Chef ved Meldinger om Udlægning: »Husk, der skal gaas paa Fjenden, *naar* og *hvor* Lejlighed bydes«.

Angaaende Direktivet, »at angribe og om muligt tilintetgøre de fjendtlige Strandbatterier« maa man huske, at det dengang var den almindelige Opfattelse blandt Søofficerer, at den Slags let lod sig udføre; saaledes havde ingen ringere end Kommandør H. B. Dahlerup i »Tidsskrift for Søvæsen« 13. Bind 1841 doceret dette og skrevet: »Men i Hast opførte Kystbatterier, især saadanne, som ikke er secunderet af andre Værker, maa ikkun friste en aktiv Fjende til Angreb, naar Localiteterne tilstede det, og Folk og Midler ødes til liden eller ingen Nytte ved saadanne Anlæg«.

Marinens Optræden under de beordrede Ekspeditioner i Flensborg Fjord og ved Bemægtigelsen af Aabenraa i Dagene 3.—5. April, skal ikke omtales her;

men det skal bemærkes, at det lykkedes Fregatten HAVFRUEN og Kanonbaadene ved Beskydning paa kort Afstand at bringe et Batteri paa 5 Stk. 12 cm Kanoner i Alnør Skansen ved Indsejlingen til Egernsund til Tavshed og til at trække sig tilbage, saa at vore Tropper uhindret kunde rykke frem. Alnør Skansen var forøvrigt af omtrent samme Type som Sydbatteriet ved Eckernførde.

Endelig bemærkes det, at Ekspeditionen til Aabenraa var af langt større Omfang end den til Eckernførde, hvorfor Eskadrechefen da ogsaa selv begav sig til Aabenraa ombord i SKIRNER.

Armeen var i Henhold til Overkommandoens Plan rykket ind i Sundeved den 3. April, og Fremrykningen var foregaaet særdeles heldigt (Kampen ved Ullerup); men allerede ved Middagstid samme Dag modtog General Krogh midt under Kampen et Brev fra Krigsministeren, der laa syg i Sønderborg, med Ordre til »at intet maatte avantureres« (d. v. s. ingen Fremrykning), »og at den yderste Forsigtighed var nødvendig«.

Med Harme maatte Overkommandoen nu give Ordre til at standse Fremrykningen og til at trække vore Forpostlinier tilbage. Endnu mere desorienteret blev man i Hovedkvarteret, da der samme Aften indløb et nyt Brev til Overgeneralen, hvori Krigsministeren forlangte, at General Rye øjeblikkelig skulde have Befaling til at gaa tilbage. Derfor sendte Overkommandoen samme Nat Bud med Kptljt. Muxoll til Eskadrechefen om at stille et Dampskib til Raadighed, der kunde føre Adjutanten til Kolding med Ordren til General Rye. Kmd. Garde hørte nu af Kptljt. Muxoll, at Ryes Fremrykning skulde standses, og desuden at Oberstljt. Læssøe havde besvaret Muxolls Forespørgsel, om Ekspeditionen til Eckernførde alligevel skulde finde Sted, med et »Ja«. Derfor antog han, at det kun drejede

sig om en midlertidig Standsning, og tilmed havde han samme Morgen en kort Samtale med Krigsministeren, der ved Omtalen af Ekspeditionen til Eckernførde blot udtalte, »husk intet at compromitere«. (Brev fra Marineministeren til Krigsministeren af 4. April s.A.)

Overkommandoen vidste lige saa lidt om Krigens videre Udvikling som Eskadrechefen paa Grund af Krigsministerens Indblanding, men man var klar over, at Ryes Korps, der nu befandt sig i Omegnen af Haderslev, ved Standsningen af Fremrykningen i Sundved, var blevet bragt i en særdeles prekær Situation; thi et pludseligt og overlegent Fremstød fra Fjendens Side kunde nu blive skæbnessvangert for Rye (G.S. S. 392). Derfor ønskede man ikke at tilbageholde Ekspeditionen til Eckernførde, tværtimod, den havde sin store Betydning ved at kunne binde de fjendtlige Styrker og hendrage deres Opmærksomhed mod Syd.

Den følgende Dag, den 4. April, beordrede Krigsministeren saa, at Hovedstyrken skulde trækkes tilbage til Dybbøl den 5. April, at Dybbøl skulde befæstes den 7. April, at Armeen skulde trække sig tilbage til Als*) den 8. April, at Dybbøl ikke maatte indvikles i nogen Fægtning o. s. v. alt under General Krogh og Læssøes Forbitrelse og Modstand samt Forestillinger om, at al fornuftig Ledelse af en Armee var umulig under en saadan Indblanding fra Ministerens Side; Ansvaret maatte da falde paa ham.**)

Hvorfor gav nu Krigsministeren disse Ordre om Tilbagetrækning, og hvorfor blandede han sig stadig i

*) blev beordret af Krigsministeren i Kongens Nærværelse og Navn efter at det indkaldte Krigsraad havde modsat sig det.

***) Efter Tilskyndelse af sin Stabschef skrev Krogh allerede den 4. April en Ansøgning til Krigsministeren om at maatte blive frakommanderet Posten som Overgeneral, men hvordan det end forholdt sig eller ikke, saa blev den ikke afsendt. Øjensynligt har Eckernførdeulykken spillet ind her.

Overkommandoens Dispositioner? Læssøe udtalte i det senere omtalte Brev, at »Fjenden ikke paa nogen Maade havde foranlediget os til at opgive vor oprindelige Plan om at sætte os fast i Sundeved«. Det maatte alene skyldes Krigsministerens Ængstelse; han holdt forøvrigt Sygesengen i disse Dage.

Under disse Foreteelser — indtraf som et Lynnedslag — Efterretningerne om Katastrofen i Eckernførde og lagde for et Stykke Tid en Dæmper paa Gemytterne, idet den dybeste Fortvivelse greb alle; men saa rejste Spørgsmaalet sig om, hvem der havde Skylden?

General Hansen, der var irriteret paa Overkommandoen for alle dens Modsigelser, fandt nu ud af, at Skylden var General Kroghs eller rettere Læssøes, og han fastholdt nu, at Ordren skulde have været tilbagekaldt. Derfor blev de begge fjernet fra Overkommandoen den 13. April, og deres Kommandoer blev overgivet til General v. Bülow og Kaptajn Kaufmann. I sin Indberetning til Kongen (af 14. April) skrev Krigsministeren: »...at Ordren ej er affattet i saa bestemt Udtryk, som man var berettiget til at vente af en Bestemmelse af saa særdeles Betydning... og endeligen er det overladt et Linieskib og en Korvet til Trods for alle gjorte Erfaringer at angribe og tilintetgøre Strandbatterierne, uagtet Generalmajor von Krogh og Kommandør Garde fandt Betænkeligheder ved et Foretagende mod Kieler Fjord, hvor dog Batterierne skulde tages i Ryggen af Landtropperne, medens de angrebes i Fronten af Skibene. Ikke alene er Omfanget af Ekspeditionen alt for stort for et Linieskib og en Korvet, men selve Øjemedet med Ekspeditionen er ikke bestemt angivet, idet det baade hedder at Hensigten er at alarmere saa meget som muligt, og der nøjagtigen foreskrives Angreb paa Batterierne, Besæt-

telse af Byen, og hvorledes der med denne efter Besættelse af Byen skal forholdes.

Udfaldet af denne Ekspedition, der har fyldt enhver Danskers Hjærte med Sorg og Bekymring, det skæbnesvangre Slag, der har truffet Danmarks Stolthed, vor heltemodige Marine, har vist, at denne Co-operation var begæret, uden at man nøje nok har overvejet alle Forhold og afpasset Midlerne til dens Udførelse. Den 3. April, da jeg havde faaet Melding om Kejservalget i Frankfurt og de indrykkende tyske Tropper, underrettedes Krogh herom, samt intet at avanturere og at iagttage den yderste Forsigtighed. *Uagtet dette* foretog Krogh intet Skridt for at tilbagekalde sin Ordre til Kommandør Garde og kontramandere Ekspeditionen, der nu, da en videre Fremrykning mod Flensborg var umulig, blev aldeles uden Maal og Øjemed. Deres Majestæt vil heraf erkende, at den Mand, til hvem Overkommandoen har været betroet, ikke har opfyldt de Forventninger, man har gjort sig, og at navnlig hans Forhold med Hensyn til Ekspeditionen til Eckernförde ikke kan fritages for den Beskyldning, at have ladet det mangle paa fornøden Omhu og Skjønsomhed. Jeg tør ikke tilbageholde den Formening, at Generalen maaske for meget lader sig paavirke af sin Stabschef Oberstljt. von Læssøe, der i ethvert Tilfælde paadrager sig Dadel ved den uklare Redaktion af Skrivelsen til Kommandør Garde, og ved ikke at have gjort sin General opmærksom paa, at efter Krigsministerens Kontraordre af 3. April var Ekspeditionen til Eckernförde hensigtsløs.

Fremdeles at lade Overkommandoen over hele Armeen forblive i General von Kroghs Hænder, maa jeg, efter hvad jeg ovenfor allerunderdanigst har udviklet, anse betænkeligt, og baade General Krogh og

Oberstljt. Læssøe blev indstillet til Fratagelse af Kommando, hvilket straks blev stadfæstet med Kongens Underskrift.

Jeg skal til denne Indberetning bemærke, at det omtalte Angreb paa Kiel var beordret udført af et Linieskib eller Fregatter i Forbindelse med Dampskibene, men helt uden Medvirken af Landtropperne. Iøvrigt vilde det have været interessant at vide, hvad Krigsministeren i Grunden selv mente om Omfanget af sine beordrede Ekspeditioner i »Hemmelige Instruktioner«, siden han nu var klar over, at Omfanget af Eckernførde-Ekspeditionen var for stort for 1 Linieskib og 1 Korvet, en Opgave, som han i Afskedsbrevet (af 13. April til General Krogh) tillige omtaler som »umaa-delig« (se Pag 499).

For en Fuldstændigheds Skyld skal jeg ogsaa nævne, at den omtalte »Melding« om Kejservalget og de indrykkende Tropper kun var omtalt i en Avis, han havde læst om Morgenen den 3. April, Meddelelser, der senere viste sig at være overdrevne og urigtige. — Denne Indberetning kom til at spille en afgørende Rolle for Kmd. Garde, idet det var paa denne Basis, at Generalkrigsretten senere afsagde sin Dom. Derfor har det ogsaa sin Interesse at se, hvordan den direkte sigtede — Oberstljt. Læssøe — selv bedømte Afskedigelsen i et Brev til en Ven af 18. April d.A. (Additament Kgl. Bibliotek Nr. I 275 a).

Heri udtaler han, at den virkelige Grund til Afskedigelsen var Uoverensstemmelserne, men »Krigsministeren har fremskudt en anden, der efter min Overbevisning er ligesaa uretfærdig, som den er odiøs. Han har rappeleret Overkommandoen paa Grund af Ulykken ved Eckernførde. Det er odiøst, fordi den tankeløse Mængde, irriteret over Ulykken og bevæget af Medlidenhed med Marinen, let ledes til at kaste sig over det Offer, der bydes den af en tilsyneladende

upartisk, uden at undersøge Skyld eller Uskyld, og det er uretfærdigt, fordi Armeens Overkommando har handlet efter Overvejelser og i fuld Overensstemmelse med Eskadrechefen, der ikke har gjort fjerneste Indvending imod, hvad der ønskedes fra Armeens Side, uagtet det var ham fuldt velbekendt, at man aldrig kunde have i Sinde at sætte vore Skibe paa Spil for at opnaa det, som man vilde ved Eckernførde. Man ønskede her kun en Alarmering, i hvis Natur det ligger, at de Kræfter, der anvendes til at alarmere, ikke skulde udsættes for Tilintetgørelse, og man forlangte tydeligt og bestemt, at Foretagendet kun skulde være en Alarmering. Som Grunde til Ulykken ved Eckernførde ere dels et uforudseeligt Sammenstød af Uheld, dels vor Marines — ogsaa af mange andre delte — Tro paa, at et Linieskibs mægtige Batterier af 90 svære Kanoner med Lethed vilde tilintetgøre Landbatterier, besatte med nogle faa Kanoner. Det vilde være let at oplyse, at Marineministeren ikke har antaget Opgaver af uendelig vanskeligere Art for uudførlige«, (se hemmelige Instrukser, der var Krigsministerens og ikke Marineministerens Plan. Forf. Anm.)

»Der kan ikke findes noget kraftigere Bevis for, at Overkommandoen er uskyldig i Ulykken ved Eckernførde, end at Eskadrechefen staar urørt paa sin Post, thi han har som sagt handlet i fuld Enighed med Overkommandoen, og det er ham og ikke denne, der skulde forudse de Ulykker, der muligvis kunde følge af et maritimt Foretagende, ligesom det er ham, der skulde udstede Dispositionen til Foretagendets Udførelse. Det vilde være langt fra mig herved at ville kaste nogen Skyld paa Eskadrechefen, men jeg anfører det kun for at vise, at Grunden til Rappeleringen af Armeens Overkommando ikke kan være den af Krigsministeren angivne, thi det er klart, at det er en Absurditet at

rappelere Armeens Overkommando paa Grund af Ulykken, og at lade Eskadrechefen blive staaende»

Læssøes Opfattelse af sit Forhold til Eskadrechefen og de Pligter, der tilkom denne, er rigtige set fra hans Side, og hvordan det nu har været eller ikke, saa kom de samme Synspunkter til at gøre sig gældende i den offentlige Mening, der krævede, at Eskadrechefen ogsaa blev draget til Ansvar for Ulykken, hvad der er fuldt forstaaeligt.

Det kan altsaa nu fastslaas, at 1) Ekspeditionen til Eckernförde var nødvendig og kunde ikke kontra-manderes, 2) hverken General Krogh eller Oberstljt. Læssøe havde Andel af Skyld i Ulykken — de blev afskediget fra Overkommandoen, fordi Krigsministeren i første Instans vilde af med Læssøe som Stabschef, 3) Ordren var efter Datidens Mening forsvarlig og Opgaven ikke »Umaadelig«, 4) Eskadrechefens Underlægning af Overkommandoen spillede ingen Rolle for de Begivenheder, der førte til Ulykken.

Selve Kampen m. m. samt Generalkrigsretten og Dommen skal jeg senere komme tilbage til, men skal her lige anføre, at Kmd. Garde blev anklaget og dømt for

- 1) at have udstedt en uklar Ordre,
- 2) ikke at have gjort Indsigelser mod General Kroghs Ordre,
- 3) ikke at have taget Hensyn til Mandskabets uøvede Tilstand, samt
- 4) undladt at give Kontraordre til Kmdkpt. Paludan.

(Fortsattes).

13. April. —

Krigsministerens Afskedsbrev til Generalmajor Krogh.

(Rigsarkivet — Eckernførdesagen).

»Hr. Generalen vil erindre, at jeg ved min Nærværelse ved Armeen ikkun havde til Hensigt at varetage og lede den politiske Side af Operationerne, men at Udførelsen af de militære Operationer laa aldeles udenfor min Ressort, hvilket alt er udtalt i min Skrivelse til Dem af 25. Marts, hvortil jeg tillader mig at henvise. Saaledes er den hele Disposition for Armeens Fremrykning den 3. April udgaaet fra Hr. Generalen alene, og dette gjælder navnlig om den ved denne Lejlighed begjærede Cooperation af Marinen, om *hvilken jeg først længe efter erholdt Kjendskab*, derved at Commandeur Garde den 6. April meddelte mig Hr. Generalens Skrivelse til ham af 2. ds.

Denne Skrivelse Hr. General! — Det er med Smerte jeg udtaler det — retfærdiggjør ikke de Forventninger, jeg nærede, da jeg nedlagde Overkommandoen over den hele Armee i Deres Haand. Ved nærmere Overvejelse vil De ogsaa indrømme, at den savner den Klarhed og Bestemthed, man var berettiget til at vente af en Bestemmelse af en saadan Betydning. — Allerede den Plan at landsætte Tropper for at alarmere umuliggjør det derpaa følgende Angreb af Skibene paa Batterierne, der derved vilde være gjort opmærksomme. Skulde disse Tropper igjen embarqueres inden Angrebet foretages, vil atter megen Tid gaa til Spilde. — Endelig er der stillet Linieskibet og Corvetten *en umaadelig Op-*

gave, ikke alene er Omfanget af Expeditionen altfor omfattende for de Kræfter, dertil ere bestemte; men selve Øiemedet dermed er aldeles ubestemt angivet. Thi medens det hedder, at Hensigten er at alarmere saameget som muligt, saa paalægges der dog, til Trods for alle Landofficerernes Formening, et Linieskib og en Corvet at angribe og tilintetgjøre Strandbatterierne, der dog maatte antages at være dækkede af en vis Troppestyrke, at besætte Byen, som man eiheller kunde antage blottet for Garnison, og endeligen hvad der med Byen efter Besættelsen skulde foretages.

Jeg kan ikke tilbageholde den Formening, at denne Cooperation har været anbefalet, uden at man nøie nok har overvejet alle Forhold, og afpasset Midlerne til dens Udførelse; og jeg bestyrkes i denne Mening, naar jeg erindrer de Betæneligheder, Hr. Generalen fremførte, først, ved den paatænkte Expedition til Landskabet »Schwansen«, dernæst, ved den derefter paatænkte Expedition til Kielerfjord, hvor dog Marinen skulde agere med en langt betydeligere Styrke, og understøttet af et Troppecorps paa flere tusind Mand.

Maa jeg, Hr. General, beklage, at De har paalagt Søetaten en Cooperation som den nævnte uden nøiere at overveie Muligheden af dens Iværksættelse, og uden bestemtere at angive og begrændse det tilsigtede Maal; saa maa jeg endvidere beklage, at Hr. Generalen efter at have erholdt Kundskab om, at de politiske Forhold gjorde en videre Fremrykning umulig, ikke contramanderede en Expedition, der ikke længere havde noget Maal og Øiemed.

Denne Underretning vilde Hr. Generalen have erholdt den 3. April kort efter Middag, og De vil erindre, at jeg derved udtrykkeligen anmoder Dem »Intet at avanturere og at iagttage den yderste Forsigtighed«. Heri laa vistnok den stærkest mulige Opfordring til

at tilbageholde en Expedition, som den til Eckernförde Fjord, der, naar den skulde være mere end blot Alarmering, var i høieste Grad avantueret.

Det er saa meget mere paafaldende, at denne Expedition ei er bleven contramanderet, som Hr. Generalen strax har indset Nødvendigheden af, under de forandrede Forhold, at contramandere General Ryes Fremrykning.

Det gjør mig ondt at maatte udtale denne min Mening; men Hr. General! Omstændighederne fordrer ved bydende Nødvendighed, at den Mand til hvem Danmarks Ære og Frelse, vor Armee skal betroes, i enhver Henseende er den Tillid værdig, Fædrelandet viser ham; og ikke ved Mangel paa Omhu og Skjønsonhed sætter nogen Deel af Landets Kræfter paa Spil.

Det smerter mig ikke længere at kunne lade Overcommandoen forblive i Deres Hænder, og jeg maa bede Dem at overgive den til Generalmajor v. Bülow og derefter begive Dem til København til nærmere Ordre.

Jeg erkjender, Hr. General! hvor smertelig denne Efterretning vil være Dem; jeg erkjender, hvormegen Iver, De hidtil har lagt for Dagen og maa indrømme, at Dadelen for hin ulykkelige Skrivelse ikke blev tilbagekaldt, væsentlig træffer Deres Stabschef, som burde have gjort Dem opmærksom derpaa, og som ogsaa bør dele Ansvar for den uheldige Redaction af bemeldte Skrivelse af 2. April til Commandeur Garde; men disse Betragtninger tør ingen Indflydelse have paa min Handlemaade.

Det er langt fra mig at ville afsige nogen Dom over Hr. Generalen, Øieblikket til at bedømme, om der er fejlet og af hvem, er endnu ikke kommet. Det maa forbeholdes en kommende Tid, naar samtlige herhenhørende Data er bragte for Lyset, at dømme i

denne Sag. Jeg nærer det Haab, at det ved en eventuel Undersøgelse maa lykkes Dem at vise, at ingen Brøde hviler paa Dem.

Modtag Hr. General, med disse Linier, som jeg med dyb Smerte nedskriver, Forsikringen om min Agtelse og Hengivenhed!

Hansen.

Bog anmeldelse.

Erich Gröner: Taschenbuch der Handelsflotten 1940.

J. F. Lehmann's Forlag i München, der udsendte den første Aargang af Weyer's »Taschenbuch der Kriegsflotten« i 1900, og som senere har udgivet Paralleldgaverne »Taschenbuch der Luftflotten«, »Taschenbuch der Tanks« og »Taschenbuch der Heere«, har nu i Sommeren 1940 tillige udsendt første Aargang af en »Taschenbuch der Handelsflotten« — ligesom »Fighting Ships« i adskillige Aar har haft en Parallel i »Merchant Ships«.

Denne nye »Taschenbuch« paa godt 470 Sider er delt i fire Hovedafsnit.

1. Del indeholder en alfabetisk ordnet Skibsliste over alle Nationers Skibe over 1000 Br. Reg. Tons med Angivelse af: 1. Internationalt Kendingsignal. — 2. Fulde Skibsnavn og Aar for Stabelafløbning samt evt. Antal Passagerer. — 3. Skibets Art, Maskineri og Anvendelse (Passager-, Kul-, Malm-, Olie-, Stykgodsart o. s. v.) — 4. Brutto Register Tonnage og evt. tillige Dødvægtstonnagen. — 5. Hastighed. — 6. Dimensioner. — 7. Nationalitet, Rederi og Hjemsted. — 8. Byggested (Værft). — 9. Route (i Fredstid) og *Formel* til Anvendelse ved Opslag i 2. Del.

2. Del indeholder 728 Silhouetskitser af forskellige Skibe — men da der eksisterer adskillige Skibe af samme Model, dækker Skitserne saaledes faktisk tre, fire Gange saa mange Skibe. For at finde et Skib er det nødvendigt at kende dets *Formel* — hvorom nærmere senere.

3. Del er en Fortegnelse over de forskellige Rederier — ordnet nationsvis — med Angivelse af Rederiernes Skibe.

4. Del indeholder en kort Fortegnelse over de forskellige Skibsværfter — ligeledes ordnet nationsvis.

Da alle de i 1. Del til et enkelt Skib svarende Angivelser af Hensyn til Bogens Format normalt skal kunne staa paa en enkelt Linie paa een Side, anvendes her i udstrakt Grad Forkortelser og Tegn (dels skiftende Anvendelse af smaa og store Bogstaver, dels almindelige og halvfede Typer).

For at kunne oplede Skitsen af et Skib er det som nævnt nødvendigt at kende Skibets Formel. Er Skibets Navn kendt, kan Formlen findes i 1. Dels sidste Rubrik. Kender man ikke Navnet, men ser man Skibet til Søs og ønsker at identificere det, kan dette — saafremt der da findes Skitse af bemeldte Skib — gøres ved selv at konstruere Formlen. Fremgangsmaaden her er følgende:

De for en Identificering af et Skib vigtigste Holdpunkter er Antallet af Skorstene, Master og Lademaster (Ladeposten, Samsonposts) og deres indbyrdes Anbringelse, samt Konstruktionen af Opbygninger og Stævne. Idet 1 betyder: een Mast (2: Dobbeltmast), s: Skorsten, i: Lademast, b: Bro (uden Forbindelse med Opbygningen om Skorstenen) og Skraastreger: almindelige Stævnkonstruktioner, vil en almindelig Damper med een Skorsten og 2 Master (uden Bak og Hækopbygning [Poop]) faa Formlen: /1s1/. Findes der Bak og Poop, angives dette med halvfede Skraastreger, og staar Skorstenen paa en Opbygning (ofte i Forbindelse med Broen) anvendes halvfedt s. (S betegner større Opbygning i Passagerskibe). Udfaldende Stævn markeres ved: \, Maier- eller Isbryderstævn ved: (og Krydserhæk ved:). Er der et kendeligt Mellemlum mellem Skorsten

og Mast (eller andetsteds), kan indskydes et 0 i Formlen. Formlen $\diagup 10isi01 \diagdown$ betyder saaledes: en Damper med almindelige Stævne (med Bak og Poop), en forlig staaende Fokkemast (i Forbindelse med eller meget tæt ved Bakken), langt Mellemrum mellem Bak og Broopbygningen, der bærer Lademast for og agter og Skorsten i Midten, langt Mellemrum mellem denne Opbygning og Stormasten, der har Forbindelse med (evt. staar paa) Poop'en. Formlen: $\backslash i1bi01si$ betyder: en Damper med udfaldende Stævn med Bak, hvorpaa en Lademast, Fokkemast direkte paa Dækket, Bro, en Lademast direkte paa Dækket og med stort Mellemrum til Poop'en, hvorpaa der staar Stormast, Skorsten og Lademast; Krydserhæk. Yderligere anvendes forskellige Tegn saasom: s^1 og b^1 : Skorsten og Bro med Mast eller Stang, A: Taarn- eller Gittermast o. s. v.

I 2. Del er Silhouetterne ordnet i 2 Hovedgrupper: A: Maskine midtskibs, B: Maskine agter. Indenfor hver Hovedgruppe begyndes med Skibe med 1 Skorsten og 1 Mast, derpaa 1 Skorsten og 2 Master og voxende Antal Lademaster, 1 Skorsten og 3 Master o. s. v. Derefter fortsættes med 2 Skorstene med 1, 2, 3 og flere Master, 3 Skorstene med 2, 3, 4 og flere Master o. s. v. — Skibe uden Skorsten og Specialskibe, der er kendelige som saadanne (Tankskibe, Hvalkogerier, Luftfartøjsstøttepunkter: SCHWABENLAND, o. s. v.), er arrangeret for sig selv.

Man vil maaske gøre gældende, at Opledningen af Silhouetten er mulig alene efter ovenstaaende Inddeling uden Anvendelse af Formlen — og dette er ogsaa tildels rigtigt. Men ogsaa kun tildels — idet Anvendelsen af Formlen muliggør en dybere Rubricering af f. Ex. Lademasternes Anbringelse, naar deres Antal kommer op paa 5 eller 6. Formlen — bl. a. ved Anvendelsen af Tegnet »0« — er faktisk en koncentreret Beskrivelse

af Skibets Udseende, hvorved Opledningen i høj Grad støttes — og her ikke mindst ved en bebudet Udvidelse af Silhouetternes Antal i de kommende Udgaver.

»Taschenbuch der Handelsflotten« kan ikke — og har heller ikke som Formaal — at erstatte de forskellige Skibslistes. Dels findes der ikke nogen alfabetisk Fortegnelse over Skibenes Kendingssignaler som Supplement til den Internationale Signalbog, dels mangler alle Skibe under 1000 Br. Reg. Tons.

Den vil derimod kunne gøre god Fyldest paa en Bro til Identificering af passerende Skibe — ikke alene som tilfældigt »Tidsfordriv« for Vagtchefen, men som en regulær Øvelse og Træning. Den ikke mindst for Søofficerer særdeles vigtige Øvelse i Identificering af Krigsskibe synes desværre at være sørgelig forsømt — hovedsagelig vel paa Grund af manglende »Undervisningsmateriale«. Vore Togter dels i hjemlige Farvande, dels til Færøerne, Island og Grønland byder kun faa Lejligheder til Møde med og Identificering af fremmede Krigsskibe.

Den første Betingelse for at kunne foretage en saadan Identificering er et vist Forhaandskendskab til Udseendet af de fremmede Mariners Krigsskibe saaledes at man i hvert Fald nogenlunde hurtigt kan se, hvilken Nationalitet — og ogsaa helst hvilken Type — det paa-gældende Skib er af. Dette Forhaandskendskab kan bedst erhverves ved et omhyggeligt Studium af de eksisterende Flaadekalendere. Men et saadant Studium alene er ikke nok — det bærer først Frugt ved praktisk Anvendelse »i Marken«. Det er nemlig ikke altid saa lige til, fordi man kender Skibe fra Fotografier, Skitser og Silhouettegninger, at »gøre dem ud« paa Søen — selv om man har en Flaadekalender ved Haanden. Afstanden, den Pejling, hvorunder Skibet ses, Lysforholdene og meget andet spiller ind her og vanskeliggør Opgaven.

Her kan Øvelsen i at opfatte Detailler og Erfaringen udrette meget. Da nu Antallet af Handelsskibe er betydelig større end Antallet af Krigsskibe, vil en Bog som »Taschenbuch der Handelsflotten« utvivlsomt kunne gøre stor Nytte ved at byde et stort Antal nye Identificeringsobjekter. Ved sin Inddeling af Skibstyperne og Anvendelsen af »Formlen« er det *ikke* nødvendigt at kende det paagældende Skibs Nationalitet — og ved selve »Konstruktionen« af Formlen opøves i høj Grad Evnen til at opfatte Skibenes Linier og Detailler.

Den Del af Identificeringen, der bestaar i med et Skib i Horizonten og en Silhouetbog i Haanden at kunne udfinde de fælles karakteristiske Træk, der betinger Identificeringen, opøves i og for sig lige saa godt med Handelsskibe som med Krigsskibe — og her byder »Taschenbuch der Handelsflotten« en øget Mulighed for Erhvervelse af en Færdighed, som burde være et »sine qua non« for enhver Søofficer!

R. Steen Steensen.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Oktober Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

4. Okt. 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. Okt. 1692: Første Nybygning paa Nyholm løber af Stabelen, nemlig Orlogsskibet »Dannebrog« paa 94 Kanoner; (springer i Luften d. $\frac{4}{10}$ 1710).
8. Okt. 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. Okt. 1916: Undervandsbaaden »Dykkeren« paasejles neddykket i Sundet og synker. Chefen, Premierløjtnant Christiansen, drukner.
11. Okt. 1566: Admiral Otto Rud dør; tapper Flaadefører fra Syvaarskrigen.
12. Okt. 1899: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør H. K. H. Prins Valdemar, hejser Kommandoen for at afgaa paa Togt til Middelhavet og Østasien og for at støtte Danmarks Handelsinteresser (Østasiatisk Kompagni m. m.) i disse Farvande. (Hjemkomst 21. Juli 1900).
12. Okt. 1939: Den første paa Nyholm byggede Skole for Kadetter tages i Brug, medens den siden 1869 i Nyboder benyttede Skole overgives til Finansministeriet.

13. Okt. 1644: Eskadre paa 17 Skibe under Admiral Pros Mund kæmper i Femern-Bælt og besejres af svensk-hollandsk Flaade paa 41 Skibe under Admiralerne Wrangel og Thijsen. Danske Eskadre mister 2000 Mand, deriblandt Admiral Pros Mund.
13. Okt. 1824: Kontreadmiral H. C. Sneedorff dør; Medstifter af Søe-Lieutenant-Selskabet, bekendt Kadetchef.
19. Okt. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«s Landgangskompagni under Secondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsensten i Dansk Guinea fra Negerstammes Angreb.
19. Okt. 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«, Chef Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell, beskydes udfør Nakkehoved ved en Fejltagelse med Torpedoer fra engelsk Undervandsbaad E. 11.
20. Okt. 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. Okt. 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. 7/10 1807.
22. Okt. 1784: Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Archiv« med Kaptajnløjtnant de Løvenørn som Direktør.
24. Okt. 1808: Fæstningen Christiansø under Kaptajn Kohl afslaar Angreb fra engelsk Eskadre paa 2 Linieskibe og 6 Fregatter.
27. Okt. 1871: Ordre udstedes i Marinen om Tiltaleform »De« til alle Underordnede.
28. Okt. 1690: Peter Wessel fødes i Trondhjem.
28. Okt. 1744: Batteriet »Neptunus« paa Nyholm tillægges Navnet »Christianus Sextus«.
29. Okt. 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 slaet).
29. Okt. 1694: De sidste »Skipperboder« sælges ved offentlig Auk-

tion, og Nyboder er derefter alene Bolig for Holmens faste Stok.

31. Okt. 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 sydligste Krog af det dybe Vand.)

31. Okt. 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. Okt. 1788: »Det Søe-Militaire Kaart-Archiv og Biblioteks-Selskab« stiftes med Kommandørkaptajn P. J. Fasting som første Formand; efter at Instrumentsamlingen m. m. i 1927 overtages af Marineministeriet, ophæves Selskabet.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 518).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Argentina.

Skoleskib.

I Løbet af 1939 har Argentina faaet et nyt Skoleskib, Krydseren »La Argentina« (6500 t — 60.000 HK. — 31 Kn. — 164×17,2×5,1 m — 556 Mand — 9×15 cm (Tripletaarne) — 4×10 cm A.L.K. — 8×40 mm R.K. (Dobbeltaffutage) — 6×53 cm T.R. (Triplerør) — 2 Luftfartøjer — Værft: Vickers-Armstrong — Stabelafløbning ¹⁰/₈ 1937).

Krydseren er, trods den store Besætning, kun indrettet til 60 Kadetter. Skroget er dobbelt omkring Maskinrummet, der er Dobbeltbund med Ferskvands- og Olietanke, Ammunitionsmagasinerne er anbragt under Taarnene med særlig vandtæt Inddeling udenom og direkte Adgang til Taarnene. Kadetterne er underbragt under Bakken, hvor der bl. a. er et Undervisnings- og Læseværelse, der kan rumme alle Kadetterne paa een Gang.

Iøvrigt kan nævnes, at Skibet er forsynet med to Broer, Hospital, Tandlægeklinik m.m.

(U.S.N.I.P.) F. H.

Brasilien.

Nye Jagere.

Den første Jager af en ny Serie er i Juli Maaned løbet af Stabelen paa Orlogsværftet i Rio de Janeiro; den blev døbt »Marcidio Dias«. Samtidig blev Kølen lagt til to nye Jagere. Serien skal bestaa af 6 Baade, der oprindeligt skulde være bygget i England, men da Krigssituationen forhindrede Leverancen, skal de nu bygges i Brasilien.

(M.W.) F. H.

England.

Flyvevæsen.

Til Erstatning for »Skua« Dykbomberen, der hovedsagelig anvendes fra Hangarskibe, har Blackburn Fabriken fremstillet et Luftfartøj »Roc«.

Det er forsynet med Maskingevæertaarn agter ligesom »Defiant« (Boulton Paul 2-sædet Jager) med fire Maskingeværer, som alle kan virke sammen.

Geværerne staar parvis paa hver sin Side af Skytten det ene over det andet.

Til de fire Geværer anvendes et fælles Sigte.

»Roc« skal anvendes baade som Jager og som Dykbomber.

(M.W. 9/8-40).

Ved at anbringe Fordampningskøler paa »Spitfire« Jageren og gøre Planerne mindre har man opnaaet en Maksimumsfart paa 700 km/T. Desuden er to nye Jagertyper, Farter paa henholdsvis 750 km/T og 825 km/T, under Bygning. (M.W. 10/8-40) H. H.

Frankrig.

Personel.

For at formindske Flaadens Styrke, er der ved en ny Lov forordnet lavere Aldersgrænser for Officerer. (M.W.) F. H.

Grækenland.

Værft.

I Juni Maaned 1939 blev der i Grækenland indviet et nyt Orlogsværft i Scaramanga.

Herefter skulde Grækenland være i Stand til at bygge 6 Krigsskibe paa een Gang, saaledes at Landet kan være selvforsynende paa dette Omraade.

(U.S.N.I.P.) F. H.

Italien.

Sekundært Skibsartilleri som Luftværnsskyts.

Kaptajn i den italienske Flaade Luigi Bocconi angiver (i Ri.Ma. April 1940) ønskelige Egenskaber for moderne Krydsere til Handelskrig paa Verdenshavene og kommer herunder ind paa det sekundære Skibsskyts Anvendelse som Luftværnsskyts.

Hovedegenskaber for Krydsere til Handelskrig:

1. Aktionsradius: Størst mulig (saavel hvad angaar Brændsel, Ammunition, Proviant m. v.)
2. Fart: Mindst lige saa stor som moderne Slagskibes.
3. Panserbeskyttelse: Mod 38.1 cm Projektiler.
4. Hovedarmering: Et begrænset Antal Kanoner tilstræk-

keligt svære til at kunne nedkæmpe enhver Krydsertype, idet de samtidig skal kunne være en Trusel selv mod større Enheder.

5. Sekundært Artilleri og Luftværnsartilleri: Det sekundære Artilleri har for disse Skibe mindre Betydning end for Enheder, der indgaar i Eskadre-Kampformationer. Det er derfor ønskeligt, at Skibene forsynes med sekundært Artilleri og Luftværnsartilleri af samme Kaliber. Da man imidlertid maa have et virksomt Forsvar mod Torpedofartøjer, bliver en Kompromisløsning nødvendig, og to forskellige Kalibre kan ikke undgaas, men Muligheden for at det sekundære Artilleri og det svære Luftværnsartilleri gensidigt kan understøtte hinanden er til Stede.

I alle Tilfælde bør man gøre sig følgende klart:

- Nødvendigheden af en vidtstrakt selvstændig Artilleriledelse mod skiftende Maal, f. Eks. ved Angreb paa Konvojer.
- Nødvendigheden af et kraftigt Luftværnsartilleri, da Luftvaabnet og Hangarskibe er farlige Modstandere.

Typens Størrelse og Armering angives til:

Displacement: 18—20.000 ts.

Hovedarmering: 6—30.5 cm Kanoner i to Tripletaarne.

Sekundært- og Luftværns-Artilleri: 8—12 cm og 8—10 à 9 cm Kanoner.

Maskinskyts, Torpedoer, Luftfartøjer samt Pansring som moderne Slagskibes.

Aktionsradius: 8—11000 Sml. (T. i. Sj. 1940) H. H.

Flyvevæsen.

I den italienske Krigsmarine er der blevet oprettet en ny Post som Generalinspektør for Flaadens Luftvaaben. Inspektøren er i Spørgsmaal vedrørende Teknik, Organisation og Udrustning (Slagkraft) underlagt Generalstabschefen for det italienske Luftvaaben.

I alle Spørgsmaal vedrørende taktisk Anvendelse af Luftfartøjer ombord i Skibe, ved Søkrigsoperationer og i Disciplinærspørgsmaal er Inspektøren underlagt Chefen for Admiralstaben.

H. H.

Slagskibe.

Slagskibet »Vittorio Veneto« løb af Stabelen paa Værft Cantieri Riuniti dell'Adriatico, Triest ²⁸/₄ 1940. Et andet Slagskib af samme Type »Littorio« indgik i Flaadens Tal ⁶/₅ 1940.

Undervandsbaade.

1. Stabelafløbninger.

- $\frac{6}{1}$ »Luigi Torelli«
 $\frac{8}{1}$ »Tarantini«
 $\frac{18}{2}$ »Alessandro Malaspina«
 $\frac{21}{4}$ »Francesco Baracca«.

2. Dykkeprøver.

- 101 m: »Luigi Torelli«
 110 m: »Tarantini«
 115 m: »Michele Bianchi«.

Personel.

Inden Italiens Deltagelse i Krigen var Antallet af Linieofficerer for Aaret 1940 fastsat til:

- 1734 Søofficerer
 551 Ingeniører
 207 Vaabenofficerer
 269 Læger (og Apotkere)
 279 Intendantter
 350 Havnekaptajner
 552 forfremmede Underofficerer.

Videre kan Havnekaptajner og Underofficerer fra den tidligere albanske Stat, naar de har aflagt Faneed, overgaa til den italienske Marine.

(M.R.—M.W.) *F. H.*

Japan.*Undervandsbaade.*

Den den $\frac{3}{2}$ 1939 efter Kollision sunkne Undervandsbaad I 63 er atter hævet.

Der skal i Japan være fremstillet en »Lomme-Undervandsbaad«. Størrelse: 10 t, Besætning: 3 Mand, Bevæbning: 2—3 Torpedoer, Hastighed: 36 Kn. (!), Dykkedybde: 550 m (!).

(M.R.—M.W.) *F. H.*

Jugoslavien.

$\frac{24}{1}$ 1940 grundstødte Jageren »Lubljana« ved Indløbet til Sibenik i Sveta Ana Kanalen, hvorved den fik en Læk af ca. 20 m's Længde. Jageren sank senere, men er nu atter hævet og klargjort.

(M.R.) *F. H.*

Polen.

Den polske Flaades Skæbne.

1. I Tyskland:

Kanonbaad: »Komendant Pilsudski«

Logiskib: »Baltyk« (beskadiget)

Ministrygere: »Czajka« og »Zuraw«.

2. I England:

Jagere: »Blyskawica«, »Grom« og »Burza« (»Blyskawica« senere ødelagt)

Undervandsbaad: »Orzel« (senere ødelagt).

3. Interneret i Sverige:

Undervandsbaade: »Semp«, »Rys« og »Zbik«.

4. Sunket eller ødelagt:

Jager: »Wicher«

Torpedobaade: »Kajawiak« og »Mazur«

Mineskib: »Gryf«

Undervandsbaad: »Wilk«

Kanonbaad: »General Haller«

Ministrygere: »Czapla«, »Jaskalka«, »Mewa«, »M 9« og »Rybitwa«

Opmaalingskib: »Pomerzanin«

Tender: »Smok«

Alle Flodkanonbaade og 1 Flydedok.

(M.R.) F. H.

Portugal.

Organisation.

Ved Lov af 9/9 1939 er der i Portugal oprettet en Kystflaade med en Kontreadmiral eller Kommandør (Commodore) som Chef. Stabschef er en Søofficer med særlig Uddannelse.

Foreløbig skal denne Kystflaade bestaa af:

1 Aviso, 1. Klasse

1 Aviso, 2. Klasse

6 Jagere

3 Undervandsbaade

1 gammel Fregat »Don Fernando« — Flagskib, dog kan Chefen hejse sit Kommandotegn, i hvilket Skib han ønsker.

Foreløbig er Kystdefensionen ogsaa underlagt Chefen for Kystflaaden.

F. H.

Rusland.

Politiske Kommissærer.

I et Tilbageblik fremsætter Moskvaapressen de historiske Betingelser for Indretningen af Kommissær-Embedet. Kommissærerne var politiske Ledere, der stilledes ved Siden af Cheferne i Militærvesenet. Deres Magtbeføjelser var overordentlig store, de kunde til enhver Tid gribe ind i de Dispositioner og Ordre, der var blevet givet af den Chef, de var sat ved Siden af. Tanken var fuldkommen berettiget, hedder det, fordi de militære Chefer ikke havde Forudsætninger for at kunne lede Arbejdet paa den rigtige Maade i Overensstemmelse med Sovjets Principper, men ud af Kommentarerne kan man nu læse, at Kommissær-Institutionen nu har opfyldt sin Hovedopgave, idet Befalingsmændenes Standard er blevet bedre, saaledes at de ikke længere behøver en »til at passe paa sig«.

I den russiske Presse har der ogsaa været en Kampagne for Kommissærernes Afskaffelse, og denne er nu i Realiteten blevet effektueret, idet der er gjort overordentlig store Indskrænkninger i deres Beføjelser. Hele det tidligere politiske Kontrolapparat er nu lavet om og bestaar af forskellige Forvaltninger og Afdelinger for politisk Propaganda. Denne Forandring er et Led i Bestræbelserne for at faa en absolut Befalingsmyndighed og for at styrke Chefernes Autoritet, idet dog ogsaa hele Ansvar for det politiske Arbejde nu hviler paa dem.

Videre hedder det, at enhver Forringelse af Chefernes Autoritet, enhver Indskrænkning i deres Magtfuldkommenhed, uundgaeligt fører til en Slappelse af Disciplinen og en Forringelse af Kampkraften.

De militære Tidsskrifter betragter Kommissærernes Afskaffelse som et logisk Slutled i den Række Forholdsregler, som i den senere Tid er taget for at styrke den militære Magt. »Fra nu af er Chefen i lige høj Grad ansvarlig for alle Sider af sine undergivnes Uddannelse og Opdragelse, for deres Kampberedskab, for deres Beherskelse af Krigsteorien og for deres politiske Opdragelse«.

(Svensk Presse)

Nye Torpedokrydsere.

Fire under Bygning i Leningrad værende Torpedokrydsere paa 2900 t skal have faaet Navnene: »Arkangelsk«, »Kronstadt«, »Murmansk« og »Petrosavodsk«.

(Sv. F.)

Flaademanøvrer.

I September Maaned afholdes Manøvrer med den russiske Østersøflaade. I Øvelserne deltager Skibe af alle Kategorier. De

overværes af Folkekommissær, Admiral Kusnetsoff, Admiralstabschefen, Admiral Haller m. fl.

Afslutningen af Manøvrerne skal forme sig som en Revy paa Tallinns Red.

(Svensk Presse)

Indkaldelser.

Der er offentliggjort en Ordre fra Krigskommissæren, Marskal Timosjenko, om at Aarets Indkaldelser til Hær, Flaade, Grænsetropper og Tropperne for den indre Sikkerhed skal finde Sted 15. September—10. Oktober og omfatte Aargang 1920, $\frac{2}{3}$ Aargang 1921, alle med højere Skoleuddannelse af Aargang 1921 og 1922, samt alle ældre værnepligtige, der har faaet Udsættelse.

(Svensk Presse) F. H.

Tidsskrifts-Forkortelser 1940.

- A. = Adler — Ae. = The Aeroplane — A. E. = Aircraft Engineering. —
 A. N. A. G. = Army, Navy and Air Force Gazette.
- B. N. A. = Brussey'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 Gasmasche. — G. C. = Gaz de Combat. — G. L. = Gasschutz
 und Luftschutz. — G. T. = Geografisk Tidsskrift.
- H. = Hansa, Deutsche Schifffahrts Zeitschrift.
- 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
 Tidskrift. — K. M. = Die Kriegsmarine, Deutsche Marine Zeitung.
- L'Aé. = L'Aéronautique. — Le Y. = Le Yacht. — Lwn. = Luftwacht
 (Luftwissen). — Lwr. = Luftwacht (Luftwehr). — Lwt. Luft-
 wacht (Luftwelt).
- Ma. B. = Marineblad. — Mot. = The Motorship. — M. L. = Militær-
 legen. — M. R. = Marine Rundschau. — M. T. = Militært Tids-
 skrift. — 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 Sjø-
 vesen. — 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 Ma-
 rittima. — R. M. = La Revue Maritime.
- Schb. = Schiffbau. — Sh. R. = Shipbuilding and Shipping Record. —
 Sv. A. = Svensk Artilleritidskrift. — Sv. F. = Sveriges Flotta. —
 Sv. K. = Svensk Kustartilleritidskrift.
- T. f. S. = Tidsskrift for Søvesen. — T. i. Sjø. = Tidsskrift i Sjø-
 väsendet.
- U. S. N. I. P. = United States Naval Institute Proceedings. — U. S. R. =
 The United Services Review.
- W. R. H. = Werft, Reederei und Hafen. — W. W. = Wehr und Waffen.
- Z. S. S. = Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwe-
 sen. — Z. V. = Zeitschrift für Völkerrecht. — Z. V. I. = Zeit-
 schrift des Vereins deutschen Ingenieure.
- H. H. — F. H.

Marinens Bibliotek.

August 1940.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
- 47 *Bruël, E.:* Internationale Stræder. En folkeretlig Undersøgelse. I: Internationale Stræders Retstilling i Almindelighed. II: Stræder, der omfattes af positive Særordninger, Litt. fort. I & II Del. Kbh. 1940. 2 Bd. 4^o. M^s
- * 48 *Dahl, S.:* De danske videnskabelige og faglige Biblioteker. Forsøg til en Oversigt. Kbh. 1940. 8. Særtr. af Biblioteks-aarb. H.
- * 49—60 Meddelelser om Grønland. 100,1—60,8. Kbh. 1939 & 40 4^o. H.
- 100,1 *Gabel-Jørgensen, C. C. A.:* Report on the Expedition. (6. & 7. Thule-Eksp.) Ill. & Kort. 1940.
- 107,1 *Olsen, J.:* Magnetiske Maalinger udført paa Grønlands Sydvest- og Sydøstkyst. Med et engelsk Resumé. Litt. fort. Ill. 1940.
- 112,5 *Miller, A. K. & Furnish, W. M.:* Cyclobus from the Permian of Eastern Greenland. Ill. Litt. fort. 1940.
- 114,3 *Bütler, H.:* Das devonische Faltingsgebiet nördlich des Moskusoksefjordes in Ostgrønland. Bericht über Untersuchungen aus den Jahren 1936 und 1938 im Hudson- und Ole Rømerland. Ill. Litt. fort. 1940.
- 114,4 *Vischer, A.:* Der postdevonische Bau Ostgrønlands zwischen 73 und 75^o N. Br. Ill. Litt. fort. 1940.
- 114,5 *Maync, W.:* Stratigraphie des Küstengebietes von Ostgrønland zwischen 73—75^o N. Lat. (Östliche Gauss Halvø, Hold-with hope, östliche Clavering Ø, Wollaston Forland, Kuhn Ø, Sabine Ø und Lille Pendulum Ø.) Ill. Litt. fort. 1940.
- 114,7 *Stauber, H.:* (Geol. Inst. E. T. H. Zürich): Strati-graphisch-geologische Untersuchungen in der ost-grönländischen Senkungszone des nördlichen Jamesonlandes. Vorläufiger Bericht, Ill. Litt. fort. 1940.

- 115,1 *Rittmann, A.*: Studien an Eruptivgesteine aus Ostgrönland. Ill. Litt. fort. 1940.
- 121,4 *Poulsen, E. M.*: Freshwater Entomostraca. Ill. Litt. fort. 1940.
- 125,6 *Danbo, J.*: Om Grønlands Areal. II: Arealmaaling af Ostgrønland mellem 73° og 76° N. Br., mod Vest til Meridianen 32° Vest for Greenwich. I Tekstfigur. 1939.
- 125,7 *Victor, P. E.*: Contribution à l'Ethnographie des Eskimo d'Angmagssalik. Avec 445 gravures dans le text. Liste des Ouvrages consultés et Bibliographie des Jeux de Ficelle («Cat's Cradle»; «String Figures») dans le Domaine Eskimo. Répartition géographique. Bibliographie d'Ordre Général sur les Jeux de Ficelle. 1940.
- 125,8 *Brøndegaard, J.*: I: Spiders (Araneina) from Northeast Greenland between Lats. 70°25' and 76°50' N. II: On the Possibility of a reliable Determination of Species of the Females of the Genus *Erigone*. Ill. Litt. fort. 1940.
- 61 *Johannsen, E. W., Møller, K. O. & Rud. H.*: Skader paa den menneskelige Organisme fremkaldt ved fysiske, kemiske og tekniske Paavirkninger. (Det normale Aandedræt, det kunstige Aandedræt, den akute Kredsløbsinsufficiens, Drukning, elektriske Ulykkestilfælde, Kulilteforgiftning, akute Forgiftninger, Forbrændinger, de kemiske Krigsmidlers Virkning, Dykning, Livsbetingelser i Undervandsbaade, Højdeflyvning.) Ill. Diagr. Kbh. 1940. 8°. H.
- 62 *Dahl-Iversen, E. & Bertelsen, A.*: Lærebog i Krigskirurgi. Ill. Kbh. 1940. 8. H.
- *63 *Atuagagdliutit*. . . 1886—87. nūgme (Godthaab) 1886—97 4°. H.
- *64 *piniartut sinerfssane kujatdlermitut pissainiut titartiuvlit katiternere. ukiok 1889/90 & 1890/91. (Sammendrag af Fangelister for Distrikterne i Sydgrønland . . .) nūgme 1891 & 92. 8°. H.*
- 65 *Rastig, C.*: Folkeretten. 1. Del: De folkeretlige Forhold. 2. Del: Retskilder i Udvalg. Index (1. Del). Kbh. 1940. 2 Bd. 8°. M^s.

H. Bistrup.

Ved 250 Aars Dagen for Viceadmiral Peter Tordenskiolds Fødsel.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Som tiende Søn af Raadmand Jan Wessel og Hustru Maren f. Schøller fødtes Tordenskiold den 28. Oktober 1690 og døbttes Peter Jansen Wessel. (Mærkelig nok blev der anført baade fejlagtig Fødselsaar og Dødsdato paa hans Kiste).

Tordenskiolds Minde er endnu saa lyslevende, saa uforgængelig i Norden, hans Bedrifter saa vel kendte blandt dette Tidsskrifts Læsere, at der i en Mindeartikel ikke vil være Anledning til at opridse hans Levnedsløb. Ikke dermed sagt at et indgaaende Studium af Tordenskiolds Virke er overflødigt i Nutiden, tvært imod. Hans fortrinlige Tjeneste som Krydserchef, hvor han altid før og bedre end nogen anden, forstod at skaffe sig nøjagtige Efterretninger om Fjenden, var af uvurderlig Betydning ved mange Lejligheder for Flaadens Operationer og er stadig lærerig. Her skal blot erindres om hans Optræden med »Løvendals Galej« efter Slaget ved Kolberghejde den 24. April 1715, hvor han efter Natten rapporterede om den svenske Flaades Selvødelæggelse og hindrede denne, endvidere om hans Ekclaireringsforetagender samme Aar før og efter Slaget ved Rügen den 8. August med Fregatten »Hvide Ørn«. Men det ses ogsaa ved alle hans senere selvstændige Operationer, hvor megen Vægt han tillagde indgaaende rettidig Recognoscering. Paa alle Maader søgte han at skaffe sig Underretning, enten ved

selv at deltage i saadanne Foretagender eller ved at udsørge søfarende, ved at sende Parlamentairer i Land eller ved Spioner.

Hans Succes som Krydserchef var sikkert medvirkende til hans hurtige Springavancement til Kaptajnløjtnant.

Hans taktiske Metoder enten det gjaldt Enkeltskibs Kamp eller kombinerede Angreb, hans Forstaaelse af Overraskelsesmomentet og hans Udnyttelse til det yderste af Fordelene ved Hurtighed i Angreb og Initiativ, hans Evne til at rive sine Underordnede med sig og til at lamme Modstanderens Moral er enestaaende i Nordens Søkrigshistorie og et nøje Studium værd.

Ikke mindst paa Baggrund af sin Tid var Tordenskiold noget enestaaende. Tidens Møde paa det taktiske Omraade var den Gang Manøvretaktikken, man lagde mere Vægt paa at udmanøvrere Modstanderen end paa det Nelsonske Tilintetgørelsesprincip. Man dyrkede den præcise Formtaktik; mere Midlet end Maalet. Ganske vist besad vor Flaade andre fremragende Flaadeførere, som Gabel, Gyldenløve, Raben og Sehested, der hver udrettede sit i den store nordiske Krig; men Tordenskiold var det fødte strategiske og taktiske Geni. Paa det taktiske Omraade var Samtiden ogsaa klar over hans enestaaende Egenskaber, selv om man jævnligt foreholdt ham ikke dumdrigtigt at risikere Skibe og Besætning; men Datiden — specielt Overledelsen — forstod ikke, hvor rigtigt hans Syn oftest tillige var paa det strategiske Omraade.

Olav Bergersen paaviser med Rette i sin Bog, hvor urigtigt det er at beskyldte Tordenskiold for manglende Overlæg. Det er rigtigt, at Tordenskiold ofte løb en Risiko, hvor ingen anden Flaadefører havde turdet paatage sig Ansvaret; men han tog kun denne Risiko, naar det, der kunde vindes, stod i Forhold dertil.

En anden af Datidens Moder var Krigsraadsprincippet, det som Niels Juel allerede havde taget skarpt Afstand fra i sin kendte Skrivelse; imod dette for al Føring og Kommando saa farlige System, hvor Betæneligheder i Reglen faar Overhaand over Handling, hvor det ikke bliver Førerens egen Plan, men et Kompromis af Meninger, der bliver raadende, hvor Tiden ofte forpasses, og hvor som Moltke siger: »Det negative altid faar Ret«, staar Kaptajnløjtnant Grip's Beretning om den korte Ordveksling mellem Tordenskiold og ham inden Angrebet paa Dynekilen, hvorom Grip tør bemærke: »Det var hele det Krigsraad, der blev holdt«.

Selv om Tordenskiold ved flere vigtige Lejligheder samvittighedsfuldt overholdt det paabudte Krigsraadsprincip, saa er der næppe nogen Tvivl om, at hans Undergivne i den Grad anerkendte deres Fører, hvor ung han end var, at det var *hans* Mening, der prægede og var afgørende.

Hans Ansvarsmod var næsten uden Grænse, skønt han havde Ordre til at underlægge sig Gabel, kaster han sig dog, uden dennes Vidende og uden Betænkning ind over Fjenden i Dynekilen. Han afsendte nok ligeledes Bud til Gabel, om at han agtede at angribe Marstrand, men han afventede ikke Tilladelse dertil.

Betegnende er ogsaa den Maade, hvormed han fortiede Angrebet paa Elfsborg over for den gamle forsigtige Admiral Judichær.

Forfattere hæfter sig ofte indgaaende ved, den Modstand Peter Tordenskiold mødte hos visse adelige Kredse i Flaaden, men nægtes kan det dog ikke, at saavel Løvendal som Gyldenløve og Sehested var ham meget bevaagen. Ganske egenartet var hans Forhold til Kong Frederik den IV, der lige fra hans første Brev af 28. Marts 1706 fra Pagetiden hos Kgl. Confessio-

narius, Dr. Peder Jæspersen, viste ham enestaaende Tillid og Støtte. Der er næppe nogen Tvivl om, at Kongen har haft største Sympati for denne raske Gut og med klog Menneskeforstand set, at han i Peter Wessel havde en dybt hengiven Undersaat med ualmindelige Evner; men man fristes ogsaa til at tænke, om Enevoldskongen ikke tillige har set sin Interesse i at bringe denne norske Borgersøn op paa Siden af det selvbevidste Adelsparti, ganske som man mener, at en af Grundene til at Niels Juel saa længe maatte tjene sine Sporer og blev forbigaaet af en Hollænder var, at den enevældige Konge — belært af Førgængeres Erfaringer fra før Enevælden — var paa Post over for den gamle danske Adel.

Hvad Modstand Tordenskiold end har mødt i visse Kredse, saa er det dog værd at bemærke, at han fik Medhold i alle sine Krigsretssager, og hans Karriere er saa enestaaende, at det er værd at anføre dens Data:

11. Januar	1709	Kadet,
17. Juli	1711	Løjtnant,
14. Oktober	1712	Kaptajnløjtnant,
28. December	1714	Kaptajn,
24. Februar	1716	ophøjet i Adelsstanden,
18. Juli	1716	Kommandør,
14. November	1716	Øverstkommanderende over den norske Sødefen- sion og Nordsøeskadren,
30. December	1718	Schoutbynacht,
17. August	1719	Viceadmiral.

Det tør nok siges at være ualmindeligt inden for nogen Flaade, at en ung Mand af borgerlig Slægt i Løbet af 8 Aar avancerer op igennem alle Grader fra Underløjtnant til Viceadmiral og naar denne Charge 29 Aar gammel.

Delte tjener først og fremmest Tordenskiold til

Ære; men man kommer ikke uden om, at Kongen og Flaadeledelsen ogsaa har Ære af saa villigt at have anerkendt hans Dygtighed.

Men naar Tordenskiold er blevet en Nationalhelt for Norge og Danmark, saa skyldes det ikke alene hans sømilitære Geni, men ogsaa hans rent menneskelige Egenskaber. Jo mere man fordyber sig i Tordenskiolds Liv og Levned, jo mere tiltales man af hans aabne, frejdige, humørfyldte, ridderlige Væsen. Desværre har Bergersen — ubestridelig med Rette — maattet aflive nogle af de muntre Anekdoter, der er gaaet i Overlevering om Tordenskiold, saaledes Historien om hans Optræden forklædt som Fisker og om »Tordenskiolds Soldater« og om hans Tilraab til Kommandanten »Hvad Djævelen nøler I efter!« ligeledes Nattescenen hos Frederik den IV, hvor han overbragte Budskabet om Karl den XII's Død; der bliver nok tilbage endda, som gør ham til populær Folkehelt.

Hvor maa han have virket charmerende og forfriskende i hele denne Paryktid, man ser for sig hans lille, tætte Sømandsskikkelse med de muntre brune Øjne, fuld af Lune og altid oplagt til en haard Dyst eller en glad Fest. Man ved om ham, at han var en trofast Søn og et dybt religiøst Gemyt, herom vidner ogsaa hans sidste Ord til hans Kammertjener Kold i hvis Arme han døde: »at Gud vilde for Jesu Vunders Skyld være hans arme Sjæl naadig«.

Man ved, at var han hurtig til Vrede, saa bar han intet Nag, det viser hele hans Optræden overfor Kap-tajn Vosbein, som grovelig havde forbrudt sig mod ham.

Hans Loyalitet mod Kongen og hans dybe Fædrelandskærlighed var dybt rodfæstet i et trofast Sind, der ikke kendte til Svig.

Naar man søger til Bunds i Aarsagerne til og Be-givenhederne ved hans Død, saa staar *det* i alt Fald

urokkelig fast, at han blev ført ind i denne ulykkelige Duel, fordi han aabent og tydeligt sagde sin Mening, om det han, efter bedste Viden, ansaa for lumpent og gement. Denne Duel var dobbelt ulykkelig, fordi den — med Rette eller Urette efter Datidens Forhold, — bevirkede, at Tordenskiold ikke jordfæstedes med alle de Æresbevisninger, som hele hans Liv og Levned i saa enestaaende Grad berettigede ham til.

Men Tordenskiolds Navn har mere end overlevet dette Etikettespørgsmaal, det lever endnu iblandt os i Norge og Danmark, saaledes at man maa undres over, at 250 Aar er henrundne siden hans Fødsel.

Sømanden — Strategen, Taktikeren, Mennesket, alt det, der gjorde ham til hele Nordens geniale, afholdte og frygtede Søhelt, alt dette vil vi mindes og hans Navn vil høre til dem, der giver os ubrydelig Tro paa Nordens Fremtid.

Begivenheder omkring Kampen i Eckernførde den 5. April 1849.

Af Kaptajnløjtnant Th. Bjerre.

(Fortsat.)

For at kunne følge Begivenhederne ved selve Kampen i Eckernførde vender vi nu tilbage til Onsdag den 4. April om Morgenen, hvor Linieskibet CHRISTIAN VIII laa til Ankers udfør Mommærk, og hvor Skibschefen, Kommandørkaptajn F. A. Paludan, personlig fik overrakt Eskadrechefens Ordre af Kaptajn Aschlund. I Samtalens Løb bemærkede denne, at det drejede sig om en alarmerende Demonstration. Antagelig har Skibschefen overhørt denne Bemærkning, idet han senere ikke huskede, at der var sagt noget herom. Men naar Kommandørkaptajnen ikke husker denne Bemærkning, har det sin naturlige Forklaring deri, at han øjeblikkelig ved Modtagelsen har aabnet Eskadrechefens Skrivelse for at se, hvilke Ordre der vilde blive stillet ham. Under Gennemlæsningen — forstaar man — har hans Hjerte banket af Ivrigheid og Stoltheit over, at der nu blev givet ham Lejlighed til at vise, at Beskyldningerne fra Aaret før om hans Mangel paa Kraft og Mod til at gaa paa var usande. Han opmuntrede da straks sit Mandskab »til som Mænd at opfylde deres Pligt, nu da de snart kunde forvente at komme mod Fjenden for at understøtte Kammeraterne paa Landjorden«, og han lovede »med Mod og Dristighed at ville anføre dem i den gode Sag for Konge og Fædreland«.

Der stod i Ordren, at Hensigten skulde være at alarmere og saa videre. Men naar man tager alle Begivenheder i Betragtning, kan man forstaa, at Skibschefen opfattede Ordren paa den Maade, som han gjorde, saaledes at han lagde mest Vægt paa Angrebet. Bagefter kan man selvfølgelig diskutere frem og tilbage



KAMPEN I ECKERNFØRDE.

»Gejser forsøger at slæbe Fregatten ud.«

Det nationalhistoriske Museum Frederiksborg. Maleri af Solojtnant Th. Vilh. Pedersen, der gjorde Tjeneste ombord i »Geflon«, senere berømt som Illustratør af H. C. Andersens Eventyr. (Foto Bengtssen.)

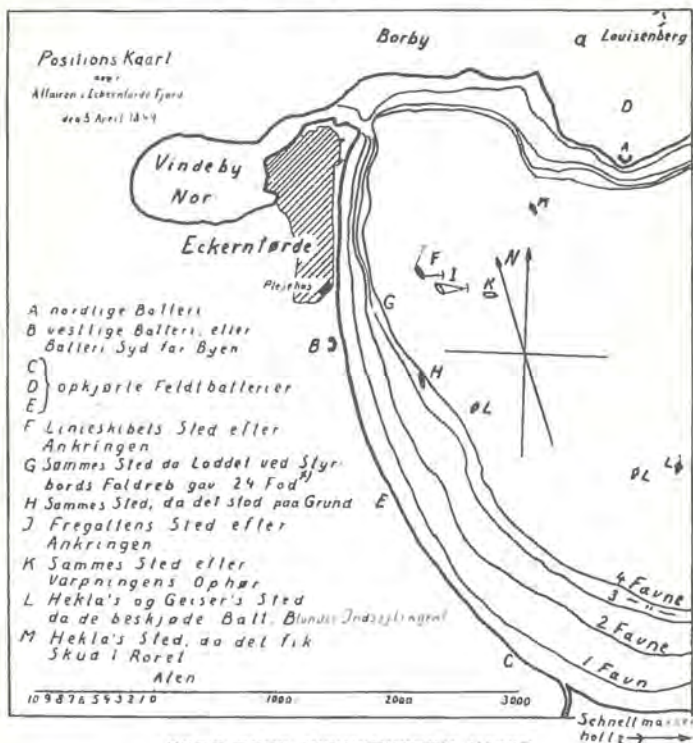
om, hvorvidt en Alarmering kan udføres ved Angreb eller ikke. I dette Tilfælde havde det kunnet lade sig gøre — under den Forudsætning, at man var i Stand til at trække sig tilbage, naar ønsket, uden større Risiko; Ekspeditionen skulde altsaa udføres som et Led i Overkommandoens Plan. Som tidligere omtalt var Besætningen ombord i Linieskibet ganske ny — i Modsetning til Fregatten, der i det store og hele var

bemandet med samme Besætning som Aaret før. Kun 13 Dage før Kampen var Kommandoen blevet hejst i Linieskibet, men paa Grund af Vejrforholdene var Skibet ikke afsejlet fra København før den 31. Marts, assisteret af Dampskibet SLESVIG. Undervejs var Mandskabet blevet indekserceret ved Kanonerne, og der var blevet affyret nogle løse Skud for at vænne Folkene til »at staa for Skud«. For os lyder det ganske uforstaaeligt, at man dengang ikke betænkte sig paa at sende Skibe i Kamp, hvis Besætning var saa mangelfuldt indøvet. Man ser, at saavel Krigsministeren som Marineministeren havde fundet det fuldtud forsvarligt at beordre det samme Linieskib med samme Besætning til et alvorligt Angreb paa Kiel, der var beskyttet af langt flere og større Batterier — ganske vist under Forudsætning af, at »Vind og Vejr var gunstig«.

Øvelsesskydninger var ganske vist kendt i Marinens Historie. Men i den Periode hørte det til Sjældenhederne, at Mandskabet fik Tid og Lejlighed til Skarpskydning. Det var en almindelig udbredt Antagelse, at man hurtigt kunde lære Folkene at blive indeksercerede ved Kanonerne, og naar Folkene kunde Kanonbetjeningen, saa kunde de ogsaa skyde, som man forlangte det dengang. Saaledes ser man, at Kaptajn Dirckinck-Holmfeldt i sin Rapport til Eskadrechefen om Angrebet paa Aabenraa den 3. s.M. anfører, at da han satte Signal til Kanonbaadene om at ophøre Skydningen, der paa Grund af det urolige Vejr ikke gjorde megen Virkning paa Fjenden, var Folkene saa ivrige, at Signalet overhovedet ikke blev besvaret, hvorfor han da ogsaa lod dem skyde videre som en Slags Øvelse — det var nemlig første Gang, de havde Lejlighed til Skarpskydning.

Det kan med andre Ord hverken lastes Eskadrechefen eller Skibschefen, at de sendte Skibe med ny

Besætning i Kamp; det maa snarere forbyse, at dette alligevel blev et af Hovedanklagepunkterne ved Krigsretten. Saadan var den Tids Anskuelse, og det burde man have holdt sig for Øje ved Afsigelse af Dommen,



KORT OVER ECKERNFØRDE FJORD
 udfærdiget af Generalkrigsretten.

selvom Udfaldet ved Eckernførde viste, at Øvelses- skydninger og fuldt uddannet Personel var en bydende Nødvendighed for Kamp, en Selvfølgelighed, der paa Grund af Forholdene var blevet negligeret af Marinen i Perioden mellem Kanonbaadskrigen og Trearskrigen.

*) Rigtigheden heraf blev ikke bekræftet under Forhøret, og er ikke meget sandsynlig.

Samtidig med, at Skibene til Ekspeditionen ankrede udfør Nør den 4. April ved Solnedgang, ankrede 2 af Blokadeskibene her, nemlig Korvetten GALATHEA og Briggen MERCURIUS for under de daarlige Vejrforhold at kunne give de uøvede Besætninger et haardt tiltrængt Hvil for Natten. Dette gav saaledes Demonstrationen mere Vægt, hvad Kmdkpt. Paludan da ogsaa var klar over, og i hvilken Antagelse han yderligere bestyrkedes, da Nordbatteriet sendte et Par Skud mod Skibene — dog uden at træffe, da de laa udenfor Batteriets Rækkevidde.

At Oprørerne vilde benytte sig af Natten til at forstærke deres Stilling til Imødegaaelse af det forventede Angreb, var man fuldt klar over; men selv om Overraskelsesmomentet nu var spildt, regnede man det ikke for nogen uoverkommelig Opgave at faa Batterierne dér ødelagt. Det ene af dem laa Nord for Byen paa en Halvø og var armeret med 2 Stk. 84 \mathcal{L} dige-Kanoner, 2 Stk. 24 \mathcal{L} dige-Kanoner samt 2 Stk. 18 \mathcal{L} dige-Kanoner, medens det andet Batteri laa et Stykke Syd for Byen og var armeret med 4 Stk. 18 \mathcal{L} dige-Kanoner, der bestrøg Fjorden i Længderetningen; i hvert Batteri fandtes en Ovn til Glødning af Kugler. Batteriernes Besætning bestod af ialt 91 Mand af 5. slesvig-holstenske Fæstningsbatteri under Kommando af Kpt. Jungmann i Nordbatteriet, medens Feldtwebel Th. Preuser (tidligere dansk Landkadet) havde Kommandoen paa Sydbatteriet. I Løbet af Natten var Bataillonens Sachsen-Coburg blevet tilkaldt fra Gottorp under Kommando af Hertug Ernst af S.-C., samt et nassauisk Feltbatteri, der havde taget Opstilling ved Schnellmarkersholtz, og hvorfra der den næste Dag blev sendt 2 Kanoner over til Louisebjerg i Nærheden af Nordbatteriet. Bataillonens Reuz havde taget Opstilling ved Plejehuset.

Linieskibets Besætning talte 668 Mand foruden Befalingsmænd og var armeret med 30 Stk. 30 Ø dige-Kanoner og 54 Stk. 18 Ø dige-Kanoner. Fregatten havde en Besætning paa 393 Mand og var armeret med 48 Stk. 18 Ø dige-Kanoner. Vort samlede Antal Kanoner var altsaa imod Fjendens 16, og vor samlede Styrke incl. Folkene i Jagterne var 1315 Mand mod Fjendens 2000 Mand.

Til Belysning af Kampen vil jeg her gengive Kmdkpt. Paludans Memorandum, der er skrevet i Rendsborg den 13. April under Fangenskabet, og belyser saavel selve Kampens Gang som hans Argumenter. Det har ikke tidligere været offentliggjort, og tilhører nu kgl. Bibliotekar H. A. Paludan.

»I min Rapport over den ulykkelige Begivenhed ved Eckernførde den 5. April 1849 (Skærtorsdag) har jeg fremsat Facta, alene, men ikke detailleret min Bevæggrund for at foretage Angrebet, som jeg havde Ordre til, under de da forhaandenværende Omstændigheder; men da det er at vente, at disse Bevæggrunde ville komme til at blive underkastet en streng Kritik og det er dem, der have ledet til det ulykkelige Resultat, vil jeg, medens endnu Alt, hvad som forefaldt, er mig i frisk Minde, nedskrive, hvad jeg har tænkt og foretaget paa denne for mig ulykkeligste Dag i mit Liv.

Den 4. April bragte Kaptajn Aschlund mig Kommandøre Gardes Ordre, »i Forening med »Gefion« at angribe Strandbatterierne ved Eckernførde, om muligt tage eller ødekægge Kanonerne og gjøre Landgang, hvortil der i 3 Jagter fulgte et Kompagni Soldater.«

Til Udførelse af denne Ekspedition blev der tilføjede underlagt min Kommando Dampskibene »Hekla«, Kaptajn Aschlund og »Gejser«, Kaptajn P. Wulff.

I Ordren stod, at Angrebet helst maatte foretages

om Natten imellem den 4. og 5. April, men hvis dette ikke lod sig udføre da tidligt om Morgenen den 5. April. Da jeg heraf, nemlig at Tiden til Angrebet var saa bestemt angivet, og i Betragtning af, at det maatte være den, fra hvem Ordren udgik, bekjendt, at den østlige Vind, der som enhver veed ikke er den, under hvilken man med Sejlskibe helst burde foretage et Angreb paa Eckernførde, i de Dage stod som naglet fast, maatte slutte at Angrebet stod i nær Forbindelse med et Foretagende tillands, antog jeg at dets Iværksættelse var af største Vigtighed, og at det ikke burde undlades, uden naar saadanne Omstændigheder fandt Sted, som gjorde det udførligt.

Saadanne Omstændigheder fandt Sted, da jeg om Aftenen løb ind i Eckernførde Fjord, hvor jeg ankrede $\frac{3}{4}$ Miil udenfor Batteriet paa Nordsiden af Indløbet til Byen. Cheferne af Skibene kom alle ombord til mig, efter at vi var kommet til Ankers, og da de ogsaa var af den Formening, at der den Aften Intet lod sig foretage, bad jeg dem komme ombord igen Kl. 4 om Morgenen, for at vi nærmere kunde aftale, hvad der burde gøres.

Dette Møde fandt Sted, jeg lod de Herrer læse den mig meddelte Ordre, ligesom de og Dagen før havde læst den, og den lod til at gøre det samme Indtryk paa dem, som den havde gjort paa mig: at det var af Vigtighed, at Angrebet blev foretaget paa den bestemte Dag, naar det var muligt. Da nu ingen af os kunde ligefremt sige at det var ugiørlig, uagtet den mindre heldige Omstændighed at Vinden var østlig, som vi talte om, hvorimod vi ansaae det alle for en afgjort Sag, at naar to saa stærke Skibe som »Chr. 8« og »Gefion« angreb to Landbatterier paa det ene af hvilke der kun var 4 Canoner og paa det andet 6, det jo maatte lykkes inden kort Tid at bringe dem til

Taushed, og derefter, om man saa at Landgangen ikke lod sig udføre, da ved Hjælp af Dampskibene at trække sig tilbage. Navnlig erindrer jeg med den største Bestemthed at Capitain Aschlund under vor Samtale sagde: »*Det vilde være en stor Skam om man med de Styrker vi have ikke turde gaa imod 10 Canoner*«, og da jeg heri maatte give ham Medhold, jeg ogsaa forudsaae at om jeg gik herfra med uforrettet Sag, jeg derved sansynligt vilde paadrage mig Udseendet af at have en alt for vidtdreven Betænelighed ved at føre det Skib jeg commanderede i Ilden, og ikke at have det personlige Mod som der hører til at være en dygtig Chef for et armeret Skib i Krigstid, var det en Æressag at værne mig og det danske Flag mod slig ufordeelagtig Bedømmelse.

Jeg kunde med Haanden paa Hiertet ikke tilstaae for mig selv at der var nogen Umulighed i at løse den givne Opgave, men jeg kan med Haanden paa Hiertet bekræfte, at den Sandsynlighed der var for, at vi med vore Canoner skulle i kort Tid sætte de fjendtlige Batterier ud af Stand til at skyde, var den fremherskende i min Sjæl, og saa tog jeg da den Beslutning ved hvis Følger mit Haab paa en saa forfærdelig Maade er blevet skuffet, den nemlig, at vi skulde attackere.

Efter derom at tale endnu et Par Ord med de forsamlede Herrer, om at Angrebet skulde ske saaledes, som det i Rapporten findes anført, skildtes vi med de bedste Forhaabninger om vort Forehavendes lykkelige Udfald. Kl. omtrent 6 gav jeg Signal til at lette og holdt det i nogen Tid krydsende indtil *Alt med Springet* som skulde falde var klart, og for at give Fregatten ligeledes hertil den fornødne Tid og Kl. 7¹/₂ holdt jeg af.

Ved at læse igjennem det jeg foranfor skrevet, finder jeg at der endnu er noget at sige om Conferencen. —

Jeg anseer det nemlig for et Held for mig at jeg har sammenkaldt den; det skeete ligesaameget for at høre de andre Chefers Mening, som for at gjøre dem bekendt med Angrebsplanen. Har nu i denne Forsamling nogen af de Tilstedeværende fremført Noget decideret mod Iværksættelsen opfordrer jeg herved enhver af dem til ærligt at sige, om de have anseet sig dertil ikke at være kaldede? eller om de ikke havde, ligesom jeg, en fast Tillid til at det nok skulde lykkes os at faa Batterierne til at tie, og at dette Haab var stærkere hos dem end den Tilbøjelighed de følte hos sig, til ligefremt at yttre Noget, som paa en ubehagelig Maade berørte deres point d'honneur?

Hvad de paagældende, Enhver for sig, vilde svare herpaa, kan jeg ikke vide; men hvad de andre Herrer end svarer, kan Capitain Aschlund ikke fragaae, at han har encourageret mig til Angrebet, hvilket Encouragement ikke modsagt af nogen af de Andre, maae tiene mig til Retfærdiggørelse for, at jeg har handlet saaledes som jeg for min militære Honneurs Skyld har troet at maatte handle; thi ogsaa det svære Ansvar der paa-laae mig som Høiestcommanderende taget med i Betragtning, er denne mig ikke mindre heldig end den maae være enhver ærekier Officer, som véd at hele Nationens Øjne ere heftede paa ham, og som veed at han vil blive skaanselsløst bedømt om den mindste Grad af Feighed eller Forsagthed i denne Farens Stund, kunde blive ham tillagt.

Betragter man Sagen fra den anden Side — herved mener jeg — havde jeg undslaaet at løbe ind og angribe, sigende: da Vinden er østlig og jeg ikke, om noget Uheld skulde tilstøde Dampskibene kan komme ud igjen naar jeg vil, vil jeg ikke angribe uagtet Ordren jeg har dertil. — Hvad vilde man da have sagt? Vilde da ikke Alle have opløftet deres Stemmer mod mig

som den der med 130 Canoner ikke turde gaae imod 10. Alle vilde have sagt: naar vore Søofficerer have slige overdrevne Betæneligheder, da kan Marinen kun lidet hielp til at understøtte den effective Krigsføring, og da ere de spildte de store Bekostninger som følge med at bygge Skibe og at udruste dem. En slig Bebreidelse der specielt vilde ramme mig, vilde for bestandig have plettet mit Navn med en Ringeagt som vilde fulgt mig til Graven, det nyttede ikke hvad jeg end dertil vilde have havt at fremsføre til Undskyldning, som f. Eks. det der destoværre blev opfyldt: at begge Skibene kunde blive ødelagte. Ingen vilde have troet det, og derfor er det saa tungt og svært, end det Passerede tynger paa mig, dog bedre som det er, da Æren er reddet for mig og mine brave Kammerater. —

Altsaa, som sagt Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Fm. holdt jeg af; før end de fra det Nordre Batteri kunde række os begyndte de at fyre og det varede ej længe inden vi overbeviiste os om at de skiød godt; thi hvert Skud traf; men da vi kom op og vi først forfra, senere fra hele Bredsidens kunde skyde gik det levende. Det første Lag var noget for høit, hvilket blev rettet i de følgende, og da »Gefion« ogsaa kom og gav sine Lag var det Nordre Batterie saagodt som dermed taust, indtil seent ud paa Eftermiddagen da man atter fik et Par af Canonerne monteret paa Nye. Vel faldt der Skud fra Nordsiden, ogsaa efter at vi havde passeret Nordbatteriet, men disse vare fra Feldtskyts som man havde opkiørt inde imod Skoven bagved en Travers, som løb op fra A til a, og dette Feltartillerie, som ikke havde været ret mange Canoner, blev beskudt fra Skibene, hvorefter de mere rettede deres enkelte Skud efter Dampskibene, naar de kom op imod dem, hvilket iøvrigt ikke var efter Aftalen. At vi i kortere Tid end $\frac{3}{4}$ Time havde faaet Nordbatteriet saa godt som taust, gav mig

det bedste Haab om at dette ogsaa skulde lykkes os med det andet, i Nærheden af hvilket vi nu vare kommet til Ankers, og til at ligge, hvad Linieskibet angaaer saaledes som det var bestemt, dog lidt nærmere end min Hensigt var; thi jeg vilde lagt lige midt imellem begge Batterier, medens min Bekiendtmand*) blot bad mig om at vi maatte løbe tæt ind til Batteriet, thi da var det hurtigere expederet som han udtrykte sig; men endog tidligere end han vilde, commanderede jeg at lade Varpankeret falde, Roret Styrbord og da Farten var standset at lade Daglig-Ankeret falde, Sejlene løbe og ophalte i Rebtallier og Gaardinger — mere luftede det den Gang ikke.

Endnu havde jeg ikke mærket noget til det Søndre Batterie og jeg troede i en kort Tid at man havde forladt det — men vi fik andet at vide. Saasnart Fregatten ogsaa var kommet til Ankers og i Begyndelsen laae vel, men ved at der kom noget mere Luft sveiede mere vindret, saa at den kuns kunde bruge sine Agterste Canoner om Styrbord imod Sydbatteriet og sine forreste om Bagbord imod Nordbatteriet, bleve der fra begge disse, men især fra hiint skudt af al Magt imod Fregatten, som ved at blive attaqueret fra langskibs snart fik mange Død og Blesserede. Capitain Meyer kaldte Dampskibet »Geiser« for at hjælpe at buxere Agterenden op, for derfra at lade falde et Varpanker; tillige havde han et Spring i Sværankeret; men neppe havde Dampskibet faaet Springet stivnet før det blev skudt over.**)

Det vi fra Linieskibet kunde gjøre for at secundere Fregatten, blev gjort, der blev skudt med Kugler

*) Maanedsløjtnant Bøje.

***) Det kan ikke oplyses, om det blev skudt over eller det blot sprang. Trossen kom nemlig i Bekneb mellem nedfaldent Gods fra Riggeren ombord i »Geflon«.

Th. B.

og Skraae af al Magt mod Sydbatteriet, og efter hvert Lag haabede jeg at Batteriet skulde være demoleret; men naar Røgen gik bort saae vi at de igjen ladede og skiød, hvorpaa de fik nok en Salve og saaledes vedvarende med korte Intervaller. Capitain Meyer signalerede: »Jeg behøver Assistance af Folk for at fortsætte Slaget« og atter heiste han Signal for »Gejser« at komme og slæbe ham ud.

Det var nu at jeg begyndte at blive betænkelig ved vor Stilling. Overalt paa Kysterne saae jeg Opstillinger af betydelige Troppemasser, saae at det var aldeles umuligt at tænke paa at sende Folk iland for at tage Sydbatteriet ved en coup de main; ogsaa var dette omgivet af en saa stærk Jordvold, som end ikke ved Linieskibets svære og velbetjente Skyts var til at faa Bugt med, og da der desuden var en dyb Grav rundten om, havde det været umuligt midt paa Dagen, under Nærværelse af saavel Infanteri som Artilleri at storme det, og jeg ønskede nu intet hellere end at komme ud igjen, men Vinden skjønt svag var os imod; imidlertid stolede jeg paa Dampskibene, og heiste derfor Signal for »Hekla« at komme og tage Slæber, ligesom Meyer havde det samme Signal for »Geiser«. Begge Dampskibene nærmede sig, men nu kom fra Hekla Signal »Jeg har faaet Skade paa Roret, og Skaden er af den Betydenhed at jeg ikke kan gaa i Ilden«. »Geiser« saae jeg lik Slæberen fra »Gefion«, men jeg saa ogsaa at Wulff kort efter slap den, stod udefter og heiste Signal »Jeg har faaet Skade paa min Maskine af saadan Betydenhed at den kun kan repareres i Land. Dampskibene vare os saaledes til ingen Nytte, der kom ogsaa straks efter Signal fra Meyer »at han var ude af Stand til at fortsætte Slaget« og kort efter Melding om at hans Reisning var saa forskudt at han ikke kunde tænke paa at gaae Sejl.

Dette var Slag paa Slag, saa at jeg nu begyndte at nære alvorlige Bekymringer om hvorledes dette vilde ende. Jeg udsatte min Travaille Chalup, førte 2¹/₂ Cabel-længde med den og B.B. Jolle, sendte Meyer min Stb. Jolle og 17 Mand til Assistance og gav Ordre til at forsøge at varpe ud, hvorom der var endnu et Haab, at det vilde lykkes, i Betragtningen af at Kulingen var løj, men henimod Middag, da vi fra begge Skibene vare ifærd med at føre Varp ud, friskede den østlige Vind mere og mere op, saa der var stor Tvivl om at de Jagetrosser og en Pertline*) jeg havde ude vilde holde, og da der fra Batteriet ideligen blev skudt, ligesom fra os igien paa det og dette besværliggiorde Varpningen, sendte jeg Parlamentairen i Land og Skydningen ophørte.

Vel havde jeg kun liden Tro til at man vilde indgaa paa Betingelsen**), men det var os om at gjøre at vinde Tid, saa at Skibene kunde komme ud, men der kom mere og mere Vind og Søgang, saa at Fregatten kun avancerede lidt eller Intet, og jeg havde Frygt for at de Jagetrosser som jeg havde udført vilde holde Linieskibet. Med dette maatte jeg blive liggende i den truende Stilling jeg laae, saalænge der endnu kunde være Haab om at Forslaget med Parlamentairen vilde blive antaget. Indtil da havde jeg kun 6 à 8 Mand dræbte eller saarede, og Takkelagen var ikke saa forskudt, at jeg naar det skulde komme saa haardt, at jeg maatte overlade Fregatten til sin Skæbne, kunde sætte Sejl og arbejde mig ud krydsende. Min eneste Bekymring havde jeg indtil da for Fregatten, som havde lidt meget.

*) Varpegods bestod af Kabeltov, Pertline og Jagertrusser.

**) Vaabenstilstanden varede fra ca. Kl. 12.30 til Kl. 16.30 og Betingelsen var, at der skulde holdes inde med Fjendtlighederne, saa vore Skibe uhindret kunde sejle ud, hvis ikke vilde Eckernførde blive skudt i Brand.

Hvad mig selv angik, da endskiønt det var blevet mig meldt, at alt Krudt til Underste Batteri fra forreste Magasin var bortskudt, stode jeg dog paa, at jeg endnu havde et godt Forraad i agterste Magasin og tykke Sider, saa at jeg under Krydsning udefter nok kunde staae en Dyst.

Som jeg stod og overtænkte alt dette bragte Ljtn. Ulrich mig Svarskrivelsen fra Land, jeg fik netop Tid til at tilføje dette i en Rapport som jeg i al Hast midt under Slagets Tummel havde skrevet til Commandør Garde og afsendte den med Ljtn. Lund fra »Gejser«, som var ombord hos mig, da man meldte mig, at svært Artilleri kom op mod os paa flere Steder i Land. Nu var der intel Øjeblik at spille, Batteriet begyndte igjen, vi ligesaa saavel mod Batteriet som mod det opkørende Artilleri og imod Byen. Sejlene bleve satte kant Fok,^{*)} Merssejl, Klyver og Mesan, Ankeret lettet og Varpene stukne fra Os, og Skibet begyndte at faae Fart, da det efter en heftig Granatild haglede ned med Stumper af Blokke, Splinter og Takkelage fra Veiret, saa at Dækket i mindre Tid end 5 Minutter var et complet Chaos og da Store og Mersebrasen og Bugliner bleve over-skudte kom Seilet bak. Fra alle Sider hørted Lem-læstedes Jammer og der blev meldt mig at der var Ild af gloende Kugler som havde fæste i Styrbord Side. Jeg maatte nu lade en stor Del af Mandskabel forlade Canonerne for at slukke Ild. Skibet drev og kom faa Minutter efter til at staae. Da jeg derpaa overtydede mig om Nødvendigheden af at anvende alle Kræfter for at slukke Ilden, der idelig kom flere gloende Kugler som tændte Ild i Finkenetterne og laae og røg paa flere Steder paa Dækket imellem Touværk og paa Øverste Batterie, kaldte jeg Krieger, Marstrand og Premier-

^{*)} d.v.s. skodde Skoderne for, hejse Sejlet og stille det med Braser og Bugliner efter Vinden (skærpe).

løjtnant i den norsk-svenske Marine Vedel-Jarlsberg, for at høre deres Betænkning om vi endnu længere kunde gjøre Modstand, eller om vi, ligesom Meyer allerede havde gjort, maatte stryge, erklærede disse eenstemmigen, at om Ilden kunde slukkes da maatte man anvende al Kraft herpaa, uforstyrret af Kuglerne fra de fiendlige Batterier og at det desaarsag var nødvendigt for os at overgive os. — Og dette skete da som i Rapporten meldt.

Fra det Øjeblik af henvendte jeg især min Opmærksomhed paa at faae Ilden slukket, lod Vandhanerne aabne og gav Ordre til at kaste Krudtet overbord og saa til at Sprøiterne bleve satte i Gang. Det var især 2 gløende Kugler som sadte og brændte den ene agter om Styrb. ligeover Vandgangen udfor agterste Magasin og den anden forude omtrent ligeud for Kulkielderens som jeg havde Øjnene henvendt paa. Jeg var nede paa begge Steder indenbords, men kunde ikke opdage, hverken Ild eller Røg og da Vand var ved Haanden troede jeg ikke det havde nogen Nød med at faae Bugt med Ilden. Paa de andre Steder som vare i Storlasten, paa Øverste Batterie, i min Steerage og paa 3-4 andre Steder, hvor Granater vare sprungne og havde tændt var det overalt slukket.

Saaledes stod Sagerne, da Ordonnantsen med Befaling om at jeg skulde komme i Land, blev mig bragt. Jeg vilde nødig forlade Skibet som første Mand, da jeg dog egentlig burde være den sidste, men Underofficeren sagde mig, at hvad enten han kom i Land foruden mig, eller slet ikke kom i Land, vilde man om $\frac{1}{2}$ Time begynde at beskyde Skibet; og da jeg troede at jeg som Omstændighederne vare ikke kunde forsvare at lade det komme dertil, Krieger og Vedel ogsaa raadede mig til at give efter for Overmagten, bestemte jeg mig ogsaa dertil og gik, i det jeg dog paa-

laae Krieger at paaskynde saa meget som muligt Mandskabet Ilandsætning, og saa fremt det med de ramponerede Takkler lod sig gjøre, sætte Chefs Chaluppen ud (at faa Barkassen ud, var udenfor al Quæstion). Dette lovede han, tillige sagde han, at han nyligen havde været nede i Skibet og kunde ikke mærke til Ild eller Røg, saa at det kun var paa de to Steder i Siden at man endnu udenbords fra kunde see at det brændte, og der var Folk ved, saa at han troede der var ingen overhængende Fare, saameget mindre som der var kun lidt Krudt tilbage i forreste Magasin og det agterste var snart tømt. Forsaavidt beroliget i denne Henseende og ikke ahnede at omtrent 1½ Time efter en saa frygtelig Begivenhed skulde finde Sted, forlod jeg Skibet — med hvilke Følelser lader sig ikke beskrive.

Hvad derefter tildrog sig er omtalt i Rapporten. Af Vedels Relation, som var den af de reddede Officerer der havde været nærmest ved Skibet da det sprang i Luften, saavel som hvad Baadsmændene og Overtømmermanden senere har sagt mig, var det fornemmelig forude at Ilden havde faaet Overmagt. Da Underofficererne forlod Skibet var Røgen nede paa Banierne saa stærk, at ingen kunde udholde at være der; og da Vedel kom paa Siden af Skibet saae han at det brændte heftigt op ad Forlugen, han gik derfor ikke over, men tog saamange Folk som kunde bæres i Fartøjet og lod sakke agter efter, og da han var omtrent ved Laaringen sprang Skibet. Det er heraf høist sandsynligt at det første heftige Udbrud af Ilden er skeet ved Antændelsen af den Gas som har udviklet sig i Kulkjælderens, at denne Ild hurtigt har forplantet sig til Brændeviinskjælderens og til Vaabenkammeret hvor der var en Mængde Gevær Patroner opbevarede og at den derfra snart har forplantet sig til Resten af Krudtbeholdningerne i Foreste Magasin

lige under Vaabenkammeret. Dog det er umuligt med nogen Grad af Vished at sige noget Bestemt, om det intet levende Menneske kom fra.

Saameget man end maae beklage at Saamange have tilsat Livet og deriblandt saamange dygtige og brave Officerer, kan man dog ikke nægte, at da der i det hele taget kun 91 Mand savnes, efter en Catastrophe som denne, afgiver det et for Officererne hæderligt Vidnesbyrd om at de have været nidkiære til det sidste og mere tænkte paa andre end paa dem selv.

At mit Forhold ved denne sørgelige Anledning kommer til at blive undersøgt af en Krigsret er kun hvad jeg selv ønsker; Thi jeg har den Fortrøstning at saavel mine Bevæggrunde til at foretage Angrebet paa den Dag det blev foretaget, som og min Handlemaade i Udførelsen, vel taale al retfærdig Kritik og at jeg efter denne Tid maae forblive i Besiddelse af det Lov jeg havde førend den ulykkelige 5. April, det nemlig — at være en duelig Søofficer. — Vil man derimod blot dømme efter Udfaldet, da er jeg fortabt, men sligt har ikke tilforn været brugt i Danmark, det vil det ej heller nu«.

Skrevet i Rendsborg d. 13. April 1849.

sign. F. A. P.

Landgangsforetagendet blev, som fortalt, opgivet paa Grund af den haarde Sø; men det er interessant yderligere at se, hvordan det nu stod til med selve Landgangsstyrken, der usøvant var stuvet sammen i 3 Jagter en hel Dag igennem. Jagterne blev om Aftenen fortøjet i Linieskibet, da deres Ankre ikke kunde holde, og da man herfra spurgte Kompagnikommandøren Kpt. A. Olufsen, om han havde nogen Forplejning at give sine Folk, og man tilbød at ville tage nogle af dem ad Gangen om Bord i Linieskibet for

at give dem en Mugge varm The eller Øl og Lejlighed til at strække Benene, blev der svaret: »At ikke een Mand var i Stand til at staa paa Benene, de havde alle under hele Overfarten været og var endnu saa søsyge, at der intet var med dem at udrette før de havde faaet nogle Timers Søvn og Hvile«, et Svar, der jo ikke kan have været særligt opmuntrende, naar et Landgangsforetagende var saa nær forestaaende.

Ved Chefsmødet om Morgenen den 5. April havde der hersket en Del Uenighed om Angrebet i det hele taget, og Kpt. Aschlund havde ytret sig tvivlende om, hvorvidt man under de ugunstige Forhold med Østenvind skulde gaa ind i Fjorden; men Kmdkpt. Paludan havde da heftigt udbrudt, idet han slog Aschlund med Skrivelsen paa Maven: »Dér, tag Papiret og læs, vi skal der ind«, Aschlund bukkede, og Chefene indvilligede saa heri efter at have læst Ordren. Kmdkpt.en foreslog derpaa, at Sejlskibene skulde lægges til Ankers udfør hvert sit Batteri; men det blev forkastet, fordi man mente, at Batterierne hurtigst blev bragt til Tavs-
hed ved at faa Lagene paa een Gang fra begge Skibene. Kpt. Aschlund, der tidligere havde rekognosceret Fjorden (14. Marts), og i sin Rapport herom allerede havde foreslaaet, hvordan Batterierne bedst kunde angribes, foreslog nu, at Beskydningen skulde foregaa under Sejl, da Skibene saa havde deres Bevægelsesfrihed i Behold. Men dette Forslag blev forkastet, da Kmdkpt.en frygtede, at de vilde lide for haardt ved langskibs Skydning under Vendingerne. Hertil svarede Aschlund, som anført i Paludans Memorandum: »Det vilde være en stor Skam. . . .«. Chefen for GEFJON, der under Krigsforhøret blev tiltalt for at have et moralsk Ansvar ved ikke at meddele sine Betæneligheder ved Planen og det risikable derved, svarede paa samme Maade, som alle Officerer dengang vilde have gjort, at det

vilde være lidet stemmende med militær Æresfølelse umiddelbart før Aktion at tale om det risikable, betænkelige eller farlige ved et Angreb, som efter Eskadrefestens Mening — *begrundet i hans Opfattelse af Ordren* — dog skulde udføres.

Udfaldet af Kampen viser, at Kmdkpt. Paludans Dispositioner til at faa Krigsskibene ud ved Hjælp af Hjuldampskibene ikke havde været tilstrækkelige, og skal man tale om Ansvar herfor, falder det alene paa ham; thi den Kommanderende maa paa ethvert Tidspunkt kunne trække sig ud af Kamp, naar Forholdene gør det ønskeligt (jfr. Tordenskjold). Det burde maaske have været forudset, at Dampskibene kunde have svigtet, og derfor burde de have været dækket, f. Eks. ved at have været fortojet paa den ildlæ Side af de store Skibe, navnlig da Ordren udtrykkelig havde anført, at Dampskibene ikke uden højeste Nødvendighed maatte udsættes for Ild. Dog her maa man nu ogsaa huske paa, at Dampskibe var et ganske nyt Vaaben i Marinen, der først herhjemme fik Ilddaaben under Treaarskrigen. (Generalkrigsrettens Dom og Præmiser findes baade i Nyt Arkiv for Søvæsenet 1850 5. Bind og i Departementstidende 1850 Nr. 41 og 42, hvori der ogsaa anføres, hvordan man bagefter kunde have tænkt sig Angrebet udført).

Til Slut var man blevet enige om at opankre Skibene imellem Batterierne efter Kpt. Meyers Forslag, saaledes at Afstanden skulde være den dobbelte fra det nordlige Batteri imod Afstanden fra det sydlige, da det sidste var det bedst beskyttede.

Chefen for Linieskibet vilde for sit Vedkommende ankre med Varp agter og regnede ogsaa med, at Fre-gattens Chef gjorde det samme (Kmdkpt. Paludan havde i sin Skitse til Angrebet aftegnet GEFION's Ankringsmaade med Varp agter). Under den ret heftige Diskussion,

der var opstaaet ved Drøftelserne af Angrebet, havde Kpt. Meyer foreslaaet, at man skulde ankre med Spring agter eller i Røringen af Daglig-Ankeret; men Kmdkpt. Paludan havde andet i Hovedet i Øjeblikket, og svarede, at det maatte han virkelig selv afgøre. Han har antagelig ikke tænkt nærmere herover, før Retten dadlede ham for ikke at have givet nærmere Ordre til Fregatten om Ankringsmaaden, og han svarede da, at den ene Maade i sig selv ikke kan foretrækkes for den anden; det ser ud, som man ikke skelnede tilstrækkeligt mellem disse Ankringsmaader — hverken ved Chefsmødet eller i Retten — og lod Varp eller Spring komme ud paa eet; det maa dog indrømmes, at Grænsen herimellem kan være vanskelig at drage.

Dette Kmdkpt. Paludans Argument blev ogsaa senere billiget af Retten, og Argumentet var forsaavidt rigtigt, naar det drejede sig om at ankre et Skib op for et kortere Tidsrum. Hertil kom, som Kpt. Meyer selv anførte, at Ankringsmaaden med Spring i Røringen var den simpleste og lod sig udføre paa den kortest mulige Tid.

Det er nødvendigt at gøre nærmere Rede for GEFION's Ankring, da det er den, der for en stor Del var Skyld i Kampens sørgelige Udfald, ved at Skibet svajede og kom til at ligge med Agterenden mod det fjendtlige Batteri. Den burde aldrig have været opankret saaledes, og Fejlen herfor skyldes først og fremmest dets Chef, fordi han har Ansvar for sit Skib. Drager man en Parallel til Nelsons Ordre for sine Skibes Ankring paa Rheden, ser man, at Kmdkpt. Paludan ikke burde have ladet sig paavirke af Kpt. Meyers Ankringsforslag, men have fastholdt sin oprindelige Tanke og beordret Fregatten at ankre paa samme Maade som Linieskibet.

Thi naar man ankrer med Spring i Røringen, kan Skibet kun blive liggende i den ønskede Stilling, saa længe Vind og Strømforhold er konstante, men dette er saa godt som aldrig Tilfældet i vore Farvande, hvor Vinden som oftest kommer i Stød, og Strømmen spiller flere Streger. Kpt. Meyer angiver i Forhøret, »at Grunden til, at Springet paa Daglig-Ankeret ikke kunde holde Fregatten opsvejet, maatte ligge i, at det havde fisket en Genstand paa Bunden, der var stærk nok til at holde i den løje Vind, men som glippede eller gav efter, da det friskede«. Saadan var det nu ikke, thi saa var Fregatten kommet paa Plads, da der blev stukket paa Kættingen og hevet af Springet. Det, der skete, var derimod, at da det begyndte at friske, satte den østlige Vind et kraftigt Vande ind i Fjorden og videre ind i Vindeby Nor, og hvad enten det nu har været det indgaaende Vande eller — paa Grund af et kortvarigt løjt Tidsrum — det udgaaende, saa har det paa Grund af Kysten og Landgrundens Kontur skaaret ud ca. udfør Sydbatteriet. GEFION fik saaledes Vandet ind om Styrbord, Spring eller Kætting bar ikke, og Skibet luffede op, da Sejlene ikke var beslaaet, og drev (eller rettere sejlede) ned mod CHRISTIAN VIII. Derfor maatte Kpt. Meyer lade Tøjankeret*) falde for at forhindre Kollision; senere løjede det et Øjeblik, og Skibet kom ved egen Hjælp omtrent i sin gamle Stilling et Stykke Tid, men svajede atter.

Ved GEFION's Svajning — og dermed Kamp- og Sejludygtighed — afgang det videre Udfald nu af Linieskibets Kanoner, der af Chefen selv blev betegnet

*) Skibene havde 4 Ankre ophængt paa følgende Maade: Daglig-ankeret under Bb.'s Kranbjælke og Læggerankeret i Bb.'s Fokkerøst. Tøjankeret under Stb.'s Kranbjælke, og Pligtankeret (var nærmest Reserveanker) i Stb.'s Fokkerøst, alle Sværankre modsat Varpankre.

som velbetjente, hvilket med andre Ord vil sige, at Skydningen eksercermæssigt set var forløbet tilfredsstillende og efter den gængse Skydemaade; men det var jo ikke nok.

Under Indsejlingen fik Nordbatteriet 2 Lag fra hvert Skib (84 Skud fra CHRISTIAN VIII og 48 fra GEFION), hvorunder Batteriet blev bragt omtrent til Tavs-
hed; først senere paa Dagen kunde det aabne Ilden med et Par Kanoner. — Da Skibene var blevet bragt i Stilling skød GEFION 168 Skud mod Sydbatteriet, før det drev ud af Stilling, hvorefter det kun kunde skyde med de agterste Kanoner. Ikke desto mindre var det sandsynligvis GEFION, der ødelagde de 2 Kanoner i Sydbatteriet, fordi Fregatten laa mere roligt end CHRISTIAN VIII, og Sekondljt. Tegner var desuden derombord sendt op i Rigningen for at korrigere Skydningen (vist nok det første Forsøg paa en samlet »Ildledning« i vor Marine). — Før Parlamenteringen affyrede CHRISTIAN VIII ca. 2700 Skud mod Sydbatteriet, og derefter gav det Sydbatteriet 600 Skud og Nordbatteriet 6 Lag — 240 Skud. — Der var saaledes affyret fra Linieskibet 3672 Skud og fra Fregatten — over 200 Skud (baade Kugler og Granater), et Antal saa ganske forbavsende i Sammenligning med den anrettede Skade.

Vi vil nu se lidt paa Datidens Skydemetoder, og hvorfor Resultatet af Skydningen var saa ringe. — Under Chefsmødet havde man bestemt sig for at skyde fuldt lagvis paa Batterierne efter den gamle Regel »at give Fjenden det glatte Lag«, d. v. s. man affyrede hele den ene Bredsides Kanoner paa een Gang. Det var en Skydemetode, der tidligere med Held var anvendt af Marinen, men ikke anført i Lærebøgerne (noget Skyde-reglement fandtes ikke); den blev som oftest kun anvendt ved Indledning af Kamp og kunde have ganske

god Virkning. Under Kampens Hede var den vanskelig at anvende, da man manglede de tilstrækkelige Meddelelsesmidler*), hvorfor man under den videre Kamp i Reglen gik over til Enkelt-Skydning. Ved Eckernførde brugte man for første Gang i Marinens Historie »fuld Lagskydning« under hele Bataillen »for at give Skydningen mere Vægt og dermed hurtigst muligt at bringe Batterierne til Tavshed«, som det anførtes under Forhøret. Man havde aftalt, at hele Laget skulde falde ca. hvert fjerde Minut ved Hornsignal (ved Enkelt-Skydning dengang skød hver Kanon eet Skud hvert tredie Minut), og saa vidt jeg kan spore efter Forslag af Kaptajnljtn. Marstrand.

For Brugen af Skibskanoner var der dengang anført følgende (Michelsens Lærebog i Søartilleriet, Kbh. 1836): »I almindelig Aktion bør man bestræbe sig for at træffe Skrogets Midte, og ej lavt for at gøre Grundskud, eller højt for at nedskyde enkelte Dele af Rejsningen. Skibet har altid nogen slingrende Bevægelse, som selv under Skydning i stille Vejr finder Sted, formedelst Kanonernes Rekyl og Tilbordesætning, samt Mandskabets Bevægelse til og fra Borde. Da Tiden fra det Øjeblik, der gives Fyr, indtil Ladningen er antændt kan være lidet forskellig fra Skud til andet, vil Kanonernes Elevation i det Kuglen slipper Løbet, snart være lidet mindre, snart lidet større end den attraaede. Dels af denne Aarsag, dels formedelst Kuglernes Ujævnhed, Rotation m. m., ville flere af Kuglerne gaa højere eller lavere eller til Siderne, og altsaa bør man, for at erholde størst Sandsynlighed for Træf, sigte midt paa den største Flade, nemlig Skroget«. Kanonkommandøren

*) Som Meddelelsesmiddel brugtes Tromme, Horn eller Praj af Batterikommandøren, hvilket gentoges af alle Underofficererne paa Batteriet.

rettede sely — efter bedste Skøn — Kanonen ind enten ved Hjælp af Løs-Visir eller Vaterpas og var med andre Ord sely Ildleder.

I ovenstaaende Reglement var der kun Tale om Skydning fra Skibe under Sejl, og vore Sejlskrigsskibe var da med Henblik derpaa ogsaa konstrueret med Maximum-Stabilitet paa overkrænget Vandlinie, saaledes at de med Merssejlene paa Rand under løbende Fægtning afgav et nogenlunde fast Underlag for Batteriet (ved Beskydningen af Nordbatteriet under Indsejlingen opnaaedes der da saaledes ogsaa udmærket Resultat).

Nu blev Skibene imidlertid ankret op med Vind og Sø tværs og Sejlene delvis firret af og givet op, og ved Lagene hev saa begge Skibene — men især Linieskibet paa Grund af dets store Højde — stærkt over, og da det var en Umulighed at affyre Kanonerne nøjagtigt paa een Gang, saa maatte et stort Antal af Kuglerne, for ikke at sige det største, gaa over Maalet, hvad Officererne ogsaa »med Undren og Harm« lagde Mærke til, da de efter Overgivelsen kom ind paa Kysten. De saa da, at de fleste Nedslag laa i Redouten bag Batteriet.

Ved Lagskydningen kom der desuden — fordi Skibene laa til Luv for Sydbatteriet — det uheldige med, at hele Maalet efter hvert Lag laa indhyllet i Krudtrøg og Støv, saa det var umuligt for os at bedømme Nedslagene, og dette blev yderligere liggende som et optrevlet Tæppe over Kysten og slørede Batteriet i Dis.

Ombord i Linieskibet havde Befalingsmændene ved denne Skydemetode (fremgik af Krigsførhøret) desuden det største Besvær med at hindre Folkene ved Kanonerne i at trække af, før de havde Sigte, og dette var paa Grund af Krudtrøgen vanskeligt at faa. Havde

saa nogle Kanoner fyret — ja, saa hører der megen Rygrad til selv at lade være med at fyre.

Desuden gav man Fjenden den Fordel, at han med Uret i Haanden kunde beregne, naar næste Lag faldt og søge Dækning lige forinden, og saa betjene Kanonerne i Mellemløbet mellem vore Lag. — Besætningerne paa de fjendtlige Batterier var blevet vel instrueret af den tidligere danske Søofficer, Kptljt. Donner*), der var gaaet over til Oprørerne og forøvrigt endte som preussisk Admiral; han kendte os og havde anvist, hvorledes Batterierne skulde rette deres Ild mod Skibene.

Kaptajn J. S. Hohlenberg, der som Kadet var med i Kampen ombord i Linieskibet og havde Tilsyn med de agterste Kanoner paa underste Batteri, hvor Kptln. Marstrand var Batterikommandør fortæller herom følgende i sit Manuskript (Marinens Bibliotek):

»Naar saa endelig Røgen var borte, affyredes gjerne det hele Lag ad Gangen, uden at der kunde have været Tid til at tage ordentligt Sigte, men Folkene i Land lærte hurtigt paa den Maade at hytte sig mod vore Kugler, idet de kastede sig plat ned paa Jorden, saasart de saa det glimte fra Linieskibet og betjente deres Kanoner i Mellemtiden. Vore Folk var ivrige nok til at skyde, men det var ikke til at holde dem fra at sigte imod Byens Kirkespir. Det var noget, de kunde see«.

Skydemetoden var altsaa meget uheldig til Benyttelse mod Maal i Land med Datidens primitive Indstillen af Kanoner samt Sigtmidler, men det laa vel

*) Den næste Morgen kom han ombord i Fregatten indhyllet i en stor Kappe og undgik at møde nogle af sine gamle Kammerater; dog spurgte han en af sine gamle Kvartermestre, som han havde stillet sig ved Siden af, »om han ikke kunde kende ham igen«, hvortil den anden svarede, »forbandet nødig«.

ogsaa i Tiden og kan ikke behøjdes en enkelt Person. Dog selv om Krudtrøgen i alle Tilfælde vilde genere, ser det ud, som om Enkeltskydning med Kanonerne vilde have givet et ganske andet Resultat, ikke mindst af Hensyn til Skibenes Hiven over.

Det var meget uheldigt, at Expeditionschefen indledte Parlamenteringen *uden Tidsfrist**) — selv om det gjaldt om at vinde saa megen Tid, at Fregatten kunde faa varpet sig ud — *netop da* Sydbatteriet, som det senere viste sig, var ved at give op af Mangel paa Ammunition og kun kunde skyde med to Kanoner, der var saa overhede, at de næppe kunde betjenes.

Det blev saaledes Oprørerne, der høstede de største Fordele herved, idet de sluttede Vaabenstilstanden netop, som Skaderne paa Kanonerne var udbedret og nye Forraad var kommet fra Rendsborg.

Endnu inden Kampens Genoptagelse havde Kmdkpt.en faaet Melding om, at ingen af Dampskibene kunde bruges; han kunde da — paa Trods af alle ædle og menneskelige Motiver — være afsejlet med Linieskibet og overladt Fregatten til sig selv, som Søkrigshistorien før havde anvist.

Da man saa endelig besluttede sig til at lette, var det for sent, især da man — trods Højbaadsmand Frøse's

*) Tilmed søgte man at faa Stilstanden yderligere forlænget, da Svaret var blevet bragt, for som han forklarede — at Lægerne kunde faa Tid til at forbinde de saarede ombord.

Svaret lød: In Erwiderung ihres Schreibens vor heutigen Dato bemerken die unterzeichneten hierselbst höchstkommandierenden Officiere dass sie nicht veranlasst finden, das Schiessen auf die Schiffe einzustellen. Sollten Sie Ihre Drohung eine offene Stadt in Brand zu schiessen, zu vollführen für gut befinden dann viele selbstverständlich der Fluch eines solchen Vandalismus auf Dänemark, dass sie hier vertreten.

H. Irminger
Hauptman und
Batailloncommand.

Wiegand
Etappecomd.

Jungmann
Hauptman und
Batteriechef.

Opfordring*) til at kappe Ankertovet — gav sig Tid til at hive det ind med Spillet; dette gav Fjenden Lejlighed til at skyde Rigningen i Stykker med Granater, saa Skibet faldt af og tog Grunden.

Resultatet af alle disse Forhold blev, at baade Kpt. Meyer og Kmdkpt. Paludan maatte stryge Flaget.



»Gefion« under preussisk Flag!
 fotograferet ca. 1872 (i Holtenu) af en dansk Underofficer!
 Pladen i Overartillerimester Jørgen Nielsen's Ejendom.

Besætningerne i begge Skibe havde kæmpet bravt og modigt, saavel Befalingsmænd som det uøvede Mandskab. Til at begynde med gik Folkene paa med Liv og Lyst; men man kan forstaa, hvordan Humøret og Udholdenheden efterhaanden dalede, da det viste sig, at Opgaven ikke kunde løses, og at en Mængde Mennesker blev ofret og Skibene ødelagt, uden at der tilsyneladende blev opnaaet det ringeste Resultat, og

*) Som Kmdkpt Paludan besvarede med: »Det kan blive os dyrt at mangle et Sværanker«.

Forbitrelse og Fortvivelse greb alle. Hvad Udholdenheden angik — og for Kmdkpt. Paludans Vedkommende Evnen og Villien til »at holde paa« — synes det at have skortet en Del. Om Kommandørkaptajnen skal det siges, at han blev moralsk slaaet ud, fordi de planlagte Dispositioner gik i Stykker, og Uheldene indtraf. Dette ødelagde hans rolige Omdømme som Fører. At han senere skulde dømmes saa haardt, som Tilfældet blev, maa forekomme unødvendigt strengt — — han havde jo dog kæmpet tappert og gjort hvad der stod i hans Magt for at hævde Flagets Ære. Foruden mod Kmdkpt. Paludan blev der rejst Tiltale imod Kpt. Meyer — hvilket senere skal omtales. Denne gik dog fri for Straf.

For at kunne faa et Indblik i hvordan Datidens Søofficerer bedømte Kmdkpt. Paludan har jeg gennemgaaet hans efterladte Brevsamling, der rummer mange Breve fra Marinens dengang kendteste Navne, og som paa den smukkeste Maade viser, hvor afholdt og agtet han har været, og hvori de giver Udtryk for deres Deltagelse i Anledning af den Uret, der var begaaet overfor ham ved Dommen.

Kommandør Wilde har i sin Bog: Fra Krigen 1848—49, Kbh. 1892, givet Kmdkpt. et Skudsmaal, der falder i Traad med Udtalelserne i nævnte Breve, hvorfor jeg som Afslutning paa dette Kapitel vil bringe dette:

»Kmdkpt. F. A. og hans Tvillingebroder Kmd. Christian P. var to Legemer med én Sjæl. Men dennes Egenskaber havde været nok til flere jævnt brave Mennesker.

Med deres gode Begavelse var de varmtfølende, hjælpsomme og retskafne med saa rén en Sjæl, at de næppe nogensinde har havt en smudsig Tanke. Dertil vogtede den ene Broders Samvittighed paa den andens,

og med den Barnesjæl, hvormed de blev født, gik de i Graven.

Man har bebrejdet Paludan, at han løb ind til Eckernførde i den stærke Blæst — Som om Udfaldet var blevet bedre i stille Vejr.

Uforsigtig var han mindst af alt, men han forstod sin Ordre saaledes, at Skibene — *coûte qui coûte* — skulde ind, idet Armeens Velfærd betingedes af Operationen i Eckernførde og Aabenraa (Armeen var ikke Skyld i at Skibene angreb ved Eckernførde*). Det var vort Overmod med Hensyn til, hvad et Linieskib kunde udrette, der bar Skylden). Om det var sømandsmæssigt at gaa ind paa Fjorden, kunde neppe nogen bedømme bedre end Paludan, en af Datidens stouteste Sømænd.

Til Tak besørgede vi denne Mand straffet. Ret som om nogen af os kunde have gjort det bedre. Og jeg skammer mig ved at nedskrive: Paludan kom tre Maaneder i Kastellet — England havde gjort ham til Admiral.

Lad os derfor holde Mindet om dem af vore Eckernførde Mænd, som er døde højt i Ære og takke de levende af fuldt Hjerte«. *(Fortsættes).*

*) Michelsens Lærebog i Søartilleri anfører: Søofficerer maa aldrig tabe af Syne at Krigsskibet er til for Kanonernes Skyld; hvorfor man af yderste Magt skal bestræbe sig for at gøre Forsvar eller Angreb saa kraftigt som muligt. *Forf. Bemrk.*

Fregatten »Gefion«, Rendsborg, den 9. April 1849.

(Kommandør Gardes Privatarkiv — Rigsarkivet — 1, Lb. Nr. 27)

Ærbødigst Rapport.

Ifølge det fra Linieskibet »CHR. VIII« den 4. April om Em. givne Signal »at følge den Commanderendes Bevægelser«, holdet jeg af med Fregatten »Gefion« og satte mig i Kjølvandet af Linieskibet, der holdt ind i Eckernførdefjorden. Efter at Linieskibet var gaaet til Ankers indenfor Nør, ankrede jeg op omtrent 3 Kabel-længder østen for det og gik straks efter ombord til den Commanderende, der meldte mig sin Ordre om at Linieskibet og Fregatten »Gefion«, ledsaget af Dampskibet »Hekla« og »Geiser«, den næste Morgen skulle gaae ind for Eckernførde, ødelægge Batterierne og tage disse samt Byen i Besiddelse. Efterat have modtaget Underretning om disse Bestemmelser, samt Ordre at møde den næste Morgen Kl. 4 hos den Commanderende, vendte jeg tilbage til Fregatten, hvor derefter alt blev gjort klar til Bataille, samt de 2 agterste og 2 forreste Kanoner paa Batteriet satte i Speil og Bougporten. Paa Skandse og Bak var dette tidligere skeet.

Den 5. April til bestemt Tid mødte jeg hos den Commanderende, der efter at have opfordret Cheferne for Dampskibene, Captain Aschlund og Captainlieutenant P. Wulff samt mig til at fremføre vore Meninger om Angrebsplanen, beordrede mig til at lette samtidigt med Linieskibet, følge det i passende Afstand ind til

Eckernførde, holdende langs Fjordens Nordkyst paa Skudvidde af det derværende Batterie, besyde dette saasomt det kunde rækkes og ankre med Spring paa Dagligankret, eller ladende falde et Varpanker agter fra og bringe Fregatten til Ankers østen for Linien imellem de 2 ved Eckernførde værende Batterier, saaledes at Bredsiderne kunne bære mod disse, idet Linieskibet vilde indtage en lignende Stilling vesten for nævnte Linie. Derefter vendte jeg tilbage til Fregatten.

Et Cabeltoug blev straks manet ud gennem den agterste Port paa Skandsen og halet forefter, klar til at røre i Dagligankret, hvorfor et Varpanker med irørt Cabeltoug blev hængt klar til at falde fra den agterste Kanonport paa den styrbords Skandse.

Kl. 6^{1/2} blev givet Signal til at lette. — Lettede, gik under Seil og fulgte Linieskibets Bevægelser. Inspicerede ifølge med Næstkommanderende Batterierne, opmuntrede til Mod og formanede til Udholdenhed og Activitet. Jeg havde den Glæde at finde Mandskabet besjælede af Lyst og Iver til at slaaes for Fædrelandet og lovede mig det bedste Udfald.

Kl. 7^{1/2} blev givet Signal til at forøge Afstanden fra Linieskibet, lod Mærseilene rebe paa Raed. Kl. 7^{3/4} aabnede Linieskibet sin Ild mod det nordre Batterie. Kl. 8 begyndte vi at fyre paa samme fra Fregatten. Straks efter ankrede Linieskibet paa den bestemte Plads og saavidt Røgen tillod mig at see det, ankrede jeg i den befalede Stilling, stoppede Springet og stak ud paa daglig Kjettingen indtil begge Bredsider bare mod Batterierne.

En velrettet og særdeles levende Ild fra begge Sider fulgte derpaa i noget over en Time, i hvilken Tid det nordre Batteri flere Gange bragtes til Tavshed; men da det begyndte at lufte noget op kom Fregatten ud af sin Stilling, med Agterenden mod det sydlige Bat-

teri, der blev straks forsøgt paa at svaie ved at hale ind paa Springet og stikke paa Kjæltingen, dette vilde alligevel ikke lykkes, og Fregatten drev ned mod Linieskibet; af Frygt for at komme ned paa dette lod jeg Tøiankret falde og gjorde Signal til Dampskibet »Geiser« at assistere med at svaie Fregatten. Dampskibet kom ogsaa; men da den Pertline den havde modtaget ulykkeligvis blev overskudt, hvilket ogsaa blev Tilfældet med den anden, og »Geiser« blev beskudt af en hæftig Granatild fra det søndre Batteri, maatte det forlade os.

Noget efter, da det igen var løiet af, lykkedes det os ved egen Hjælp at bringe Fregatten i den første Stilling; men imidlertid vare vi blevne haardt medtagne under Langskibsskydningen, der kun svagt kunde besvares af Speilkanonerne, hvoraf den ene Skandsekanon var bleven demonteret, og den Bagbords-Batterikanon havde faaet Braagene og Tailerne overskudt.

Allerede nu havdes en Del dræbte og saarede. Ilden fortsattes alligevel levende fra begge Sider; men da Fregatten var i en høist ramponeret Tilstand, med alle tre Master gennemskudte paa flere Steder, en stor Del af det staaende og løbende Redskab overskudt, og det blev meldt mig, at kun nogle faa Kanoner vare besatte paa Batteriet, og at en betydelig Mængde af Mandskabet vare faldne og saarede, gjorde jeg Signal til den Commanderende, at jeg ikke saa mig i Stand til at fortsætte Slaget og sendte tillige en Officer for at underrette den Commanderende om, at min Takkelads var saa forskudt og Reisningen i saa daarlig Tilstand, at jeg ikke var i Stand til at gaa under Seil, tillige udbedende mig Lægehjælp, da Skibets Læger ikke vare tilstrækkelige for de saarede, hvilken Hjælp ogsaa blev ydet.

Paa givent Svar at jeg skulde trække mig ud af

Slaget og gaa til Ankers imellem Transportskibene og Dampskibene, hvilket sidste tidligere havde trukket sig ud af Slaget formedelst Skade paa Maskineri og Roer gjorde jeg Signal til Dampskibet om Assistance, noget efter kom »Geiser« og fik Slæber; men maatte af mig ubekjendt Grund kaste los igen og gik ud af Skudvidde.

Da vi kun havde 26 Fods Chaluppen i brugbar Stand, blev Lieutenant Pedersen sendt ombord i Linieskibet for at begære Assistance af Folk og Fartøjer.

Fik fra Linieskibet et Fartøj med Besætning, med dette og Fregattens eget Fartøj begyndte at varpe ud, efter at have stukket Kjættingerne fra os, vedblivende at skyde med de agterste Kanoner om Styrbord.

Efter at have slaaedes uophørligt i noget over 5 Timer saas fra Linieskibet vaie Parlamentærflag, hvorefter Parlamentærflag ogsaa blev heist paa Fregatten, og nogen Tid efter ophørte Skydningen fra Batterierne. Vedblev imidlertid at varpe udefter, hvilket dog gik langsomt, fordi Mandskabet var fatigueret, og en Del deraf maatte anvendes til at foretage de nødvendige Reparationer paa staaende og løbende Gods samt beslaa Seilene, da Kulingen var noget tiltaget.

Omtrent 2 Timer efter at Parlamentærflaget var heist og endnu vaiede, begyndte Batterierne atter at fyre paa Skibene, paa samme Tid blev skudt paa Dampskibet »Hekla«, der forsøgte paa at løbe ind for at yde os Assistance samt paa de Fartøier, der udførte vort Varpanker. Dampskibet »Hekla« vendte da om og stod til Søs, og jeg tilbagekaldte de Fartøier, der udførte vort Varp. Da vi nu laa i den mest rasende Ild, og jeg fik end flere Døde og saarede, uden at kunne gøre nogen eftertrykkelig Modstand, troede jeg ikke at kunne forsvare at ofre flere Menneskeliv, jeg sammenkaldte Skibsraad bestaaende af Captain-

lieutenant Meyer, Secondlieutenanterne Michelsen og Tegner, Canoneren, Baadsmanden og Overtømmermanden, der alle var enige om, at Forsvar ikke længer var til Nytte; men vilde kun bevirke Ofre af flere Mennesker.

Jeg sendte da Lieutenant Michelsen ombord til den Commanderende for at melde ham, at jeg saa mig i den sørgelige Nødvendighed at maatte stryge, hvilket derefter iværksattes; men uagtet dette vedblev Beskydningen mod Fregatten med Granater og gloende Kugler fra begge Batterierne og et nyopført Feltbatteri i over en Time, og først efter jeg havde sendt Lieutenant Michelsen i Land for at erfare, hvad det betød, at Beskydningen mod Fregatten vedblev, uagtet Flaget var strøget, ophørte Skydningen, og det Svar blev givet ham, at man ikke havde set det.

Em. Kl. 7 $\frac{1}{2}$ blev mundtlig Ordre fra Kommandanten i Eckernförde bragt mig om øieblikkelig at komme i Land medtagende en Officer og saa meget Mandskab, som Fartøiet kunde rumme.

Med Trusel om, at der, hvis Ordren ikke blev efterlevet øieblikkelig vilde blive skudt paa Fregatten. Jeg gik da i Land.

Næste Morgen da Fregattens øvrige Besætning blev bragt i Land, blev der meldt mig af Næstkommanderende, at da der efter Kl. 8 foregaaende Aften, flere Lanterner bleve tændte i Fregatten for at ordne de Syge og Saarede, blev der fra Batterierne paa Syd-siden skudt flere Skud paa Fregatten, hvilke, da Lanternerne slukkedes, ophørte. Grunden til denne Beskydning var, at man antog, at Fregatten ved Lanternerne vilde gøre Signal til Dampskibene for at bringe den ud.

Fregatten havde siden Varpningen ophørte lagt paa et Varpanker og Kabeltov, men da det om Aftenen friskede, og den begyndte at drive, lod Næstcomman-

derende Pligtankret falde, for at forhindre Fregatten i at drive ned paa det brændende Linieskib, der laa ret ilæ af den, og saaledes ogsaa var udsat for at komme i Brand, uden at være i Stand til at bjærge en eneste af de saarede eller den øvrige Del af Besætningen, da den var berøvet alle Fartøier.

Nøiagtigen at opgive Fregattens Tab af Mandskab har det endnu ikke været mig muligt, men ifølge de Efterretninger jeg har været i Stand til at indhente, bestaar Tabet af 30 Dræbte og 27 med amputerede Lemmer og 35 mere eller mindre saarede. Det er kun med Smerte, at jeg nævner Fregattens Batterichef, den flinke og uforsagte Premierlieutenant W. Skibsted*), blandt de haardt saarede, han fik det venstre Laar knust; Skibets Overlæge havde imidlertid Haab om, at det kunde frelses fra Amputation.

Secondlieutenant W. Pedersen blev lettere saaret i Laaret, men vedblev desuagtet med utrættelig Activitet at forrette Tjeneste hele Slaget igjennem, begge ere efterladte tillige med de Quæstede af Mandskabet i Lazarettet i Eckernførde, under Tilsyn af begge Fregattens Læger.

Jeg føler det Pligt at anføre, at enhver af Officererne samt Underofficerer og Menige, udviste under hele Affairen ægte dansk Mod og Tapperhed, men dog maa jeg, uden derfor i ringeste Maade at stille nogen i Skygge, især fremhæve Captainlieutenant C. Meyer**), der under Slaget vidste med Mod, Rolighed og Sindighed at udfolde den Dygtighed, som han lige fra Togtets Begyndelse, med utrættelig Flid og Udholdenhed, havde bestræbt sig for at tilegne Mandskabet.

Idet jeg slutter min Rapport om denne ulykkelige Expedition kan jeg, uagtet min Samvittighed til-

*) Døde et Par Dage senere.

**) Næstkommanderende.

siger mig, at jeg har gjort, hvad der stod i min Magt, for at opnaa et bedre Resultat og ikke kan beskylde mig selv for den ringeste Forsømmelse, dog ikke tilbageholde Ønsket om, at mit Forhold i sin Tid maa blive prøvet for en Krigsret, og jeg stoler da trygt paa, at jeg skal staa lige saa ren for mine Dommere, som jeg i min indre Overbevisning føler mig at være det.

En Liste over de tilbageblevne af Fregattens Besætning samt Fortegnelse over Skibets Tilstand ved Overgivelsen har jeg den Ære at vedføje.

Ærbødigst
sign. *I. A. Meyer.*

Bog anmeldelse.

E. W. Johannsen — Knud O. Møller — Holger Rud: »Skader paa den menneskelige Organisme, fremkaldt ved fysiske, kemiske og tekniske Paavirkninger.« 195 ÷ 8 = 187 Sider. Ejnar Munksgaards Forlag, København 1940. Pris heftet Kr. 14,00, indbundet Kr. 17,50.

Den foreliggende Bog, som Overlægerne Johannsen og Rud har udgivet i Forbindelse med Professor Møller, giver i 12 Kapitler en videnskabeligt underbygget Fremstilling af Udvikling og Behandling af nogle i Krig og Fred hyppigt forekommende Beskadigelser af Menneskeorganismen, et Arbejde, som ved paa en overskuelig Maade at sammenfatte Stoffra en lang Række Tidsskriftsartikler og Monografier maa siges at berige den danske Faglitteratur med et tidssvarende og praktisk anvendeligt Værk.

Arbejdet er skrevet af Læger for Læger og medicinske Studenter, hvilket ikke er ensbetydende med, at det ikke kan være af Interesse for Folk fra andre Lejre. Tværtimod, da flere af Kapitlerne behandler Emner, som ligger paa Grænsen mellem Lægevidenskab og Teknik, maa det siges ogsaa i høj Grad at have Bud til Teknikere. Selvom Bogen er skrevet paa det sædvanlige Fagsprog, som med sine uundgaaelige Fremmedord og Fagudtryk gør den utilgængelig for ikke lægevidenskabeligt skolede Læsere uden Hjælpemidler, kan det derfor anbefales saadanne at give sig i Kast med de Kapitler, som maatte have Interesse, behørigt forsynede med Leksika eller Fremmedordbøger. En Omtale af Kapitlernes Indhold vil belyse dette yderligere.

I de to første Kapitler beskriver Overlæge, dr. med. Johannsen det normale og det kunstige Aandedræt. Beskrivelsen af sidstnævnte giver Fagfolk en længe savnet videnskabelig Redegørelse for Problemet, det kunstige Aandedræt, som hensigtsmæssigt bør ses paa Baggrund af Forholdene ved det naturlige. Det kan i denne Forbindelse være paa sin Plads at pointere, at Kendskab til en saadan videnskabelig Fremstilling ikke er nødvendigt for at lære Folk at give kunstigt Aandedræt paa rette Maade, og at Samariter og andre ikke skolede Læsere bestemt bør advares mod at anvende nærværende Fremstilling i muligt misforstaaet Form ved egne Instruktioner.

3. Kapitel, hvor Professor, dr. med. Møller behandler Blodkredsløbets Svigten, kræver lægevidenskabelig Skoling for at kunne forstås og vurderes og har ved sin Omtale af Behandlingsmetoder, som kun kan anvendes af Læger, kun ringe Interesse for andre Kredse.

Dette gælder derimod ikke 4. Kapitel, hvor Overlægerne Rud og Johannsen omtaler Drukning og andre Aarsager til pludselig Død i Vandet. Der gives her en kortfattet men grundig Redegørelse for, hvad der sker ved Drukning og andre almindeligt forekommende Ulykkestilfælde i Vandet, som kan have Døden til Følge, en Fremstilling, som maa siges at have Bud til enhver, der har at gøre med Undervisning i Svømning og Livredning.

Bogens 5. Kapitel handler om Ulykkestilfælde ved Elektricitet, et Grænseomraade mellem Lægevidenskab og Elektroteknik. Som Følge heraf kan Anmelderen fuldtud tiltræde Forfatteren, Overlæge Ruds, Anskuelse, at Kendskab til Emnet er nødvendigt saavel for Lægen, der skal behandle Følgerne af Ulykkestilfældene, som for Teknikeren, der der skal forebygge dem.

6. Kapitel beskriver Forgiftning ved Kulilte. Da denne livsfarlige Gift hyppigt truer Nutidens Mennesker med alvorlige Sygdomstilfælde eller Død, i Fredstid ved Forgiftning med Røg, Belysningsgas eller Udblæsning fra Forbrændingsmotorer, i Krigstid desuden ved Forbrændingsprodukter fra Eksplosion af Sprængammunition, er det ganske uimodsigeligt af allerstørste Betydning, at de flest mulige Mennesker faar Kendskab til Forgiftningens Symptomer og deres Behandling for at kunne vare sig mod den. Det kan derfor paa det varmeste anbefales at læse den grundige og udtømmende Beskrivelse af Kulilteforgiftningen, Overlæge Johannsen giver i dette Kapitel.

7. og 8. Kapitel omhandler henholdsvis Behandling af akute Forgiftninger og Forbrændinger, kort og klart fremstillet af Professor Møller. Da de fleste af de omtalte Behandlingsmetoder kun kan anvendes af Læger, har Kapitlerne kun ringe Interesse udenfor Fagfolkernes Kreds.

I 9. Kapitel giver Overlæge Rud en Fremstilling af de kemiske Krigsmidlers Virkning. Kapitlet, der er skrevet for Læger, bør beskæres stærkt, hvis det skal anvendes til Instruksion af ikke belæste Tilhørere.

Bogens sidste tre Kapitler, der alle er skrevet af Overlæge Johannsen, behandler Emner som »Dykning« (Kapitel 10), »Livsbetingelser i Undervandsbaade« (Kapitel 11) og »Højdeflyvning« (Kapitel 12) og er tre Arbejder, som er uundværlige for alle, som skal beskæftige sig med et eller flere af de nævnte Emner.

Af denne Gennemgang af Bogens Indhold fremgaar det, at den paa flere Omraader har Bud til Søens Folk saavel paa Broen som i Maskinen.

Tage Feddersen.

Nekrolog.

Kommandør **Vilhelm Carl Ludvig Schlüter** blev født den 24. Juni 1852 paa Frederikseg pr. Herlufmagle, Søn af Proprietær Philip Vilhelm Schlüter og Hustru Pauline født Gaethgens.

Han blev Kadet i 1867 og afgik fra Kadetskolen som Sekondløjtnant i 1872. Premierløjtnant i 1873. I 1877—78 var han med Korvetten DAGMAR til Middelhavet. 1878—79 med Fregatten SJÆLLAND til Vestindien, 1883 med Korvetten HEJMDAL, Kadetskib, 1885 Næstkommanderende i Skonnerten DIANA til Island og Færøerne, 1887 Kaptajn og s. A. Næstkommanderende i Korvetten DAGMAR som Kadetskib s. A. Chef for Kanonbaaden FALSTER i Kadetdeling. 1888 med Panserskibet HELGOLAND i Eskadre. 1889—1892 Fører af Postdampskibet mellem Korsør og Kiel. I 1893 med Krydseren VALKYRIEN, i Eskadre. 1893—97 Undertøjmester ved Artillerikorpsset. 1894, 95, 96 og 97 Chef for Skonnerten ABSALON paa Skydeskole. 1896 Meddommer paa Kadetskibet, Korvetten DAGMAR, 1897 Næstkommanderende i Panserskibet HELGOLAND i Eskadre; 1898—99 Chef for Fiskeriinspektionen i Nordsøen og Skagerak, 1900 Chef for Krydseren HEJMDAL til Island. s. A. Kommandør, 1901—1905 Ekvipagemester og Chef for Matroskorpsset. I 1903 Chef for Krydseren VALKYRIEN i Eskadre. 1907—12 Chef for Søtransportvæsenet, 1908 Medlem af Overkrigsretten. Afsked 1912.

Efter sin Afsked ansattes han som Søtransportvæsenets Stationsofficer i Jylland. Under Sikringsstyrelsen 1914—18 indkaldtes han til midlertidig Tjeneste.

som sømilitær Forbindelsesofficer, ansat ved 2. Generalkommando.

Kommandør Schlüter naaede den høje Alder af 88 Aar og døde saaledes som Søofficerernes Nestor. Han var en Mand af den gamle Skole pligtopfyldende, pedantisk, retlinet og retfærdig, paa sine ældre Dage var han ret faamælt og indesluttet. Hele sit Liv hellegede han sig udelukkende sin Søofficersgerning.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1893, i 1902 Dannebrogsmænd og i 1910 Kommandør af Dannebrog af 2. Grad.

Schlüter blev gift i 1882 i Bærum ved Christiania med Elisabeth Knutsen født den 26. Oktober 1859, Datter af Overlæge ved Sandefjords Bad Carl August Knutsen og Hustru f. Thaulow.

Kommandør Schlüter døde den 14. September 1940 og bisattes i Stilhed.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. November Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255).

1. Nov. 1659: Allieret Flaade paa ca. 100 Skibe under Admiralerne Ruyter, Bjelke, Niels Juel og Helt landsætter under Artilleriild 9000 Mand Tropper under Feltmarchal Schack i Kjerstemindebugt, hvilket bl. a. medfører Nyborgs Generobring fra Svenskerne den $5/11$ s. A.
1. Nov. 1932: Den ifølge Søværnsloven af 1932 oprettede Kystdefension, Chef Kommandør Briand de Crèvecoeur, overtager atter Søforterne fra Hæren.
5. Nov. 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 være 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. Nov. 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. Nov. 1866: Flaaden anskaffer det første Dykkerapparat her i Landet.
6. Nov. 1752: Anlægget af en Galei-Havn ved Nivaa besluttet iflg. kongelig Resolution. Kommandørkaptajn Wegersløff 1. Chef. Nedlægges i 1767.
9. Nov. 1686: Søofficerernes indbyrdes Anciennitet astsættes. Capitainer deles i 3 Klasser: Capitain-Commandeurer, Capitainlieutenanter og Lieutenanter.
10. Nov. 1689: Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht v. Stöcken overfører 7000 Mand fra Listerdyb til Hull, til Disposition for England i Krigen mod Frankrig.

10. Nov. 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 Schoutbynacht Judichaer den som Fundament til Søbatteriet »Prøvestenen«.
11. Nov. 1559: Kong Frederik II udnævner Herluf Trolle til »Vor Admiral« med Opsyn med Orlogsskibene og deres Tilbehør.
12. Nov. 1709: Flaaden under Generaladmiral U. C. Gyldenløve overfører 16000 Mand Tropper i 300 Transportskibe til Raa til Felttoget mod Sverige.
12. Nov. 1720: Viceadmiral Peter Tordenskjold dræbes i Duel ved Landsbyen Gleidingen i det Hildesheimske.
20. Nov. 1587: Kong Frederik II udsteder den første kongelige Anordning for Holmens Disciplin og Vagt.
20. Nov. 1939: Søværnskommandoen beordrer Udlægning af Mine-spærringer i Store Bælt imellem Langeland og Lolland og i Lille Bælt imellem Als og Ærø.
23. Nov. 1735: Flaadens og Hærens Bestyrelse (Krigs-Cancelierne) adskilles, Greve Frederik Danneskjold-Samsøe udnævnes til Overkrigssekretær for Sætaten.
25. Nov. 1878: Skruefregatten »Sjælland«, Chef Kommandør Kraft, ankommer til Dansk Vestindien i Anledning af Negeroprør, som bringes til Ophør.
29. Nov. 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. Trikonomale 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.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

7.: Krigen 1939—

7,2.: Krigsførelse i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).

Henning, R.: Englische Inselpolitik und Kontinentalsperre.

7,3.: Militære Operationer.

7,31.: Landkrig.

Haushofer, K.: Um Leben und Tod in Flandern.

7,33.: Luftkrig.

Lærum, E. K. S.: Luftvaabnet og dets Deltagelse i moderne Krigshandlinger. *Mil. Tidsskr.*, 69. Aarg., Nr. 7, S. 265 & 8, S. 316. H.

7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).

Danmark.

Andersen, P. Nyboe: Krigens Økonomi — og Fredens. *Gads Danske Mag.*, 34. Aarg., Hft. 6, S. 392. H.*Petersen, Nis*: Was bedeutet geopolitisch und kriegswirtschaftlich die neue Kontinentalorientierung des dänischen Wirtschaftsraumes.*Ravnholdt, H.*: Danmarks økonomiske Problemer under den anden Verdenskrig.*Skade, Rigmor*: Danmark under Krigen. Økonomiske Foranstaltninger April—Juni 1940. *Økonomi og Politik* 14. Aarg., Nr. 2, Till. H.

En oversigt bygd på officielt dansk materiel. (Danmarks økonomiske Situation.)

Finland.

Återopbyggnadsproblemet i Finland. *Økonomi og Politik*, 14. Aarg. Nr. 2, S. 110. H.

Norge.

Worm-Müller: Nødsaaene 1807—1814. (En Parallel til de nuværende Tilstande.)

Polen.

Vollweiler, H.: Die wehrwirtschaftliche Bedeutung der besetzten Gebiete.

Sverige.

Den økonomiske Udvikling i de nordiske Lande. *Sverige. Økonomi og Politik*, 14. Aarg., Nr. 2, S. 104. H.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Den tyske Rationering af Levnedsmidler.

Vårt nuvarande ransoneringssystem för livsmedel m. m.
(Sverige.)

7,5.: Propaganda.

Kock, H. : Das Buch in der Kriegsvorbereitung unserer Gegner.

7,6.: Neutralitet (efter Lande).

U. S. A.

De forenede Staters Neutralitetslovgivning 1935—39 Økono-
mi og Politik, 12. Aarg., Nr. 2, S. 124. H.

(forts.)

H. Bistrup.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 518).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Spanien.

Organisation.

Ved Lov af 8/8 1939 er den spanske Marine blevet reorganiseret. Organisationen er i Hovedsagen saaledes:

I. Marineministeren.

Hans Myndighed er udvidet betydeligt. For at give ham den størst mulige Handlefrihed og Selvstændighed skal hans Befalinger og Afgørelser paa den mest direkte Maade og ad hurtigste Vej gives til de Underafdelinger, der sorterer under ham, og ikke ad et »bureaukratisk Demokratis Omveje«.

II. Under Ministeren staar følgende Hovedafdelinger i Centraladministrationen:

- A. Admiralstab
- B. Marineoverkommando
- C. Generalsekretariat
- D. Politisk Afdeling
- E. Ministeriets Sekretariat
- samt to Underafdelinger:
- F. Det øverste Marineraad
- G. Forfremmelsesraad.

ad A. Admiralstab.

Chefen for Admiralstaben er, uanset tidligere Tjenesteadler, den ældste Admiral. Chefen for Organisationsafdelingen er Kontre-admiral. Admiralstaben varetager:

1. Den øverste Søkrigsledning.
2. Forbindelsen med forskellige militære Myndigheder.
3. Organisation og Anskaffelse af Sostridskræfterne, Mobilisering og Organisation af Reserven.
4. Organisation af Orlogsværfter og Marinestationer samt Havne og Kyster i militær Henseende.

5. Skoler.

6. Efterretningsvæsen, Meteorologi, Opmaalng, Søkrigshistoric, Kontrol af Personel, teknisk Propaganda.

I Marineministerens Fravær overtager Chefen for Admiralstaben hans Forretninger.

ad B. Marineoverkommando.

Chefen for Marineoverkommandoen er Viceadmiral, under ham sorterer:

1. Personel.
2. Marineinfanteri.
3. Maskinvæsen.
4. Skibbygning.
5. Vaaben.
6. Intendantur.
7. Lægevæsen.

ad C. Generalsekretariat.

Chefen for Generalsekretariatet er Viceadmiral, det varetager:

1. Almindeligt Retsvæsen.
2. Den militære Ledelse af Marinens Personel i Hovedstaden, Generaladjutanturen, Centralbiblioteker og Marinemuseum.
3. Forbindelse med civile Myndigheder, Marinepropaganda.
4. Budget Bogføring, Pengevæsen.

ad D. Politisk Afdeling.

Chefen for den politiske Afdeling er Partimedlem, der bliver foreslaet af Partiet og udnævnt af Marineministeren. Afdelingen har til Opgave at bekendtgøre for den spanske Falanks Søforsvarets og Søkrigens Problemer, at drive Propaganda og at sørge for Opdragelse af Marine-Ungdomsbevægelsernes Medlemmer.

ad E. Ministeriets Sekretariat.

Chefen udpeges af Ministeren. Dette Sekretariat har Ministerens personlige og politiske Korrespondance, fører Protokol og Generalregister og er Ministerens juridiske Raadgiver.

ad F. Det øverste Marineraad.

Dette bestaar af samtlige Admiraler med Kommando.

Generalinspektøren for de forskellige Korps i Marinen staaer direkte under Ministeren og arbejder efter af ham opgivne Retningslinier.

Mineskibe.

Mineskibet »Neptuno« er $4\frac{1}{2}$ 1940 indgaaet i Flaadens Tal, det er det fjerde og sidste Skib af en Serie (2100 t — 10,000 HK. — 19 Kn. 4×12 cm — 264 Miner).

Mineskibet »Triton«, Stabelafløbning $23\frac{1}{2}$ 1940 (1500 t — 19 Kn. — $4 \times 10,2$ cm — 70 Miner).
(MR) F. H.

Tyskland.*Flyevæsen.**Organisation.*

Rigsluftfartsministeriet (»R.L.M.«) er den øverste Administration for den tyske Luftfart og øverste Kommandomyndighed for Luftvaabnet.

I Spidsen herfor staar »Der Reichminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe«, som er Reichsmarschall Göring. Hans »Stellvertreter« er »Staatssekretär der Luftfahrt« og »Generalinspekteur der Luftwaffe«, (Generalfeltmarschall Milch); denne er underlagt Rigsministeren for Luftfart og den øverstkommanderende for Luftvaabnet, hvilket Chefen for Luftvaabnets Generalstab (Generalmajor Jeschonnek), Chefen for Luftfartsministeriet og Præsidenten for Luftvaabnekommisionen ligeledes er. Luftvaabnets Personelafdeling og Luftkrigsakademiet er ligeledes direkte underlagt »R.d.L.« og »Ob.d.L.«.

Underlagt Statssekretæren for Luftfart og Generalinspektoren er 1) »Chef der Luftwehr«, 2) »Der Generalluftzeugmeister«, 3) Chefen for de 15 Luftinspektioner samt 4) Chefen for Efterretnings- og Forbindelsesvæsenet.

Luftgeneralen hos »Oberbefehlshaber des Heeres« er tillige Inspektør for Rekognosceringsluftfartøjerne (til Brug for Hæren) ligesom Luftgeneralen hos »Oberbefehlshaber der Kriegsmarine« er Inspektør for Marineluftstyrkerne.

H. H.

Luftfartøjers Bevæbning.

Den tyske Jagertype Me 109 deltog i vid Udstrækning i den spanske Borgerkrig. Oplysninger fra en erfaren kanadisk Flyver (Indflyver), der deltog i Krigen paa General Franco's Side, gaar bl. a. ud paa følgende:

»Den første Me 109 jeg fløj var forsynet med en Jumo 210 Motor paa 680 HK. samt fast Træpropeller, der gav Luftfartøjet følgende Præstationer:

Max. Fart: 480 km/T. i 4000 m Hd.

Stigetid til 5000 m Hd.: 5 m 50 Sek.

Aktionsradius: 560 km.

Tophøjde: 8500 m.

Bevæbningen varierede meget under de første Maaneder af Krigen. Til at begynde med bestod den af fire faste Maskingeværer paa 7,7 mm's Kaliber. To af disse var indbygget i Kroppens Overside og to i Vingerne udenfor Propellernes Omdrejningsplan. Senere omskiftedes disse to sidstnævnte med 12 mm's Kaliber og senere igen med 20 mm's Maskinkanoner. Baade i 12 mm og 20 mm anvendtes Sprængprojektiler. Ved de 20 mm Maskinkanoner var der imidlertid en hel Del Funktioneringsvanskeligheder, hvorfor man gik tilbage til de 12 mm Maskingeværer.

Dette var i og for sig uheldigt, da disse ikke var »panserbrydende« og derfor ikke med Fordel kunde anvendes mod Kampvogne, pansrede Luftfartøjer eller Lastvogne.

Heinkel He 112 havde imidlertid en anden Type 20 mm Maskikanon — ganske vist med mindre Skudhastighed — som fungerede tilfredsstillende.

Bevæbningen var af usædvanlig stor Betydning i denne Krig idet bl. a. de russiske Jagertyper J 15 og J 16 og de fleste tunge Bombeluftfartøjer paa Republikanernes Side var panserbeskyttede; (den tyske tomotorede Jager F.W. 187 angives ligeledes at være beskyttet af en Staalpanserplade mod Maskingeværbeskydning o. l. Dens Maximumshastighed angives at ligge over 600 km/T. (F.-10.-40)).

Da vi senere fik nye Me 109 med Daimler-Benz DB 600 paa 910 HK betød dette ikke alene forbedrede Præstationer, men ogsaa en kraftigere Bevæbning, idet denne Type var forsynet med to 23 mm Maskinkanoner, to Maskingeværer, en ny Type Kiggertsigte, samt trebladet stilbar V.D.M. Propeller.

Maximums Farten for denne Type var kun ubetydeligt mindre end den daværende »Spitfire«. Me 109 med den 910 HK.s Motor havde iøvrigt følgende Præstationer.

Max. Fart: 540 km/T. i 5000 m Hd.

Stigetid til 5000 m Hd.: 5 Min.

Aktionsradius: 750 km.

Tophøjde: 11,500 m.

Denne Type var uden Sammenligning den bedste Jager i den spanske Krig.

Med Hensyn til Jageres Bevæbning gaar mine personlige Erfaringer fra Spanien ud paa, at i Kamp Jager mod Jager

kan et stort Antal Maskingeværer maale sig med Bevæbning med Maskinkanoner, hvorimod Kanoner absolut maa foretrækkes ved Kampe mod større, pansrede Luftfartøjer; (de engelske Jagere »Spitfire« og »Hurricane« har 8 Stk. ca. 8 mm Maskingeværer).

Iøvrigt kan et med Kanon udstyret Luftfartøj med Fordel anvendes mod Tanks og Panservogne.

En nyere Type Mc 109 er forsynet med en Daimler-Benz DB 601 paa 1150 HK.; forudsat at ikke andre Forandringer er foretaget ved Typen, skulde dette teoretisk give en Maximumsfart paa 580 km/T.

(Fg. August 40.)

Ligesom de tyske Jagerluftfartøjer forsynes nu ogsaa svære Bombeluftfartøjer (Dornier Do 215) med Maskinkanoner (formentlig 20 mm).

Ved Luftangrebene i September paa London omtales en 1700 kg's Lufttorpedo (Bombe?).

Endvidere nævnes, ved Angrebene paa Londons Dokker, en tomotoret Dykbomber (Junkers Ju 88). Luftfartøjet er et Monoplau med tilsyneladende luftkølede Motorer; det er indrettet til at medtage flere svære Bomber; nærmere om Bombelast m. v. angives ikke.

(Tysk Presse.) H. H.

U. S. A.

Luftværnsskyts m. v. i nye Krydsere.

De fornylig bestilte lette Krydsere »Columbia« og »Cleveland« (omtrent som »St. Louis« Typen angives at have følgende Data:

Deplacement: 10,000 ts.

Vandliniepauser: 200 mm.

Fart: 32,5 Knob.

Armering: 15—15,2 cm Kanoner, 8—12,7 cm A.L.K. samt Maskinskyts.

Hestekraft: 100,000 HK.

Aktionsradius: Ca. 8000 Sml.

Bekostning: Selve Skibet 18 Mill. Dollars, Artilleri og anden militær Udrustning 6 Mill. Dollars.

Paaregnes færdige: Foraaret 1943.

(T. i. Sj. Juni 40.)

Krydseren »Wichita«:

Deplacement: 10,000 ts.

Armering: 9—20,3 cm $L_{/85}$ (i Tripletaarne) samt Luftværnsskyts.

Dette kommer antagelig til — foruden Maskinskyts — at bestaa af 8—12,7 cm A.L.K. $L_{/25}$ i Dobbeltaarne.

Det er første Gang, at den 12,7 cm A.L.K. $L_{/25}$ i Pansertaarn optræder; dette Luftværnsskyts forventes ligeledes anvendt i de nye Slagskibe af »Washington« Klassen.

(M. R. April 40, T. i. Sj. Juni 40) H. H.

Oprustning.

U.S.Navy Department har udgivet et Memorandum: »U.S.A.s Flaadepolitik«, hvori Hovedretningslinierne er følgende:

1. Flaaden skal være stærk nok til alle tænkelige Operationer saavel i Stillehavet som i Atlanterhavet.

2. Flaaden skal have saa stor en Luftstyrke, som dens Formaal kan kræve.

For at opfylde disse Krav er der vedtaget visse Love, blandt andet den første Bevilling paa ca. 5 Milliarder Dollars. Disse Penge skal hovedsageligt anvendes til Bygning af Krigsskibe og Luftfartøjer. Nedenstaaende Skema viser den paatænkte Udvikling i de første 6 Aar, idet Tallene angiver den samlede Styrke:

	1940	1946
Slagskibe	15	32
Hangarskibe	6	18
Krydsere	37	85
Jagere	151	368
Undervandsbaade	103	185
Luftfartøjer	1897	13500

Foruden disse egentlige Krigsskibe og -luftfartøjer er der planlagt Bygning af alle Slags Hjælpekibe, Moderskibe for Jagere, Undervandsbaade, Motortorpedobaade m. fl., Værkstedsskibe, Transportskibe o. l. samt Bygning af Hjælpekrydsere, der dog falder udenfor det egentlige militære Budget; f. Eks. er der planlagt to Passagerskibe paa hver 35,000 t til Brug i Det stille Hav. Disse to Skibe skal indrettes saaledes, at de i Krigstid hurtigt kan laves om til Hangarskibe. De faar et stort Landingsdæk, der i Fredstid kan benyttes til Sport, videre skal de have Fundamenter til Kanoner og A.L. Skyts, og Skorstenene skal anbringes til Siden ligesom paa regulære Hangarskibe.

(Pressc.)

Personel.

Med den store Oprustning følger tilsvarende Personaleudvidelse, idet Personelstyrken efter Planerne skal stige saaledes:

1940	145,000	Mand
1941	250,000	—
1946	400,000	—

⁰/₉ 1940 vedtoges en Værnepligtslov, hvorefter Præsidenten bemyndiges til at forøge Forsvarets Styrke med 400,000 Mand. Hvis der ikke inden to Maaneders Forløb havde meldt sig tilstrækkelig mange, skulde de resterende indkaldes.

(Presse.)

Krigsskibsbygning.

En Undersøgelse af Kapaciteten (Antal Beddinger) for de forskellige Værfter i U. S. A. giver følgende Resultat:

	Slagskibe & Hangarskibe	Krydsere	Jagere	Under-vandsbåde	Ialt
Navy Yard, Portsmouth.....	—	—	—	3	3
— Boston	—	—	2	—	2
— New York	2	—	—	—	2
— Philadelphia	2	1	—	—	3
— Norfolk	1	—	1	—	2
— Charleston	—	1	2	—	3
— Mare Island	1	—	—	2	3
— Puget Sound	—	1	—	—	1
Statsværfter ialt...	6	3	5	5	19
Newport News Shipbuilding & Dry Dock Co.	2	5	—	—	7
Bethlehem Steel Corp. Fore River	1	4	2	—	7
Bethlehem Steel Corp. Staten Island ...	—	—	4	—	4
New York Shipbuilding Corp.	3	4	—	—	7
Bath Iron Works Corp. Ltd.	—	—	5	—	5
Electric Boat Co.	—	—	—	4	4
Privatværfter ialt...	6	13	20	4	43
Total...	12	16	25	9	62

(H)

Baser.

Som et Led i U.S.A.s Flaadepolitik indgaar Anlæggelse og dbygning af en lang Række Flaade- og Luftstøttepunkter; de Arbejder, der nu er i Gang skal være fuldendt 1942.

I Stillehavet er der planlagt Anlæg af Baser til et Beløb af 3.3 Millioner Dollars paa Unalaska og Kodiak (ved Aleuterne og Alaska), paa Oahu Øen (Hawaii) skal der bygges en stor Flyveplads, som bl. a. skal kunne rumme alle Luftfartøjerne fra de i Pearl Harbour stationerede Hangarskibe.

I Atlanterhavet har U.S.A. $\frac{3}{9}$ 1940 i Bytte for 50 ældre Torpedojagere af England faaet overdraget Forpagtningen i 99 Aar af visse Omraader med Ret til at anlægge Flaade- og Luftstøttepunkter, nemlig følgende Steder:

New Foundland, Bermuda, Bahama, Jamaica, S. Lucia, Trinidad, Antigua og Br. Guyanna.

U.S.A.-Basen Guantanamo Bugten paa Cuba skal forstærkes med 2900 Mand.

Flaadens Optræden.

$\frac{2}{10}$ blev det besluttet at formere en Atlanterhavseskadre paa 25 Enheder med tilhørende Luftfartøjer. $\frac{6}{10}$ indkaldtes ca. 28,000 Mand af Reserven. $\frac{9}{10}$ begyndte Mobilisering af Stillehavseskadren, der dog kun manglede $15\frac{0}{10}$ af sit Mandskab. (Presse.)

Marine-Infanteri.

En særlig Afdeling er blevet oprettet, bestaaende af 6 Marine-Infanteri Batailloner, hver paa 750 Mand med Panservogne og Artilleri.

Hver Bataillon skal have en Jager til sin Disposition, hvorpaa der befinder sig Udrustning til Landsætningsforetagender, og som medfører Fartøjer til hele Bataillonnen. (M. W.)

Slagskibe.

$\frac{16}{9}$ blev der lagt Køl til det andet Slagskib paa 45,000 t, det skal hedde »New Jersey«.

Hangarskibe.

Det første Skib af »Curtiss«-Typen søsattes $\frac{20}{4}$ 1940 fra New York Shipbuilding Corp. i Camden. (T. i. Sj.)

Undervandsbaade.

Undervandsbaaden »Squalus«, der sank $\frac{23}{5}$ 1939 er hævet og bliver atter klargjort.

Motortorpedobaade.

Ved Prøvefarter i Lake Pontchartrain (New Orleans) opnaede M.T.B. PT 6 en Fart paa 46 Kn. Baaden, hvis Længde er 24,7 m, hører til en Serie paa 8 Træbaade og er den første, som har været paa Prøvetur.

(T. i. Sj.) F. H.

Radiostedliniens navigatoriske Udnyttelse.

Af Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen.

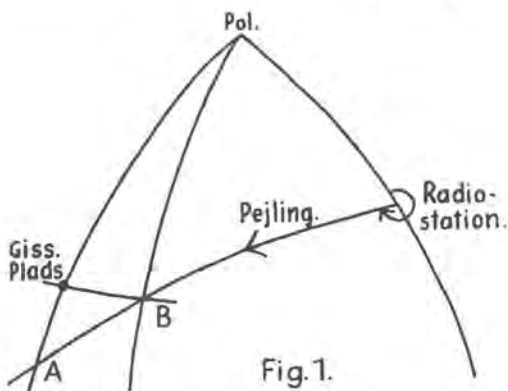
Den store Forbedring i Radiopejlingens Nøjagtighedsgrad, som de senere Aar har medført, og som efter Krigen sandsynligvis vil have faaet endnu et Skub fremad, har bevirket, at de Distancer, over hvilke brugelige Radiopejlinger er mulige, er vokset betydeligt. Det vil derfor maaske være paa sin Plads at fremsætte nogle Bemærkninger vedrørende den ved Radiopejlingen fremskaffede Stedlinie og om dennes Beregning, saa meget mere som disse Forhold endnu ikke er behandlede i den i Flaaden benyttede Lærebog i Navigation eller — saavidt jeg har kunnet se — i dette Tidsskrift.

De ved Radiopejling observerede Stedlinier er forskellige, eftersom Pejling foretages som en »Egenpejling« (Pejlingen tages om Bord til en Landstation) eller en »Fremmedpejling« (Skibet pejles fra en Landstation og faar herfra opgivet den pejlede Storcirkels retvisende Retning ved Stationen).

Fremmedpejling: Fra Land har man pejlet, at Skibet befinder sig i en vis Retning, og *Stedlinien* maa derfor være en *Storcirkel*, der gaar gennem Landstationen og her danner den observerede Retning med Meridianen. For at bestemme denne Stedlinies Forløb i Nærheden af Skibets gissede Plads, kan man foretage en Beregning af den sfæriske Trekant, hvis Vinkelspidser er henholdsvis Landstationen, den nærmeste Pol og Skæringspunktet mellem den observerede Storcirkel og enten gissede Længde (A paa Fig. 1) eller den gissede Bredde (B paa Fig. 1). Om man skal vælge sin

Længde og beregne den hertil svarende Bredde, eller man skal vælge sin Bredde og beregne den hertil svarende Længde afhænger ganske som ved de ældre Metoder til Stedlinieberegning af Stedliniens Retning. Er denne nærmest E—W, bør Længden vælges, er Retningen nærmest N—S, bør Bredden vælges.

Stedliniens Retning i det fundne Ledepunkt findes



ved den tredje Vinkel i den sfæriske Trekant, og Stedlinien approximeres ved sin Tangent i Punktet.

Egenpejling: Man observerer ved Pejlingen, at man »har« en Radiostation i en vis Storcirkelpejling, og man maa følgelig befinde sig et eller andet Sted paa en Kurve, hvis Punkter alle har Radiostationen i denne Pejling. *Stedlinien er den saakaldte Ligeazimutkurve.*

Paa Fig. 2 ses denne Ligeazimutkurve for Punkter, der observerer en Radiostation i en Storcirkelpejling paa 35° .

Om Kurven kan det anføres, 1) at den altid ligger nærmere Ækvator end Storcirklen, 2) at den danner en Vinkel med denne, der er lig med Meridiankonvergen (= $\text{Længdeforskellen mellem Ligeazimutkurvens og Storcirkelens Skæringspunkter ganget med sinus til}$

Bredden af det Punkt, hvor Vinklen søges), 3) og at denne Vinkel halveres af Kompaslinien mellem Skæringspunkterne. De to sidstnævnte Egenskaber er ikke exakte, men er rigtige med en for Navigatøren fuldt tilstrækkelig Nøjagtighed. Paa Fig. 3 er tegnet en Stor-cirkel og en Ligeazimutkurve gennem to Punkter, saa-

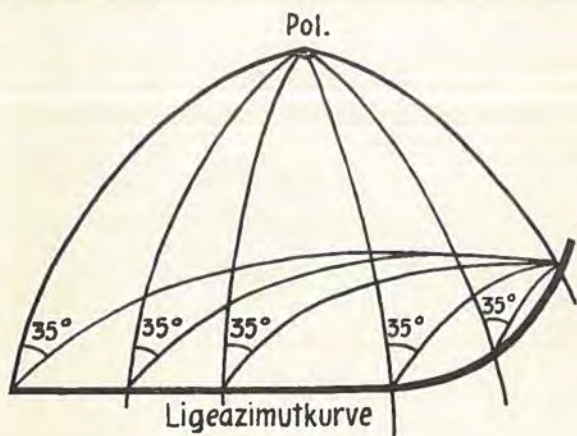


Fig 2.

ledes som det ser ud i Merkatorkortet. Meridiankonvergens er kaldt w , den halve Meridiankonvergens — den saakaldte »Merkator-korrektion« — er kaldt v . Interessen for denne Ligeazimutkurve er vokset stærkt i de senere Aar; saaledes har det engelske Admiralitet i 1939 udgivet Kort over det sydlige Stillehav, hvori er indtegnet Ligeazimutkurver for hver fulde Grad for henholdsvis Wellington (New Zealand), Valparaiso og den W-lige Indgang til Panamakanalen. Ligeazimutkurven har ogsaa Betydning ved Stor-cirkelsejlds.

Beregning af Ligeazimutkurvens Forløb i Nærheden af Skibets gissede Plads kan foretages ved Opløsning

at en sfærisk Trekant ganske som ved Egenpejlingen, idet man beregner Stedliniens Retning i et Ledepunkt paa enten den gissede Længde eller den gissede Bredde.

Retningen af Stedlinien maa være den observerede retvisende Pejling plus Meridiankonvergensen (regnet med Fortegn), og Stedlinien approximeres ved sin Tangent.

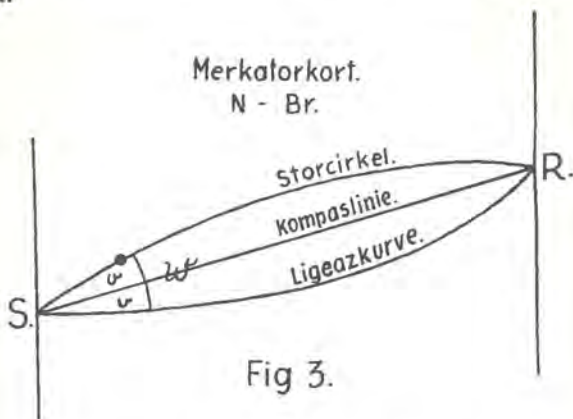


Fig 3.

Fremsettelse af en simplere Beregningsform.

Den forannævnte Metode til Beregning af Radiostedlinien ved en trigonometrisk Opløsning af sfæriske Trekanter kræver Anvendelse af Formler (Napiers Analogier), som ganske vist læres paa alle Navigations-skoler i Forbindelse med Storcirkelsejlds, men som dog ikke kan paaregnes præsentere for den sejrende Navigator. Der findes da ogsaa flere Metoder til en simplere Bestemmelse af et Ledepunkt i Stedlinien (saaledes Gulddammer: Lærebog i Navigation II, København 1937). De har imidlertid alle efter min Mening den Ulempe, at de knytter sig til et Punkt i Stedlinien, og i det følgende skal jeg angive en ny Beregningsmetode, knyttet til Skibets gissede Plads, der har den store Fordel, at den giver Afstanden fra

denne Plads til Stedlinien og denne Afstands eentydige Retning, hvorved Stedlinien fremtræder ganske paa samme Maade som den astronomiske Stedlinie (Lige-højdekurven), beregnet paa den nu overalt som eneste Stedlinieberegning benyttede Højdemetode. Det er endvidere en Fordel, at der kun er een Beregningsmetode,

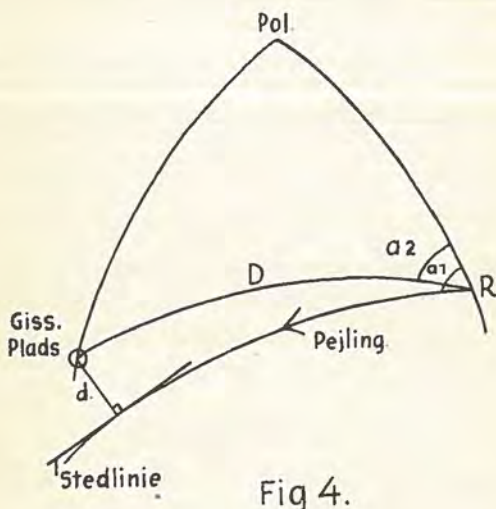


Fig 4.

og denne bliver ydermere ens ved de to forskellige Stedlinieformer: Storcirklen og Ligeazimutkurven.

Metoden er fremsat af Commander Low, R. N., og den bestaar i en Beregning af Afstanden i Sømil fra den gissede Plads i Pejlingsøjeblikket til Stedlinien og en Bestemmelse af denne Afstands Retning i Grader fra 0 til 360. Afstanden staar vinkelret paa Stedlinien.

Fig. 4 viser en Fremmedpejling fra en Radiostation R; Meridianerne gennem R og Skibets gissede Plads er indtegnede. d er Afstanden fra S til Stedlinien, som er en Storcirkel, og som ved R danner Vinklen a_1 med Meridianen. Endvidere er tegnet Storcirklen fra R til

S (gissede Plads); denne Storcirkel danner ved R Vinklen a_2 med Meridianen. Storcirkeldistancen fra R til S er paa Fig. betegnet med D.

For Afstanden d faas nu følgende Udtryk:

$$\sin d = \sin D \sin (a_1 \div a_2),$$

som imidlertid med en for Navigatøren tilstrækkelig Nøjagtighed kan skrives som

$$d = D \sin (a_1 \div a_2).$$

$(a_1 \div a_2)$ er Differencen mellem Storcirkelkursvinklerne ved R, men da disse Storcirkler maa have samme — eller dog nærlig samme — Meridiankonvergenser til Meridianerne gennem henholdsvis gissede Plads og Ledepunkt, maa denne Differens ligesaa godt kunne skrives som Vinkeldifferencen mellem de til de to Storcirkler svarende Kompaslinier. Kaldes disse Retninger for henholdsvis b_1 og b_2 , har man da:

$$\underline{d = D \sin (b_1 \div b_2)}$$

For at finde Afstanden maa man altsaa kende D, b_1 og b_2 . Fremgangsmaaden er følgende:

1) Meridiankonvergens mellem R og S bestemmes. Denne er paa nordlig Halvkugle positiv, naar S ligger E-ligere end R, ellers negativ. Paa sydlig Halvkugle er Forholdet omvendt. Meridiankonvergens — eller det halve af den — kan udtages af Tabeller i i Radiohaandbøgerne.

2) Adder Merkator-korrektionen ($= \frac{1}{2}$ Meridiankonvergens) til den opgivne retvisende Pejling fra R. Den fundne Vinkel er b_1 , »den observerede Kompaspejling«.

3) Beregn ved Hjælp af den voksende Breddeforskel mellem Punkterne Kompasliniepejlingen og Kompasliniedistancen mellem R og S. Denne Distance

kan uden nævneværdig Fejl sættes lig D . Den beregnede Kompasliniekursvinkel er b_2 . (De til denne Beregning nødvendige Formler er de sædvanlige:

tg $C =$ Længdeforsk. : vox. Breddeforsk.,

Dist. = Breddeforsk. sec C .

Disse Formler maa forudsættes bekendte).

4) Stedliniens Retning ved gisset Plads er $a_1 +$ Meridiankonvergensens, og d 's Retning er vinkelret herpaa. Om der skal adderes eller subtraheres 90° til Stedliniens Retning for at finde Retningen af d , maa afgøres ved en Betragtning af b_1 og b_2 : ligger Kompaspejlingen til Stedliniepunktet S-ligere end Kompaspejlingen til gisset Plads, er d 's Retning S-lig, er omvendt Kompaspejlingen til Stedliniepunktet den N-ligste, maa d 's Retning være N-lig.

Paa Fig. 5 ses Forholdene ved Egenpejlingen, hvor Stedlinien altsaa bliver en Ligeazimutkurve. Med de paa Fig. anvendte Betegnelser faas følgende exakte Formel for d :

$$\sin d = \sin D \cdot \sin e \cdot \sec T.$$

Dette Udtryk kan imidlertid med en for Navigatøren tilstrækkelig Nøjagtighed omskrives til:

$$d = D \cdot \sin e = D \cdot \sin (a_1 \div a_2),$$

idet man gaar ud fra, at T er lille, og at Meridiankonvergensens for de to Storcirkler fra R er lige store. Denne sidste Forudsætning medfører ligesom før til lige:

$$\underline{d = D \cdot \sin (b_1 \div b_2)},$$

altsaa ganske samme Udtryk, som fandtes ved Egenpejlingen.

d 's Retning ses at maatte være Pejlingen plus Meridiankonvergensens plus eller minus 90° . Fremgangs-

maaden ved Beregningen ses at være den samme som for Fremmedpejlingens Vedkommende, kun fører en Betragtning af Fortegnet for de 90° til det Resultat, at er Kompaspejling fra gisset Plads S-ligere end fra Ledepunktet, er d's Retning S-lig, er Kompaspejlingen fra gisset Plads den N-ligste, er d's Retning N-lig.

Den fundne Stedlinie foreslaas journaliseret paa følgende Maade:

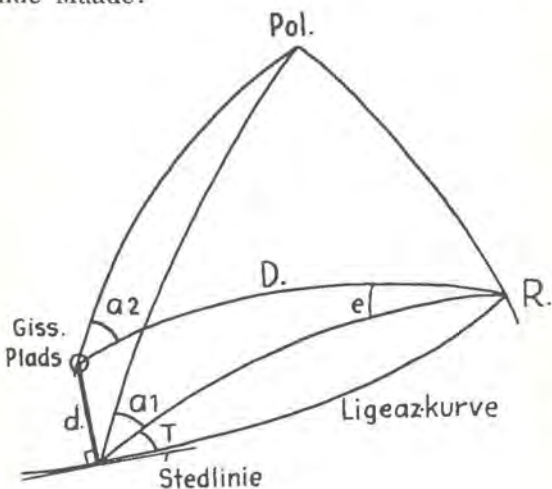


Fig 5.

Radiopejling til R	{giss. Lgd}	2,0 Sml \rightarrow 37° ,
Zkl 1440 (+1)/Log 10	{giss. Br}	

hvor 2,0 er d's Længde, og 37° er d's Retning.

For at Anskueliggøre Resultaterne ved de forskellige Fremgangsmaader skal jeg anføre et Eksempel:

Paa gisset Plads $\left\{ \begin{array}{l} 48^\circ 20' \text{ N} \\ 10^\circ 00' \text{ W} \end{array} \right\}$ radiopejles man fra

Lands End i rv. 240° ; Radiostationen ligger paa $\left\{ \begin{array}{l} 50^\circ 07,1' \text{ N} \\ 5^\circ 40,1' \text{ W} \end{array} \right\}$.

I. Stedlinien beregnet efter Afstandsmetoden:

$$\left. \begin{array}{l} 48^{\circ} 20,0' \text{ N} \\ 10^{\circ} 00,0' \text{ W} \end{array} \right\} 1,8 \text{ Sømil} \rightarrow 326 \frac{1}{2}^{\circ}$$

II. Stedlinien beregnet med valgt Bredde:

$$\left. \begin{array}{l} 48^{\circ} 20,0' \text{ N} \\ 10^{\circ} 05,0' \text{ W} \end{array} \right\} \text{Retning } 236 \frac{1}{2}^{\circ}$$

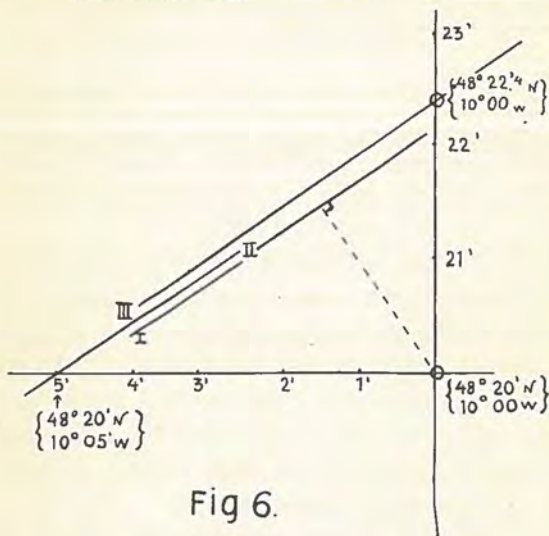


Fig 6.

III. Stedlinien beregnet med valgt Længde:

$$\left. \begin{array}{l} 48^{\circ} 22,4' \text{ N} \\ 10^{\circ} 00,0' \text{ W} \end{array} \right\} \text{Retning } 236 \frac{1}{2}^{\circ}$$

I er beregnet med fire Cifre, II og III er beregnede med fem Cifre. Paa Fig. 6 er de tre forskellige Resultater indlagte i et Merkator kort i stor Maalestok, saaledes at man kan se Forskellen mellem de tre Linier; denne Forskel er selvfølgelig ganske forsvindende.

Begivenhederne omkring Kampen i Eckernförde den 5. April 1849.

Af Kaptajnløjtnant Th. Bjerre.

(Stullet.)

Fregatten *GEFION* havde ialt 38 Mand dræbte og 30 haardt saarede, bl. a. Premierløjtnant Skibsted, der døde et Par Dage senere, svækket af den dybeste Fortvivelse over det sørgelige Udfald.

Skibet havde lidt betydeligt — baade paa Skrog, Rig og Kanoner, men dog ikke mere, end at det efter en gennemgribende Reparation atter kunde gøre Tjeneste. Resten af Krigsaaret laa *GEFION* i Eckernförde under slesvig-holstensk Flag (blaat, hvidt og rødt, vandret delt); men efter Ordre fra Preussen blev Flaget nedhalet, da man ikke vilde tillade, at Oprørerne skulde tilvende sig Skibet.

Det følgende Krigsaar (1850) laa *GEFION* med preussisk Flag ved Eckernförde, og efter den endelige Fred blev det indlemmet i den tyske Forbundsmarine (Forbundsflag: sort, rødt og gyldent, vandret delt) under Navnet *ECKERNFÖRDE*, men overgik i 1852, da Forbundsmarinen ophævedes, til den preussiske Marine og fik da atter Navnet *GEFION*; saa sent som i 70erne gjorde Skibet endnu Tjeneste der (Unsere Kriegsmarine, Viceadmiral von Mantey).

CHRISTIAN VIII havde under Kampen faaet ialt 30 Saarede, incl. ca. 5 Dræbte, heriblandt Kvartermester Falk. Ved Eksplosionen omkom alle de Saarede samt Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant C. Krieger, 3. Kommanderende, Kaptajnløjtnant C. J. Marstrand, Infanteri-

kaptajn Johan Chr. Carl Hohlenberg*) (Fører af Soldatesken), Maanedsløjtnant Bøje, Kadetterne Wolf Braëm, Lægerne Smidt og Ipsen, Sekretær Ernst, Overstyrmand Carl, Overkanoner Gottfried, 2. Styrmand Sørensen samt 30 Soldater og 18 Matroser — ialt 91 Mand foruden den tyske Feldwebel Preusser.**)

Overtømmermanden havde der ombord udfærdiget en nøjagtig Liste over alle de Skader, Skroget havde lidt, idet han stadig med sine Hjælpere var paa Færde overalt for Reparationer m. m. Umiddelbart efter at Flaget var strøget, havde Skibet ifl. hans Rapport følgende Havarier:

»En Kugle om Bavbor den tredie Canonport forfra paa øverste Batteri inden- og udenbørs Klæning, og Tømmeret og Jernknæet ituskodt — flere Skod i Skroget om Bavbor, 6 Stk. gloende Kugler om Styrbor i underste Barkholt fra Agterkant af Storrøstet og til Agterkant af Fokkerøstet, det opstaaende og Finkenettet om Styrbor, Nathuset og Pejlkompasset, Klyverbom, Styrbørs Ankerstok, Bramstang, Bavbørs Jolle og Barkassen ituskodt, en Kugle imellem Stortoppen og Storstangen, beskadiget Beggedele; en Kugle beskadiget Galionen og Forkant af Fokkerøstet, Kuglen kom Styrbor og ud om Bagbor og flere Kugler havde beskadiget Reisningen; en Bombe faldt i Storlasten. Underdanigst H. P. Adolph.«

Efter de to Højbaadsmænds Rapport, der yderligere er underskrevet af Topsgasterne, ses det, at ikke saa lidt af det staaende og løbende Gods var blevet overskudt, foruden at Master og Stænger havde faaet en Del Træffere, der dog ikke var af alvorligere Art.

*) Opr. Søkadet, Plejesøn af Admiral, Baron Holsten, der forøvrigt døde 8 Dage efter, at han havde faaet Underretning om Katastrofen, 90 Aar gammel.

**) Fjenden havde ialt 4 Dræbte og 18 Saarede; vort samlede Tab beløb sig til ialt 134 Dræbte og 38 Saarede (incl. Dampskibene), og 936 Mand faldt i Fangenskab.

For Artilleriets Vedkommende havde Kanonér C. Barts udfærdiget følgende: »Fortegnelse over hvad af Artilleriets Data, der i Affæren med Linieskibet CHRISTIAN VIII ved Skydningen fra Eckernförde Batterier ere ramponerede eller gjort ubrugelige før Flaget blev strøget. Paa *underste Batteri* var alt i brugbar Stand saalænge at Canonerne betjentes. Paa *øverste Batteri* blev om Formiddagen Splitten og Pandækle paa Ka-



Linieskibet Christian den Ottende i Bredt i Eckernförde Fred d. 1. April 1812

»Skillingsbilledet« fra 1849 (Litografi efter en tysk Tegning af Villh. Heuer, »ausgeföhrt an Ort u. Stelle«), der ganske interessant — trods forkerte Forhold og ganske forkerte Linter i Skibene — viser de 2 gloende Kuglers Plads agten for Fokkerøstet (Kgl. Bibliotheks Windingske Samling). (Tidsskriftet bragte i Juli Maaned d. A. en Tegning af »Chr. VIII« Pag. 326.)

non Nr. 1 om Bb. flaaet fra Rapperten, men atter blev istandsat, noget efter blev Agtervalsen ved Kanon Nr. 12 bortskudt, men der kom straks en ny under.

Om Eftermiddagen blev den højre Vange ved Kanon Nr. 16 om Sth. spoleret og Brystet i Rapperten ved Canon Nr. 15, som stod i Agterporten bortskudt, hvorved at disse tvende Canoner gjortes ubrugelige, dog arriverede dette kort før Flaget blev strøget. Paa *Skandse og Bak* var alt Skytset i brugbar Stand indtil Flaget blev strøget. Underdannigst N. C. Barts«.

Af ovenstaaende vil det ses, at *Skibet kun havde lidt ganske faa Skader*, og at *det kun var Grundstødningen, der gjorde det ukampdygtigt*; Antallet af dræbte og saarede oversteg da heller ikke 30 Mand paa dette Tidspunkt før Eksplosionen.

For nærmere at kunne følge Begivenhederne ombord i Linieskibet skal jeg her gengive Overlæge Courlænders Rapport. Overlægen var en af de faa ombord-værende, der overlevede Eksplosionen; han saa denne paa nært Hold og giver et klart og roligt Billede af sine Oplevelser under Kampen samt de sidste 2½ Times Forløb ombord, fra Flaget blev strøget, indtil Eksplosionen indtraf ca. Kl. 8½ E. M. (Rigsarkivet, Eckernfördesagen):

.....

»Da Linieskibet om Aftenen d. 4. April var gaaet til Ankers i Eckernförde Bugt og man gjorde foreløbige Forberedelser til den næste Dags Affaire, lod jeg de Syge, som i et Antal af omtrent 15 befandt sig i Sygelukafet forude paa øverste Batteri, bringe ned og placere paa Banierdækket under Skudlinien; Lazarettet i Agterlasten vaer tidligere bragt i Stand og havde jeg bestemt Underlæge Ibsen tillige med nogle Folk til at assistere mig der; saaledes var Skibslæge Smidt til at forbinde de lettere Saarede agterude paa Banjerne.

Da der om Morgenen den 5. blev slaet klart Skib, begave vi os paa vore Poster og kort efter at Skydningen var begyndt, firede man den første saarede ned, nemlig indruleret Quartermester Falk, hvis højre Arm var bortskudt, og Brystet molesteret, som døde straks. Den næste var en Indrulleret fra Strynø, en Splint havde knust det højre Albublad, og Amputation af Overarmen foretoges. Foruden disse tvende bleve om Formiddagen kun 5 à 6 mere eller mindre let saarede af Splinter, og jeg betænkte mig ikke paa

at afgive Skibslæge Smidt til Assistance paa Fregatten, som forlangte Lægehjælp. Henimod Kl. 1 ophørte Kanonaden, og man underrettede os nu om, at der var sendt en Parlamentær i Land.

Vi benyttede den indtraadte Hvile til at lade vore Assistenters skaffe og paa Nye bringe alt i Orden i Lazarettet.

Efter 2 til 3 Timers Forløb begyndte Skydningen atter, og straks efter nedfiredes saarede, hvis Antal om Eftermiddagen steg til omtrent 25, de let saarede ikke iberegnet; jeg maatte foretage 2 Laaramputationer, hvoraf den ene paa Halvbefaren Constabel af Artillerikorpsset Julius Lappee; flere af de Quæstede vare i den Grad beskadigede, at Lægehjælp ikke var anvendelig; imidlertid kom Skibslæge Smidt atter ombord og fortalte os, at Fregatten havde strøget sit Flag og om det Blodbad, han der havde været Vidne til.

Kort efter hans Tilbagekomst sprang en 84 \varnothing -dig Granat i Storlugen og kastede en stor Mængde Stumper og Splinter ind til os i Lazarettet, dog uden at Nogen blev beskadiget.

Jeg havde imidlertid bemærket, at Linieskibet havde lettet Anker og var under Seil, men at det kort efter stødte og gentagne Gange huggede i Grunden. Omtrent Kl. 6 bragte man det sønderknusende Budskab, at ogsaa Linieskibet havde maattet overgive sig til Fienden.

Efter en halv Times Forløb, da vi havde tilendbragt Forbindingerne, begave vi os op paa Dækket, hvor jeg endnu traf Chefen, som jeg meddelte, hvad der var passeret i Lazarettet; kort efter maatte han forlade Skibet, og da jeg tillige saae Officerer og Mandskab i Færd med at samle deres Tøj og forlade Skibet, skaffede jeg mig Underretning om, hvad der foranledigede dette og erfarede nu, at den ombordværende

fiendtlige Overfyrværker havde bestemt Ordre til, at alle snarest muligt skulde i Land.

Jeg forestillede nu denne, at hans Ordre ikke kunde indbefatte mig og de andre mig ledsagende Læger, da vi maatte blive hos de Quæstede med vore Medhjælpere, og forlangte, at han skulde indhente Befaling fra den Commanderende i Land, om vi skulde blive ombord Natten over eller om man kunde skaffe passende Transportmidler til de Saaredes Ilandsættelse om Aftenen.

Han skrev i den Anledning til den Befalende i Land, og vi begav os nu ned i vore Lukafer, hvor vi skiftede vore under Operationer og Forbindinger af Blod tilsmudsede Klæder.

Da jeg derpaa gik ind i Lazarettet forefandt jeg en ny Patient, som uden nogen udvortes Læsion, led af en heftig Hiernerystelse, og som jeg overdrog Underlæge Ibsen at aarelade.

Ved atter at gaa op paa Dækket bemærkede jeg først Brandlugt og Røg paa Banjerne og Krudtkasser henstillede paa flere Steder i Karréen), og da jeg ved min Ankomst paa Dækket spurgte Capitainlieutenant Krieger, om man vidste, at Skibet brændte, stadfæstede han dette og tillige, at man efter den fiendtlige Underofficers Ordre vare blevne standset i at kaste Krudtet overbord. Jeg gik nu atter ned til Lazarettet og traf paa underste Batteri Overtømmermanden, som paa mit Spørgsmaal om hvor Branden var, svarede mig, at den ikke kunde opdages. Jeg foreslog ham paa Ny at visitere og vi undersøgte i Fællesskab Banierdækket uden at kunne se Gnist eller Flamme, men Røgen liltog og da Overtømmermanden sagde mig, at han*

*) ogsaa kaldet »Firkanten«; Rummet udfor Lukaferne paa Banierdækket over agterste Krudtmagasin. Obs. Krudtkasserne forblev opstillet her længe efter at Ordren om ikke at kaste Krudtet udenbords var indløbet.

efter Ordre havde overhugget Pumperøret, steg jeg ned med ham og saae, at Vandet *maatte* trænge ind og tillige Nødvendigheden af, snarest muligt at forflytte de Quæstede fra Lazarettet, som nu *maatte* komme under Vand. Efter at have underrettet de andre Læger herom, gik jeg paa Dækket og erklærede den fiendtlige Overfyrværker, at jeg under disse Omstændigheder ikke kunde afvente hans Ordre med Hensyn til de Quæstede, men at jeg snarest muligt *maatte* see at faa dem i Land, da de om Natten ikke kunde blive paa de aabne Batterier, hvorhen jeg nu *maatte* flytte dem; han indsaae det rigtige heri, og jeg opfordrede nu nogle af de Folk, som stode paa Faldrebet for at gaae i Land, at hjælpe os med at faae de Quæstede op paa øverste Batteri, tillige anmodede jeg Premierlieutenant Albeck, som ogsaa stod ved Faldrebet, at gøre sit til, at man i Land sørgede for Fartøjer og Transportmidler til de Saarede. Jeg begav mig nu ned i Lazarettet, hvor jeg anordnede det fornødne, placerede de dygtigste af Sygevagterne i Lazarettet, Underlæge Ibsen paa Banjerne, Skibslæge Smidt paa underste Batteri og selv tilsaa jeg paa øverste Batteri de Saaredes Placering der.

Hermed vare vi i Gang og havde faaet nogle Saarede op, da jeg saae en Flamme slaae ud af Forlugen; jeg indsaae nu den Fare, hvori vi svævede, og at der kun var tilovers at søge at frelse Livet; jeg raable nu til de andre, at Branden tog Overhaand, og at vi *maatte* af Sted; derpaa gik jeg dybt bedrøvet over at *maatte* tilbagelade de Syge og Saarede til den visse Undergang op paa Dækket. Ved Faldrebet om Styrbord stod en Klynge Mennesker, som ogsaa havde seet Flammerne, og derfor trængte hen til Siden af Skibet raabende om Fartøier; der var det altsaa umuligt at komme frem; mine Ledsagere havde jeg snart

tabt af Syne og jeg gik nu ned for at springe ud af en af Agterportene paa øverste Batteri; men da jeg der saae Jolletailerne hænge ned, foretrak jeg at gaae ned af disse, løb derfor op paa Dækket, gik over Hækkebrættet ud over Jollebommene agter og ned af Jolletailen om Styrbord. Da jeg kom ned til Vandfladen opdagede jeg først, det var imidlertid blevet Aften, en Fiskerbaad, som laa agten for Skibet; jeg raabte til Folkene i den og kom der ombord. En Soldat, som var fulgt efter mig ned af Tailen, blev tillige optaget i Baaden, hvor i Forvejen Overkommandersergeant Attrup befandt sig.

Fiskerne satte af og bemærkede nu Flammerne, som sloge ud af Portene forude, de holdt derfor tæt bidevind, da de indsaae, at det gjaldt at komme til Luvart. En gloende Kugle susede nu henover Baaden fra Sydskandsen mod »Gefion« og et Øieblik efter var vi i Brændingen, hvor jeg tillige med de andre sprang ud og vadede nogle Skridt op til Stranden, da Linieskibet sprang i Luften.

Idet Explosionen skete, faldt jeg om paa Stranden og saa en klar blaa Flamme stige højt i Vejret fra Forenden af Skibet, formodentlig Brændevinskjælderens Indhold, der brændte; hele Eggen oplystes meget stærkt derved og i samme nu, efter at Kanonerne var gaaet af, hævedes hele Skibet fra Vandgangen af med et frygteligt Drøn i Vejret til en betydelig Højde, hvor Granater, Bomber og Fyrværkerisager exploderede, derpaa faldt det hele med et heftigt Brag til Jorden, men førtes dog af den stærke Østenvind henimod Stranden udenfor Sydbatteriet.

Mørket og Stilheden som et Øjeblik fulgte herpaa afbrødes straks af ynkelige Skrig og Raab om Hjælp fra Vraget og Stranden, men da jeg ilede derhen for om muligt at hjælpe Nogen, indsaae jeg snart, at der

intet var at gøre i den grænseløse Forvirring og en sachsisk Officer beordrede mig tillige straks at følge ham til Eckernförde.

Jeg vil her tillade mig at afbryde min Beretning, for at udtale min Anerkendelse af den Dyglighed, Tjenesteiver og Utrættelighed, hvormed de tvende Unge Læger Smidt og Ibsen hele denne besværlige Dag havde assisteret mig, og min inderligste Beklagelse over Tabet af disse haabefulde unge Colleger.

Ved min Ankomst til Byen blev jeg ført til Hertugen af Sachsen-Coburg-Gotha, den der og i Omegnen commanderende General, som jeg maatte give mit Æresord paa, ikke at undflye og en af hans Omgivne affordrede mig min Dolk*). Jeg opsøgte nu Commandør Paludan og begav mig, efter en rystende Samtale med ham, til et Hotel, hvor jeg traf nogle andre af Skibets Officerer.

Byen var illumineret, Jubelraab og Sang gienlød hele Natten igennem; dette i Forbindelse med den oprørte Sindsstemning forjagede Søvn, uagtet jeg følte mig meget anstrengt og, da jeg havde mistet min hele Ekvipage, var gaaet i Seng, for at have mine vaade Klæder, de eneste jeg eiede, tørrede til næste Dag.«

Denne Rapport giver en interessant Fremstilling af Begivenhederne under Branden, som jeg nu nærmere vil gennemgaa og herved vise, *at Eksplosionen ikke skyldtes Ild, der var opstaaet som Følge af Beskydningen.*

Iflg. Kommandørkaptajn Paludan's Rapport og Memorandum samt øvrige Udtalelser ved Overkrigsforhøret var Ilden næsten helt slukket, da Chefen gik fra Borde ca. Kl. 6³/₄ E.M. I alle Tilfælde brændte

*) Saavel Chefen som de øvrige Officerer fik de følgende Dage atter »med megen Artighed« deres Væрге udleveret som Anerkendelse for deres Tapperhed.

det kun udenbords forude om Stb. Her havde 2 gloende Kugler boret sig ind i underste Barkholdt agten for Fokkerøstet (se Plan I), hvor Pladsen for de to Kugler er mærket med Kryds i Overensstemmelse med Forklaringer under Forhøret og Overtømmermandens Rapport; de sad altsaa ikke ud for Kulkælderen, saaledes som Chefen angav, men den nærmeste af dem 12 Fod agten herfor mellem Underste Batteridæk og Banierdækket.

Tømmermændene var *straks under Kampen* blevet firet udenbords i Seler, huggede det ulmende Træværk bort og slukkede Ilden med vaade Presenninger paa de Steder, hvor der havde været Ild, og som det senere viste sig, da Vraget var taget op (se Pag. 603), var al Ild her udenbords — ogsaa for de andre gloende Kuglers Vedkommende — hurtigt blevet slukket, og paa intet Sted var Ilden gaaet gennem Skibssiden.

Indenbords havde en Granat tændt Ild i Storlasten i Kabelrummet; men denne var straks blevet slukket — ligeledes Ilden i Chefens Stirrids paa øverste Batteri. Som Chefen forklarer, blev Ilden slukket ved Hjælp af Slinger fra det transportable Trykværk (med Sugerør gennem en Kanonport) og ved Vandlangning fra Pumperne, der var anbragt omkring Stormasten med ialt 6 Sugerør, *der sugede fra Lasten*, og med Pumper paa hvert Dæk. (Der fandtes to Typer, Kongepumpe (Slagpumpe) og Kædepumpe (System af Skovle forbundet med endeløse Kæder, se Dansk Marine Ordbog af C. C. L. Harboe, Kbhvn. 1839).

Rigtigheden af, at Ilden fra Beskydningen saaledes var blevet slukket, bevidnes indirekte af den tyske Feldwebel, idet denne, da han var kommet ombord, standsede Overbordkastningen af Krudtet og i Stedet beordrede Besætningen i Land, fordi Oprørerne frygtede, at Dampskibene i Nattens Løb vilde prøve at

erobre Skibene tilbage.*) Desuden bevidnes det — ogsaa indirekte — af Overlægen, idet denne lod forespørge, om de Saarede maatte blive ombord Natten over.

Det var først henimod *Kl. 8 Em.*, at der pludselig sporedes Brand paany indenbords forude paa Banierdækket. Herom forklarer Chefen i Forhøret, at Branden maa skyldes de 2 lige nævnte gloende Kugler, der skulde have antændt Gassen i *Kulkælderen*, hvorfra Ilden saa havde forplantet sig til Karduskisten. Denne Forklaring blev uden Kommentar antaget af Overkrigsforhøret (og af Samtiden), der kun ganske overfladisk behandlede Branden — og af gode Grunde —; men den kan ikke være rigtig.

Det er et Faktum, at der brød Ild ud her i Kælderne forude; i sit tidligere omtalte Manuskript forsøger Kaptajn Hohlenberg nærmere at forklare Chefens Theori og kommer til det Resultat, at Kuglen kunde være gaaet gennem den yderste Klædning og saa trillet ned i Bunden under Kulkælderen mellem Yder- og Inderklædningen; men denne Forklaring kan heller ikke være rigtig, dels paa Grund af Kuglernes Plads, og dels fordi Afstanden mellem Spanterne (her 3 Tommer) ikke kunde tillade en 18 Ø-dig Kugle (Diameter $5\frac{1}{4}$ Tomme), hvormed Skibet blev beskudt om Stb., at trille ned. Selv om en Kugle havde ramt et Jernknæ, en Bolt eller lign. og herved være gaaet i Stykker, saa at Stumperne var faldet ned mellem Klædningerne, maatte Ilden have banet sig Vej gennem Inderbunden — hvad ikke var Tilfældet, som jeg straks skal vise — og være brudt ud i Lasten, hvor den i saa Tilfælde straks vilde være blevet lokaliseret. Selv om nu ogsaa dette havde været Tilfældet, kunde Ilden heller ikke herfra pludselig have antændt

*) Det er utænkeligt, at *han*, hvis Opgave jo netop var at bjærge CHRISTIAN VIII for Oprørerne vilde have givet disse Ordre, hvis der havde været den ringeste Antydning af Brand ombord.

Gassen i Kulkælderen, der var adskilt fra Lasten ved et Skodt (se Planerne).

Skeptikere vil sikkert nu sige: »Ja, men der havde jo været Ild i Lasten, saa det antagelig maa være en Glød herfra, der har foraarsaget Ildens Genopblussen«; men hertil skal jeg blot paapege, at den omtalte Ild havde været i Kabelrummet agten for Storlugen — og straks var blevet slukket —, hvorfra — under ingen Omstændighed — en Glød 2 Timer senere kunde have antændt Ild forude.

Ilden kunde heller ikke skyldes en Kugle, der uobserveret skulde være trængt gennem Skibssiden, idet Forsøg fra den Tid viser, at en 18 Ø-dig Kugle affyret paa 800 Alens Afstand kun trængte 14 til 18 Tommer ind i Siden paa et Linieskib, hvis Tykkelse omkring Vandlinien var ca. 32 Tommer (se Planen og jvnfr. Tabeller i Michelsens Lærebog samt »Eksperimenter gjort med Flaadens Canoner 1773«, Søartilleriets Arkiv). Linieskibene var jo netop saaledes konstruerede, at de ikke kunde gennemskydes paa almindelig Kampafstand — de svarede nemlig til vore Dages Panserskibe.

At Skroget ikke var gennemskudt paa de paagældende Steder, og at der heller ikke fandtes Brandspor her, bevidnes i »Beschreibung der Bergung des Wracks von Linienschiff CHRISTIAN VIII bei Eckernförde 1849« (udgivet af »Journal für die Baukunst«) af Vandbygningsinspektør von Gullann. Bjergningsarbejdet paabegyndtes den 9. Juni og var til Ende den 21. September s. A. Linieskibets Galionsfigur og Flag findes den Dag i Dag i Feste Coburg, Hertugen af Sachsen-Coburg-Gothas Slot. Skibets Kanoner blev senere af Oprørerne benyttet mod os, bl. a. paa Dybbøl, som de befæstede.

Som Forord til dette Værk havde Vandbygningsdirektør Herr Hübbe, Hamburg, skrevet følgende:

»Es sind zwar mehrere Fälle der Zerstörung grosser Schiffe durch Explosion bekannt; auch ist die Heraus- schaffung von Schiffstrümmern, oder ganzen Schiffskörperen auf dem Grunde des Meeres öftere ausgeführt und beschrieben worden, aber selten mögen so vielerlei Umstände, als hier, sich vereinigt haben, welchen Gelegenheiten zu interessanten Wahrnehmungen gaben.

Wenn das Interesse im Allgemeinen maassgebend wäre, mit welchem alle bei dem Arbeiten am Linienschiffe CHRISTIAN VIII beteiligten, während die Daten zu der Zeichnung (Plan V) nach und nach genommen wurden, dem Ergebnisse der Aufmessung des unter Wasser liegenden Wracks entgegensahen, so würde diese Aufmessung allein — schon als ein schätzbare Beitrag zur Kunde der Wirkung grosser Explosionen zu betrachten sein.

Auch scheint mir dieselbe eine brauchbare Grundlage zu Beurteilung des Zustandes des Linienschiffes vor der Explosion zu liefern; so wie der nächsten Ursachen derselben.

Nach meinem Dafürhalten geht nemlich daraus mit grosser Wahrscheinlichkeit hervor, dass *gleichzeitig zwei* Explosionen Statt gefunden haben, und zwar die eine mehr am hintern des Schiffes, die andere vorn, an der Backbordseite.

Ohne diese Annahme scheint es mir nicht wohl erklärlich, dass die Wirkung an der Steuerbordseite so sehr von derjenigen an der Backbordseite verschieden war.

Die Explosion der grossen Pulverkammer bewirkte, ausser der Vortschleuderung der Verdecke und des Spiegels, die beiden, parallel dem Kiel laufenden Trennung der Seitenwände von dem Schiffsboden. Da nun

die Wirkung dieser Explosion weiter nach vorn schwächer wird, und überdies die Schiffe im Bug am stärksten verbunden sind, so scheint es mir ganz natürlich, dass seiner Trennung nach vorn sich verliert und der Schiffskörper am Bug noch zusammenhängt; und so zeigt sich in der That die Wirkung an der *Steuerbordseite* (se Plan V).

Wie verschieden aber ist es am Backbord: Nicht nur ist hier die Trennung vollständig, von einem Ende bis zum anderen, sondern es ist sogar diese Seite des Bugs ganz zerstört, die Schiffswand parallel mit dem Kiel weggeschleudert und umgekanntet.

Geht hieraus, wie es mir scheint, hervor, dass gleichzeitige Explosionen an zwei, von einander sehr entfernten Punkten des Schiffs Statt fanden, so dürfte dies nur auf zweierlei Art zu erklären sein; nemlich entweder durch einen sehr ausgedehnten Brand im Schiffe, der zufällig beide Pulvervorräthe in demselben Moment erreichte, oder durch absichtliches Sprengen des Linienschiffs.

Für die letztere Vermuthung spricht der in der Abhandlung bemerkte Umstand, dass an den Überresten des Schiffs kaum einige Brandspuren gefunden worden sind.

.....«

Denne sidste Udtalelse viser, at *Branden*, naar man sammenholder den med de indtil nu kendte Begivenheder ombord, *maa være en konstrueret Brand*, og da forreste Krudtkammer næsten var tømt, maa der, paa Grund af Eksplosionens Voldsomhed, tilmed være flyttet Krudt dertil fra det agterste.

At Eksplosionerne skete samtidig, ses foruden af Overlægens Rapport af »Autentische Berichte über das Land- und Seetreffen bei Eckernförde« (Verlag von Alexander Duncker, Hauptquartier, Eckernförde), hvor

der staa: »Leider trübte sehr bald eine schreckliche Katastrophe die gerechte Siegesfreude ein. Noch war die Ausschiffung der Gefangenen nicht beendet, als sich das Linienschiff *auf einmal* in eine dichte Rauchwolke hüllte, wenige Augenblicke später erfolgte eine gewaltige, die ganze Umgegend wie in ihren Grundfesten erschütternde Explosion; eine riesenhafte Feuersäule stieg gegen Himmel — CHRISTIAN VIII war in die Luft geflogen.«

I »Der Kampf bei Eckernförde an 5. April 1849 (Nach den besten Quellen geschildert)«, Hamburg 1849 (Hoffmann und Campe) staa der: »Bartels begab sich deshalb mit dem wachernen Oberfeuerwacher Preusser auf das Verdeck des Linienschiffes und überbrachte dem Commandanten ein Schreiben worauf dieser, nachdem er nähere Erkundigungen eingezogen hatte, mit mehreren Kameraden ans Land gebracht wurde. Indem der Commandanten, auf Bartells Aufforderung durch die Brandung ans Land getragen wurde, mussten die Matrosen bis an die Brust durch das Wasser gehen. Während Bartells auf dem Schiff war, wurde ihm gesagt, dass es an vier Stellen brennen. Er berechnete, indem er sich die Pulverkammer zeigen lies, dass der Brand bis 12 Uhr dauern könne, bis das Feuer die Pulverkammer sich nähern würde und *ausserte später*, dass das Feuer noch fornerhin an einer andern Stelle ausgebrachen sein müsse. Die Mannschaft will freilich behaupten, dass ein verzweifelter Seekadet Feuer an die Pulverkammer gelegt habe. Der Gedanke an eine Rettung des Schiffes fiel niemand ein. Vom Linienschiffe wurden nachher noch viele gerettet; Capitain Krieger, welcher auf Paludan's Order am Schiffe bleiben sollte, bis der letzte Mann gerettet wäre, ist ein Opfer seiner Plichttreue geworden.«

Fra officiel tysk Side er det saaledes paapeget, at Branden skulde være paasat, og at det virkelig forholder sig saadan — med andre Ord — at vi selv har Ansvar for Branden og Explosionen — skal jeg nu vise, idet jeg — med nogle yderligere Oplysninger — vil prøve at rekonstruere saavel Branden som Explosionen.

Før jeg gaar i Gang hermed, maa jeg paapege, at *Officererne ikke kan have været interesseret i at slukke Ilden og redde Skibet* (bl. a. staar der i Søkrigsartiklerne § 752, at hvis et Skib er i Fare for at falde i Fjendehaand, »da skal det ødelægges ved at sættes paa Grund, sænkes eller opbrændes, naar Besætningen er hjerget«). — Chefen skriver da ogsaa følgende herom i et Slags Memorandum (vedlagt hans private Brevsamling), »at det selvfølgelig ikke havde været mit Ønske, at Ilden under de daværende sørgelige Omstændigheder skulde have været slukket; derfor gav jeg Ordre om, at Ilden skulde dæmpes og Besætningen føres i Land saa hurtigt som muligt«. Hvad hans Ordre om at aabne Vandhanerne angaar,*) saa blev den i hvert Fald ikke udført (jfr. Overlægens Rapport), og maaske har det ogsaa kun været en Vending, Chefen brugte for at foregive baade overfor Feldwebel Preusser og den ombordværende Besætning, at vi forsøgte at fylde Skibet med Vand. Det er vel højst tvivlsomt, om Krigsskibene dengang havde Vandhaner, paanær Dampskibene; dog har man før haft det (bl. a. i 1678, ifølge Oplysn. af Orlogskaptajn Holck). Ifølge Udtalelser fra Orlogsværftet er de sandsynligvis atter bortfaldet, da det dengang var for risikabelt at have Aabninger i Skibssiden. I hvert Fald har jeg ikke kunnet finde Antydning af Vandhaner paa Tegningerne eller i Beskrivelsen af CHRISTIAN VIII.

*) Maaske har han hermed blot ment, at Pumperne blev sat i Gang.

I Overkrigsforhøret udtalte baade Ljtr. Ulrich, Obelitz og Rambusch, at de havde *forstaaet Chefens Ordre om at dæmpe Ilden saaledes, at Ilden ikke skulde slukkes, og de havde ydermere forstaaet det saaledes, at Skibet skulde sprænges i Luften*; derfor er Krudtkasserne saa blevet »efterladt« i aaben Stand rundt om i Skibet. Samtidig forklarede de, at *den oprindelige Brand var af saa ringe Udstrækning, at denne ikke alene kunde have foraarsaget Eksplosionen.*

Kptn. Hohlenberg — dengang Kadet — fortæller i sit tidligere omtalte Manuskript, at han efter Overgivelsen saa Kptljt. Marstrand staa paa Vagtbænken sammen med Infanterikpt. J. C. C. Hohlenberg, der kommanderede Soldatesken, i ivrig Diskussion med andre af Skibets Officerer angaaende det sørgelige Udfald bl. a. Maanedsljt. Bøje, hvem nogle — ganske med Urette — vilde gøre ansvarlig for Grundstødningen; de var alle grebet af den dybeste Fortvivlelse, der ydermere forstemmedes ved Glædeshylene inde fra Land, hvor det vrimlede med Pikkelhuer. Kptljt. Marstrand var da med den dybeste Sorg i Ansigtet gaaet hen til Kadet Hohlenberg, Manuskriptets Forfatter, og sagde da: »Har De set hvad der er sket; vi har strøget Flaget«, og tilføjede efter en kort Pause: »Dog, det kan endnu gaa godt«, hvorpaa han forsvandt ned om Læ, hvor han senere paa Underste Batteri mødte Ljtr. Ulrich, til hvem han i en kort Samtale sagde de samme Ord som til Kadetten. Inf.kpt. J. C. C. Hohlenberg var ogsaa gaaet ned om Læ for — som det blev sagt — at hente Soldaternes deponerede Penge og Uhre; videre beretter Hohlenberg om en Kadet, ant. Wolf, at han roligt havde sagt til nogle af Folkene efter Overgivelsen, at efter denne Skændsel for vor Marine turde han ikke komme tilbage til sin Fader. Jeg nævner det her, fordi netop saadanne Bemærkninger giver et

godt Indtryk af hele Begivenheden og af de Folk, der her efter deres Hjertes fulde Overbevisning handlede, som de gjorde, for at dette Skib, Danmarks eneste udrusede Linieskib — saa godt som uskadt — ikke skulde falde i Fjendens Hænder.

Efter min Mening maa man nu antage, at *nogle Officerer — med Næstkommanderendes Sanktion — og med den fornødne Assistance herpaa er gaaet i Gang med at træffe Forberedelser til en Eksplosion.*

Aabne Krudtkasser blev opstillet eller efterladt paa passende Steder fra forreste til agterste Krudtmagasin (jfr. Overkrigsforhøret og Overlægens Rapport) for antagelig at kunne etablere en Slags Løbeild*), der, naar Besætningen og de saarede var bragt fra Borde, skulde antændes ved Hjælp af en Lunte og saa bringe Krudtmagasinerne til Eksplosion; endvidere maa man — som før nævnt — have transporteret Krudt fra agterste til forreste Magasin, da Beholdningen her næsten var bortskudt under Kampen (Chefens Memorandum).

Da den oprindelige Ild, der havde været ombord, var blevet slukket, har man tændt en mindre Ild for at give det Udseendet af, at der stadig var Ild i Skibet. Uden Tvivl har man tændt den i Sandkælderens, fordi Ilden her kunde brænde forholdsvis uset, og fordi den laa nær ved de 2 glødende Kugler i Skibssiden, saa man kunde have en plausibel Forklaring paa Brandens Opstaaen, der skulde foraarsage Eksplosionen. Dette var nødvendigt, *fordi en forsætlig Brandstiftelse efter Overgivelsen var en Forbrydelse ifølge almindelig Krigsbrug*, og vilde blive straffet med Døden.

For nu at give Besætningen og Feldwebel Preusser, der spankulerede op og ned ad Dækket, Indtrykket af, at man gjorde alt for ogsaa at slukke denne Brand,

*) Ligesom i Branderne, jfr. »8 Kapitler« (haandskreven Lærebog i Søartilleri af Søkadetter, okr. 1800).

lik Overtømmermanden og hans Folk af Næstkommanderende Ordre til baade at spore Ilden, — hvad man efter Overlægens Rapport tydelig ser kun gjordes paa Skrømt — og *til at overhugge Tunnan* — den engelske Betegnelse for Sugerør til midtskibs Pumpe (Websters internationale dictionary, 1890), som Overtømmermanden selv forklarede i Overkrigsforhøret, *for at Lasten kunde fyldes med Vand*, uden dog nærmere her at forklare, at det ikke kunde lade sig gøre paa denne Maade. Dette vidste Rettens Medlemmer udmærket godt; thi Pumperne sugede nemlig, som før fortalt, fra Lasten, hvor Sugerørene førte ned i Render (Sud) udhugget i Bunden af Skibet, saa Lastvandet kunde løbe til; man valgte altsaa stiltiende ved Forhøret ikke at gaa nærmere i Detailler angaaende Branden, og Ordet »Tun« er sikkert benyttet, for at det ikke skulde vække for stor Mistanke, idet man først ser det anvendt i Retten, medens derimod Overtømmermanden benævnte det Sugerør, jvnf. Overlægens Rapport. Under Forhøret blev Tømmermanden spurgt, om Vandet da ikke steg, da han havde overhugget Sugerøret; men hertil svarede han, at »det havde han ikke set, da det kun vilde stige langsomt; efter Næstkommanderendes udtrykkelige Ordre havde han nemlig kun overhugget den nederste Del af Tunnan«. Og saa blev der ikke spurgt nærmere herom.

Grunden til, at Overtømmermanden, som Overlægen beretter, havde vist ham det overhuggede Pumperør, skyldes uden Tvivl Hensynet til at faa de saarede fra Borde saa hurtigt som muligt; Overlægen havde nemlig hidtil modsat sig dette, da de fleste var saa haardtsaarede, at de næppe kunde taale at blive flyttet, og først da han nu faar at vide, at »Lazarettet maatte komme under Vand«, fik han Forstaaelsen af, at de saarede hurtigst muligt maatte bringes i Land.

Hohlenberg beretter endvidere, at al Kommando saa godt som ophørte, da den almindelige Landsætning var paabegyndt, og han hørte Næstkommanderende sige: »Jeg befaler Jer det ikke, Folk, jeg bér jer derom,« og da nogle af Mandskabet paa et senere Tidspunkt*) vilde have deres Ejendele med i Land, prajede han, »at de altid kunde hente deres Sager den næste Dag.« (Sidste Gang han selv blev set, gik han med sin Kones Portræt under Armen og sagde: »Det er det eneste, jeg vil tage med mig, og det haaber jeg, ingen vil fratage mig«).

Som Overlægen skriver, tog Branden imidlertid pludselig Overhaand, da han saa en Flamme slaa ud gennem Forlugen, d. v. s. Krudtet i Krudtkasserne her i Nærheden var blevet antændt. Ilden sprang fra Krudtkasse til Krudtkasse, og Skibet sprang i Luften før end beregnet ca. Kl. 8¹/₂ Em. Dersom denne Brand nu var en Følge af den paasatte Brand i Kælderen, vilde antagelig Brændevinskælderen og forreste Karduskiste først være antændt og eksploderet. Men da dette ikke skete, og Ilden først paa et forholdsvis sent Tidspunkt naaede Brændevinskælderen, som Overlægen beretter, saa maa der være indtruffet noget uventet, der har tvunget en af Mandskabet til at kaste en Brand i Krudtkasserne, før man havde ønsket det (altsaa en 3die Brand); og Grunden hertil ligger ligefor.

Branden forude har ikke kunnet undgaa Feldwebel Preussers Opmærksomhed. Denne har anet Uraad og er da selv gaaet ned om Læ, (hvilket er set af Ljt. Ulrich) for at undersøge Sagen, fordi han nu

*) Klitinspektør J. Gr. Pinholt skriver i »Vikingen«s Okt. Nr. 1939 en Beretning fra en af Matroserne derombord, senere Gaardejer J. M. Lykkesgaard, hvori denne fortalte, at han og flere andre ikke havde synderlig Hast med at komme fra Borde, da man tids nok kunde komme til at vade i Land fra Baadene og staa vaad og frysende paa Stranden og vente paa, at Resten af Besætningen skulde komme i Land, saa de kunde afmarchere.

pludselig saa sine Sejrsdrømme — at kunne overtage det saa godt som uskadte Linieskib — truet med at briste. Han nøjedes ikke med at se efter paa Banierne, hvor Krudtkasserne yderligere maa have gjort ham mistænksom, men har aabnet Lugen til Kælderen, og her har han afsløret de Folk, der arbejdede med at holde den nødvendige Ild vedlige. Der er al Sandsynlighed for, at det er kommet til en Kamp paa Liv og Død; af al Magt maatte det forhindres, at Feldwehben gjorde Anskrig til Folk i Fartøjerne, der laa rundt om Skibet for at tage mod Mandskabet ved Ilandsætningen af Besætningen. Nu var der kun eet at gøre af Hensyn til Flagets Ære — de maatte alle dø — og en Brand er da blevet kastet i en af Krudtkasserne.

Hvem der har sat Ild til Krudtkasserne — antagelig paa Banierdækket — i det Øjeblik, »Branden« var blevet afsløret, kan ikke afgøres, men da Overleveringen stadig paapeger, at Kptljt. Marstrand havde været den ledende Haand, skal jeg som Afslutning paa denne Afhandling derfor bringe Kaptajnløjtnant Osvald Julius Marstrands Levnedsløb, der, foruden at tjene som Sandsynlighedsbevis paa denne Opfattelse, giver et ganske fortrinligt Billede af Kadetternes Liv og Officerernes vanskelige Kaar dengang i Tiden mellem Kanonbaadskrigen og Treaarskrigen.

Flere af de omkomne Befalingsmænd havde ganske givet vægret sig ved at frelse Livet før nogen af Mandskabet; der havde været Tid dertil, men det vilde de ikke, og mange af dem vilde ej heller overleve denne Skændsel. Saaledes fandt man næste Dag Ligene af Kptljt. Christian Krieger (Næstkommanderende), Kptljt. Marstrand (3. Kommanderende) og Infkpt. Hohlenberg ved Siden af hverandre i Vraget (Kpt. Hohlenbergs Manuskript); de øvrige Lig blev alle fundet med Undtagelse af Kadet Wolf's.

Det er sandsynligt, at flere af Marinens Officerer har forstaaet, hvad Marinen skyldte Heltene fra 5. April 1849, idet 2 af Marinens Nybygninger — Dampkanonbaadene KRIEGER og MARSTRAND — blev opkaldt efter CHRISTIAN VIII's Næst- og 3die Kommanderende.

Hele Kampen i Eckernførde og de forudgaaende Begivenheder er nu gennemgaaet i alle Detailler, saa vi nu kan bedømme Generalkrigsrettens Dom*). (Præmisserne findes i Archiv for Søvæsen 1850 og Departementstidende Nr. 41 og 42 1850).

Anklagepunkterne mod Kmd. Garde (Anklager var Søkrigsprokurør, Etatsraad Salicath) er tidligere anført og belyst (Pag. 498). I sit Forsvarsskrift (Rigsarkivet) gendriver han værdigt denne urimelige Anklage. Ganske naturligt understreger han, at han var underlagt den kommanderende General og kunde af denne Grund ikke give Kontraordre, da han ikke ansaa Demonstrationen for at være udførlig. Jeg skal understrege, at Retten krampagtigt fastholdt den Opfattelse, at Garde havde faaet paalidelig Underretning om Standsningen af Ryes Korps, hvilket — som tidligere anført — var ganske urigtigt.

Aarsagen til, at Kmd. Garde blev dømt, maa først og fremmest søges i Hensynet til den offentlige Mening,

*) *Overkrigsforhøret*, nedsat ved kgl. Resolution af 30. April 1849, paabegyndtes den 5. September s. A. i Combineret Rets Lokaler, Gammel-Holm, under Forsæde af Auditor, Baron Rosenkrantz, Søkrigsprocuren, Kmd. Blom og Kptn. Irminger. *Generalkrigsretten* tog Sæde den 20. Februar 1850 i samme Lokaler; Præsæs var Viceadmiral Schönheyder, Assessorer var Kontreadmiralerne C. Lütken og H. D. Brink-Seidelin, Conferensraad, Generalauditor H. J. Koefod, Kommandørerne E. Blom og J. Seidelin, Kommandørkaptajnerne H. Fisker, K. E. Mourrier, C. L. Ellbrecht og S. A. Bille og Kaptajnerne M. Poulsen Secher, H. Fæster og C. I. C. Irminger; Protokolfører var Overauditor J. N. Suenson.

Det skal bemærkes, at ingen Landmilitære var repræsenteret i Retten.

der var ophidset over Tabet af de to stolte Skibe — og derfor krævede et »Offer«. Dernæst maa den søges i den Indberetning, som Krigsministeren, General C. F. Hansen, havde gjort til Kongen (se Pag. 494, Statsraadsjournal Nr. 47/1849, anvist mig af Magister Gay, det kgl. Bibliotek), og hvori Krigsministeren var nødt til at retfærdiggøre sin egen Indblanding — med Ordre og Kontraordre — i Overkommandoens Dispositioner. Denne Indberetning blev lagt som Grundlag for Sigtelsen mod Kmd. Garde. Krigsministeren fandt ikke Anledning til efter Overkrigsforhørets Afslutning at rejse Sigtelse hverken mod General Krogh eller Oberstljt. Læssøe; de var jo begge blevet forsat fra Overkommandoen — hvilket blev betragtet som en Straf.

Ganske contra Krigsministerens — og Kongens — Afgørelse stod Overkommandoens og General Kroghs egen Mening (senere berigtiget af Generalstaben), at Ekspeditionen var nødvendig, og at Krigsministeren faktisk havde sat Overkommandoen ud af Spillet ved sin Indblanding. Dersom denne Opfattelse blev antaget af Generalkrigsretten, saa kunde den ikke andet end *frikende* Kmd. Garde; men en saadan Frikendelse vilde være at omstøde Kongens Afgørelse, — og omstøde den af Kongen trufne Afgørelse kunde Generalkrigsretten selvfølgelig ikke.

Denne Domsafgørelse bragte ingen som helst Klarhed i den virkelige Sammenhæng og skadede kun Samarbejdet mellem Hær og Flaade i de følgende Tider — ja, det spores endog helt op i vore Dage i overkompenseret Størrelse blandt mange Officerer.

Samarbejdet i Krigens Begyndelse blev ødelagt af Krigsministerens uheldige Indblanding, og dette førte igen til, at man i de følgende Aar efterhaanden glemte, at dette Samarbejde mellem Kmd. Garde og Overkommandoen Resten af Krigsaaret netop tjente Krigs-

historien som et klassisk Eksempel paa en Organisation, der har ført til udmærkede Resultater, bl. a. under Slaget ved Fredericia. (Jvnfr. Kmd. Barfods »Taktik«.)

Marinen fastholdt imidlertid *stædigt* Bestemmelserne om Underlægning i den nye Instruks for Tjeningen i Flaadens Skibe (givet i 1849), og uddybede den tilmed, som anført Pag. 484, i Stedet for at faa Bestemmelserne om Samarbejdet revideret efter de gjorte Erfaringer.

Krigene i 1848—50 samt i 1864 viser med al Tydelighed, at Samarbejdet mellem Værnene er en bydende Nødvendighed — ogsaa den Dag i Dag — ved Forsvaret af vort Land, hvorfor det burde have været etableret i Fredstid, og bør fremdeles være det; thi det kan aldrig improviseres. Som Kommandoforholdene i 1848 og 49 virkelig blev opfattet med loyalt Samarbejde til Opnaaelse af fælles Maal — bortset fra General Hansens Indblanding ved Krigens Begyndelse, — kan en saadan Organisation ogsaa den Dag i Dag tjene som Forbillede, — og vilde tilmed være simplere nu, hvor vi kun har een Forsvarsminister, der kunde gøres til Formand i et Forsvarsraad eller en Forsvarstab med Repræsentanter fra Værnene (Luft, Hær og Flaade), (og det kræver igen en Forsvarsminister med faglige Kvalifikationer og Forstaaelse).

Kmdkpt. Paludan blev tiltalt for 17 forskellige Forhold:

- 1) ikke at have forstaaet Ordren,
- 2) overtraadt Ordrens Befaling med Hensyn til Dampskibenes Udsættelse for Beskydning,
- 3) Linieskibets Plads nærmere ved Sydbatteriet end Sømandsskab gjorde tilraadeligt,
- 4) at have overladt GEFION's Chef Ankringsmaaden,

- 5) Dampskibenes Slæbemaade var uegnet,
- 6) at Fartøjerne ikke var udsat (sat i Vandet),
- 7) ikke forsøgt alle Midler til at bringe Skibene ud,
- 8) ikke assisteret Fregatten med Fartøjer eller Varp,
- 9) ankret paa Læ Val til Bataille,
- 10) ikke afholdt Skibsraad,
- 11) ikke at have ladet Foretagendet fare, da Alarmeringen ikke fandt Sted om Aftenen*),
- 12) ikke angivet Tidsfrist ved Parlamenteringen,
- 13) ikke set om Kontrabramer var paasat,
- 14) selve Ordrens Udførelse, herunder *at Beskyddningen af Byen var paabegyndt for sent*,
- 15) ikke overholdt Krigsartiklerne,
- 16) af Hidsighed efter Kamp og Sejr at have forglemt al Besindighed og Overlæg, bl. a. Art. § 150 i 6. Afd., der paabød: »ved klart Skib til Bataille, stedse at lade Skibssekretæren have paa rede Haand alle Papirer af Vigtighed samlede i en Kasse med saa megen Vægt, at den straks kan synke«**),
- 17) ikke sørget for Foranstaltninger til at bringe de saarede fra Borde.

Der er gjort Rede for de virkelige Forhold og Kmdkpt. Paludans Fejl (Pag. 552); i sit Forsvarsskrift (Rigsarkivet) forsvarer han sig roligt og angiver bl. a., at han havde forstaaet Ordren som Angrebsordre, og hvorfor han har forstaaet den saaledes, har jeg tidligere omtalt.

I Præmisserne udtales det udtrykkeligt, *at han kæmpede energisk og udviste Mod, Kækhed og Rolighed*, og at Overgivelsen var indtruffet som Følge af en

*) hvad den dog gjorde.

**) Ordren til Demonstrationen blev den næste Morgen fundet paa Strandbredden af Oprørerne, der forøvrigt var forbavset over, at en »Alarmering« blev udført, som Tilfældet var (jvnfr. »Der Sieger von Eckernförde« von Osten und Üersen, Heimath IV 1896).

uovervindelig Nødvendighed; men alligevel blev han straffet og tilmed ganske urimeligt haardt.

De virkelige Grunde til Ulykken kom ikke frem ved Krigsforhøret, og det var atter uheldigt, da Begivenheden gik over i Historien som et Bevis for Sejlkrigsskibenes Underlegenhed overfor Landbatterier, og at Skibene var et let Bytte for disses Kanoner, især naar de blev beskydt med gloende Kugler. Blandt Marinens Officerer viste Frygten sig for at engagere vore Skibe i Kamp under Land — ligeledes i overkompenseret Størrelse — i Tiden herefter, og det var en væsentlig Aarsag til Marinens svage Optræden ved Dybbøl og Als i 1864.

Kpt. Meyer blev anklaget for

- 1) at have haft et moralsk Ansvar ved ikke at have meddelt Kmdkpt. Paludan sine Betænkeligheder ved Ekspeditionen,
- 2) at Ankringsmetoden var uheldig,
- 3) at Fartøjerne ikke var udsat,
- 4) Sejlene ikke beslaaet,
- 5) at Reparationer udførtes i Riggen under Varpningen,
- 6) *at han ikke havde forsøgt at sætte Fregatten paa Grund eller brænde den.*

Kpt. Meyer gendrev alle disse Punkter i Retten og blev pure frifundet. I Præmisserne stod der, at ogsaa han havde kæmpet med Mod, Kækhed o. s. v., og først opgivet, da der ikke var andet at gøre. Det er rigtigt, at Hovedansvaret for Ulykken var Kmdkpt. Paludans, men naar man skal »dele Sol og Vind lige«, saa maa man indrømme, at det var Kpt. Meyers Ankring, der førte til Nederlaget.

Sidste Del af Anklagens § 6 viser — omend indirekte —, at Retten var klar over, hvad der var passeret ombord i Linieskibet efter Overgivelsen.

Dommen mærkede Kmd. Garde og Kmdkpt. Paludan for Resten af Livet, og ødelagde desuden her et gammelt Venskab, da Paludan mente, at Garde havde skubbet hele Ansvarret over paa ham, hvad der nu slet ikke var Tilfældet*).

Ved Gennemgang af selve Akterne fra Retsfølgelsen er det beskæmmende at se, saa ubarmhjerligt og nidkært, der blev gaaet frem, og alt blev vendt og drejet, for at man kunde fremsætte de nødvendige Anklagepunkter; Retsmaskineriet var nu engang sat i Bevægelse, og det var Krigsministerens forud afgivne Dom over Krogh og Læssøe og Indsigelserne herimod (Læssøes Brev Pag. 497), der har været Rettesnor for Domsafsigtelsen.

Udfaldet af Kampen i Eckernførde skyldtes, som vist, flere sammenstødende Omstændigheder, men den vigtigste af disse var hele Flaadens Forfald efter Kri-gen 1807—14, hvor Landets vanskelige økonomiske Kaar til at begynde med ikke havde tilladt den fornødne Uddannelse af Personel. Da Tiderne bedredes, blev Uddannelsen af økonomiske Grunde negligeret, og man sørgede ikke for at have det nødvendige Antal uddannede Underbefalingsmænd**).

*) Saa vel Marineministeren som en af Landets dengang kendteste Mænd, nemlig Etatsraad, Auditor C. C. Hall, den senere saa kendte Minister og Kongens Ven, der var Svoger til Kpt. Meyer, og saaledes mærkede Sagens Efterdønninger paa nært Hold, forsøgte at mægle, men Paludan forblev uforsonlig.

***) Mange Officerer havde fra 1807 og op til 1849 kun sejlet *som Chefer* for Kanonbaade og derefter — i ganske ringe Udstrækning — *som Chefer* for de mindre Skibe og endelig kun ganske undtagelsesvis for de større Krigsskibe; derved fik de ikke det rette Kendskab til de yngre Officerers Arbejde og Besvær med at faa alt til at klappe; om det nu skyldes »Blindhed« eller Overvurdering af eget Værd, saa gjorde Skibscheferne (ogsaa senere i andre ledende Stillinger) imidlertid Livet hedt for de yngre og ødelagde derved Tillidsforholdet og derved igen *Marinen* (jfr. »En gl. Skibslæges Erindringer« i Tilskueren 1888 og 90 af Professor A. G. Drachmann).

Det lærte Marinen af Eckernførde, hvorfor Flaaden i 1864 da ogsaa rent skibsmæssigt set stod bedre uddannet under denne Krig, hvilket navnlig viste sig i Kampen ved Helgoland.

»Ships don't fight, — — men do!«

og lad saa Heltene fra Eckernførde faa den Plads i vor Søkrigshistorie, som de forlængst burde have haft, og som tilkommer de Mænd, der villigt gør deres Pligt og vil ofre Livet for Fædrelandet.

Uddr. af »Slægten Marstrand«. Optegnelser af Troels Marstrand.
Trykt som Manuskript til Familien hos Nielsen og Lydiche,
Kbhvn. 1885.

OSVALD JULIUS MARSTRAND,
f. 14/7 1812 Kbhvn. † 5/4 1849*).

»Allerede som Dreng udmærkede han sig ved et livligt, opvakt Væsen, og fra hans tidligste Barndom havde Marinens gamle historiske Berømmelse gjort Indtryk paa hans fantasirige Sind. Han blev dresseret til Kadet af en Lieutenant Petersen, som havde Ord for at være den eneste, som kunde bringe Kadetter til at bestaa Examen, men det var ogsaa ved bøddelagtig Strængthed. Han blev Kadet 1824; men nu kom Lidel-seshistorier af saadan Slags, som man nu i vore, maa-ske alt for humane, Tider næppe har noget Begreb om. Besjælet af den stolte Drøm at blive en Torden-skjold mødte han paa Akademiet for at præsenteres for Chefen, Admiral Snedorff, og i Vestibulen blev han modtaget af Kadetterne. Efter den Tids Skik havde Kadetterne snævre Pantalons og stive Støvler, en yn-

*) Kptln. Marstrands Grav findes nu paa Assistents Kirkegaard (F. 931); baade hans og Kptln. Kriegers Lig (nu Holmens Kirkegaard) var opr. begravet i Eckernførde, men blev samme Efteraar overført til København.

kelig Pynt for de tynde Ben. De ældre Kadetter modtog ham, hver bevæbnet med en Gyntherskala, en Lineal, hvorved man kan løse nautiske Værkstykker; men den blev mest brugt til Batailler. Til Præsentationen fik han Skalaen over Læggene, saa han dandsede og hoppede til Admiralens Dør. Her tog en af de store Kadetter Trøien af ham, og hængte ham sin paa, og i denne Dragt, saa stor, at dens Skøder slæbede efter ham, skubbede han ham hovedkuls ind til Chefen. Denne sad thronende i en Sofa med Snusdaase, i Færd med at tage sig en Pris. Studsende over den Figur, som kom hovedkuls ind, og hvoraf han ikke saa stort mere end Kjolen, saa lille som han selv var, lagde han Prisen igjen i Daasen, og saae stift paa ham. Skælvende af Skræk bukkede han dybt.

»Hvad er han for En«, spurgte Admiralen med et imponerende Blik.

»En Kadet, Herr Admiral«, svarede han, kroende sig kjækt i Trøien.

»Nu vel«, sagde Admiralen, reiste sig op og bukkede igjen, »det kan jeg da nok se. Vær mig velkommen, min Herre, velkommen i vort Fædrelands stolteste Stand; og som jeg haaber, De aldrig vil glemme, at De er optaget i denne Stand, saa haaber jeg ogsaa, at De stedse vil gjøre Dem den værdig. Og hertil lægger De Dem især disse mine Ord paa Sinde, værer sanddru, og kjæk; Standens Skjoldmærke er Sanddruhed og Mod. Jeg kan tilgive Mangel paa Flid, men hverken Feighed eller Løgn; glem ikke det, glem hellere Deres Lectier.«

Begeistret over disse stolte Ord svor han ved sig selv et uforfærdet Mod og Had til al Løgn.

Da Admiralen derefter spurgte ham: »Hvem har pyntet Dem saaledes«, svarede han øieblikkelig: »Det har Falck, Hr. Admiral«.

Men Falck maatte spadserere i Vagten for denne Bedrift, og Osvald fik Prygl af Kadetterne for at have sladret.

Efter Admiralens Ord om at være Kjæk slog han i Begyndelsen rask igjen, men det var Subordination, og han fik af de ældre saa mange Prygl, saa han blev kjed af at slaa igjen og af at være sanddru, og besluttede kun at holde sig til det sidste og var doven til Lectierne. Men heller ikke dette, hvor lidt end Admiralen lagde Vægt derpaa, var Kadetterne tilpas, en Dag, da han ulykkeligvis blev fremhævet af en Lærer som et Exempel til Efterligning, blev han tvunget til at læse et Stykke af Adresseavisen og maatte kunne det lige saa godt som sine Lectier, saa han fandt det rigtigt slet Intet at lære.

Saaledes havde Kadetterne faaet Bugt med alle hans skjønne Forsætter, og det uagtet de stode saa smukt i Harmoni med Admiralens Ord. Underofficererne*) vare de egentlige Herrer; thi de havde Tampen i Værge, et Vaaben, som ingen turde kny imod. Dem besluttede han sig til først og fremmest at være lydige, daglig skulde de forsynes med Papir til Rapporter, skjønt de selv fik Penge dertil. Da han antog, det var ydmygende for dem at fordre Papir af ham, skyndte han sig at bringe det uden Opfordring. Saa kom Underofficeren: »jeg skal lære ham at pille Fnug«, og gav ham en ordentlig Lussing, han blev af Kadetterne tvungen til at apportere et Lommetørklæde som en Hund. Efter en hel Del af saadanne Slingringer, bandtes han tilsidst ind i Corporationsaandens Dressur, tog Prygl af de ældre og slog igjen paa de Yngre, var doven og skrydende.

Underofficererne vare Kadetternes Tyranner. En Kadet havde Ordonnants hver Aften, hvorfor han

*) Kadet—.

kunde løskjøre sig for 2 Mark. Denne Tjeneste bestod i at kjøbe hos Urtekræmmeren, at gaa Ærinder, og Taxten var opfundet for at give en Oppasser extra Fortjeneste. Da Osvald var fattig, maatte han selv være Ordonnants. Næppe sad han der $\frac{1}{2}$ Time, før der blev raabt: »Ordonnants«. Man gav ham en Nat-trøie og en Matroshue paa, og sendte ham efter The og Sukker. Han maatte lave The til Underofficeren og, sulten som han selv var, vente paa sin Del.

Saa tog man en Lyststage, rodede Skraatobak og Tælle i Øl paa Pladen, og sagde, det var hans The. Dernæst tog man et Stykke Pap, smurte Tælle paa; »det er hans Smørrebrød«. En anden skrabede Griffler derpaa: »se, det er grøn Ost«; saa kom der et Lag af skrabet Sten: det var Parmisan. Og nu tvang de ham til at spise og drikke saadanne Ting.

Da han vel var mæt, kom sidste Akt. Han skulde nu paa Potten. En Potte blev sat paa Gulvet, Buxerne knappet ned [paa ham, og han sat paa Potten, men det gik den anden Vej ud over hele Gulvet. Saa Tampen igjen. »Slik det op.« Men nu blev det for galt: »Slaa mig, om I vil; men det gør jeg ikke«.

»Nei, sikken Ugleunge,« og saa bankede de lange Aarstjenere ham; men da de ikke fik ham videre, saa: »skrup det af,« som han maatte gøre.

Han blev imidlertid ikke oftere indcommanderet.

Det er kun enkelte Exempler paa Aanden og Tonen. De Drenges skulde hærdes, og hans ungdommelige fantastiske Natur fik andet at vide end ideel Udvikling; han blev forsømmelig, og først i det sidste Aar, — tildels da han saae Faderens Dødsleie 1829 og dennes Bekymring for de 5 Sønner —, kom han hjem fra Sommersøturen med Epauletter*). Hans gode Natur frelste ham fra den Skjæbne, som ramte en

*) som Kadetunderofficer.

stor Del af Kammeraterne, idet de enten forlod Tjenesten eller forfaldt paa en eller anden Maade, som Følge af den raa Behandling; men hans senere triste Liv og melankolske Sind var en Følge af al den Uret og Tilsidesættelse, han havde lidt, fordi han ikke hørte til Coteriet af Officerssønner og Svigersønner, hvilke stedse blev foretrukne. Altid gjorde Nepotisme sig gjældende, som han fik at føle, da han var bleven Officer.

Med hans levende Fantasi og ideale Syn skrev han som Kadet en Tragedie, »Helge«, i Oehlenschlägers Stil og 1827 paa Søturen ombord i Kadetskibet nogle Viser, hvoraf jeg som Exempel vil anføre en:

Melodi: Skjære, skjære Havre.

Da vi fiskede paa Fiskebanken.

Fanger, fanger Fiske,
de syge med de friske,

nu efter Kabliau og Torsk man nok kan være gridske.

Nyder Havets Grøde,
frisk er denne Føde.

Hver spiser sit,
jeg spiser mit,

tit Fad er tomt og øde.

Da vi ankrede ved Vedbæk.

Rappe, rappe være,
de lette med de svære.

Vi ankre vil som Orlogsmænd, vort Fædreland til Ære.

Flinke til at hale,
spring, som I var gale,

Naar hver gør sit,
naar jeg gør mit,

saa er vi flinke Karle.

Da vi saluterede.

Fyrer, fyrer alle,
de brede med de smalle.

Den Tid kommer vistnok, da vi fyre skal og falde.
For Fødeland at skyde,
for Fjendens Trods at bryde.
Hver tager sin,
jeg tager min,
til vi ei meer kan flyde.

Da vi gik i Land.

Værer, værer glade,
de tykke med de flade.

Vil vi ei nyde Guds Natur, det bliver vor egen Skade.
Ei mere vi Søen pløier,
vi os ved Land fortøier.
glød kun dig,
jeg glæder mig;
Naturen Sindet høier.

Det var det Aar; men næste Aar begyndte han at tænke anderledes end at fortsætte i Dovenskab og skrev saa for at blive fri for Kammeraternes Opfordring til Viser:

1828.

En Sømand bør være i Mod og i Hu
Saa modig som Fortidens Juler.
Mest banker hans Hjerte og rødmer hans Kind,
Naar Boreas stormende kuler;
Da heiser han i Tanke Dannebrog,
Da Dødsbud han sender til hver en Krog,
Imens Kanonaderne spille.

Jeg ogsaa vil være Sømand engang,
Og aldrig forlader jeg Standen.

Men Veien jeg finder saa ofte trang,
 Og føler mig fjernt fra Sømanden.
 Da rinder mig atter den Tanke ihu:
 Du er jo kun Barn, kun Lærling endnu,
 Engang du vel Sømand kan blive.

Dog neppe jeg bliver til Noget, naar
 Jeg Drengaaarene spille.
 Den Tid, som er spildt, jeg aldrig genfaar,
 Som Voxen jeg stræber forsilde.
 Jeg beder mig derfor fra Versskrivning fri
 Indtil at Examen og Tour er forbi,
 Saa skal jeg Dem atter tjene.

Den 24. Decbr. 1830 blev han Officer 18 Aar gammel. Da han nu var saa vidt, følte han, hvor lidet godt han havde lært af den Undervisning, han havde faaet, kun at bande og prale, og ikke engang nu fik han at vide, hvorledes han skulde te sig som Officer med de praktiske Forretninger; alt skulde læres ved Fejltagelser. Begeistringens kølnedes ved Forretningerne. Mange gik tilgrunde, havde ved Opdragelsen faaet Hovmod og Indbildninger, som saare lidet passede med den smaalige Aarstjeneste, de som 20-Aars Lieutenanter kom til at gjøre ved Brændevinspøsen ombord, og paa Bommens Vagt, istedetfor at bruge deres Tid til at sørge for deres Velfærd.

1831 gjorde han Tjeneste paa Vagtskibet ved Helsingør. Efter det kom der en Drivertid, som var ham uudholdelig; og da 1832 den militaire Høiskole*) blev oprettet for en fuldstændigere Kundskabs Meddelelse for de fremmeligste Officerer, og denne ogsaa stod aaben for Søofficerer, saa søgte han den til almindelig Misfornøielse for Søetatens Herrer, som fandt det under deres Værdighed at læse mere end de kunne, og, at

*) Opmaaling og Kortlægning.

hvad der lærtes, var til Hinder for de praktiske Ting, Ingen vilde taale nogen under sig, som vidste mere end han selv. Som Høiskoleaspirant fik han 10 Rdl. Tillæg maanedlig Gage, og en Undervisning af de mest videnskabeligt dannede Lærere; men han havde ondt ved at faa Tilladelse.

Chefen udtrykte sig endog haanende, at de ikke ønskede disse Lærde; og da han endelig spurgte ham, om han end ville gaa til Høiskolen, selv om han ikke fik dette Tillæg, svarede han: »ja, jeg er kun bange for at gøre Etaten Skam.« Han var den første, og i mange Aar den eneste Søofficer, som tog Høiskolens meget fordrende Examen; og efter 2 Aars Arbejde afgik han med godt Testimonium, sammen med Adolf Fibiger, Trepka og to andre. Han havde nu Ret til at træde ind i Staben, men ville ikke forlade den ham proklamerede stolteste Stand i Landet. Han blev imidlertid tilsidesat ved Udkommandoer, og blev saa kjed af dette Officersliv, at han modtog en Opfordring af Admiral Bille, til hvem den preussiske Regjering havde overdraget den nylig oprettede Navigationsskole i Danzig, og fik $1\frac{1}{2}$ Aars Permission. Den preussiske Regjering gjorde ham fordelagtige Tilbud om at beholde ham; men Kjærligheden til Fædrelandet førte ham hjem, da Permissionen var udløbet, og saa i 1836 blev han udkommanderet til St. Thomas. Dette, at han drog til Preussen, var Uvillie over hans skuffede Forhaabninger om en tidligere Tour til Vestindien, hvilken sædvanlig var en af de unge Officerers første Tour, og dels fordi hans Broder Otto var der og længselsfuld var skuffet Aar efter Aar i ikke at mødes med sin Barndomsven; og al denne Tilsidesættelse var en Følge af hans Høiskolekundskab. I denne hans første Ungdomstid var han med al sin Elskværdighed og sit ganske ualmindelig skjønne Ydre saa søgt til Selska-

ber, at han blev helt fortunlet. Han kom i Huset hos Kammerherre Greve Holck, Hofchef hos Prinds Christian, for at læse med en Søn, som han bragte frem til at blive Søkadet. Han forelskede sig der i en Datter, som var forlovet. Alle gjorde meget Stads af ham, ogsaa Grevinden. Han var meget feteret i Selskaber, og forskjellige elskværdige Damer forelskede sig i ham, navnlig Ilia Fibiger, en dygtig begavet Kvinde, som aldrig glemte ham, og efter hans Død i et Digt, 3 Dramaer satte Vers til hans Minde. Alle disse brogede Forhold indvirkede end mere paa hans omtagede Sind, saa han blev mismodig, og saa maaske paa alle vore Forhold, og navnlig ogsaa paa sin Stilling som Officer og paa Marinens Tilstand.

Ved den Tilsidesættelse, han var udsat for ved Etaten, beklagede han sig for Arveprinds Christian, og denne spurgte ham: »Hvorfor blev De ikke i Danzig?« hvortil han svarede: »Kjærlighed til min Konge gjorde, at jeg kun betragtede mit Ophold i Preussen som en Skole, ikke for at erhverve mig Plads der«. »Naa ja, det var godt, De vilde det.« Prindsen var Behageligheden selv, og sagde endvidere: »De har en Broder, som er Maler*).*« Osvald selv var ikke Behageligheden, saa han var ikke noget, Prindsen kunde bruge.

Foraaret 1836 kom han til Vestindien, fik straks Klimatfeber, og blev plejet af Broderen. Som Rekonvalesent blev han optaget i Kommandeur, Toldinspektør Rohdes Hus, hvor en Datter pleiede ham, og ligeledes indsugede en uudslettelig Kjærlighed. Da han kom hjem, blev han ansat som Andenlærer ved Søkadetakademiet, og snart efter første Lærer, ligesom han i Professor Mariboës Skole manuducerede Elever til Akademiet. Nu beskæftigede han sig med Videnskaben, skrev Artikler i Archiv for Søvæsen og udgav

*) Professor V. Marstrand.

en Lærebog i Navigation. 1847 reiste han ned til Stege til Broderen Theodors Bryllup og herfra var det, at han om Morgenen efter Reisen fandt Moderen døende, og det rystede ham dybt. Han skrev til Broderen i Rom: For mig er den eneste Kæreste død, jeg nogensinde har haft, og en Moders Kjærlighed faar man aldrig mer, men en saadan Sorg heller ikke. Saa kom 1848 med Marts-Ministeriet. De liberale Mænd havde udpeget ham til Marineminister*); O. Lehman opfordrede ham dertil; men han var intet mindre end Politiker, frisindet og dybt seende alle Misligheder, ogsaa i Søvæsenet var han for meget Kammerat til at opponere mod sine foresatte. Zahrtmann, den mest despotiske Officer, blev Minister. Han var angst for Marstrands Betydning og gjorde ham til Navigationsdirekteur med Udtrædelse af Marinen som Kaptajn. Ved Krigens Udbrud 1849 vilde han med, og erklærede, at saafremt hans Ansættelse hindrede dette, gav han Afkald paa den, hellere end ikke at deltage i Krigen, og saa først blev han ansat som 3die Kommanderende paa Linieskibet Christian den Ottende, hvor han kommanderede 1ste Batteri ved Eckernförde. Han laa endnu den 26de Marts paa Rheden, da han hørte, at hans Barndomshjem i Silkegade om Natten var brændt, og ilede strax iland, og da saae vi ham for sidste Gang. Den 5te April sprang Skibet i Luften. Det var en forfærdelig Sorg, som greb alle ved denne Efterretning, og vi Brødre følte bestemt, at han ikke vilde overleve den Tort, og at han som Officer ikke forlod sin Post, saalænge nogen af Mandskabet var i Fare.

Saaledes endte denne høitbegavede Mand, anderledes end han begyndte sin Karriere i Marinen med en Begeistring, som yderligere blev næret, da Chefen

*) paa samme Maade som Læssøe var udpeget til Krigsminister (jvnfr. Andræ: V. F. Læssøe).

hilste ham velkommen som Kadet i denne vort Fædrelands stolteste Stand. Man kunde vanskelig træffe nogen, saa levende og sprudlende skjøn Yngling, saaledes som han var i sin første Ungdom som Officer. Men alle disse boblende Egenskaber tabte sig snart ved Livets Alvor, og tungsindig som han blev ved Skuffelser, saa faldt han i rette Tid paa sin Post for Fædrelandet og holdt Idealet høit til det sidste.

I den anførte Vise, som han skrev paa Kadet-skibet, er det tredie en Spaadom om hans Skjæbne. Det var som om han anede, hvad der vilde ske, thi han ordnede sine Sager for det Tilfælde, at han faldt i Krigen, og enkelte af sine kjæreste Ting tog han med, navnlig et Kronometer, en Foræring fra Navigationsskolen i Danzig, og et deiligt Billede, malet i Rom af hans Broder Vilhelm.

Paa Møen traf jeg for mange Aar siden en Bonde, hvis Søn var hans Oppasser ombord. For denne havde han i Forvaring hans Stadsklæder og 30 Rdl. Kort før Skibet sprang i Luften, gav han ham alt tilbage, og tillod ham selv at redde sig iland. Denne Tanke for sin Tjener havde rørt Bonden stærkt.«

Professor, Overlæge A. G. Drachmann skriver i »En gammel Skibslæges Erindringer«, Tilskueren 1888 og 90, følgende om Kap-tajnløjtnant Marstrand:

»Han var en ualmindelig smuk ung Mand med et noget nervøst og ligesom fraværende Udtryk.

Ved en Diskussion mellem ham og Ljt. Lehmann (Broder til Orla Lehmann, og mærkeligt nok talte Brødrene tysk indbyrdes) ombord i BELLONA, om Shakespeare, hvor Marstrand paastod, at Shakespeare havde haft større Indflydelse paa Dannelse og Civilisation end alle Præster tilsammen. Samtalen var ført meget højroset, og efter dette Udbrud, der rungede

over hele Messebordet, lød det fra alle Sider: »Marstrand er gal«. Eksentrisk var han, ikke sjældent indsluttet og hypokonder, altid interessant og livlig, men ikke sjældent paradoks i sine Meninger og Udtalelser.

Som bekendt fik Marstrand et meget tragisk Endeligt, da han som Trediekommanderende paa CHRISTIAN VIII delte Skæbne med de mange, der mistede Livet ved den ulykkelige Katastrofe i Eckernførde Fjord. Det blev sagt, at man førend Katastrofen, og efter at Skibet var blevet overgivet, havde søgt efter Marstrand, men ikke kunnet finde ham. Det var et ikke lidet udbredt Rygte, at Marstrand efter Overgivelsen, og i Forvisning om at være alene tilbage, havde sprængt Skibet i Luften. En saadan Handling laa ikke fjernt fra Marstrands eksentriske Tænkemaade.«

Af disse Skildringer ser man, at Marstrand havde en aaben, følsom og kunstnerisk begavet Sjæl og med Karaktertræk, der hørte den Tid til — han var sværmerisk, romantisk og filosofisk og med høje Idealer; men hans Hjærte var dansk i alle dets Streng.

Alle de nye Strømninger havde grebet ham dybt, han var glødende nationalliberalt indstillet, og kom derved paa Kant med flere af Marinens ældre Officerer, der næsten alle var Helstatsmænd (vist nok Grunden for Broderens lige citerede Udtalelser om Zarthmann), men til Gengæld var han Genstand for de fleste yngres Beundring; hans Udnævnelse til Navigationsdirektør var i allerhøjeste Grad en Udmærkelse, der dog udsatte ham for megen Misundelse.

Johannes Fibiger*) har i sin Levnedsskildring givet en udmærket Skildring af Barndomsvennen Osvald og skildrer, hvor dybt et Indtryk han bl. a. havde gjort paa Ilia Fibiger, men hertil skal jeg oplyse, at hans eget Mismod skyldtes hans ulykkelige Forel-

*) Præst og Forfatter.

skelse i Komtesse Ida Augusta Holck, der ogsaa gengældte hans Følelser, men Familien modsatte sig deres Forbindelse; hun var forlovet med Greve, Hofjægermester H. S. Fr. A. W. Schulin og blev gift med ham (Grev William Schulin-Zeuthens Brevsamling, Sophienholm).

Videre skriver Fibiger om hans Afsked med Marstrand før Afsejlingen til Eckernførde:

» Den 21. Marts tog jeg Afsked med det ulykkelige Linieskib CHRISTIAN VIII. Det var en kold, klar Dag jeg med Vilhelm Marstrand gik ud paa Nyholm og ombord i Skibet. Det var saa hurtigt blevet udrustet, at Møbementet endnu laa spredt paa Dækket, og den nye Maling ikke var tør, saa jeg ved at gaa ned ad en Trappe lik en Smøre paa min blaa Kappe, den jeg siden, da det skjønne Skib var forsvundet ikke lod tage af, men beholdt som et historisk Minde. Osvald Marstrand var tredie Officer i Skibet, commanderede underste Batteri, og forestod de nautiske Instrumenter. Han havde paa Dækket faaet opsat en ny Konstruktion af et Compas*), hvori Nyheden bestod ved jeg ikke, men det maa ikke have været efter den gode gamle Marines Hoved, for medens Osvald viste os den, gik Næstkommanderende Captajn Krieger forbi, trak spottende paa Skulderen og sagde: »Naa, det skal nok stort hjælpe«.

Osvald havde altid været set noget skævt til af den gamle Stok, som En der vilde gøre sig vigtig med uforholden Lærdom, skjønt intel var fjernere fra hans beskedne Væsen. Alene det, at han var den eneste Søofficer, der gennemgik den militære Højskole, blev anset som Mangel paa god Corpsaand, som om man ikke lærte nok paa Søcadetakademiet og ombord. Nu det varede ikke mere end fjorten Dage, før han og

*) Misvisningen bortkompenceredes ved Hjælp af Magneter.

Krieger viste, at de elskede deres Flag lige højt. De var begge blandt de sidste i Skibet og endte deres Dage med det.

Det var den sidste Gang jeg saa Osvalds skjøne, vemodige Skikkelse. Han var ligesom hans Hjertensven Adolf Fibiger*) af dem, hvis Ungdomstro, Trykket af Tidens Brydning mellem Frisind og Militærstramhed, mellem Romantik og Hverdagslivets smaa Forhold, fortæredes i Mismod over ikke at kunne finde det, der er værdt at ofre sit varme Hjerte. Adolf var vildere i sine Lidenskaber og begik Daarskaber. Osvald var tilsyneladende rolig, og faldt aldrig ud af sin fine ridderlige Holdning, men led ikke mindre, snarere mere af sit vanskelige Hjerte.

Han var tilbødt af Damerne, men trak sig med Anstand ud af ethvert Forhold, der truede med at binde, og vænte sig til den bitre Filosofi at man lige saa godt kunde tage den ene som den anden. Det var sørgeligt i vore Sammenkomster hos Vilhelm (Marstrand hans Broder, den berømte Maler), at høre ham med rolig Veltalenhed stadig vende og dreje dette hjærteløse Thema.

Ingen var mere fortvivlet derover end hans Broder, der baade elskede ham saa højt, og bedst vidste paa hvilke Veje han havde samlet al den Bitterhed. Dette i Følge med det meget Bryderi han havde haft i sin Stand, gjorde at han sidste Gang gik ombord som en Mand, der helst søgte en Lejlighed til at ofre sit Liv med Ære. Vi havde en Følelse deraf. Da det var sket, behøvede vi næppe at nævne det, førend vi forstod hinanden.

Ja, som dansk Officer vidste og forstod han, at
uden Død, intel Liv — — uden Liv, ingen Ære — —
 og *uden Ære, intel Danmark.*

*) Ingeniør-Kaptajn.

Benyttede Kilder.

- Private Breve og Skr. fra og til Kmd. H. G. Garde (Familiens Eje ved Frk. Elisabeth Garde).
- Private Breve og Skr. fra og til Kmdkpt. F. A. Paludan (Familiens Eje ved Kgl. Bibliotekar H. A. Paludan).
- Grev Schulin-Zeuthens Privatarkiv, Sophienholm.
- Akter vedrørende Eckernfördesagen, Rigsarkivet.
- Kmd. H. G. Garde's Breve og Skr. Embedsmandsarkivet (Marinens) Rigsarkivet.
- Kmd. F. A. Paludan's Breve og Skr. Privat Arkivet. Rigsarkivet.
- Skibsjournaler, Rapporter m. m. fra Eskadren paa Østkysten af Hertugdømmerne 1849. Rigsarkivet.
- Rapporter og Skr. fra Nørrejske Armékorps 1849, Hærens Arkiv, Krigsministeriet.
- Kaptajn I. S. Hohlenbergs Manuskript. Marinen Bibliotek.
- Kommandør H. Barfod: Foredrag i Taktik, Søofficersskolen 1928/30.
- »Den Dansk-Tyske Krig 1848-50«. Generalstaben 1867-1873, Kbhvn.
- »Beschreibung der Bergung Des Wrach's vom Linienschiffe »Chr. VIII« bei Eckernförde« von Gulland, Hamburg 1850.
- »Erindringer fra 3 Aarskrigen«, Kmd. Wilde, Kbhvn. 1894.
- »Oberst Frederik Læssøe 1811—1850«. N. P. Jensen, Kbhvn. 1912.
- »Læssøe's Levned«. O. Vaupell, Kbhvn. 1895.
- »Werner Hans Frederik Abrahamson Læssøe«. Poul Andræ, Kbhvn. 1912.
- »Der Kampf bei Eckernförde 5te April 1849«. Hoffmann und Campe Hamburg 1849.
- »Unsere Kriegsmarine« Viceadmiral E. von Mantey, Berlin 1934.
- »Autentischer Bericht über das Land und Seetreffen bei Eckernförde am 5te April 1849«. W. v. Rahden, Berlin 1849.
- »Artilleristisches Berichtung, Eckernförde 5te April 1849«. Jungmann, Hamburg 1852.
- »Bericht über den siegrichen Kampf bei Eckernförde«. Carl Arthur v. Lillienstein, Kpt. 37, Side 426, Form. 8. Det kgl. Bibliothek.
- »Der Sieger von Eckernförde«: von Osten und Ürsen (Quelle). Die Erinnerungen des Herzogs Ernst II von Koburg-Gotha aus Schlesvig-Holstein 1848—51, geprüft von Professor D. K. Jansen (die Heimat IV 1896).
- Læssøes Brevsamling; Add. 275 a Fol. (Kgl. Bibliothek).
- Frederik V's Sæ-Krigsartikels-Breve.
- »Haandbog i Nordens Søkrigshistorie«. 1917, Kbhvn. Schaffalitzky de Muckadell.
- »Eckernfördesagen«. C. A. Garde, Kbhvn. 1896.

- »Krigsbilleder fra Felttogene 1848—50«, Vilh. Holst. Kbhvn. 1853.
 »Lærebog i Søartilleri«. O. W. Michelsen, Kbhvn. 1836.
 Konstruktionstegninger til Linieskibet »Christian VIII«. Orlogs-
 værftet, Kbhvn.
 »Christian VIII's sidste Rejse«. Klitinspektør Pinholt, »Vikingen«
 Okt. 1939.
 »En gammel Skibslæges Erindringer«. Professor A. G. Drachmann,
 »Tilskueren« 1888 og 1890.
 Departementstidende Nr. 41 og 42 1850 (Dommene).
 Archiv for Søvæsen 1850 (Dommen).
 »Slægten Marstrand«: Troels Marstrand, Kbhvn. 1885.
 »Mit Liv og Levned«, Johannes Fibiger. Kbhvn. 1898.

I nedennævnte Bøger findes enkelte Beretninger fra Livet i Kbhvn. af telepatisk Art i Forb. med Kampen i Eckernförde, men som jeg ikke har taget med her.

- »Minder fra mine Forældres Hus«. Kbhvn. 1894, Arthur Abrahamsen.
 »Ingemann's Liv og Digtning«. Schwanenflügel 1886, Kbhvn.
 »Krigen og Koleraen«. Bergsøe 1900, Kbhvn.
 »Brevveksling mellem B. S. Ingemann og Fru J. C. v. Rosenørn«
 ved V. Heise 1881, Kbhvn.

Følgende 2 Kilder har jeg forgæves eftersøgt saavel her som i Tyskland:

- »Eckernfördes Ehrentag der 5. April 1849«. Von einem Augen-
 zeugen, Kiel 1849 (Hagedorn).
 »Der Untergang des dänischen Linienschiffes »Chr. VIII« am
 Eckernförde Hafen am 5te April 1849«. Leipzig 1849 Wickede,
 I. von Louis Blanc.

Desuden henvises til

- »Gröndonnerstag bi Eckernför« af Johan Meyer (Plattdütsche
 Wörterbuch 33. Heft, nyudgivet; et Slags tysk Almue-Helte-
 digt fra 1849).

Nekrolog.

Kaptajn **Ernst Jens Gustav Brockmeyer** blev født den 5. Juni 1862 i København, Søn af Bagermester Gustav Traugott Brockmeyer og Hustru Anna Marie født Als.

Han blev Kadet i 1879 og afgik fra Kadetskolen som Sekondløjtnant i 1883, blev Premierløjtnant i 1885 og sejlede med Fregatten **FYEN** til Middelhavet i 1885—86. I 1891—92 var han med Skonnerten **INGOLF** til Vestindien, i 1896—97 Næstkommanderende ved Krydstoldvæsenet og Fører af Inspektionsskibet **ARGUS**.

I 1900—02 ved Søminekorpsets 1. Afdeling (Minevæsenet) og i samme Aar Chef for Mineskibet **HJÆLPEREN** i Eskadre og paa Torpedoskole.

Blev Kaptajn i 1900. I 1902—03 Chef for Inspektionsskibet **BESKYTTEREN** ved Færøerne. I 1903—07 Fører af Postdampskibet **FREYA** mellem Korsør og Kiel. I 1909 Chef for Inspektionsskibet **ISLANDS FALK** ved Island. I 1910 Chef for Vagtskibet ved København, Kaserneskibet **SJÆLLAND**, s. A. Chef for Krydseren **HEJMDAL** som Kadetskib og i Eskadre. I 1911—12 til Tjeneste i Marineministeriet, 1913—15 i siamesisk Orlogstjeneste, hvorfra han vendte tilbage til Danmark.

Efter sin Afsked i 1914 og Hjemkomst antoges han under Sikringsstyrken (1914—1918) fra Maj 1916—April 1918 til midlertidig Tjeneste som Efterretningsofficer paa Læsø.

Kaptajn Brockmeyer var et livligt og meget elskværdig Menneske, med Aarene led han af tiltagende Nervøsitet.

Han blev Ridder af Dannebrog i 1905 og Dannebrogsmænd i 1920, han døde den 27. Oktober 1940 og begravedes i Stilhed.

P. I.

Kommandørkaptajn **Jens Lunderskov Nørgaard** blev født 22. Juni 1893 i Glibstrup ved Lunderskov, Søn af Gaardejer Hans Jensen Nørgaard og Hustru Kirstine f. Lunderskov.

Nørgaard blev Kadet i 1910, Sekondløjtnant 12. August 1914 og Premierløjtnant 1. Juni 1915. Efter at han under daværende Krig havde gjort stadig Tjeneste i Sikringsstyrken i danske Farvande, blev han Næstkommanderende i Inspektionsskibet ISLANDS FALK paa Togt til Island i 1919—20, og Aaret efter gjorde han Tjeneste i Krydseren VALKYRIEN paa Kongerejsen til Island og Færøerne. I 1922 var han Eskadreadjutant, og fra 1. Januar 1923 forfremmedes han til den da genindførte Grad, Kaptajnløjtnant. Den 25. Maj samme Aar blev han — sammen med mange andre — alvorligt saaret ved Eksplosion af et Taageudviklingsapparat, som blev demonstreret om Bord i Krydseren GEISER, en Ulykke, som han i mange Aar havde nogen Men af, uden at hans Energi og Virkelyst dog derved blev kuert.

Fra Efteraaret 1924 til Efteraaret 1925 gennemgik Nørgaard Radiosektionen af »Ecole supérieure d'Electricité« i Paris. 1926—1928 var han Afdelingschef i Marinestaben, og efter i 1927 at være udnævnt til Kaptajn, blev han 30. April 1928 Chef for Søminevæsenets Radioafdeling. Samtidig med at Nørgaard her udførte

et betydeligt organisatorisk Arbejde, underviste han gennem seks Aar i Elektroteknik ved Søværnets Officersskole og Søofficersskolen om Vinteren, medens han næsten hver Sommer, nemlig i 1927, 28, 30 og 33—35 deltog i de aarlige Eskadreøvelser som Torpedobaadschef og Gruppefører i Torpedobaadsflotillen. I 1930 var han tillige paa Togt som Næstkommanderende i Krydseren HEJMDAL som Kadetskib, og i 1935 førte han den Torpedobaadsgruppe, som deltog i Eskorten af Kongeskibet DANNEBROG paa Rejsen til og fra Stockholm.

Den 1. Juli 1932 forfremmedes Nørgaard til Orlogskaptajn, og samme Aar var han Marineministeriets Delegerede ved International Radiokongres i Madrid. Aaret efter var han Delegeret ved Europæisk Radiokongres i Luzern; men i 1935 vendte han tilbage til Arbejdet i Marinestaben, som vistnok havde hans største Interesse. Den 1. August 1937 blev Nørgaard Kommandørkaptajn og kort efter Souschef i Marinestaben. I 1939 modtog Kommandørkaptajnen Udkommando som Chef for Artilleriskibet NIELS JUEL, der var Kommandoskib, først i Øvelseseskadren, og fra 1. September i Sikringsstyrkens 1. Eskadre. Denne Post ombyttede han i Oktober Maaned samme Aar med Posten som Stabschef i 1. Eskadre. Efter at Eskadren i 1940 var gaaet ind til Flaadestationen, fortsatte han som Stabschef ved Kystflaaden og, ved denne Stillings Nedlæggelse, som Chef for Søværnskommandoens Flaadekontor paa Holmen.

I sin mangesidige og meget krævende Tjeneste i Flaaden og Søværnet lagde Kommandørkaptajn Nørgaard mere end almindelig Energi og Arbejdsevne for Dagen, styrket bl. a. af sin faste Tro paa den Sag, han var gaaet ind for. Nørgaard følte sig overbevist om Søofficerens Pligt til at arbejde for det militære Værns

Opretholdelse og Forbedring, og følgelig blev hans Liv en fortsat Kamp mod Tidsaandens Tendens her i Danmark, en Kamp, hvorunder han maatte lide mange Nederlag og Skuffelser. Ved denne Modgang uddybedes i nogen Grad den Egensindighed, som han alt i Forvejen havde Tilbøjelighed til, og hans Virke er derved blevet brydsomt nok. Men Troen paa sin Livsgernings Idé bevarede han til det sidste.

Ridder af Dannebrog blev Nørgaard den 9. Maj 1933, Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten fik han den 29. Januar 1939, og den 6. September samme Aar modtog han Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Nørgaard blev den 2. Maj 1916 i Frederiksborg Slots Kirke viet til Henny Voss Grosche, med hvem han fik fire Børn.

Kun 47 Aar gammel blev Kommandørkaptajn Nørgaard under et tjenstligt Besøg i den af den tyske Værnemagt besatte Del af Frankrig pludselig bortrevet ved en Automobilulykke den 29. Oktober 1940. Bisættelsen fandt Sted fra Holmens Kirke den 4. November 1940.

J. H. M.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. December Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, Maj Hæftet 1939, Pag. 255)

4. Dec. 1676: Slaget ved Lund, Flaaden afgiver 3 Matrosbatailloner i 24 »Hobe«, ialt 1500 Mand, der væbnet med Pistol, Huggert og Morgenstjerne under Søofficerer deltager i Slaget og tilintetgøres.
8. Dec. 1719: Generaladmiraløjtnant Ulrich Christian Gyldenløve dør, kendt som Flaadefører fra Store Nordiske Krig samt som Præsident i Admiralitetet. Stifter af Søkadetakademiet.
10. Dec. 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. Dec. 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 Regiment — efter Revolten paa Christiansø i August 1809, hvor bl. a. Kommandanten, Kaptajn Kohl, saares.
14. Dec. 1911: Marinens Flyveværnen oprettes med Premierløjtnant Ullidtz som Leder af vor første Marineflyveskole.
14. Dec. 1918: Torpedobaaden »Sværdfisken«, Chef Premierløjtnant Quaade, minesprænges i Store Bælt sydlige Del under Minerydning af tysk Minefelt, 8 Mand dræbes.
18. Dec. 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 Proviantgarden paa Slotsholmen bliver først anlagt ca. 1604, benyttes indtil ca. 1680 og opfyldes først i 1868 (se desuden: 15. April 1858).
21. Dec. 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. Dec. 1799: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn Jost van Dockum, tvinger tre engelske Fregatter »Phoenix«, »Emerald« og »Flora« til at afstaa fra Visitation af Konvoj i Nærheden af Gibraltar.
24. Dec. 1811: Linieskibene »Sct. Georg« og »Defence« fra den engelske Flaadestyrke i danske Farvande under Viceadmiral Sir James Saumarez strander udfør Ringkøbing, ca. 1400 Mand drukner.
27. Dec. 1787: Fabrikmester, Kaptajn Henrik Gerner dør, kendt som Skibsbygger og Konstruktør af vore Orlogsskibe, medvirkende til Søe-Lieutenant-Selskabets Stiftelse. (Medaille slaet.)
29. Dec. 1799: Fregatten »Hvide Ørn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfør Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schoutbynacht efter at have overbragt Kong Frederik IV den første Melding om, at Kong Karl den XII er skudt den $11/12$ ved Belejringen af Frederikshald.
30. Dec. 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 = bstryge med Beg.)
31. Dec. 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 518).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Frankrig.

Flyvevæsen.

I en Artikel i Tidsskriftet »Flyv« November 1940:

»Frankrig gør op med sit Luftvaaben« nævnes bl. a., at Frankrig den 1. September 1939 kun raadede over en Frontstyrke paa

ca. 500 Jagerluftfartøjer o. l.

ca. 16 moderne Bombeluftfartøjer

ca. 150 forældede Bombeluftfartøjer

ca. 50 mere eller mindre forældede Typer til forskellige
Formaal.

Iøvrigt henvises til Artiklen.

H. H.

Sverige.

Tale af Forsvarsminister Sköld.

Ved en Fest i Anledning af det svenske Forsvarslaan fremsatte den svenske Forsvarsminister nogle Udtalelser om Sveriges militære Styrke, hvori det bl. a. hed:

Den væbnede Neutralitet bygger paa den Opfattelse, at selv om det for de krigsførende kan være principielt fordelagtigt, eller i det mindste kan tolereres, at et andet Land er neutralt og erklærer, at denne Neutralitet skal respekteres, kan der dog opkomme Situationer, hvor den krigsførende i egen Interesse fristes til at krænke denne Neutralitet. Jo mere det koster at forsøge en saadan Krænkelse, jo mindre er Fristelsen. Et saa stærkt Forsvar som muligt er derfor en uundgaaelig Forudsætning for, at den væbnede Neutralitet skal kunne opretholdes.

Siden Begyndelsen af 1938 har vort Land i større og større Omfang indrettet sig paa at styrke Forsvaret saa meget som muligt. Fra September 1939 til April 1940 fik praktisk talt alle til

Linien hørende værnepligtige en Efteruddannelse. Ogsaa de fleste Landstormsmænd har gennem kortere og længere Indkaldelser faaet en bedre Soldateruddannelse. Til Luftværnet er henimod 10.000 Mand blevet specialuddannet. I Sommeren 1940 er Krigsmagten blevet forøget med nye Hærafdelinger. Yderligere Udvidelser planlægges. Herigennem er Hærens Styrke blevet forbedret.

Dette er ogsaa sket gennem store Nyanskaffelser af Vaaben og Krigsmateriel. Den indenlandske Tilvirkning af Orlogsfartøjer, Luftfartøjer, Vaaben og Ammunition er blevet forceret frem. Fremstillingskapaciteten er blevet forøget væsentligt, og derfor er vort Krigsberedskab ganske godt.

Betydelige Mængder Krigsmateriel, der her i Landet var bestilt til fremmede Lande, er blevet beslaglagt og overført til den svenske Krigsmagt, desuden er saadant Materiel ogsaa indkøbt fra Udlandet. Saaledes har vi fra Italien — foruden de fire Jagere — faaet nogle Motortorpedobaade og et stort Antal Torpedoer, fra Amerika moderne Jagerluftfartøjer og fra Tyskland Rekognosceringsluftfartøjer, Vaaben og Ammunition.

For at styrke vore Troppers Mulighed for at modstaa Angreb, er der udført betydelige Fæstningsarbejder. Alle disse Forholdsregler har gjort vort Forsvar stærkere og mere beredt. Dog arbejdes der stadig, og Styrken forøges.

Forsvarslaan.

I Begyndelsen af November sluttede Forsvarslaanet med et Beløb paa 794.197.500 sv. Kr. Laaret er planlagt til 500 Mill. Kr. med en Rente paa 4 %.

Budget.

Marineforvaltningen henstiller ¹⁰/₁₀, at Regeringen af Rigsdagen skal begære Bevillinger til et Beløb af 217.228.150 Kr. til Søforsvaret i næste Budgetaar, deraf 212.049.150 Kr. paa Driftsbudgettet og 5.179.000 Kr. paa Kapitalbudgettet.

Beløbene fordeles i Hovedsagen saaledes:

1. Driftsbudget.

Marineforvaltningens Lønninger samt Forholdsregler til Industriens Krigsorganisation	885.000
Lønninger, Familiebidrag, Rekruteringsudgifter m. v. for værnepligtige	25.254.000
Bespisning og Intendanturmateriel	9.890.000
Undervisning og Øvelser	9.550.900

Bygning af Skibe og Fartøjer, Flaaden	91.220.000
Bygning af Skibe og Fartøjer, Kystartilleriet . . .	2.500.000
Vedligeholdelse og Udrustning, Flaaden	10.900.000
Vedligeholdelse og Udrustning, Kystartilleriet . .	1.276.000
Anskaffelse af Artilleri og andet teknisk Materiel	55.187.500
Visse Materieforsøg	400.000
Bugserbaad til Orlogsværft, Karlskrona	400.000
Bugserbaad til Orlogsværft, Stockholm	400.000
Baade til Sveriges frivillige Motorbaadskorps . . .	150.000
Til Vedligeholdelse og Udrustning af Befæstninger	400.000

II. Kapitalbudget.

Brændolietanke	750.000
Dokport, Karlskrona	200.000
Rationalisering af Ingeniør-Departementet, Stekh.	
Orlogsv.	3.220.000
Modernisering og Istandsættelse af visse Kaserne	220.000

Planen for Anvendelsen af det store Beløb til Nybygninger findes i en samtidig afgivet, fortrolig Skivelse. Hvad angaar Udrustningskontoen, bemærkes det, at det store Beløb skyldes, at Antallet af Fartøjer er steget betydeligt siden sidste Budget. Neutralitetsvagten har ogsaa slidt paa Fartøjerne, og endvidere er baade Lønninger og Priser steget. 55-Millioner-Beløbet findes ogsaa for største Delen specificeret i en fortrolig Skrivelse angaaende Artilleri- og teknisk Materiel, dog indgaar i dette Beløb Komplettering af Projektormateriel paa ældre Skibe, Anskaffelse af Reservebatterier og Bjærgningsmateriel til Undervandsbaade, Komplettering af Ammunitionsbeholdningerne, nye Kærnerør til visse Kanoner, moderne Sigteøvelsesmateriel, Torpedøer, Miner, Dybd bomber, Luftværn til Kystflaadens Ankerpladser og Göteborgs Skærgaard, Komplettering af Kystartilleriets Ammunitionsbeholdninger, Forstærkning af Kystartilleriforsvaret, Forstærkning af Älvsborgs Fæstning (1.100.000), forskellige Forsøg m. m.

Det Materiel, der foreslaas til Sveriges frivillige Motorbaadsflotille, bestaar af to Motorbaade af en Type, der er foreslaaet af Chefen for Marinestaben. Det er Mening, at Baadene skal bero hos og vedligeholdes af Flaaden og kun laanes ud til Motorbaadskorpsets Øvelser. Anskaffelse af fire Baade er foreslaaet.

Der er ogsaa indbefattet et mindre Beløb paa 24.000 Kr. til Indkøb af Star-Baade, der skal udlaanes til Personel i Fritiden.

Endelig skal paapeges, at Marineforvaltningen i Spørgsmaalet

om Opførelse af et nyt Søkrigsskole Etablissement — med Bemærkning om, at Arbejdet er et udmærket Nødhjælpsarbejde — henstiller, at Spørgsmaalet snarest tages op.

Foruden det her nævnte Budget er der ¹³/₁₁ foreslaaet en Bevilling for indeværende Finansaar paa 31,8 Millioner Kr. til øjeblikkelig Igangsættelse af Nybygning af to lette Krydsere, som sammenlagt heregnes at ville koste 100 Millioner Kr., samt yderligere et Antal Jagere og Undervandsbaade, for hvilke Beløbene tilsammen udgør 41,4 Millioner Kr. Hvad de to Krydsere angaar, beregnes Byggetiden til $2\frac{1}{2}$ Aar, og det Beløb hertil, der behøves i Aar, er 20 Millioner, til Jagere og Undervandsbaade bliver der saaledes i Aar altsaa 11,8 Millioner Kr.; Restbeløbet hertil anvises i det følgende Finansaar.

Forslaget giver ikke nærmere Oplysning om Krydserne, men det ligger nær at antage, at de svarer til de tyske Krydsere (6000 t) med Hensyn til Fart, Pansring og Armering. Typen bliver i alle Tilfælde mindre end den af Admiral de Champs i 1937 foreslaaede med 21 cm Kanoner og med forholdsvis svært Panser. Paa Grund af disse Nybygninger opsættes Bygningen af de to tidligere foreslaaede Artilleriskibe indtil videre.

Nybygninger og Nyanskaffelser.

Gennem Indkøb og Nybygning er der tilført eller tilføres i nærmeste Fremtid den svenske Flaade ikke mindre end ca. 60 Enheder. Den største endnu foretagne Nyanskaffelse har været de fire italienske Jagere, der har været prøvet under Flaadens Efteraarsovelser i svenske Farvande og vist sig at være første Klasses. Tre Undervandsbaade af Typen »Sjölejonet« (580/760 t — 15/10 Kn. — 3000/? HK — $65 \times 6,4 \times 3,6$ m — $1 \times 10,2$ cm — 1×25 mm AL — $4 \times 53,3$ cm TR — 32 Mand), og et Par mindre saakaldte Kystbaade (350/? t), samt et yderligere Antal Undervandsbaade er under Bygning.

Sverige har ogsaa faaet et Antal Motortorpedobaade, dels fra Italien, dels fra England, og dels er der nogle under Bygning paa svenske Værfter. I denne Forbindelse kan nævnes, at der er planlagt nogle bombesikre Rum (Grotter?) til MTB. Svenske Lloyds »Patricia«, som fulgte de fire Jagere er indkøbt og skal anvendes til Moderskib for Undervandsbaade. Videre er to mindre Tankskibe indkøbt i Udlandet. Udover disse Indkøb og Nybygninger har den svenske Marine ogsaa gennem Ombygninger og Modernisering øget sin Styrke.

Panserskibet »Sverige«s Ombygning afsluttedes i Forsommeren, Minekrydseren »Clas Fleming« er blevet ombygget, idet den er blevet forlænget med 5 m paa Midten og forsynet med nyt Maskineri (Götaværket). Panserkrydseren »Fylgia« er for Tiden under Ombygning.

De sidste Stabelafløbninger m. v. er følgende:

1. Jagere:

Type »Karlskrona« (1024 t — 39—42 Kn. — 32000 HK — $93 \times 9,0 \times 3,8$ m — 3×12 cm — 6×25 mm AL — $6 \times 53,3$ cm TR — 2 Dydbombek. — Miner — 135 Mand).

»Karlskrona« færdig og indgaaet i Flaadens Tal, September (?).

»Norrköping« søsat $\frac{5}{9}$, Eriksberg, Göteborg.

»Gävle« søsat $\frac{24}{9}$, Götaværket, Göteborg.

Angaaende de i Italien indkøbte fire Jagere henvises til T.f.S. IX 1940, Pag. 487.

2. Minestrygere.

Type »Arholma« (369 t — 17,5 Kn. — 3200 HK — $55 \times 7,1 \times 2,1$ m — 2×75 mm — 1×25 mm AL — 2 Dydbombek. — 37 Mand).

»Holmön« søsat $\frac{5}{9}$, Eriksberg, Göteborg.

»Vinga« søsat $\frac{7}{10}$, Götaværket, Göteborg.

»Ven« søsat $\frac{7}{10}$, Götaværket, Göteborg.

»Kullen« søsat $\frac{29}{10}$, Öresundsværftet, Landskrona.

»Grönskär« søsat $\frac{30}{10}$, Finboda, Stockholm.

Baadene faar Navne efter de vigtigste Fyr i Sverige.

Udrustning af Hjelpekibe.

I Anledning af Krigssituationen er der i Sverige blevet udrustet nogle Fartøjer til »Vedethaade«. Revisionen har set sig foranlediget til at bemærke, at Udgifterne til disse Udrustninger ikke staar i noget rimeligt Forhold til Fartøjernes Værdi.

Søfartskontrol.

Chefen for Søfartskontrollen, Kapten Bolling, har paa Motorbaadsflotillens Møde $\frac{13}{11}$ holdt Foredrag om frivillige Motorbaades Deltagelse i Søfartskontrollen; det hed bl. a.:

Ved sin Deltagelse i Søfartskontrollen paa Vestkysten har den frivillige Motorbaadsflotille gjort en værdifuld Indsats i Beredskabstjenesten. Kontrollen har været særdeles virksom i det sidste halve Aar, hvad baade Søfolk, Fiskere og Badegæster har erfaret.

Ved Vestkysten er der foretaget ikke mindre end 16.300 Skibsvisiteringer og i 2.000 Skibe er der sat Kontrollhold om Bord med den Opgave at kontrollere Skibenes Sejlads inden for Marinestrøktets Omraade.

Den yderste Kontrolzone passes af Lodserne. Ved bestemte Møde- og Visiteringspladser møder saa den egentlige Søfartskontrol, som foretager Visitering af Papirerne eller Skibsransagning. Derefter kan Skibene fortsætte med Kontrollhold om Bord, det gælder først og fremmest udenlandske Skibe og svenske Skibe med Ud-lændinge om Bord.

Søfartskontrollens Hovedopgave er at forhindre Udspredelse eller Befordring af Krigsefterretninger. Til den Ende er Kysten fra den norske Grænse til Båstad opdelt i en Række Kontrolstrøg. Søfartskontrollen traadte i Kraft den 16. April. Fornylig er der gennemført en ny Organisation, hvorved den legale — og loyale — Fisketrafik har faaet betydelige Lettelser, specielt hvad angaar Fiskeri og Sejlads i de mørke Timer.

(Svensk Presse) *F. H.*

Tyskland.

Flyvevæsen.

En af de nyeste Arado-Typer er Søluftfartøjet Ar. 196, et eenmotoret, lavvinget Monoplan med Pontonunderstel.

Det benyttes til Sørekognoscering og Bombekast, saavel om Dagen som om Natten.

Det er bygget af Metal og de to Planhalvdele kan klappes tilbage langs Kroppen. Luftfartøjet kan udskydes fra Katapult og anvendes fra tyske Krydsere o. l.

Besætningen bestaar af to Mand, og baade Forer- og Observatørrummet er overdækket.

Ar. 196 er udstyret med en luftkølet Stjernemotor paa 800 HK. og med trebladet Propeller.

Bevæbningen angives at bestaa af to faste Kanoner og to faste Maskingeværer, der kan skyde fremefter, samt et bevægeligt Observatørgevær.

Bombeophængningsapparat findes paa Undersiden af de to Planhalvdele.

De senere Maaneder har Ar. 196 været meget anvendt som Katapult-Luftfartøj i Nordsoen, og det skal have gjort glimrende Fyldest til Rekognosceringsbrug og til U-Baadsjagt. I Beretningen

fra den 6. og 8. Juli meddeles det, at Ar. 196 har sænket to U-Baade.

(F.-9-1940)

I en Artikel »Vingbrutna men stridsdugliga« i Tidsskriftet »Flygning« Nr. 19 B Oktober 1940 omtales Metalflyvemaskiners Modstandskraft overfor Virkning af 20 mm og 40 mm Luftværns-skyts.

Det angives bl. a., ogsaa ved Fotografier, at Junkers Luftfartøjstyper Ju 87 og Ju 52, der efter at være ramt af 20 mm eller 40 mm's Granater har kunnet flyve indtil 120 km tilbage til Basis og lande i Sikkerhed.

Iøvrigt henvises til Artiklen.

H. H.

Marinens Bibliotek.

September og Oktober 1940.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

66. *Steinhäuser, K.*: Chemische Analyse-Methoden für Aluminium und seine Legierungen. 2. Aufl. Bearb. im Auftr. des Chemiker-Fachausschusz der Aluminium-Zentrale unter der Obmannschaft von Dir. Dr. Schall, Bitterfeld. Hrsg. Aluminium Centrale. Berl. 1938. 4^o. K¹.
- *67. *Kjølser, F. H.*: Oversigt over biografiske Oplysninger angaaende Slægten Kjølser. Index. Kbh. 1931. 8^o. H. Gave fra Komm.kapt. F. H. Kjølser.
- *68. Tidsskrift for den grønlandske Tjenestemandforening. Organ for ansatte ved Grønlands Styrelse og Den kgl. grønlandske Handel. Aarg. 1. Nr. 1 ff. Kbh. 1927 ff. 4^o. H. Gave fra Redaktionsudv. for »Medd. o. Grl.«, forts. som Gave fra Red. af Tidsskriftet.
69. *Westin, S. & Ramm, W.*: Arbeitsmethoden der Hochvacuum-technik. Ill. »Det Kgl. Vidensk. Selsk. Skr.« 1936, Nr. 9. Thronheim 1937. 8^o. K¹.
70. *Paarmann, S.*: Chemie des Waffen- und Maschinenwesens. Leitfaden der Stoffkunde für den Offizierachwuchs der Kriegsmarine. Ill. Diagr. Sagindex. 2. Neubearb. Aufl. Berl. 1940. 8^o. H.
71. *Dettmann, F.*: 40 000 Kilometer Feindflug über Polen, Norwegen, Frankreich auf England! Ein Kriegsberichter der Luftwaffe erzählt. Ill. & Kort. Berl. 1940. 8^o. H.
72. *Eberhardt, F.*: Militärisches Wörterbuch. Ill. & Kort. Stuttg. 1940. 8^o. H.
73. Die Kriegsflugzeuge Deutschlands, Englands und Frankreichs. Ill. Hrsg. Dr. Josef Ludwig Müller. Berl. 1840. 8^o. H.
74. *Gladisch, W. & Schulze-Heinrichs, A.*: Seemannschaft. Ill. Diagr. Index. Handbuch für Unterricht und Praxis. Bearb. auf Veranlass. der Inspektion der Bildungsw. der Marine. 2. durchges. und erw. Aufl. Berlin 1940. 8^o. H.

75. *Goerne, A. v. (& Traxdorf, J.): Die deutsche Kriegsflotte. Entwicklung und Gegenwart. Ill. (& Portr.) Hrsrg. vom Reichsbund Deutscher Seegeltung. Berl. 1940. 8^o. H.*
76. *Knuth, Eigil: Under det nordligste Dannebrog. Beretning om Dansk Nordøstgrønlands Ekspedition 1938—39, udsendt af Alf Trolle, Ebbe Munch og Eigil Knuth. Ill. & Kort. Kbh. 1940. 4^o. H.*
77. *Thaulow, T.: Jacob Benjamin Scavenius Estrup. Hans Liv og Gerninger. 1825—1913. Ill. (Portr.) Kbh. 1940. 4^o. H.*
78. *Mayo, C. B.: Your Navy: Organisations, Customs and Traditions, Strategy, Tactics (Jutland), the Nine Principles of War, and the Place of the United States Navy in National Security. App.: An Act . . . for the creation etc. of a Naval Reserve and a Marine Corps Reserve. Los Angeles, Cal. 1939. 8^o. H.*
79. *Giamberardino, O. di: L'art de la guerre sur mer: Doctrine et pratique. — La politique et l'art de guerre. — Stratégie. — Tactique. — Organique. — L'art du commandement. Trad. de l'Italien par le comm. André Guieu. »Coll. de Mémoires, Études et Documents pour servir à l'Histoire militaire.« Paris 1939. 8^o. H.*
- *80. Vor Konge. Ill. Udg. i Anl. af Kong Christian X 70-Aarsdag d. 26. September 1940. . . af Chr. Erichsens Forlag. Kbh. 1940. 4^o. H. Gave fra Forlaget.
- *81. *Nielsen, Aage Krarup: Hans Falk fra Maketu. Ill. & Kort. Kbh. 1940. 4^o. H. Gave fra Forfatteren.*
- *82. *Harild, S.: Krigskirurgiske Indtryk og Erfaringer fra Finland. Ill. I ndb. sam m. med: Søbye, P.: Influenzaepidemi behandlet med Azetyl-Pyriamid. Litt.fort. Kbh. 1940. 8^o. Udsn. af »Militærlæggen« XXXXVI. Aarg. II. Hft. H. Gave fra Red.*
- *83. *Brorson, Senta: Nogle Undersøgelser over Virkningen af Vaccination mod Forkølelse. (Kbh.s Mil.hosp. medic. Afd.) Kbh. 1940. 8^o. Udsn. af »Militærlæggen« XXXXVI, Aarg. II. Hft. H. Gave fra Red.*

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Krigen 1939—
Kemprier, R. M. W.: The Enemy Alien Problem in the Present War.
 Tyskland.
Hölk: Der Einsatz von Kriegsgefangenen in Arbeitsstellen.
- 7.4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
 England.
Popper, D. H. & Wilde, J. C. V. de: Wartime Economy of Britain and France.
 Holland.
 Holland under Okkupationen.
 Norge.
 Norges økonomiske situasjon.
 Den økonomiske Udvikling i de nordiske Lande. Norge.
 Okon. og Pol. H.
 Rumænien.
Leore, G. N.: Die Kriegswirtschaft in Rumänien.
 Tyskland.
Wilde, J. C. de: Germany's Wartime Economy.
 »Nio måneder tysk krigsøkonomi«.
 U. S. A.
Trueblood, H. J.: Economic Defence of the Americans.
- 7.42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.
Beyer-Arnesen, K. & Grøner, H.: Offentlig prisregulering. —
 Formål, system og virkninger.
 Sverige.
Welinder, C.: Den svenske prisreguleringen.
- 7.5.: Propaganda.
Friedén, O.: Propaganda och politik.
- 7.6.: Neutralitet (efter Lande).
Wright, Q.: The Present Status of Neutrality.
 Sverige.
Nordström, L.: Svenska folkets framtid.

(forts.)

H. Bistrup.

2/2/60