

En Rejse gennem Danmark og Sverige 1808—09.

Oversat af Kommandør M. Bojesen.

I Bind IV af "A Collection of modern and contemporary Voyages and Travels" i seks Bind, London 1810, findes en Afhandling af Mr. James Macdonald omhandlende hans ovennævnte Rejse i Krigsvinteren 1808—09. — Et Uddrag heraf, som beskriver hans Forlis paa Skagen, Fregatten »Crescent«s omtrent samtidige Forlis og hans Betragtninger over Sjællands Betydning skal nedenfor gengives i noget forkortet Oversættelse og vil formentlig have Interesse for Tidsskriftet Læsere.

Det fremgaar af Sammenhængen, at Mr. M. er en skotsk Forretningsmand, som befinder sig paa Vej fra England til Gøteborg, da han forliser paa Skagen med Briggen »Johns«. Han er en kultiveret og kundskabsrig Mand, fuld af Interesser, har set sig godt om i Evropa, taler Tysk og forstaar noget Skandinavisk; han er vaagen og intelligent, gør en Mængde, oftest rigtige, Iagttagelser, og hans Horisont er betydelig videre end en almindelig engelsk Forretningsmands.

Af Kongen og saa godt som næsten alle militære og civile Myndigheder og Privatfolk bliver Mr. M. behandlet med en Hensynsfuldhed, som paa Baggrund af Nutiden og i Betragtning af Aarsagen til den daværende Krig, og i Særdeleshed af den skandaløse Behandling vore Søfolk samtidig led paa de engelske »Prison« Skibe forekommer næsten utrolig, ligesom Kongen tillader ham frit at fortsætte sin Rejse til Sverige, med hvilket Land der jo ogsaa herskede Krigstilstand.

Tildragelserne paa Landrejsen, undtagen i Nordjylland, forbigaaes her eller refereres i største Korthed.

Mr. M. udtaler sig i det hele med Venlighed og Anerkendelse om den danske Konge, Stat og Nation, men tiltrods for den mildest talt forbavsende Imødekommenhed og Gæstfrihed, der møder ham, synes han, som den Britte han er, nærmest at betragte dette som en Selvfølge, og han beklager sig f. Eks. stærkt over den Langsomhed, hvormed hans Ansøgning til Kongen fremmes. — Han spotter over Danmarks Afmagt, anfører sine Iagttagelser angaaende Selskabelighed, Balser, Landbefolkningens Udseende og Paaklædning, lægger Mærke til Udskiftningen af Bøndergaardene, Jordens Bonitet, Sandflugtsdæmpningen, det udmærkede Smør og den daarlige Ost og siger, at de velnærede Børn og trivelige og blanke Heste i Jylland er et ubedrageligt Kendetegn paa, at Bønderne sidder godt i det. I Jylland har han ikke set een daarlig Hest. Jyderne beskriver han som høje og af ret smukt Udseende, men han er fortrydelig over, at Alle er paa det rene med, at de danske Krigsfanger bliver daarligt behandlet af Engelskmændene.

Han noterer sig det umaadelige Antal af store Gravhøje i Jylland og drager heraf Slutninger om Landets fordums Folkerigdom og Magt. — Mr. M. roser i høje Toner det danske Befordringsvæsen og Vejene paa Øerne; han glæder sig over at høre, at Befolkningen ikke kan døje de overmodige franske Tropper, men er glade ved Spanierne.

Mr. M. er langt fra blind for Brutaliteten ved det engelske Overfald paa Danmark, men hans Bemærkninger herom er ligefrem klassisk engelske i deres kølige Vurdering af den grove Fejl, England efter hans Mening har begaaet ved ikke ligefrem at annektere Sjælland med tilgrænsende Øer, som vilde kunne have

55370

35.5
T. 27

afgivet en Mængde glimrende Søfolk til den britiske Flaade. Han taler med omtrent samme Koldblodighed herom, som om det havde drejet sig om en Kolonisering i Afrika.

København, om hvilken By han har mange rosende Ord, ofrer han et længere Kapitel; særlig nævner han dens udmærkede Havn.

Forholdet mellem Danmark og Sverige diskuterer han nærmere.

Forfatteren er ikke Sømand, skønt ikke uden Kendskab til Søen, og i Oversættelsen er noget Hensyn taget hertil.

Hermed gives Ordet til Mr. Macdonald selv.

1. Brev.

Skagen eller the Skaw, et Fiskerleje i Nordjylland.

24. November 1808.

Jeg sidder her i dansk Fangenskab og har derfor rigelig Tid til at nedskrive, hvad jeg kan huske fra de sidste fire Dage, de værste i mit Liv. — De sidste to Dage har jeg tilbragt i et Slags Febertilstand og knap været i Stand til at samle mine Tanker, men i Dag føler jeg mig bedre og tror, at jeg kan genkalde mig de væsentligste Enkeltheder vedrørende mit Vanheld.

Kl. 2 om Morgenen, Søndag den 20. ds., varskoede Rorgængerens, at han saa et Lys, og at han tydelig kunde se Land. Vi løb alle op paa Dækket i bar Skjorte for at blive klar over, om det virkelig var rigtigt, og tiltrods for den bidende Vind varede det noget, inden vi kom i Klæderne, og det først efter at hele Mandskabet eenstemmig erklærede, at de kunde se baade Lyset og Skroget af den engelske Orlogsmand (»Fury«), som førte Lanternen i sit Kryds-mær.

Jeg kunde ikke selv skelne noget, der lignede et Skib, men da jeg saa Lyset meget tydeligt, bad jeg indtrængende Kaptajn Hulton om at være paa sin Post, da Kystboerne i Jylland tændte falske Lys, for at vildlede engelske og svenske Skibe. Han føjede mig ved at gaa op paa Dækket og endogsaa op i Vantel for at overtøye sig om, at Lyset blev vist fra »Fury«. Vinden var Sydost, og han prajede til Rørgængerer: »John, hold klos agten om Orlogsmanden, jeg er sikker paa, at jeg ser hans Topper, og i det Brev, jeg fik fra Rederne, den Morgen vi sejlede, stod der, at han ligger 6 Sømil udenfor Skagens Rev.« — Jeg kunde stadig ikke opdage noget Skib, skønt jeg ser godt, og jeg insisterede derfor paa at høre Mandskabets Mening igen.

Natten var ualmindelig kold, og Folkene havde netop paany eenstemmig erklæret at være af samme Mening som før, — noget gnavent paa Grund af min Mistro, — da Skibet pludselig tog Grunden med et vældigt Stød og, — som jeg troede, — hele Rejsningen gik overbord. Heri tog jeg imidlertid fejl. Vi prøvede paa alle Maader at faa Skibet af Grunden, men forgæves; hver Sø hamrede Skibet med voldsom Kraft mod Bunden, og i Løbet af fem Minutter, — Klokken var bleven 3, — var Kahytten fuld af Vand, og alle Pumperne var blevet uklare. Nu paafulgte en frygtelig forvirret Scene; vi hørte Skud inde fra Stranden og bildte os først ind, at det var Kanoner, men hørte senere, at det kun var Geværskud, som blev affyret for at gøre os klar over, at Alt vilde blive gjort for at prøve paa at redde os.

Da Mandskabet ventede, at Skibet, hvad Øjeblik det skulde være, vilde skilles ad, og at de allesammen vilde drukne, formanede jeg til Ro og Besindighed. En tysk Dreng begyndte dog at græde og at jamre over sin

Skæbne, men da jeg fortalte ham, at jeg vilde smide ham eller hvemsomhelst ellers, som mukkede, overbord, tog han sig i det, men snart begyndte han igen at vræle, at det hele var forbi, og bad mig om hellere at skyde ham en Kugle gennem Hovedet end at forlange, at han skulde holde Mund. Jeg kunde ikke bare mig for at smile ad hans dumme Anmodning og kaldte hele Mandskabet sammen til en kort Bøn, da der nu ikke var andet for dem at gøre end rolig at vente paa, at det skulde blive lyst, forsaavidt Vraget vilde holde sammen saa længe.

Det var virkelig forbløffende at se den Virkning, som denne Andagt fremkaldte; Modet kom tilbage, og Folkene havde endogsaa den Aandsnærværelse at tage deres bedste Tøj paa, — hvad der senere viste sig at være overordentlig heldigt, — og at gemme deres Smule Penge, da de ventede at blive udplyndrede, saa saare deres danske Fjender kom langs Siden.

Imidlertid svajede Skibet rundt, idet det ved Forsynets Styrelse var kommet til at hænge, sandsynligvis paa et gammelt Vrag, saa at Agterenden nu vendte ind mod Stranden og Boven mod Brændingen. Kaplajn Hutton havde saa temmelig tabt Hovedet og var meget forvirret, men han gjorde alt, hvad jeg forlangte. Før mit eget Vedkommende har jeg aldrig i mit Liv været mere klar, og hele Natten igennem havde jeg en stærk Forudfølelse af, at vi vilde blive bjærget om Morgenens. Kl. 4 paastod en af Mandskabet, at det begyndte at lysne, og heri gav jeg ham Medhold, skønt jeg vidste, at der ikke var Tale om Dagslys før Klokkeren halv otte. Snart efter fortalte den samme Mand mig, at han saa et Kaperskib ligge opankret nede i Læ klart til at bjærge os om Morgenens; det vilde jo have været gode Nyheder, hvis det blot havde været rigtigt, hvad det desværre ikke var. Vi tilbragte

endnu tre Timer i en frygtelig Spænding, medens Vinden afvekslende friskede og flovede; det blæste bitterlig koldt af Sydost, og Skibet truede hvert Øjeblik med at skilles ad. Hver Sø brød svært over os, og Masterne, som var det eneste Haab, vi havde at støtte os til, gav sig ynkelig ved hver af Skibets Bevægelser. Omsider brød Dagen frem og paafulgtes af den første klare Morgen, vi havde haft i mange Dage. Stranden var nu fuld af Mennesker, og vi saa nogle Dragoner ride omkring ledsaget af noget Infanteri og en Kanon.

Det viste sig at være Skagens Fyr, som vi fejlagtig havde taget for at være »Fury«, og som var blevet vor Ruin. Vi stod fast en lille halv Sømil af Land midt i en forfærdelig Brænding, og en rasende Strøm mellem Sandrevler og Vragrester. Vi satte Nød-signal, skønt vi følte os overbevist om, at Folk paa Stranden ikke vilde driste sig til at nærme sig til os; men efter nogen Tids Forløb satte de virkelig en svær Baad ud, som dog blev tvunget til hurtigst muligt at vende om. — Saaledes maatte vi holde ud til Kl. 4 om Eftermiddagen, henad Solnedgang, og var da næsten døde af Kulde, Sult og Tørst. Jeg har glemt at omtale, at Kahytten fyldtes saa hurtigt, at vi hverken fik bjærget Brød, Vin eller nogensomhelst Slags Provisioner, som ikke var ødelagt af Saltvand, og for at sætte Kronen paa Værket, var Bunden paa vore Vandtønder paa Dækket blevet slaaet ind, saa at vi ikke havde noget som helst at opretholde Livet med; tilfældigvis fandt vi tre Flasker Porter paa Dækket, og dem delte vi mellem os ti.

Klokken fire, da Solen var gaaet ned og Vinden løjet betydelig af, lykkedes det en Baad, bemanded med ni gæve Sømænd, tiltrods for Kuling og Strøm at naa saa langt ud som indenfor en Afstand af halv-

tredsindstyve Yards fra Skibet, men her fyldtes den; Mandskabet lænsede den dog straks med tre Pøse og satte sig atter paa Plads. Vore Folk var saa forkomne af Kulde, at de ikke var i Stand til at hive en Aare ud, men heldigvis var jeg trænet i atletiske Øvelser, og efter tre forgæves Forsøg lykkedes det mig at kaste en Aare ud med en Line, saa langt at Baaden kunde faa Tag i den. Ved Hjælp af denne Line blev tre Mand bjærget over i Baaden; den sidste blev taget ombord i livløs Tilstand af Danskerne, men kom snart til sig selv igen. En af Danskerne prajede nu til mig paa Tysk, at de ikke kunde bjærge flere i Øjeblikket, men at de, om mulig, vilde komme igen om Morgen. Det var nu blevet mørkt, Kulden og Kulingen var i Tiltagende, og Søerne begyndte atter at rejse sig højere rundt om Skibet, Himlen blev overtrukken, og alt syntes at varsle en svær Storm og at tilintetgøre vort sidste Haab om Redning fra Land.

Jeg paalagde igen Mandskabet Stilhed og opfordrede dem til paany at forene sig med mig i Bøn, da jeg nu for Alvor troede, at det var ude med os, og at vi, selv om Skibet skulde holde sammen, hvad der var højst usandsynligt, alligevel vilde omkomme før Daggry af Kulde, Sult, Tørst og Udmattelse; vi havde nu allerede tilbragt tretten Timer i denne Situation. Da jeg i min Bøn kom til det Udtryk: »Din Arm er ikke saa kort, at Du ikke kan frelse os, for Du kan stille Stormens Rasen og sige til Bølgen: Saa langt skal du gaa og ikke længere«, udbrod hele Mandskabet i Velsignelser over mig og syntes atter at skimte en Straale af Haab. — Efter Bønnen befalede jeg dem at dele sig, da jeg vilde have, at nogle skulde gaa op i Foremærs og andre i Storemærs. Sammen med Kaptajnen, hans Søn og en Dreng klatrede jeg op i Storemærs, og tre andre kom med Vanskelighed op i Fore-

mærs. Søen brød over mig, da jeg var kommet op i Vantet, og slog mig ned, idet den skyllede mine Sko og en Stage væk, og et Øjeblik efter mistede jeg min Hat, men ellers blev jeg ikke meget kvæstet ved Faldet. Vi blev i Mærsene hele Natten og holdt efter min udtrykkelige Ordre hverandre vaagne ved at knibe Enhver, som saa ud til at være ved at falde i Søvn; det blev et drøjt Stykke Arbejde. Tilsidst blev vi ligeglade og ønskede blot, at Masterne snart vilde gaa overbord for at gøre en Ende paa vor Elendighed. En af Matroserne vilde springe overbord og haabede paa at blive skyllet i Land, men jeg foreholdt ham det syndige og taabelige i at begaa Selvmord og fik ham til at afstaa fra sit dumdristige Forehavende. Da jeg sagde til Kaptajn Hutton, at vi snart vilde faa Solen at se, svarede den stakkels Mand: »Aa ja, Solen vil staa op, men ikke for os«. — Jeg forsikrede ham, at jeg ikke tvivlede om, at vi vilde blive hjærgede før Dag gry, for Vinden løjede nu betydelig af, og han svarede: »Gud den Almægtige velsigne Dem, De mister aldrig Haabet.« Snart efter faldt han hen i en fuldkommen Ufølsomhedstilstand, som det var vanskeligt at vække ham af, men skønt jeg ikke troede, at der var nogen Mulighed for at redde ham, gned jeg og hans Søn hans Hænder, Knæ og Pande for om mulig at hindre ham i at fryse ihjel.

Hans Søn, stakkels Fyr, som kun var nitten Aar gammel, trak sin Stortrøje af og svøbte den rundt om Faderens Skuldre og Hals, idet han sagde: »Kære Far, husk paa, at Du har en Kone og syv smaa Børn hjemme; Du maa ikke opgive Haabet, prøv paa at holde Dig oppe for deres og min Skyld.«

Drengen paa min venstre Side var nu helt kold og trak ikke Vejret mere; jeg tog ham i mine Arme for at anbringe ham paa det luneste Sted ved Siden

af Kaptajnen, men derved kom jeg til at slaa mit højre Ben og Arm voldsomt mod Storstangen. I denne Tilstand holdt vi ud til Kl. 6¹/₂ Mandag Morgen, da vi omsider fik Øje paa vore gamle Venner, som havde hjærget de tre Mand den foregaaende Dag; de var kun firs eller halvfems Yards borte og prajede til os, at vi skulde kaste en Aare ud til dem igen ligesom igaar. Jeg svarede dem, at Ingen uden jeg kunde røre os til noget-somhelst, og at heller ikke jeg kunde bjærge nogen af Besætningen, hvis Baaden ikke kom langs Siden; dette var nemlig nu muligt. De brave Gutter roede nu straks op langs Siden, tiltrods for den meget farlige Brænding som stod, og med stor Vanskelighed fik de os ombord i Baaden, som var paa Nippet til at knuses, da vi alle var stuvet ned. — Omsider kom vi klar af Skibet og roede mod Land. Manden ved Roret følte paa mine Kinder, Hænder og Fødder og tog straks sin Hat, Vanter og Pjækkert af, idet han puttede mine Fødder ind i Ærmerne; sin Hat satte han paa mit Hoved, og trak en af sine fingerløse Skindvanter over begge mine Hænder.

Det tog os en Time at naa ind til Fiskerlejet, da vi var nødt til at ro rundt om Pynten for at komme klar af Brændingen. Det frøs haardt og blæste af Øst. Jeg kunde ikke fatte, hvorledes den Mand, som havde givet mig sit eget Tøj paa, kunde udholde den voldsomme Kulde denne Morgen, men han stod fast paa, at jeg skulde beholde hans Klæder paa og blev ved med at gnide mit Ansigt og mine Hænder, til jeg følte, at Blodumløbet igen kom i Gang, og hans Kammerater gjorde det samme ved de andre. — Da vi naaede Land, blev vi baaret ind paa en Kro under Bevogtning af otte Soldater og en Korporal.

Efter at have bragt os saa vidt, syntes vore Redningsmænd nu blot at glæde sig over den Tjeneste, de

havde kunnet gøre os, og de forlangte hverken Betaling eller noget som helst ellers. Vi strammede os op med Kaffe, Brød, Æg o. s. v. og gik i Seng ved Nattiden; alle Sengene i Huset blev optaget af os, og Værten selv gav med stor Menneskekærlighed Afkald paa sin egen Seng og lagde sig selv paa Gulvet for vor Bekvemmeligheds Skyld; vi blev sandelig behandlet med allerstørste Venlighed. — Jeg kunde imidlertid ikke sove, og Kl. 11 stod jeg op, skønt jeg stadig var i højeste Grad udmattet, og for første Gang følte jeg mig dybt deprimeret i mærkværdig Modsætning til mine Ledsagere, som nu var højt oppe, efter at de i de sidste tre Dage havde været paa Randen af Fortvivlelsen. Jeg husker, at jeg om Eftermiddagen Kl. eet blev vækket af denne stoiske Ufølsomheds- og Ligeegyldighedstilstand ved Ankomsten af den ledende Øvrighedsperson paa Stedet, som kom for at se til os. — Skønt hans Ydre paa ingen Maade var vindende, havde jeg den Omtanke at anmode ham om at sende Baaden ud til Skibet igen for at prøve paa at bjærge noget af vort Tøj, som var blevet efterladt paa den højeste Del af Skibets Dæk, surret fast til Kahytsskappen, og heri samtykkede han. — Vi talte sammen paa Tysk, men han talte det saa daarligt, at jeg snart blev træt deraf. — Tilsyneladende var han mere optaget af at forhøre sig om Ladningens Beskaffenhed end af, hvorvidt vi alle var blevet bjærgede, og om der var Udsigt til, at vi vilde komme fra det med Livet. De tre Matroser, vi havde sendt i Land Kl. fire Dagen iforvejen, sov endnu fast i samme Kro, og deres Tilstand lovede godt.

Jeg husker næsten intet af, hvad der skete den næste Dag, den 21. November, før Kl. syv om Aftenen, udover at jeg fik nogle Soldater beordret ud af mit Værelse, og at jeg bad om at maatte se den Of-

licer, som kommanderede paa Stedet. — Han kom til Stede og viste sig senere som en virkelig Ven. Han var en kultiveret Mand, som talte godt Tysk og syntes at være human og forekommende. Vor første Samtale var kort og springende. Jeg anmodede ham om at besøge mig næste Morgen og om at lade den Tolvmandsvagt, som laa i Husel, rykke ud, da de lavede saa meget Spektakel, at jeg var ude af Stand til at faa lidt Ro, hvad jeg led haardt under. Han sagde mig, at det ikke stod i hans Magt at efterkomme min Anmodning, men kommanderede Soldaterne ud af mit Værelse og befalede dem at gøre saa lidt Støj som muligt. — Jeg plagedes af en rasende Tørst, Vandet var daarligt og brakt, der var ingen Øl at faa, saa at jeg blev nødt til at drikke enten Rom og Vand eller Vin. Den følgende Nat lukkede jeg ikke et Øje, jeg havde høj Feber, var uklar og frygtede for min Forstand. Kl. syv om Morgenen stod jeg op, skønt jeg var i en frygtelig Forfatning; jeg sendte Bud til Kap-tajn Westenholz¹⁾, den kommanderende Officer, og bad ham lade mig faa mit Tøj og mine Papirer. Han svarede: »Deres Papirer maa uden Undtagelse sendes til København, men De skal faa Deres Klæder, og jeg skal hjælpe Dem paa enhver Maade.« Jeg takkede ham, skønt jeg var i daarligt Humør og skrev fire korte Breve, som jeg med hans Tilladelse skulde afsende aabne med Posten. Det ene var til min Kone i Mayfield, det andet en kort Redegørelse til Kongen af Danmark, og en Ansøgning om at maatte erholde Tilladelse til at gaa ombord i »Fury« ved Skagen, det tredie var til General Bardenfleth²⁾, Højstkommanderende i Nordjylland, og det fjerde til Hr. Duntzvelt i København³⁾.

1) Thomas Frederik v. Westenholz, afsk. som Major 1817, Herredsfoged.

2) Johan Friederich v. Bardenfleth, 1740—1811.

3) Kgl. Agent C. W. Duntzfelt, 1767—1809, Storkøbmand i København.

Mine Arme og Ben var brune og blaa og meget medtagne af den uvante Klatren i Rigningen, og mine Hænder var svulmet op til mere end deres dobbelte Størrelse — — — —.

2. Brev.

Aalborg, Jylland, 8. December 1808.

Den 29. November, otte Dage efter vort Forlis, var »Johns«s Mandskab kommet saa vidt til Hægterne efter deres Kvæstelser og Strabadser, at Kaptajn Westenholtz beordrede Bøndervogne tilsagt for at køre os hertil. — — — — Til at begynde med kørte vi uden større Vanskelighed langs Stranden, hvor jeg paa en Strækning af 1 dansk Mil talte ikke færre end femogtredive Vrag. — — — —

Jeg rejste fra Fladstrand om Eftermiddagen d. 1. og kom meget sent om Aftenen til en Søkøbstad eller Landsby kaldet Sæby. Skønl jeg havde Breve med fra Løjtnant Henne¹⁾ og Kommandanten i Fladstrand²⁾, som var mig til stor Nytte, blev jeg dog opholdt længere Tid paa Gaden, før Borgmesteren kunde skaffe mig Logis. Det viste sig at være et meget ubehageligt Sted, for bedst som jeg spiste min miserable Aftensmad, bestaaende af daarlig Fisk og fire Kartoffer med Fedt, gik Døren op, og ind traadte uden videre seks halvfulde danske Kaperkaptajner med deres Styrmand og nogle Kammerater og slog sig ned ved Bordet hos mig. — — —

Jeg gjorde en Dyd af Nødvendigheden og optraadte med al mulig rolig Høflighed overfor dette farlige Kompagni. De var alle bevæbnede med 2 Pistoler og Huggert, havde skindforede Stortrøjer paa og bar langt Overskæg og Whiskers. Der var omtrent

¹⁾ Premierløjtnant i Søetaten Claus Hartvig Henne, 1776—1829, havde Station i Fladstrand.

²⁾ Major Erasmus v. Bloete, 1763—1832.

(G. A.)

tyve ialt, tilsyneladende desperate og dristige Banditter; da de hørte, at jeg kom fra Fjendens Land, saa de skiftevis paa mig og paa hverandre og havde mig aabenbart mistænkt for at være Spion. Det var mig meget om at gøre at bringe dem paa andre Tanker, og jeg satte dem derfor ind i min Situation og de sidste 10 Dages Tildragelser, idet jeg passede paa at tilføje, at jeg havde Breve med fra Fladstrand til Borgmesteren i Sæby, og at jeg ventede at se ham hvert Øjeblik. Det overraskede dem tilsyneladende, og nu spurgte de mig, om jeg kendte noget til den engelske Fregat, som havde jaget dem samme Dag ved Læsø; da jeg benægtede dette, lod de til at blive beroligede, de optraadte høfligere og bød mig først af, hvad vort enkle Bord formaaede.

Værten og hans Kone var et Par Dumrianer og havde oven i Købet drukket sig fulde i Brændevin. Fra den Kant var der ingen Hjælp at vente i Tilfælde af, at man overfaldt mig. Min Korporal var gaaet ud for at se efter Heste og Vogn til næste Dags Rejse, og jeg var saaledes fuldstændig overladt til mig selv midt imellem en Snes Fjender, hvis Haandværk var Vold, og som levede af Røveri og Blodsudgydelse. — Jeg bad En af dem om at følge mig et Par Minutters Gang hen til Borgmesterens Hus, da jeg ikke kendte Vejen, hvad han straks var villig til, da han øjensynlig satte Pris paa dette Udtryk for Tillid til ham. Den høje Øvrighed var tilfældig i daarligt Humør i Øjeblikket, da han havde faaet Ordre til for Kongens, hans Herres Regning at sende halvtredsindstyve Vogne netop ad samme Vej, som jeg skulde rejse næste Dag, og han lod mig forstaa, at efter al Sandsynlighed vilde det vare to Dage, før han kunde sørge for mig. Det var i min Situation noget nær det værste, han kunde have fortalt mig. Jeg bad ham gaa med

hen til mit Logis og at gøre mig den Ære at drikke et Glas Vin med mig. Han samtykkede efter nogen Tøven, og vi sad oppe sammen til Kl. 12 om Natten i et koldt Værelse, som stødte op til det, hvor mine Bordfæller fra før pokulerede og sang. — Ved denne Tid var Værten og hans Kone gaaet døddrukne i Seng, noget som er ret usædvanligt her i Landet, og jeg opdagede nu, at Døren til mit Soveværelse ikke kunde laases, heller ikke lod der til at være nogensomhelst Mulighed for paa anden Maade at sikre det mod Indbrud om Natten. Min Oppasser, som var overvældet af Træthed, snorkede paa en Stol, og jeg kunde ikke tænke paa at vove mig til Sengs, saakænge Huset genlød af det Rabalder, de svirende Slyngler lavede i Værelset ved Siden af, og min Uro blev ikke mindre, da jeg omtrent Kl. halvet hørte en Hvisken i et Værelse, som stødte op baade til mit og til det, hvori Kapergasterne sad. Jeg kunde tydelig høre Ord som: »fordømte Engelskmand, Spioner, fin Skrivepult, Guld, Bagage, Søvn, ubevæbnet, Huggert« og andet, som ikke var mere beroligende, og Meningene var ikke til at tage fejl af. Jeg tog et Lys og gik straks ind i det Værelse, hvor Skipperne sad og fandt, at de var der allesammen, men at nogle af de Mænd, jeg før havde set dem sammen med, var forsvundet. Jeg spurgte dem i en rolig og ligegyldig Tone, hvad det var for Personer, der opholdt sig i Værelset ved Siden af mit ud mod Staldgaarden, men det kendte de ikke noget til. Jeg bad saa en af dem om at sende Bud efter Korporelen, som ledsagede mig som Vagt fra Skagen, men fik til Svar, at han for en Time siden var gaaet ud til en Gaard i Nærheden, 3 Fjerdingsvej borte, da der ikke var Plads til ham i Huset, og da den stakkels Fyr nok kunde trænge til lidt Nattero o. s. v. — Jeg sporede en vis Bitterhed i den Tone, hvori de talte,

men jeg var lige overrasket og tilfreds over at se, at Ingen af dem var synderlig mere beruset end for to Timer siden, og at de endnu syntes at føle en Slags Respekt for mig, da jeg kom ind i deres Værelse. Jeg blev derfor hos dem et Kvarters Tid, og da jeg gik, sagde jeg til dem, at da jeg var Fremmed og ikke havde faaet Søvn i Øjnene i adskillige Nætter, haabede jeg, at de ikke vilde tillade Nogen at gaa ind i mit Værelse, som stod aabent, og at jeg stillede mig selv og den Smule Bagage, jeg havde bjerget, under deres Beskyttelse. Den Mand, som havde fulgt mig hen til Borgmesterens Hus, og som talte godt Tysk, svarede, at jeg kunde være ganske rolig, jeg skulde ikke blive forstyrret den Nat, for han og hans Kammerater vilde blive, hvor de var, til Kl. 7 om Morgen, og ingen Mand i Sæby vilde driste sig til at gøre mig noget, saalænge vi stod paa en venlig Fod med hinanden. Jeg takkede dem og gik ind til mig selv. — Det var mig dog umuligt at falde i Søvn efter den Hvisken, jeg før havde hørt, men da jeg var fuldstændig pris-given deres Naade og Barmhjertighed, troede jeg, at det var det klogeste ikke at røbe nogen Mistro til deres Hæderlighed, og jeg tog derfor mit Tøj af og gik i Seng; jeg lod alligevel to tændte Lys staa paa Bordet og lyttede opmærksomt efter enhver Støj i Huset.

Kl. 2 om Morgen blev min Dør aabnet, men i Stedet for en Kapergast med Pistol og Huggert, som kom for at myrde mig, saa jeg til min Overraskelse Værten, som nu var blevet næsten helt ædru, og som kom for at bede mig slukke mine Lys, da Politiet ikke tillod at have Lys brændende efter Midnat. »Godt,« svarede jeg, »saa sluk dem, men husk paa, at hvis min Bagage lider nogensomhelst Skade i Deres Hus, saa skal baade De og Deres andre Logerende

komme til at klæde Hjul og Stejle, for baade mit Navn og min Rejserute er kendt i Aalborg og København, og De vil blive gjort ansvarlig for hvadsomhelst, der maatte hænde.« Jeg foretrak at lade være med at fortælle ham, at jeg var bange for personlig Overlast og om Grundene dertil — — —. Den Kaperkaptajn, som havde lovet mig at indestaa for mig, havde et tiltalende Ansigt og en behagelig Stemme, og det gav mig Haab om, at han virkelig vilde beskytte mig imod de hviskende Skurke i Værelset ved Siden af.

— — — Aalborg Havn er nu fyldt med Skibe, de fleste lastet med Korn til Norge, og omtrent én Snes er Priser taget fra os og Svenskerne og bragt ind her af danske Kapere. Seksogtyve Kapere er udrustet her fra Byen, og der vil komme mange flere til næste Aar, hvis Krigen varer ved. Det vilde ikke blive nogen let Sag at tage eller ødelægge Skibene her i Havnen, for foruden at skulle over Barren ved Hals, seksten Sømil fra Byen, hvor der knap er 9 Fod Vand ved roligt Vejr, maatte vore Skibe passere et Batteri i en Afstand af mindre end en kvart Sømil fra Sejlrenden. Dette Batteri ligger omtrent 10 Sømil Øst for Aalborg og er bestykket med tolv til fjorten svære Piecer. — — —

Idag fortæller man her i Byen, at der den 5. ds. er strandet en svær engelsk Fregat paa Jyllands Kyst nær ved "Rob snout" (Rubjerg Knude?). Der er desværre nogen Grund til at tro paa Rygtet, da en Delling lette Dragoner blev sat over paa Nordsiden af Limfjorden for at eskortere de engelske Fanger hertil. Midt under disse nedslaaende Efterretninger er det dog en Trøst at huske paa, at Danskerne plejer at kalde ethvert armeret engelsk Skib for *en svær Fregat*, og at de nyder at udbrede daarlige Efterretninger om den britiske Flaade.

3. Brev.

Aalborg, den 9. December 1808.

Rygtet fra igaar blev desværre kun bekræftet paa en alt for bedrøvelig Maade. Fregatten »Crescent« paa 36 Kanoner og med 274 Mands Besætning er forlist Natten til den 5. ds. udfor Lønstrup, — og Chefen, Mr. Temple, 3 Løjtnanter, 8 Søkadetter og Marinersekondløjtnanten samt 220 Mand og 6 Kvinder druknede. Marinerpremierløjtnanten, Masteren, 4 Kadetter, Baadsmanden og omtrent 50 Matroser og Marinere er ankommet hertil i den ynkeligste Forfatning. Hvis en Udlænding skulde danne sig en Mening om britiske Soldater og Matroser fra at have set dem marchere som Fanger gennem et fjendtligt Land, saa vilde han faa et meget fejlagtigt Begreb om, hvordan de ser ud hjemme. Aldrig har man set en mere elendig Flok menneskelige Skabninger end de sørgelige Rester af »Crescent«s tapre Besætning. — Nogle af dem havde hverken Hat eller Sko, nogle havde een Støvle og nogle een Sko, nogle deres egne Trøjer og nogle af dem danske Trøjer eller Kavajer, som Bønderne eller Soldaterne havde laant dem af Naade og Barmhjertighed. De saa alle sammen udhungrede, indskrumpede og smaa ud. Det saa ud, som om En af deres Eskorte fyldte ligesaa meget som fire af dem, og at et halvt Dusin Danskere kunde have drevet dem alle halvtreds ud i Søen. Jeg maa tilstaa, at jeg følte mig baade ydmyget og bedrøvel over deres Udseende. Hele Aalborg var paa Benene, da de kom gennem Byen, og til Danskernes Ære skal det siges, at der ikke faldt et eneste haardt Ord eller krænkende Bemærkning. — Dette tjener saa meget mere til Danskernes Ære, som de er yderst forbitrede paa os over Bombardementet paa København og Erobringen af deres Flaade, og fordi deres Regering gør alt muligt for at nære og forøge Nationalhadet. — — — Folkene blev

indkvarterede under Bevogtning i et stort Hus, som nu bruges til Fængsel, og Officererne i tre Huse i Byen med Skildvagt ved Døren til deres Værelser. To Kadetter fik Kvarter her i Huset, fordi min Værtindes Søn, — som han fortalte mig, — ved Hjælp af mit Kendskab til Tysk kunde være til Nytte for de stakkels Fyre.

Af disse to unge Mænd fik jeg en overordentlig trist Beretning om Forliset. De afsejlede fra Yarmouth med en rum Vind om Aftenen d. 29. November og mødte ligesom den uheldige »Johns« stadig Storm og øndt Vejr i fire Etmaal i Træk; under hele Rejsen saa de hverken Solen, Maanen eller Stjernerne. De fik imidlertid Landkending af Norge nær Lindesnæs om Morgenen d. 4. December og holdt derefter over mod Jylland, idet de vilde prøve paa at runde Skagen. Om Eftermiddagen d. 5. drejede de efter Lodsens Anvisning til under Jydskekysten, idet de holdt gaaende paa Loddet, hvilket man i Forbigaaende bemærket aldrig burde have indladt sig paa uden alleryderste Nødvendighed. Følgen var, at Skibet stødte Kl. 10 om Aftenen mindre end 2 Sømil af Land, medens Lodserne efter Lodskuddene bestemt holdt fast paa, at man endnu var i det mindst 10 Sømil af Land. De omkom med Skibet.¹⁾

Enhver tænkelig Anstrengelse blev gjort for at komme af Grunden, ved at kaste Kanonerne og Ladningen, som bestod af Klæder og anden Udrustning for Østersøflaaden, overbord, kappe Masterne o. s. v. Kl. 3 om Eftermiddagen d. 5., sytten Timer efter Grundstødningen, sprang det sidste Ankertov, og dermed brast Haabet om at bjærge Skibet eller blot en

¹⁾ Efter det foreliggende maa Vinden have været rum under hele Rejsen, saa at »Crescent« har sejlet sig direkte ind paa en Lægeravn. (O. A.)

væsentlig Del af Besætningen. Kaptajn Temple vilde ikke høre Tale om at forlade Skibet, saalænge en Mand kunde eksistere paa Dækket, og ofrede sig følgelig for sin Pligt. To Fartøjer var sat af fra Skibet, før Kablet sprang, for at prøve paa at føre et Anker ud til Luvart (Vinden stod nu lige paa Land), men de blev drevet ad Læ til af Strømmen, og kun det ene af dem naaede tilbage til Vraget. — Chefen beordrede saa mange til at falde paa dette Fartøj, som det med Sikkerhed kunde bære, og prøve paa at naa Land. Toogtyve styrtede ned i Fartøjet, og tre Gange saa mange sprang i Søen i Haab om at blive taget op af deres Kammerater, men disse blev af Selvfølelsesdriften tvunget til at støde dem tilbage i Søen og at se dem drukne for deres Øjne. Nogle af de stærkeste og bedste Svømmere fik Tag i Fartøjet, før det kunde komme klar af Vraget, og med deres halvfrosne Hænder klamrede sig til Siderne og Hækken, saa mange, at Baaden vilde være sunket, hvis de ikke havde sluppet deres fortvivlede Greb.

Denne Scene var den mest oprørende af de Tragedier, der udspillede. Folkene i Fartøjet huggede med deres Knive Hænder og Fingre af deres ulykkelige Kammerater, og En af dem maatte se sin Fader og Broder behandlet paa denne Maade; han tilbød Faderen sin Plads og vilde gerne dø for ham, men det var for sent, Faderen sank for hans Øjne og kom ikke mere op.

Mange prøvede nu paa at lade sig drive i Land paa Rundholter, Planker og andet Vraggods, men Sø og Strøm løb saa voldsomt, at de alle druknede.

De eneste Redningsmidler, som nu var tilbage, var Chefens Gig og forskellige Rundholter og Spir, som det aabenbart var unyttigt at prøve paa at benytte enkeltvis, og af hvilke man nu byggede en Flaade,

som maaske vilde kunne drive i Land med enkelte af Mandskabet. Da Flaaden var færdig og sat i Vandet, saa den saa skrøbelig ud, at kun faa turde vove sig ud paa den, og nogle af dem, der gjorde det, kunde kun med Magt forhindres i at vende tilbage til Vraget. Fem eller seks Personer blev skyllet bort, medens Flaaden endnu laa langs Skibssiden, og druknede for Øjnene af de andre, og en Kvinde døde ombord paa Flaaden af Kulde og Skræk. Endelig satte den af fra Vraget, og de otteogtyve Mænd, som var ombord paa den, raabte tre Hurraer, da de sagde Farvel til »Crescent«.

Toogtyve af dem naaede levende i Land, men een af dem døde, medens de bar ham fra Flaaden ind paa Stranden. De roser i de taknemmeligste Udtryk Kystboerne for deres Behandling af dem, efter at de var naaet i Land, og fremhæver en Hr. Brandt og en Hr. Jermiin¹⁾, Sognepræst til Østerbrønderslev, som havde behandlet dem med den største Venlighed og Menneskekærlighed. Alle de, som blev ombord i Skibet, omkom. Kadetterne er af den Mening, at Chefens Gig blev knust snart efter, at de forlod Vraget og at de Personer, som blev sat ombord paa en anden Flaade, som de saa i halvfærdig Stand, blev skyllet bort eller frøs ihjel paa Vejen ind fra »Crescent«. En af mine Husfæller havde mistet sin Broder, en fjorten Aars Dreng, som var Kadet ombord, og som ikke havde været til at formaa til at vove sig ombord paa Flaaden. — De Overlevende fortæller mange gripende Enkeltheder fra denne sørgelige Affære, blandt andet omtaler de en yndig ung Kone, som stod med et dejligt Barn i sine Arme; hun rakte det til en af Officererne med de Ord: »Gud velsigne Dem, Hr. Løjtnant, jeg er lykkelig, naar De blot vil frelse mit Barn;

¹⁾ Immanuel de Jermiin, 1759—1861.

(O. A.)

mit eget Liv betyder ingenting, naar bare mit Barn bliver reddet, aa, hold det saa varmt, som De kan;« saa gav hun ham sin Kaabe og hvad andet Tøj, hun kunde finde. Den stakkels Moder blev vasket bort af Søen sammen med sin Mand og omkom, kun optaget af sin moderlige Omsorg, og Officeren og Barnet fandt snart efter den samme vaade Grav.

Jeg er bange for, at »Crescent«s Forlis vil vise sig at være et særdeles alvorligt Tab for vort Land, for efter alt hvad man hører, lider vore Skibe i Østersøen og Kattegat haardt under Savnet af den Udrustning, »Crescent« havde ombord, og sandsynligvis vil Fregattens Skæbne ikke blive kendt i England tidsnok til at forhindre de alvorligste Følger for mange af vore Skibe under denne frygtelige Vinter.

Kl. 12 Nat, d. 9. December.

Jeg er lige kommet hjem fra et stort Aftenselskab, hvor General Bardenfleth og hans Stab var tilstede. De viste mig alle stor Venlighed. »Crescent«s Skæbne og hvad der skulde gøres med den overlevende Del af Besætningen var især Genstand for Drøftelse. Officererne og Mandskabet vil blive forsynet med de Klæder og Penge, de trænger til, og vil blive udvekslede ved første Lejlighed.

Halvfjerds eller firs Lig er blevet skyllet i Land ved Lønstrup og er blevet begravet sømmeligt af Beboerne, som efter alt at dømme har opført sig med stor Takt ved denne sørgelige Lejlighed. »Crescent« er slaaet fuldstændig i Stykker, og kun meget lidt af Ladningen er kommet i Land og er blevet beslaglagt for Kongen af Danmark.

To Dage før Mandskabet ankom hertil, fortaltes det, at denne Fregat var en af dem, som blev taget i København 1807, hvorfor de patriotiske Aalborgensere

erklærer, at det var Forsynets Straf for vort Røveri og Vold, at det nu lod Danskernes eget Skib, med britisk Besætning, blive kastet op paa det overfaldne Lands Kyst; men efter at have hørt alle de gruopvækkende Enkeltheder ved Forliset, er de mere beherskede. — Jeg har nu modtaget adskillige Indbydelser fra forskellige Hjem her i Byen og vil saaledes faa Lejlighed til at lære deres Meninger og Fordomme at kende.

Aalborg, d. 16. December 1808.

— — — Det glædede mig meget at høre en Udtalelse af en af vore Søkadetter i Dag, som talte om Hr. G...¹⁾). Han sagde: »Jeg er drevet ad Læ til i den sidste Tid, men jeg begynder at tro, at jeg kan krydse mig op igen med min ny Rigning, som jeg har faaet af Hr. G.« — Samme unge Mand var tidligere forlist paa Kysten af Cornwall med en engelsk Fregat, og var een af de tyve, som var blevet reddet ud af en Besætning paa 300 Mand. Tre Gange i Løbet af fem Aar havde han mistet hele sin Ekviperung og Smule Ejendele. Han var to Gange blevet skyllet af Flaaden om Aftenen d. 6., men var kommet ombord igen og var kommet i Land uden at have bjærget andet end Livet og et Syvshillingsstykke, som han havde i Lommen. — — —

Der afskibes store Mængder af Korn, især Rug og Havre, fra denne Havn til de danske Øer og Norge, og 5—600 Skibe klarer sig aarlig ud herfra; dette udgør Stedets Hovedeksport. For en Uge siden blev nogle kornlastede Skibe under store Vanskeligheder iset ud og afsejlede til Norge, men mere end Halvdelen af dem blev kapret af vore Krydsere ved Skagen og bragt

¹⁾ En dansk Fabrikant Hr. G., som havde tilbragt nogle Aar i England, og som gratis havde forsynet mange af de Overlevende fra »Crescent« med Beklædning og anden Ekviperung. (O. A.)

ind til Gøteborg. Disse Efterretninger spredte stor Forfærdelse og Sorg over Byen, da Flertallet af Skibene ikke var assurerede og Resten kun for halv Værdi. Disse Omstændigheder bevirkede dog ingen Forskel i den humane Behandling, der bliver de britiske Fanger til Del, og Folk taler ikke om denne nedslaaende Tildragelse, medmindre man ligefrem udspørger dem derom; ganske vist er dette kun rimeligt og billigt, men der findes dog Lande, hvor den offentlige Mening ikke vilde forblive saa rolig.

— — Folket er roligt og fattet. De er alle overbeviste om, at Krigen med England havde været uundgaaelig, og de tror fuldt og fast paa, at vi begyndte den, blot for at sætte os i Besiddelse af deres Flaade, og for at bemægtige os de danske Handelsskibe og den danske Ejendom, som er bleven solgt eller beslaglagt i vore Havne. De betragter os derfor uden Undtagelse som Røvere, og kalder os det jævnlige rent ud af Posen, uden at bekymre sig om, at vi tager dem det ilde op.

— — — Danskerne tror faktisk det allerværste af, hvad de hører om vore Nationer (England og Sverige), og i Særdeleshed om Sverige, til hvilket Land deres Had synes indgroet og uforsonligt. — — —

12. Brev.

I. Sjælland.

Denne Ø har i lange Tider været den vigtigste Del af det danske Monarki. — — Den rummer Hovedstaden, Hoffet, Flaaden og Domstolene (!) Den er Kongerigets store Emporium for Handel, Skibsfart og Fabriksvirksomhed, og ved sin geografiske Beliggenhed øver den en væsentlig Indflydelse paa Nordevropas Handel.

Sjælland — — — er i Besiddelse af tolv udmærkede Havne og en utallig Mængde mindre Bugter eller

Vige, velegnede til at fremme Indenrigshandelen, Skibbyggeriet, Fiskeriet og Fabriksvirksomhed.

Fra et politisk Synspunkt betragtet fortjener denne Ø megen Opmærksomhed; den vil altid i Ordets egentligste Forstand forblive Nøglen til Østersøen. Det er hen i Vejret at ville paastaa, at denne Nøgle er unyttig eller værdiløs i Hænderne paa Danmark, som nu ikke mere ejer en Flaade; vore Flaader og Konvojer har fornylig til deres Skade erfaret det modsatte. Med Sjælland i Hænde vilde Storbritannien imidlertid være fuldstændig Herre over Østersøen, dette Indhavs Handel og Hjælpekilder, dets Betydning for fremmede Magter, og hele den heraf opstaaende politiske Indflydelse. — I fast Overbevisning om den uimodsigelige Rigtighed af, hvad jeg her paastaar, og eftersom jeg er sikker paa, at ingen Fjende vilde kunne fordrive os fra Øen ved at lade sine Hære marchere over Isen, og da jeg desuden har sikker Underretning fra Folk her paa Stedet om, at de ni Tiendedele af Befolkningens lavere Lag gerne saa os som deres Medborgere eller, — om De vil, — som deres Herrer, er jeg harmfuld og forbavset over, at vi har rømmet denne vigtige Ø efter at have erobret den i 1807.

Vort Angreb paa København havde totalt ødelagt vort Forhold til den danske Regering og kastet Landet med dets Hjælpekilder, og jeg bør tilføje, dets nationale Stolthed, dets saarede Relfærdighedsfølelse og dets Hævntørst i Armene paa Frankrig. Alt, hvad der overhovedet kunde gøres for at sikre os Danmarks og Ruslands Had, var allerede blevet gjort forud for Københavns Kapitulering og Flaadens Udlevering. Spørgsmaalet om Moral eller Umoral, om Foretagendets Hensigtsmæssighed eller Taabelighed var afgjort for stedse, og Ære og Vanære var uafvaskelig knyttet til de dengang tagne britiske Beslutninger. Som Forsvar

for at overfalde en umistænksom og forsvarsløs Allieret (!) havde man støttet sin Sag ved Paastanden om en politisk Nødvendighed, baseret paa intet mindre end Spørgsmaalet enten om truende Fare eller om Sikkerhed for Storbritannien.

Saafrømt det nu var nødvendigt for vor Sikkerhed, at Sjælland skulde tages og Flaaden bortføres, saa ser jeg virkelig ingen Grund til, at vi ikke skulde have beholdt Øen for at forhindre Skabelsen af en ny Flaade, til hvis Udrustning Sjælland er i Besiddelse af saa særlige Betingelser og Fordele. Har vi ikke ved vort Foretagende blot paadraget os hele Skammen ved et Røveri uden dog at sikre os Gevinsten? Har vi ikke risikeret vort gode Navn og Rygte og derefter kastet Prisen bort; begaaet Retsbrudet og derefter letfærdigt bortkastet den Genstand, for hvis Skyld det blev begaaet? — —

En velunderrettet Herre, som er nøje kendt med Øen, — — — er af den Mening, at Skovene kan afgive tilstrækkeligt Tømmer til at bygge fire Linieskibe aarlig i de næste halvhundrede Aar, uden at lide nogen alvorlig Forringelse.

Selv naar man gaar ud fra, at denne Herres Patriotisme kan have faaet ham til at overdrive endogsaa med en Trediedel i sit Regnestykke, saa alligevel — hvilke Fordele vilde ikke tilflyde os fra Besiddelsen af Sjælland! I vore Hænder vilde Jorden, Husene, Kvæget, ja kort sagt Alt blive baade kvalitets- og kvantitetsmæssig vidunderlig forbedret; Befolkningen vilde ikke alene kunne brødføde sig selv, men vilde ogsaa blive sat i Stand til at udføre Korn til Norge og Sverige; Øens Ressourcer iberegnet Sundtolden, som beløber sig til £ 120.000 aarlig, og som let kunde bringes op til £ 200.000, uden at lægge nogen følelig Byrde paa Handelen, vilde ikke alene kunne underholde en Hær,

tilstrækkelig stor til dens Forsvar, men vilde ogsaa bidrage betydeligt til vor egen Sø- og Landmagt.

Kun i Forbigaaende berører jeg her Hensyn af ringere Betydning, men som maa springe i Øjnene selv paa den dumme Kahytsdreng, som passerer Sundet, saasom den Fordel, der vilde rejse sig af Nedsættelse af de nuværende høje Forsikringspræmier. Lettelsen ved at føre britiske Varer ind i Tyskland, Prøjsen og Rusland og videre ud over Fastlandet, det forøgede Antal Rejser, som Skibe kunde gøre fra England til Østersøen, hvis Sjælland var i vor Besiddelse, og de lidlige Foraarsforsyninger med Østersøvarer ved Skibe, som overvintrede i København og Helsingør.

Det maa naturligtvis indrømmes, at vi har saa mange Punkter at angribe og forsvare, saa mange smukke Øer at tage eller holde, lige fra Sicilien til Canada og fra Botany Bay til Brasilien, at det kræver en god Portion patriotisk Havesyge at tilraade den britiske Regering at foretage nogensomhelst yderligere Erobringer. Tilhængerne af at rømme Sjælland anfører, at saafremt vi skulde holde Øen, maatte vi vente at møde evindelig Skinsyge, om ikke direkte Fjendskab, saavel fra Rusland, Prøjsen, Danmark som endogsaa fra de tyske Fristæder og Sverige, vor nuværende Allierede, og at vi i Tilfælde af fremtidige Krige med Frankrig maatte regne med disse Magters forenede Opposition, saavel som med hele Handelsverdenens Uvillie og Had.

Mod disse Indvendinger har jeg ikke Lejlighed til at anføre nøjere udarbejdede Argumenter. Jeg skal indskrænke mig til at hævde, at af alle de Øer, vi nogensinde har haft i vor Magt — udover de Forenede Kongeriger — er Sjælland langt den vigtigste. Besiddelsen heraf, under de nuværende Forhold i Europa, betragter jeg ikke som et Diskussionsemne, men

som en *positiv Nødvendighed*. Med mindre Øen er i vor Magt, kan vi ikke paa nogen Maade pleje vor Handel i Norden, hverken med Værdighed eller med Sikkerhed. Hvad andre Nationers Fjendskab eller Uvillie angaar, har vi kun een tarvelig Trøst tilbage, nemlig den at den ikke kan blive større end den er. Vor Velstand og Magt maa altid paadrage os disse Nationers Misundelse, og mellem kommerciel Misundelse og Had gives der ingen Distinktion, som det er Umagen værd at drage. Oprigtighed vil desuden tilhviske enhver oplyst Britte, at hans Landsmænd ikke gør sig nogen-somhelst Ulejlighed med overfor andre Folkeslag at mildne deres Mindreværdskomplekser, men at vi tværtimod altfor ofte udfolder Magtens hele Uforskammedhed, om ikke ved voldsomme og brutale Handlinger, saa med ligesaa ondartet Virkning ved daarlige Mannerer og ved at bruge et nedsættende og ringeagtende Sprog. Nu at give Slip paa Sjælland udfra et overdrevent samvittighedsfuldt Ønske om at opnaa europæisk Popularitet i 1809 er yderst komisk for Mr. John Bull, og hvad værre er, Ingen vil takke ham for nogen finfølelse eller høflig Hensyntagen til andres Følelser. Hele Verden skraaler dog: »Han stak af fra Sjælland, fordi han var bange for at blive sparket ud.«

Hvad hele dette bedrøvelige Emne angaar vil jeg blot tilføje, at saafremt vi havde beholdt denne Dronning blandt de danske Øer, maatte de frugtbare og smukke nærliggende Øer, Møen, Falster og Lolland, være fulgt med i Købet. De rummer en Befolkning paa 25.000 til 30.000 Sjæle og kan afgive 4000 (!) glimrende Sømænd til vor Flaade.

II. København.

— — — Linieskibene ligger forløjet i Hjærtet af Byen, og deres Spydrejsning naar op over Husenes

Vinduer. Ganske vist mangler denne Ejendommelighed for Tiden. Flaaden er væk, og dette Syn er sørgeligt for dem, som engang har set Havnen og Arsenalet i Danmarks bedre Dage.

Som Følge af sin geografiske Beliggenhed har Kongeriget i Aarhundreder været en betydelig Sø- og Handelsmagt og har nydt godt af den mest lønnende Art af Beskæftigelse, Fragtfart og Transithandel.

Dette har medført, at en betydelig Del af Befolkningen er ret velhavende, og at Nationen har Forkærlighed for Sømandslivet. Der findes maaske ikke i Evropa mere haardføre og stovtere Sømænd end Jyderne og Nordmændene, og med Undtagelse af Britterne kan intet Folk gøre Krav paa at staa Maal med Danskerne, naar det drejer sig om at spille en Rolle paa Søen, i Forhold til Landets Indbyggerantal og Hjælpekilder.

Animositeten mellem Sverige og Danmark er større, end jeg havde troet det mulig, i Betragtning af den lange Fred, der har hersket imellem dem, til stor Skade for dem begge.

En Fremmed kan ikke undlade at føle sig slaaet af de to Folks forskellige Ydre, især hvad Militæret angaar. Svenskerne har i Almindelighed en gusten Ansigtssfarve, mørk Hud, et gnavent Ansigtsudtryk, en melankolsk, drævende Akcent, holder meget af gule og blaa Farver og er høje og af kraftigt Udseende. Soldaterne bærer Kapper af blaat Klæde med gule Rabatter og lange Slag, som hænger ned til Livet og dækker Albuerne. De bærer runde Hatte med en lang, opretstaaende hvid Fjer, som ser ret elegant ud, og med en Messingring rundt om Issen, aabenbart for at afværge Sabelhug; deres Vaaben ligner Danskernes.

Danskerne derimod sætter særlig Pris paa højrøde og karmoisinrøde Farver, har en blomstrende Ansigts-

farve og runde Ansigter, men uden meget Udtryk, smuk, glat Hud, taler med en gøende Buckan- eller Aberdeen-akcent og ser hverken saa høje eller saa kraftige ud som Svenskerne. Deres Soldater er uniformerede med røde Frakker og forskelligfarvede Aftegn som i England og bærer runde eller trekantede Hatte, efter de forskellige Regimenter som i Frankrig, Tyskland og Storbritannien. Husene i Helsingborg ser godt ud, men Folk og Huse ser i Almindelighed mere velhavende ud paa den danske Side af Sundet.

Resten af Mr. M.s Beretning drejer sig om hans Rejse fra Helsingborg til Gøteborg. Han finder Forholdene paa Landet i Sverige langt ringere end i Danmark, og hebrejder sine Landsmænd deres ufor- skammede Optræden, naar de rejser i et fremmed Land, hvor ikke alt er som i England.

Flaadelisternes Veteraner.

Et Strejftog gennem de forskellige Flaadekalendere.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

Hvert Aar, naar de nye Flaadekalendere udkommer, samler den største Interesse sig selvsagt om de forskellige nye Konstruktioner, og disses Planer og Data og eventuelle Fotografier studeres grundigt og sammenlignes med tilsvarende nye Typer i andre Mariner for muligvis heraf at lære og udfinde, i hvilken Retning den nyeste Udvikling af de forskellige Krigsskibstyper gaar. Genoptagelsen af Slagskibsbygningen — nu i Skikkelse af hurtige Slagskibe — Jagernes gradvise Væxt og Omdannelse til lette Krydsertyper og det derved opstaaede Savn af ægte Torpedofartøjer, som atter foraarsager en øget Udvikling dels af Motor-torpedobaade, dels af en ny Torpedobaadstype paa 6 à 800 Tons, Krydsernes Deling i forskellige Typer og deres stadig øgede Udrustning med Luftfartøjer — alt dette og maaske ikke mindst de senere Aars hyppige Rekonstruktioner af ældre Slagskibe og Krydsere fanger Interessen hvert Aar, naar de forskellige Flaadekalendere udkommer i ny Udgave.

Men naar saa alt dette nye er grundigt studeret igennem og muligvis diskuteret og kritiseret, vil en og anden — og da vel især blandt de lidt ældre — foretage endnu et lille privat, maaske halvt vemodigt Strejftog gennem de forskellige Mariners Flaadelister for at se, om der endnu skulde være enkelte af de gamle, kendte Skibe tilbage, Skibe, der engang for

længe siden, dengang *hans* Interesse for Krigsskibe begyndte, endnu var nye og moderne — for at se hvilke af disse »Veteraner«, der endnu hævder deres Plads i Flaadelisterne — og hvilke, der er strøget siden sidste Aar og sendt til de gamle Skibes Krematorium, hvor Ophugningsværfternes Øxer og Skærebrændere forbereder deres Jern og Staal til nyt Liv i nye Former.

Hurtigere eller langsommere forsvinder disse gamle Skibe fra Tilværelsen og Flaadekalendernes Spalter alt efter deres Soliditet, det maritime Behov og den militære Økonomi i de forskellige Lande. Mellem Verdenskrigens Afslutning i 1918 og Washingtonkonferencen i 1922 forsvandt saaledes i de større Mariner de fleste Slagskibe af Præ-Dreadnoughttypen og adskillige Dreadnoughter, der var bygget inden Verdenskrigens Begyndelse. Flere engelske Dreadnoughter søsatte 1910—13 udrangeredes saaledes i Aarene 1920—22 efter kun ganske faa Aars Tjeneste. Det mest grelle Exempel er det 27500 Tons store Slagskib AGINCOURT (EX-SULTAN OSMAN I, EX-RIO DE JANEIRO), som søsattes i 1913 og ved Krigsudbruddet i 1914 overtoges af England. Efter forskellige Ombygninger indlemmedes det i »Grand Fleet« i 1915 og var nu under Kommando i 4 Aar, til det i 1919 blev overført til Reserven og stillet paa »Disposal List« for allerede i 1921 at blive udrangeret. Men samtidig kunde man ogsaa se, at mere uanselige Fartøjer baade i de større, men dog navnlig i de mindre Mariner endnu fik tilstaaet mange Naadens Aar inden deres endelige Udrangering.

Hvis man da nu — i Aaret 1940 — vilde spørge, om der endnu 40 Aar efter Sekelskiftet skulde findes aktive Krigsskibe fra forrige Aarhundrede, vilde de fleste sikkert besvare dette Spørgsmaal benægtende. Ja, man vilde maaske indrømme, at der vel nok hist og her endnu kunde findes enkelte saadanne gamle

Skoleskibe og anden Rangs Hjælpefartøjer — men egentlige Krigsskibe med en Alder paa 40 Aar og derover — fra Attenhundrede og et eller andet — nej, det kunde da ikke tænkes i det Herrens Aar 1940.

Og saa er Sandheden dog den, at der ved et nøjere og mere indgaaende Eftersyn rundt om i de forskellige Flaadelister endnu kan opspores ca. 125 forskellige Krigsskibe, som er bygget før Aaret 1900. Og heri er selvfølgelig ikke medregnet uegentlige Krigsskibe saasom Transportskibe, Skæbebaade og lignende mindre Hjælpefartøjer, som er helt uden militær Betydning. Ganske vist maa det indrømmes, at en stor Del af disse Krigsskibe blot er mindre Kanonbaade, Vagtskibe, Minefartøjer og lignende, hvor Alderen i og for sig ikke spiller nogen væsentlig Rolle, naar blot Skibene er solide og godt vedligeholdt. Men det vil sikkert nok alligevel forundre de fleste at høre, at der blandt disse ca. 125 Skibe findes 20 Panserskibe eller Panserkrydsere, og 6—7 beskyttede Krydsere. Der kunde saaledes formeres en ikke helt uanselig Kystforsvarsflaade af disse Skibe — omend jo nok de torpedobærende Fartøjer vilde være meget daarligt repræsenterede.

Der eksisterer saaledes ikke mere nogen Ubaad fra Tiden før 1900. De faa efter Datidens Maalestok brugbare Ubaade, som byggedes sidst i 1890'erne, blev med en enkelt Undtagelse*) udrangeret allerede inden Verdenskrigen. Ej heller vil man i Dag kunne finde nogen Jager, der er over 40 Aar. Kun nogle enkelte, mindre Torpedobaade, der nu hovedsagelig finder Anvendelse som Minestrygere, Vedetbaade og Bevogtningsfartøjer, og hvorfra Torpedoarmeringen som oftest er fjærnet, kan endnu opspores hist og her.

*) Den italienske Ubaad DELFINO, ca. 100 Tons, 1 Stævror, bygget 1894—96, udrangeret ca. 1920.

Det maa indrømmes, at de fleste af disse ældre Skibe fra det forrige Aarhundrede nu ikke mere har nogen synderlig stor militær Værdi, men kan de saaledes maaske ikke vække Interesse af denne Grund, har de dog — eller i hvert Fald en Del af dem — netop paa Grund af deres Alder Krav paa en Interesse, som kun faa af de helt moderne Skibe. De har i deres Levetid oplevet mere end disse »Aarsunger« — og adskillige af dem er endda *virkelige* Veteraner, som har indskrevet deres Navne i Søkrigshistorien.

Medens det — bortset fra Krigstider — som Regel ikke er vanskeligt at faa Oplysning om nye Krigsskibes Stabelafløbning, idet saadanne Begivenheder jo altid er af maritim — og ofte tillige af offentlig — Interesse, synes det ulige vanskeligere med Bestemthed at faa fastslaaet det nøjagtige Tidspunkt for de gamle Skibes Udrangering — og da især naar det drejer sig om Skibe i Mariner paa den anden Side Ækvator. Dette skyldes selvfølgelig først og fremmest den Omstændighed, at der som Regel ikke er forbundet nogen videre »Sensation« ved et Krigsskibs Udrangering, og hertil kommer saa yderligere, at der ofte kan gaa et længere Tidsrum fra et Skib udrangeres, til det bliver endelig solgt til Ophugning. Naar man derfor vil foretage et Strejftog som dette efter gamle Skibe i de forskellige Flaadekalendere, vil man nu og da opdage, at et Skib, som maaske endnu i Aar findes optaget i »Fighting Ships«, kan være strøget i »Taschenbuch der Kriegsflotten«, medens et andet ældre Skib fra »Sveriges Flotta«s Marinekalender forgæves søges i »Les Flottes de Combat« eller »Almanacco Navale« — og omvendt!

Det er saaledes muligt, at den, der kun har Ad-

gang til en enkelt af disse fem Marinekalendere, ikke deri vil kunne finde *alle* de ældre, endnu — antagelig — eksisterende Skibe, som nævnes og omtales i det følgende.

Foruden de egentlige Krigsskibe har en særlig Slags Fartøjer — Kongeskibe og Præsidentyachter — paa Grund af deres nære Tilknytning til Marinerne ogsaa Interesse i denne Sammenhæng, og man vil heriblandt finde adskillige Enheder, der har en virkelig respektindgydende Alder. Naar den gamle DANNEBROG, der søsattes i 1879, blev kasseret i 1931 efter 52 Aars Tjeneste, er dette paa ingen Maade nogen Rekordpræstation. Det ægyptiske Kongeskib MAHROUSSA, der søsattes i 1865, er saaledes nu 75 Aar gammelt. Derefter kommer det græske AMPHITRITI fra 1876. Dette Skib har dog ogsaa i visse Perioder, hvor det ikke var Kongeskib, været anvendt som Transportskib og Hospitalskib — og i den seneste Tid som Ubaadsdepotskib. Den finske Præsidentyacht AURA var søsat 1884 og havde tidligere været Passagerbaad — den gjorde tillige Tjeneste som Aviso og blev som saadan torpederet i Januar 1940. De to tidligere russiske Kejseryachter SHTANDART (1895) og POLARNAJA SWESDA (Polarstjernen — 1890) eksisterer stadig — men finder nu militær Anvendelse, hvorfor de vil blive nærmere omtalt senere hen. Ogsaa det engelske Kongeskib VICTORIA AND ALBERT (1899) har passeret de 40 Aar.

(Fortsættes).

Nekrolog.

Kontreadmiral **Carl Vilhelm Edvard Carstensen** blev født den 30. Juni 1863 i København som Søn af Kontreadmiral William August Carstensen og Hustru Emmy Friede Sophie Holtine f. Grevenkop-Castenskjold.

Han blev Kadet i 1880, Sekondløjtnant 1884 og var i 1884—85 med Skonnerten **FYLLA** paa Togt til Middelhavet, hvor bl. a. Konstantinopel blev anløbet. Premierløjtnant 1895 og gennemgik s. A. Naval College i Greenwich. I 1892 Inspektionsofficer ved de tekniske Fag paa Orlogsværftet. I 1894 med Korvetten **DAGMAR** som Kadetskib, derefter s. A. Næstkommanderende i Kongeskibet **DANNEBROG**. 1894—95 med Korvetten **DAGMAR** til Middelhavet og Konstantinopel. 1898 med Skonnerten **ST. THOMAS** til Vestindien. 1900 Næstkommanderende i Krydseren **HEJMDAL** til Island. 1902 Kaptajn. 1903—04 Chef for Inspektionsskibet **BESKYTTEREN** til Færøerne. 1904—08 Fører af Fyrinspektionsskibet **C. F. GROVE** som Fyrinspektør. 1909—10 Næstkommanderende i Panserskibet **OLFERT FISCHER**. 1910—11 Chef for Kongeskibet **DANNEBROG** og Vinteren 1910—11 Chef for Skonnerten **INGOLF** til Vestindien. 1911 Kommandør. 1912—14 Stabschef hos Viceadmiralen. 1913 Chef for Torpedobaadsflotillen paa selvstændigt Togt og i Eskadre. I 1914—16 Chef for Panserskibet **PEDER SKRAM**, i Resten af Sikringsstyrken Stationsofficer i Esbjerg. I 1918 Medlem af Overkrigsretten s. A. Jagt-

kaptajn hos H. M. Kongen. I 1921 Chef for den Flaadedeling, der overførte og ledsagede Drs. Maj. Kongen og Dronningen paa Rejsen til Færøerne, Island og Grønland. S. A. Chef for Skoledelingen. I 1921 Kontreadmiral og Chef for den flydende Defension paa Københavns Red. I 1922 Chef for Øvelseseskadren, der blandt andet aflagde Besøg i Stockholm og i Danzig. Afskediget ved Aldersgrænse i 1925.

Som fremgaar af ovenstaaende, var Carstensen i udpræget Grad farende Officer, selv om han begyndte sin Officersløbebane med tekniske Studier. Med stor Menneskekundskab havde han en sjælden Evne til at faa det bedste ud af de Mennesker, han havde under sig, ved sit friske, djærve Humør, sin humane Menneskelighed og Forstaaelse af Søens Folk, blev han afholdt af alle, han kom i Berøring med. Ikke mindst under sin største Kommando som Eskadrechef i 1922, viste det sig i hvilken ypperlig Grad, han formaaede at faa hele Personellet til at arbejde med Liv og Lyst, selv under anstrengende Eskadreøvelser, samtidigt med, at der i den store Eskadre var en Aand og Tone, et Humør efter Marinens bedste Traditioner.

Intet Under at Carstensen vandt sig Venner for Livet blandt Høj og Lav, blandt andet blev han tidligt Ven med Prins Carl — den senere Konge af Norge — et trofast Venskab til det sidste.

Som Formand for Søofficersforeningen fra 1920—26, ved sin Hoftjeneste saavel i Land som om Bord, kom hans udprægede repræsentative Egenskaber til fuld Udfoldelse, det var derfor naturligt, at han efter sin Afsked knyttedes til Enkedronning Louise's Hof.

Admiral Carstensen besad foruden sin tekniske og praktiske Viden, ogsaa stor Forhandlingsevne, han indvalgte derfor fra 1908 som Medlem af Bestyrelsen

for Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og fra 1927 som Formand i Bestyrelsen for det Forenede Bugser-selskab og det Færøiske Hvalfangerselskab.

Men ogsaa Spejderbevægelsen kaldte paa ham, fra 1927 indtraadte han som Medlem af Bestyrelsen for det danske Spejderkorps, mange glade Timer har Admiralen tilbragt med disse sine smaa Venner, og han nærrede varm Sympati for denne Bevægelses ide-elle Formaal og Virke.

I en Aarrække var han Formand for Danmarks olympiske Komité, indtil han mente, at Kræfterne ikke længere slog til ogsaa til dette repræsentative og orga-nisatoriske Arbejde.

Men fra han i 1926 blev valgt til Formand for Marineforeningens Hovedbestyrelse, var det dog denne Forening, der stod hans varme Hjerte nærmest. Her mødte han den jævne, brave danske Mand, den Kær-lighed til Konge, Land og Flag, som var hans egen dybe Følelse nærmest. Her kom hans sjældne Evne til at finde Udtryk for Stemning, til at omgaas og til at samle alle Slags Mennesker, og til at værne om Flaa-dens bedste Traditioner, til fuld Udfoldelse.

Han vandt ikke alene sig selv her Tusinder af Venner, nej, han vandt Interesse og Forstaaelse for Søværnets Betydning for vort Land og for Søværnets Tary.

Til den sidste Stund af sit Liv arbejdede han saa-ledes for den Marine, som han fra sit fædrene Hjem i Nyboder, havde lært at ære og agte.

Som Sekondløjtnant modtog Carstensen Medaillen for druknendes Redning for dristig Daad. I 1906 blev han Ridder af Dannebrog, 1912 Dannebrogsmænd, 1919 Kommandør af 2. Grad, 1923 Kommandør af 1. Grad af Dannebrog.

Admiral Carstensen blev 1908 gift med Mary Louise Lorange, f. i 1882 i Penarth i South Wales, Datter af dansk Vicekonsul Hjalmar Gerhard Lorange og Hustru Mary Maud f. Fischer.

Han døde den 23. December 1940 og begravedes under Nærværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen med Følge i dybeste Stilhed paa Hellerup Kirkegaard den 27. December 1940.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Januar Maaned.

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

8. Jan. 794: Vikingetogterne paabegyndes ved Indtagelsen af Lindisfarna Kloster beliggende paa en Ø ved Northumberland i England.
11. Jan. 1709: Peter Wessel antages som Søkadet.
14. Jan. 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. Jan. 1723: Øen Christiansholm (»Motzmanns Plads«) købes af Søetaten og inddrages i Nyholm. Den sælges i 1866.
20. Jan. 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. Jan. 1631: Kong Christian IV's Rigsraad tiltræder Planen om Nyhoders Bygning som fri Vaaning for Holmens faste Stok (Botzmænd).
29. Jan. 1750: Tegningerne til Orlogsværftet og Fæstningen ved Staværn i Norge approberes af Kong Frederik V og kaldes Frederiksværn. (Oprindelig foreslaaet i 1725). Kommandørkaptajn H. R. Schumacher første Chef for Ekvipagen der.
29. Jan. 1801: Holmens Hæderstegn indstiftes ved kgl. aabent Brev paa Kong Christian VII's Fødselsdag.
30. Jan. 1739: Søartilleriet oprettes af Kong Christian VI, idet det fra 1534 for Flaaden og Hæren fælles Artilleri da adskilles. Oberstløjtnant M. Thye ansættes som første Søjtmester.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted

Chile.

Skibbygning.

New York Times meddeler fra Santiago, at Forsvarsministeren har anbefalet en Plan, hvorefter Chiweanusa Company skal bygge en Tørdok paa Sydsiden af Valparaiso Bugten. Dokken skal kunne tage et 45.000 t Krigsskib — eller et af de nye Slagskibe, der bygges til den amerikanske Flaade. Bekostningen beregnes til 5 Millioner Dollars og Byggetiden til 5 Aar. (Sv. F.) F. H.

Finland.

Ålandsøerne.

¹¹/₁₀ 1940 er der indgaaet følgende Konvention mellem Finland og Rusland:

Art. 1.

Finland forpligter sig til at demilitarisere Ålandsøerne, til ikke at befæste dem og ikke at stille dem til Raadighed for andre Staters væbnede Styrker. Dette betyder tillige, at ingen Operationsbasis, der kan anvendes til militært Formaal, maa opretholdes eller bygges i Ålandszonen, hverken af Finland eller af nogen anden Stat, og at de eksisterende Artilleristandpladser paa Øerne skal demoleres.

Art. 2.

I denne Konvention omfatter Ålandszonen alle Øer og Klipper, der er beliggende i det Farvand, der afgrænses saaledes:

a. Mod Nord af Breddeparallellen 60° 41', 0 n.

b. Mod Øst af rette Linier, der forbinder følgende geografiske Punkter:

1. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 41', 0 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 00', 0 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 2. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 35', 9 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 06', 9 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 3. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 33', 3 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 08', 6 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 4. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 15', 8 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 05', 5 \text{ e.} \end{array} \right\}$
 5. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 11', 4 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 00', 4 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 6. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 09', 4 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 01', 2 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 7. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 05', 5 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 04', 3 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 8. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 01', 1 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 11', 3 \text{ e.} \end{array} \right\}$
 9. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 59', 0 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 08', 3 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 10. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 53', 0 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 20', 0 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 11. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 48', 5 \text{ n.} \\ 21^{\circ} 20', 0 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 12. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 27', 0 \text{ n.} \\ 20^{\circ} 46', 3 \text{ e.} \end{array} \right\}$

c. Mod Syd af Breddeparallelens $59^{\circ} 27', 0 \text{ n.}$

d. Mod Vest af rette Linier, der forbinder følgende geografiske Punkter:

13. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 27', 0 \text{ n.} \\ 20^{\circ} 09', 7 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 14. $\left\{ \begin{array}{l} 59^{\circ} 47', 8 \text{ n.} \\ 19^{\circ} 40', 0 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 15. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 11', 8 \text{ n.} \\ 19^{\circ} 05', 5 \text{ e.} \end{array} \right\}$ 16. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 18', 4 \text{ n.} \\ 19^{\circ} 08', 5 \text{ e.} \end{array} \right\}$
 17. $\left\{ \begin{array}{l} 60^{\circ} 41', 0 \text{ n.} \\ 19^{\circ} 14', 4 \text{ e.} \end{array} \right\}$

Ålandsøernes Territorialfarvand strækker sig i en Afstand af 3 Sml. fra Øerne ved Ebbe.

Art. 3.

Sovjetunionen har Ret til at opretholde et Konsulat paa Øerne. Foruden at udøve de sædvanlige konsulære Funktioner, skal dette Konsulat overvaage Overholdelsen af de Forpligtelser, der er opregnede i Art. 1 angaaende Demilitariseringen af Ålandsøerne. I Tilfælde af, at Sovjetunionens konsulære Repræsentant konstaterer noget Forhold, som efter hans Mening er i Strid med den foreliggende Konvention, skal han have Ret til at henvende sig til de finske Myndigheder gennem Ålandsøernes Landshøvding, hvorefter der foretages en fælles Undersøgelse. Denne skal foretages af Sovjetunionens konsulære Repræsentant og en befuldmægtiget for den finske Regering. Resultatet af den fælles Undersøgelse skal fremstilles i en Erklæring, der affattes i fire Eksemplarer paa Russisk og Finsk og meddeles de to kontraherende Parters Regeringer, som derefter træffer de nødvendige Foranstaltninger.

Art. 4.

Nærværende Konvention træder i Kraft umiddelbart efter Underskrivelsen og skal ratificeres. Ratifikationsdokumenterne skal udveksles i Helsingfors inden ti Dage.

(Presse) F. H.

Italien.

Personel.

Plan for Førfremmelse af Underofficerer til Officerer (1940):

	Kaptajnløjtn. (Tenente di vascello)	Solojtn. I og II (Sottotenente di vascello & Guar- diamarina)	ialt
1. Dækspersonel	60	134	194
2. Teknisk Personel	12	31	43
3. Radio Personel	17	28	45
4. Maskin Personel	71	124	195
5. Intendantur Personel	25	49	74
6. Musik Personel	—	1	1
	185	367	552

Til Løjtnanter i Følge ovenstaaende kan Underofficerer af følgende Tjenestegrene udnævnes:

1. Matros- (marinai)
Signal- (segnalatori)
Artilleri- (cannonieri)
Elektrotekniker- (elettrecisti) undtagen de under 2 nævnte.
2. Elektrotekniker-, Radiomontør- (radiomontatori), Gyrokompas- (montatori di giro bussole), Lytteapparat- (montatori elettroacustici)
Torpedo- (torpedinieri)
Minestrygning m.v.- (siluristi)
Dykker- (palombari)
3. Radio- (Radiotelegrafisti)
4. Maskin- (meccanici)
5. Intendantur- (furieri)
Sanitet- (infermieri).

(M. R.) F. H.

Japan.

I Almindelighed.

I Forbindelse med Oprustningerne i U. S. A (T. f. S. XI/1940 Pag. 577) kan det være af Interesse at fæste Opmærksomheden paa Japans Stilling i det fjerne Osten:

Den nye politiske Situation i Østasien betyder militært for Japan en Flytning af Hovedinteresserne fra Land til Sø. Tidligere havde den kinesiske Krigsskueplads størst Interesse, her havde

Hæren naturligvis Hovedopgaven, mens Flaaden i det væsentlige kun skulde sørge for Forsyningstjenesten. Nu synes der at være en Mulighed for, at det vil komme til krigeriske Konflikter paa Grund af den nye politiske Situation i Stillehavet. Hermed rykker Flaaden — baade Krigs- og Handelsflaaden — frem i første Række. Med Henblik paa det østasiatiske Omraade er Japans Stilling i mange Henseender fordelagtig. Geografisk har det en meget betydelig Fordel, idet Afstanden til et hvilket som helst Punkt paa den asiatiske Side af Stillehavet er relativt lille, d. v. s. at det kan optræde med sin Flaade samlet, hvor det ønsker det, mens England og U. S. A. altid kun kan virke med en Del af sine Stridskræfter i dette Omraade og oven i Købet først efter at have gennemsejlet en længere Distance. En videre Fordel har Japan heri, at det kan lade sit Luftvaaben gribe ind i større Omfang.

Efter Verdenskrigen blev Styrkeforholdet mellem Japan og England eller U. S. A. flademæssigt sat til 3/5. 1936 opsagde Japan denne Traktat. Hvad Japan har bygget siden den Tid, er delvis ukendt (se nedenfor).

Grunden til Japans Opsigelse af Traktaten var vel, at Landet ikke længere kunde finde sig i at være en anden Rangs Flaademagt. I U. S. A. verserer der Rygter om Fantastal vedrørende japansk Krigsskibsbygning, men selv om disse ikke er helt rigtige, har man maaske Grund til at antage, at Styrkeforholdet er blevet gunstigere for Japan end 3/5. Betænker man, at U. S. A. maa dele sin Flaade mellem Atlanterhavet og Stillehavet, og at England kun kan sætte en ringe Del af sin Flaade ind i Ostasien, staar den japanske Flaades Stilling som førende i dette Omraade ubetinget fast.

I enhver Søkrig maa der ogsaa tillægges Handelsflaaden stor Betydning. Ogsaa her har Japan en stærk Stilling. Japan kommer paa Trediepladsen efter England og U. S. A. med 2250 Skibe paa tilsammen 5.630.000 BRT. Minus Tank- og Specialskibe har Japan 780 Skibe med 3.870.000 BRT., altsaa almindelig Fragt- og Passagerskibstonnage, hvilket kun overgaas af England. Det samme gælder Skibe til oversøisk Fart med Hastighed paa 12 Knob eller derover og med en Alder af under 10 Aar.

Disse Kendsgerninger viser, at Japans Handelsflaade disponerer over meget moderne Materiel. Dette er en Følge af en maalbevidst Politik. I Begyndelsen af sidste Krig var Forholdet ganske anderledes. Ganske vist havde Japan i 1914 allerede 1103 Dampskibe med 1.708.000 BRT. og var dermed Nummer seks i Verden, men Skibenes Gennemsnitsstørrelse var temmelig lille; de fleste Skibe var under 3000 t og temmelig forældede. Da den japanske Skib-

bygning den Gang ikke var meget udviklet, maatte Udvidelsen af Koffardflaaden for største Delen bestaa af Indkøb af gammel europæisk Tonnage.

I Verdenskrigen forstod Japan at holde sine Tab paa ganske smaa Tal, ialt tabtes kun 29 Skibe paa tilsammen ca. 120.000 BRT. Fremfor alt benyttede man Lejligheden til at udvikle Skibbygningsindustrien. 1913 byggede Japan kun fire Dampere paa mere end 1000 t paa egne Værfter, 1915 byggedes 12, 1916 37 Skibe paa egne Værfter, 70 i 1917 og i 1918 endog 180 Skibe. Mens man i 1913 kun havde seks Værfter, der kunde bygge Skibe paa over 1000 BRT., var dette Antal i 1918 vokset til 57.

Efter Krigen gik man saa ind for et energisk Arbejde paa at modernisere Handelsflaaden yderligere. Siden 1929 kontrollerer et Søfartsministerium hele Rederivirksomheden. Regeringen understøttede Skibbyggeriet med stor Kapital paa den Betingelse, at det dobbelte Antal forældede Skibe blev kondemnerede, saaledes at intet søgaaende Skib maatte være mindre end 4000 BRT. og ikke have mindre Hastighed end 13,5 Knob. Efter Gennemførelsen af denne Kondemnering blev Bestemmelserne skærpet saaledes, at for at opnaa den fulde Understøttelse af Staten, maatte Skibene paa Prøvefart kunne løbe 19 Knob.

I 1938 blev der, grundet paa Erfaringerne fra den kinesiske Krig, opstillet et nyt Byggeprogram for Handelsskibe, der fremtidig skulde være af fire Enhedstyper paa mellem 3000 og 9200 BRT. med en Hastighed paa 10—13 Knob. Japan har saaledes ikke kun en stor og moderne Handelsflaade, der formaar at befordre 75 % af den samlede japanske Udenrigshandel paa egne Skibe, men det har fremfor alt ogsaa en overordentlig ydedygtig Værftsindustri. Forøgelsen i Aaret 1938—39 af den japanske Handelsflaade er den største i Verden paa dette Tidspunkt, nemlig 624.000 BRT. (den næststørste Forøgelse havde Tyskland med noget over 250.000 BRT.). Det sidste Aars Byggevirksomhed, der naturligvis ikke er offentliggjort, er muligvis endnu højere.

(Tysk Presse)

Flaadestyrke.

	Færdige		Under Bygning	
	Antal	Tons	Antal	Tons
Slagskibe	9	273.000	2	90.000 (?)
Hangarskibe	6	88.470	2	?
Moderskibe for Luftfartøjer . .	7	50.050	1	?

	Færdige		Under Bygning	
	Antal	Tons	Antal	Tons
Svære Krydsere.....	12	108.000		
Panserkrydsere	5	43.000		
Lette Krydsere	25	141.255	2	?
Jagere	112	141.628	10	?
Torpedobaade	12	6.868		
Undervandsbaade	60	77.759	?	
	248	930.080		

Hertil kommer de nødvendige Hjælpeskibe m. v. De mange Spørgsmaalstegn antyder, i hvilken Maalestok Japan har forstaaet at hemmeligholde sin Skibsbygningsvirksomhed. Bemærkelsesværdigt er det, at Hangarskibe og Moderskibe for Luftfartøjer (Sø-) er saa forholdsvis rigt repræsenteret, men det hænger øjensynlig sammen med de gode Muligheder for disse Fartøjers Anvendelse i Det Stille Havs Ø-Omraade.

(Tysk Presse)

Undervandsbaade.

Det er meddelt, at Undervandsbaaden »67« er gaaet tabt ²⁰/₈ 1940 under Flaademanøvrer i Nærheden af Yokohama. Hele Besætningen menes at være omkommet.

(Presse)

Flaaderevue.

I Farvandet ved Yokohama fandt der i Begyndelsen af Oktober en stor Flaaderevue Sted for Mikadoen. Over 100 Krigsskibe og 250 Luftfartøjer deltog. Mikadoen ledsagedes af Marineminister Oikawa, Admiralstabschef Prins Fushimi m. fl.

(Presse) F. H.

Sverige.

Bygningsarbejder.

Paa Tillægsbevilling for indeværende Budgetaar foreslaas ³⁰/₁₁ 1940 ialt 16.975.000 Kr. til Bygningsarbejder for Forsvaret. Forsvarsminister Sköld anser det for paakrævet at paabegynde denne Bygningsvirksomhed nu for at forebygge en Krise indenfor Byggefagene. Blandt de Bygningsarbejder, der saaledes skulde sættes i Gang, findes de fleste mellem dem, der tidligere har været bevilget Midler til, men som blev standset sidste Efteraar (1939).

Til disse hører blandt andre Administrationsbygninger for Marineen og Flyvevæsenet i Stockholm.

Forsvarsministeriets Undersøgelse af Bekostningerne for de forskellige Foretagender har i visse Tilfælde kun kunnet være summarisk, hedder det i Forslaget, og der stilles visse Besparelser i Udsigt ved et mere indgaaende Undersøgelsesarbejde.

Blandt de forskellige Poster bemærkes:

Istandsætningsarbejder paa Marinens Nybygninger: 900.000 Kr., Modernisering af Kabysindretninger m. v. ved Kystartilleriet: 50.000 Kr., Moderniserings- og Istandsætningsarbejder ved Göta Livgardes Fæstningsbataillon: 220.000 Kr., Ændringsarbejder ved »Ingenjörkarsetablissemanget« i Karlskrona: 125.000 Kr., Sportshal til Kystflaaden ved Harsfjärden: 450.000 Kr., Magasiner til Artilleri- og Fortifikationsmateriel ved Kystbefæstningen: 1.250.000 Kr., Magasiner til Intendantur- og Sanitetsmateriel ved Marineen: 635.000 Kr., Garage m. m. til Kystbefæstningen: 340.000 Kr., Ny Kaserne til Fjernrekognoscerings-Flotille: 5 Millioner Kr., Barakker, Hangarer og Magasiner ved Flyvevaabnet: 695.000 Kr., Istandsættelsesarbejder paa Flyvevæsenets Bygninger: 1.175.000 Kr. og Flyvepladsarbejder m. m. ved Svea Flygflotilj: 100.000 Kr. (Svensk Presse) *F. H.*

Tyrkiet.

Hjælpekibe.

Den tyrkiske Regering har til militære Formaal købt to Tankskibe og et Fragtskib af private Rederier. (H) *F. H.*

Tyskland.

Marineorganisation.

Generaladmiralerne Saalwächter og Carls beklæder hver en Stilling som »Marinegruppenbefehlshaber«, henholdsvis »West« og »Nord«.

Den tyske Krigsmarines tidligere Organisation havde som øverste Ledelse for det første Overkommandoen, derefter Flaadekommandoen med Flaadechefen i Spidsen samt to kommanderende Admiraler paa Marinestationerne »O« og »N« (Kiel og Wilhelmshaven). Strategiske Anvisninger for Operationerne gav Søkrigsledelsen (Oberbefehlshaber der Kriegsmarine), Udførelsen paaahvilede Flaadechefen.

Den territoriale Udvidelse af Operationsomraadet, Efterretningsvæsenets Vækst og Udvikling og forskellige andre Forhold har gjort det ønskeligt at ændre Kommandoforholdet ved Opretelsen af ovennævnte Stillinger som »Marinegruppenbefehlshaber«, der hver for sit Omraade paa Havene har Ledelsen af alle Søkrigsoperationer.

Ledelsen har sit Sæde i Land i Modsætning til den tidligere Flaadekommando, der om Bord i et Skib ikke kunde medtage alle de Midler til Modtagelse og Afsendelse af Efterretninger, der er nødvendige for Ledelsen af en vidtrækkende Flaadeoperation. Endvidere kunde den heller ikke opretholde den for samtlige Operationer nødvendige Radioforbindelse uden at blotte sig væsentligt over for Modstanderen.

Nu faar en »Marinegruppenbefehlshaber« en bestemt Opgave, der ligger inden for hans Omraade. Til Løsning af denne Opgave bliver der tilkommanderet ham det Antal Enheder af Søstridskræfterne, som Overkommandoen anser for nødvendigt. Han leder alle Operationerne, indtil der opnaas Kontakt med Fjenden, inden for den Begrænsning, Overkommandoen fastsætter. I Fjendens umiddelbare Nærhed (naar der er Kontakt) ligger Ledelsen saa hos den kommanderende paa Stedet.

Nyordningen betyder kun, at man har tilpasset Ledelsesorganisationen til den større Udstrækning af de paatænkte Operationsomraader og til Udviklingen af Efterretningsteknikken. Yderligere tillader den en bedre Udnyttelse af de Midler, der ikke tidligere stod til Flaadechefens Disposition, som f. Eks. de til Søkrigsledelsens Raadighed staaende Luftstyrker.

Marinestationskommandoer er Ledelsesorganer for det lokale Soforsvar. Sammenfatningen af Sikrings- og Kystforsvarstjeneste er en videre Forholdsregel, der tjener til at forøge Flaadens operative Uafhængighed.

(M. R.) F. H.

Tidsskrifts-Forkortelser 1941.

- A. = Adler — Ae. = The Aeroplane — A. E. = Aircraft Engineering. —
A. N. A. G. = Army, Navy and Air Force Gazette.
- B. N. A. = Brassey's Naval Annual.
- C. Art. J. = Coast Artillery Journal. — Ch. W. = Chemical Warfare. —
Ch. Z. = Chemiker Zeitung.
- Da. A. T. = Dansk Artilleri Tidsskrift. — Da. P. = Dansk Patent-
tidende. — Dr. H. = Dræger-Hefte. — D. W. = Deutsche Wehr.
- Eg. = Engineering — E. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift.
- F. = Flyv. — Fg. = Flygning. — Fl. = Flight.
- G. = Die Gasmaske. — G. C. = Gaz de Combat. — G. L. = Gasschutz
und Luftschutz. — G. T. = Geografisk Tidsskrift.
- 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
Tidsskrift. — 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. = Militär-
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 Artilleritidsskrift. — Sv. F. = Sveriges Flotta. —
Sv. K. = Svensk Kustartilleritidsskrift.
- 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.

Flaadelisternes Veteraner.

Et Strejftog gennem de forskellige Flaadecalendere.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Sluttet).

Naar man gennemser den danske Flaadeliste, vil man som de eneste Rester fra forrige Aarhundrede finde Torpedotransportbaaden SLEIPNER (1882) og »Dampbaad A« (ex-»Minekran I«, 1896), idet der her ses bort fra Kaserneskeibe o. lign. Derimod vil man i saavel den norske som den svenske Flaadeliste finde adskillige ældre Enheder.

I den norske Marine er der først og fremmest de to i England i 1897 byggede Kystpanserskeibe TORDENSKJOLD og HARALD HAARFAGRE og sex, syv smaa Torpedobaade (1896—99) under 100 Tons og med 19—20 Knobs Fart — antagelig de eneste Torpedobaade i Verden, der er over 40 Aar gamle, og som endnu har deres Torpedoarmering i Behold. Hertil kommer 7 Kanonbaade paa 230 til 280 Tons fra Aarene 1874—87. De bærer alle Navne fra den nordiske Mytologi (TYR, BRAGE, VIDAR o. s. v.) og var oprindeligt armeret med en 27 cm Forladekanon eller en 26 cm Bagladekanon (i de to nyeste) i Stævnen. Trods det at Farten kun var 8 à 10 Knob, havde de fire nyeste tillige et undervands Torpedoapparat i Stævnen. Omkring 1910 blev de omdannede til Skærgaardsmineudlæggere, idet Torpedoapparatet samtidig fjærnedes og Armeringen ændredes til 1 Stk. 12 cm samt 3 mindre Kanoner. — Endvidere findes der et Opsynsskib HEIMDAL (1892) og tilsidst Værkstedsskibet SARPEN

fra 1860. Med sine 80 Aar nyder SARPEN den Ære at være Alderspræsident for Alverdens aktive Krigsfartøjer. I mange Aar har den i denne Egenskab været stærkt trængt af vore 3 tidligere Opmaalingsskibe, der var gamle Skruekanonbaade fra 1861 -- men een for een faldt efterhaanden KRIEGER og WILLEMOES og til Slut



Verdens ældste, tjenstgørende Krigsskib,
det 30-aarige norske Ubaadsdepotskib SARPEN.

MARSTRAND fra SARPEN, der flere Gange er blevet rekonstrueret og har faaet nyt Maskineri, er paa 187 Tons og har som Armering 2 Stk. 65 mm og 1 Stk. 37 mm P. K. Den gør Tjeneste som Depotskib for Ubaade og er stadig god for 9 Knob.

I Sverige er det ældste Krigsskib det til Ubaadsmoderskib i 1921 ombyggede Kystpanserskib SVEA (1885). Derefter følger Kanonbaaden SVENSKSUND (1891) og de to Torpedokrydsere ØRNEN (1896) og JACOB BAGGE (1898), der nu er uden Torpedoarmering, og som anvendes som Skoleskibe og Tendere for Vedetbaade m. v. Endvidere findes der forskellige nummerede Vedetbaade (tidligere Torpedobaade, nu uden Torpedoarmering) fra 1898—99, samt Sejlskoleskibet NAJADEN

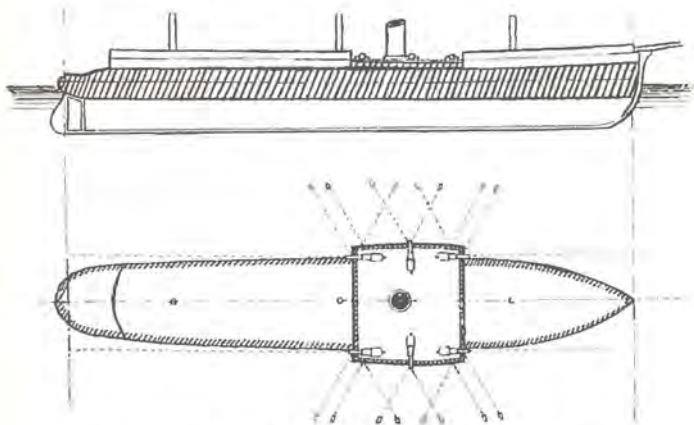
(1897), et Par Opmaalings-skibe og de to gamle Kystpanserskibe GÖTA (1889) og NJORD (1898), der nu anvendes som Kasernes-skibe, og hvoraf det sidstnævnte endnu har sine 2 Stk. 25.4 cm Kanoner om Bord.

Af Stormagtsflaaderne i Europa har hverken den tyske, den franske eller den italienske nogen militær Enhed fra forrige Aarhundrede. Ej heller findes der saadanne Skibe i den engelske Flaade, naar der ses bort fra den gamle, beskyttede Krydser PHILOMEL (1890 — 2600 Tons), der er Skoleskib i New Zealands Marine.

Et helt Kapitel for sig selv er derimod de gamle, russiske Skibe. Samtidig med at Sovjet-Unionen nu af alle Kræfter søger at bygge en ny Stormagtsflaade op paa Ruinerne af den tidligere kejserlige, russiske Marine, bliver de endnu brugbare Rester fra denne draget ud af Ruinerne og rekonstrueret og pudset op, saa de efter en saadan Foryngelseskur atter kan leve op til fornyet Liv i en mere eller mindre kortvarig »Indian Summer«.

Af saadanne Enheder, der lig Fugl Phønix er genopstaaet af Asken, maa først og fremmest nævnes Mineskibet 25AVO OKTJABRJA (DVADSATPJATAVO OKTJABRJA). Dette interessante Skib søsattes i Oktober 1873 under Navnet GENERAL ADMIRAL som Verdens første Panserkrydser, konstrueret af Admiral Popoff, der iøvrigt er kendt som Konstruktør af de samtidige, særdeles originale, men mindre vellykkede »Popoffka'er« eller Cirkelmonitorer paa Sortehavet. GENERAL ADMIRAL havde en Armering paa 4 Stk. 20.3 cm og 2 Stk. 15.2 cm Kanoner, der alle var anbragt i en stor, aaben Kasemat udfør og omkring Skorstenen. Kasemat og Vandlinie var pansret med 152 mm Smedejernspanser. Deplacement: 4500 Tons, Fart: 13 Knob. Skibet, der var fuldrigget og bekendt for at manøvrere glimrende

for Sejl alene, var, ligesom sit to Aar yngre Søsterskib GERTZOG EDINBURGSKI, hovedsagelig bestemt til oversøisk Tjeneste og havde derfor en Træklædning udenpaa Skroget. — Noget egentlig Panserdæk fandtes ikke, men de forskellige Dæk bestod af Jernplader, hvortil der — i Stedet for Dæksplanker af Træ —



GENERAL ADMIRAL. (1873) — Verdens første pansrede Krydser.

var fæstnet Kautschukplader og Tovværksmaatter. I Modsætning til de tidligere russiske Panserskibe var Underbringelsesforholdene for Besætningen særdeles gode, idet Banjerne fandtes paa det lyse og rummelige, godt ventilerede Mellemdæk. Udseendet karakteriseredes ved det stærkt indtrukne Agterskib. I Halvfemserne blev GENERAL ADMIRAL Skoleskib og gjorde Tjeneste som saadant til 1910, hvor det ombyggedes til Mineskib. Fregatrejsningen fjernedes og erstattedes af to almindelige Master, men Panseret forblev paa sin Plads. Samtidig ændredes Navnet til NAROWA. Efter Revolutionen ændredes Navnet til det nuværende: 25AVO OKTJABRJA, og Armeringen bestaar nu af 4 Stk. 75 mm P. K. (heraf 2 A. L. K.) og tre mindre Kanoner.

Minekapaciteten er paa 5 à 600 Miner — hvilket er den største kendte Minebeholdning.

Sovjet-Unionens nyeste Minekrydser er bygget i København. Ja, det lyder næsten utroligt, men er ikke desto mindre rigtigt. Omkring 1936—37 dukkede der en ny Minekrydser op i den russiske Flaadeliste. Den hed MARTI og angaves at være søsat i 1936, men herudover kendtes i Begyndelsen ingen Data. Først da disse efterhaanden kom frem, begyndte der at rejse sig en Del Tvivl om, hvorvidt det virkelig drejede sig om et nyt Skib, og Redaktørerne af de forskellige Marinekalendere saa sig stillet overfor et interessant Problem. Det viste sig nemlig nu, at Skrogets Udseende paafaldende mindede om og at Dimensionerne nøjagtig var de samme som i den tidligere kejserlige Yacht SCHANTART, der som bekendt blev bygget paa Burmeister & Wain's Værft i København i 1895. Skønt der ikke foreligger nogen officiel Angivelse herom, anses det nu i Almindelighed som sikkert, at MARTI er identisk med den tidligere Kejseryacht. Deplacementet er 3500 Tons, og det nye Maskineri, gearede Turbiner, kan give en Fart paa 25 Knob (tidligere 22 Knob). Armeringen bestaar af 4 Stk. 13 cm P. K. og 3 Stk. 75 mm A. L. K. Minebeholdningen er 300.

Foruden disse to mere prominente Enheder og den nu netop 40-aarige Krydser AURORA, der i den sovjet-russiske Flaade indtager en Særstilling, fordi den var det første Skib, der sluttede sig til den bolschevistiske Revolution og ved sin Beskydning af Vinterpaladset den 7de November 1917 væsentlig bidrog til, at Revolutionen lykkedes, findes der endnu en Del Skibe fra forrige Aarhundrede i Sovjet-Unionens Flaade. Der er saaledes Panserkanonbaaden KRASNOJE ZNAMJA (☉: røde Fane, ex-CHRABRY, ☉: den tapre) fra 1895. Den faar dog følgende Anmærkning i »Taschenbuch«:

»Fraglich ob noch vorhanden«! Endvidere de gamle Kanonbaade fra 1887: ZNAMJA SOZIALISMA (☉: Socialismens Fane — ex-TERETZ) og KRASNY KUBANETZ (☉: den røde Kubankosak — ex-KUBANETZ), Mineskibet PEROE MAYA (1ste Maj — søsat 1891), Ubaadsdepotskibet TREVOLEV (1893), Skoleskibene POLARNAJA SWESDA (Polarstjernen, 1890), den tidligere Kejseryacht, der har faaet Lov at beholde sit Navn, og LENINGRADSKI SOVJET (1895) samt Fiskeriinspektions-skibene BAKAN (1896) og VOROVSKY (1900). Med Undertagelse af »Polarstjernen« har alle disse Skibe oprindeligt haft andre Navne. Der er dog endnu en Enhed, som ogsaa har undgaaet Navneforandring — nemlig Vagtskibet ABREK, en forhenværende Jager fra 1896. (»Abrek« = Røver).

Udover disse Skibe findes der adskillige mindre Fartøjer, Vagtskibe og Depotskibe fra forrige Aarhundrede samt forskellige Isbrydere, hvoraf kan nævnes den kendte 8000 Tons store JERMAK (1898) i Østersøen og den ved første Øjekast tilsyneladende ukendte 1500 Tons DAVYDOW i Østasien. DAVYDOW hed oprindelig NADESHNII, men Navnet ændredes efter Revolutionen midlertidig til KRASNY OKTJABR. NADESHNII blev bygget i 1895 paa Burmeister & Wain's Værft og sejlede i 1896 fra København til Vladivostock — ført af senere Kontreadmiral T. V. Garde*). Endnu en gammel, russisk Isbryder af samme Type, TRUVOR (ex-SLEIPNER), er bygget af Burmeister & Wain (1896).

Rumænien har endnu en Del smaa Vagtbaade paa Donau fra 1880'erne, og Tyrkiet vedligeholder stadig — men nu som Kaserneskip — det fra Verdenskrigen kendte Slagskib TORGUD REIS (ex-tysk WEISSENBURG, 1891 — Søsterskib til HAÏREDDIN BARBAROSSA).

* En Beretning om denne Rejse (af Kontreadmiral T. V. Garde) findes i »Under Dannebrog's Julehefte 1918.

I Jugoslavien vil man finde et andet, tidligere tysk Krigsskib, den 2400 Tons Krydser NIOBE (1899), der i 1926 solgtes til Jugoslavien, hvor den fik Navnet DALMACIJA. Ved Overtagelsen blev den moderniseret og omarmet med 6 Stk. 84 mm Luftskytts. DALMACIJA er saaledes en Slags Prototype for de 10 Aar senere omdannede engelske Luftværnskrydsere. Den anvendes nu som Skoleskib. — Endvidere er der Donaumonitoren MORAVA (ex-østrigsk KÖRÖS fra 1892) og Minestrygeren D 2 (ex-østrigsk Torpedobaad Nr. 36 fra 1888), der med sine 52 Aar er Verdens ældste, endnu tjenstgørende Torpedofartøj (omend Torpedoarmeringen forlængst er fjernet!), samt Ubaadsdepotskibet HVAR (1896) og to mindre Fartøjer, Tenderen SITNICA (1891) og Dampyachten VILA (1896).

Holland har endnu bevaret 9 smaa Kanonbaade fra Aarene 1877—79. De minder meget om de tilsvarende norske Kanonbaade, er paa ca. 240 Tons og bærer Navne fra den nordgermanske Mytologi. De er beregnet til Kyst- og Flodforsvar og var oprindelig armerede med 1 Stk. 28 cm Kruppsk Kanon. Denne svære Stævnkanon er forlængst udtaget og erstattet med 1 Stk. 12 cm eller 75 mm i de fire Enheder, medens de fem andre er ombygget til Mineudlæggere (24 Miner). Ogsaa i hollandsk Indien findes endnu et ældre Mineskib, SERDANG, paa 680 Tons fra 1897*).

I Europas sydvestlige Hjørne har Spanien helt rensat ud for gamle Skibe, idet der her maa ses bort fra den 3-mastede Bark GALATEA (1896), der først blev købt i 1922 for at anvendes som Skoleskib.

Derimod findes der i Nabolandet Portugal endnu fem, sex smaa, ældre Kanonbaade fra 1884—1900, hvoraf i hvert Fald én har indskrevet sit Navn i

*) Krydseren GELDERLAND (1898) blev Sommeren 1939 afløst af det nye Artilleriskoleskib VAN KINSBERGEN (1939).

Søkrigshistorien. Det er den 200 Tons store Kanonbaad LIMPOPO — en tidligere Fiskedamper fra 1890 — som med sine faa 47 mm Kanoner den 6te December 1904 var Skyld i, at Admiral Rojestwenski, der med den 2den russiske Stillehavseskadre var paa Vej rundt Afrika til Østasien, ved Anløbet af Store Fiskebugt i det sydvestlige Hjørne af Angola (portugisisk Vestafrika) for at kulle, ikke turde gaa helt ind i Bugten, men trods den ret svære Dønning ankrede i Mundingen. Alligevel mente Chefen for LIMPOPO, at Russerne var kommet for langt ind og nedlagde Protest. Admiral Rojestwenski vovede dog at blive liggende, og LIMPOPO afgik derfor til den nærmeste Telegrafstation for at underrette sin Regering og indhente Forholdsordre herfra. Men da denne omsider var indløbet, og LIMPOPO noget senere kom dampende tilbage med 11 Knob til Store Fiskebugt, var Russerne fortrukket til lysk Sydvestafrika. — LIMPOPO har senere faaet en Armering paa 3 Stk. 57 mm P. K.

Gaar vi videre den Vej Admiral Rojestwenski's ulykkelige Eskadre fulgte, kommer vi til Japan, i hvis Flaadefliste, der endnu findes adskillige berømte Veteraner netop fra det Søslag, som tilintetgjorde den russiske Stillehavsfleede. Først og fremmest er der her de 6 store Panserkrydsere: I-DZU-MO (England 1899), I-WA-TE (England 1900), A-DZU-MA (Frankrig 1899), YA-KU-MO (Tyskland 1899), A-SA-MA og TO-KI-WA (begge England 1898)*). Det er alle Skibe paa ca. 9000 Tons med en Armering paa 4 Stk. 20.3 cm og 8 Stk. 15 cm

*) Ved en i de seneste Aar foretagen Revision af Transcriptionen af japanske Ord til europæiske Skrifttegn er der sket en Del Ændringer i Stavningen af de japanske Skibsnavne — f. Ex. I-DU-MO og A-DU-MA i Stedet for I-DZU-MA og A-DZU-MA, HU-SO i Stedet for FU-SO o. s. v. Selv om Skibsnavnene i de fleste Marinekalendere er angivet med den nye Orthografi, anvendes her den gamle, idet de ældre Skibsnavne fra den russisk-japanske Krig er bedst kendt i denne Form.

Kanoner. TOKIWA, der i 1929 blev ombygget til Mineskib, har nu dog kun de forreste to 20.3 cm, idet det agterste Taarn blev fjernet for at skaffe Plads — og Vægt — til Mineinstallationen. Alle er beskyttede af et Vandliniepanser paa indtil 178 mm foruden Panserdæk, og Farten var oprindelig 20 à 22 Knob. De fire mellemste, der nu anvendes som Skoleskibe, har dog senere ved Ombygning faaet Farten reduceret til 16 Knob, men IZUMO og TOKIWA kan stadig holde 21 Knob.

Alle disse 6 store Panserkrydsere har indskrevet deres Navne i Søkrigshistorien under den russisk-japanske Krig og Verdenskrigen. Mest berømt er IZUMO, der var Admiral Kamimuras Flagskib — saavel i Krydserkampen i Koreastrædet ($14/8$ 1904) mod de 3 russiske Vladivostock-Panserkrydsere, hvoraf RURIK blev sænket, som i selve Tsushimaslaget. Antagelig netop paa Grund af sin glørværdige Fortid er IZUMO endnu Flagskib i den japanske China-Eskadre — og dens Navn vil da ogsaa være kendt fra den nuværende japansk-chinesiske Krig. Under Operationerne paa den blaa Flod (Yang-tze-kiang) forsøgte Chineseerne saaledes flere Gange — men uden Resultat — at sænke den med Miner fastgjorte til mindre Fartøjer, medens den laa ved Shanghai — ligesom den her har været udsat for talrige Angreb af chinesiske Luftfartøjer og Torpedobaade.

Foruden disse sex Panserkrydserveteraner har Japan endnu en syvende — nemlig KA-SU-GA. Ganske vist er den søsat i 1902 og saaledes »kun« 38 Aar gammel. Den vil imidlertid senere hen i denne Artikel blive omtalt i anden Sammenhæng.

Af de talrige russiske Skibe, som erobredes i den russisk-japanske Krig, er alle Slagskibe, Krydsere og

Jagere forlængst udrangerede*) — og den eneste Prise, som endnu pranger i den japanske Flaadeliste, er det 44 Aargamle Ubaadsdepotskib KA-RA-SA-KI (9500 Tons — 2 Stk. 76 mm), der oprindelig var Hjælpekrydseren JE-KATERINOSLAW af den tidligere, frivillige russiske Flaade.

Som maritim Relikvie — à la NELSON'S VICTORY —



Den japanske »Ansaldt«-Panserkrydser KASUGA.
(Underste 15 cm-Batteri — fem Kanoner i hver Side — er fjernet).

men ikke nævnt i Flaadelisterne — bevares endnu Admiral Togo's Flagskib MI-KA-SA (søsat 1900). MIKASA flyder dog ikke mere paa Vandet, idet Skibet nu staa paa Landjorden i en »Dok«, der specielt udgravedes til dette Formaal, og som atter kastedes til rundt om Skibet, efter at dette var anbragt i »Dokken«. Som Kaserneskebe — uden Armering — anvendes endnu de gamle Slagskibe FU-JI (1896), SHI-KI-SHI-MA (1898) og A-SA-HI (☉: den opgaaende Sol, 1899), der alle er Traditionsskibe fra Krigen 1904—05.

*) Af de i 1904—05 erobrede russiske Skibe blev allerede i 1911 det 6000 Tons Værkstedsskib ANGARA tilbagegivet den russiske Marine af Mikadoen, og under Verdenskrigen blev det 11000 Tons Slagskib TANGO (ex-russisk POLTAVA — 1894 — 4 Stk. 30.5 cm, 12 Stk. 15 cm o. s. v.) i 1916 tilbagegivet til Rusland, der nu gav dette Skib Navnet TSCHESSMA.

Af de øvrige østasiatiske Mariner har den chinesiske altid været kendt for sine antikverede Enheder, men under de nuværende Forhold i Østasien er det ikke muligt at faa Oplysning om hvilke af disse Skibe, der har overlevet de sidste Aars Krigsbegivenheder. I Mandschukuos Flaade findes enkelte smaa, tidligere chinesiske Kanonbaade fra forrige Aarhundrede, ligesom Thailand (Siam) endnu har en enkelt Kanonbaad, MONGKUT RAJAKUMAR (1887), der er Veteran fra Affæren paa Menam under Konflikten mellem Frankrig og Siam i 1893*).

I de forenede Staters Flaadeliste vil vi ligesom i Japans finde adskillige ældre Skibe. I den svenske Marinekalender ses saaledes endnu opført som Mineskibe de to tidligere Krydsere BALTIMORE (1888) og YOSEMITE (ex-SAN FRANCISCO — 1889). Med et Deplacement paa godt 4000 Tons, 19 à 20 Knobs Fart og en oprindelig Armering paa 20 og 15 cm Kanoner var de efter Datidens Forhold meget kraftige Skibe, der endnu 10 Aar efter deres Stabelafløbning under den spansk-amerikanske Krig i 1898 hørte til Eliten blandt de amerikanske Krydsere. BALTIMORE var Nr. 2 i Admiral Dewey's Krydsereskadre, der i Slaget ved Cavite den $\frac{1}{5}$ 1898 ødelagde den spanske Eskadre ved Philippinerne. — Da det efter U.S.A.s Indtræden i Verdenskrigen besluttedes at udlægge den imponerende Minespærring »The Northern Barrage« fra Skotland til Norge, deltog BALTIMORE og SAN FRANCISCO, der i 1910 var blevet ombygget til Mineskibe, sammen med 8 til »Mine-Planters« ombyggede Dampere i denne Udlægning.

I den amerikanske Flaadeliste findes endvidere Kanonbaadene WILMINGTON, WHEELING og ANNAPOLIS

*) Jfr. Walter (Christmas: Et Aar i Siam. (København. 1894).

— alle fra 1897, samt NANTUCKET fra 1876. Disse Fartøjer er saaledes ogsaa Veteraner — saavel fra den spansk-amerikanske Krig som fra Verdenskrigen. WILMINGTON, der deltog i Blokaden af Cuba, var her ved Manzanillo sammen med andre amerikanske Kanonbaade med til at ødelægge en stor, spansk Transportflaade, der var dækket af tre spanske Kanonbaade. Ogsaa ANNAPOLIS deltog i Blokaden af Cuba og var flere Gange i Kamp med spanske Fartøjer.

Foruden disse Skibe, der endnu gør aktiv Tjeneste, findes yderligere en Del ældre Skibe, som vel for det meste ikke mere ses anført i Flaadelisterne, men som alligevel til Stadighed vedligeholdes og bevares for Eftertiden som maritime Relikvier (naval relics) i Lighed med Admiral Nelson's Flagskib VICTORY^{*)}. De ældste af disse maritime Relikvier er Fregatterne CONSTELLATION og CONSTITUTION — begge fra 1797. — De deltog med Bravour i Napoleonskrigenes sidste Fase 1812—15, hvor de amerikanske Fristater havde erklæret England Krig. Dernæst følger Korvetten HARTFORD (1858), der var Admiral Farragut's Flagskib under Borgerkrigen, — og fra den spansk-amerikanske Krig Slagskibet OREGON (1893 — 10500 Tons — 4 Stk. 33 cm, 8 Stk. 20 cm og 4 Stk. 15 cm o. s. v.) og Krydseren OLYMPIA (1892 — 5400 Tons — 21 Knob — 4 Stk. 20 cm og 10 Stk. 12,7 cm). OREGON var det amerikanske Skib, som vandt størst Berømmelse i Slaget ved Santiago, bl. a. ved Forfølgelsen og Ødelæggelsen af den spanske Panserkrydser CRISTOBAL COLON. OLYMPIA var Admiral Dewey's Flagskib i Slaget ved Cavite. Efter mange Aars Tjeneste som Kadetskib, blev OLYMPIA efter at have deltaget i Verdenskrigen

^{*)} I denne Forbindelse kan det være af Interesse at minde om, at Tredækkeren VICTORY søsattes i 1765 og saaledes netop i en Alder af 40 Aar deltog som Nelson's Flagskib i Slaget ved Trafalgar (²¹/₁₀ 1805).

udset til efter Krigen at føre Amerikas ukendte Soldat fra Frankrig til U. S. A.

Blandt de øvrige mere eller mindre berømte amerikanske »naval relics« skal endnu kun nævnes REINA MERCEDES (1887 — 3000 Tons), en spansk Krydser, som ved Erobringen af Santiago fandtes sænket i Havneindløbet for at blokere dette. Efter Krigen hævedes den og ligger nu som den amerikanske Marines Krigstrofæ ved *Naval Academy* i Annapolis — et Trofæ, som alle Amerikas vordende Søofficerer saaledes daglig har for Øje under deres Uddannelse paa Akademiet.

Som værende af speciel Interesse kan nævnes, at et af *U. S. Coast Guard's* Skoleskibe, Fuldriggeren JOSEPH CONRAD, er det gamle, danske Skoleskib GEORG STAGE. Det søsattes i 1882 i København. Efter at være blevet afløst af den nye GEORG STAGE, der søsattes i 1935 i Frederikshavn, gik den gamle GEORG STAGE over i privat Eje og fik nu Navnet JOSEPH CONRAD, under hvilket den foretog en Jordomsejling. Skibets gode Sejlegenskaber viste sig her i fuldt Maal og berømmedes i høje Toner i forskellige engelske og amerikanske, maritime Tidsskrifter. Efter Jordomsejlingen strandede JOSEPH CONRAD under en Orkan i en amerikansk Havn, men blev bjærget og indgik senere i den amerikanske »Coast Guard« som Skoleskib.

De gamle Krigsskibes sande Eldorado er de sydamerikanske Mariner.

Vi vil her begynde med Argentina, som kan møde op med en Samling særdeles respektable ældre Skibe. Der er først og fremmest de to 2500 Tons Panserkanonbaade (eller Kystpanserskibe) LIBERTAD og INDEPENDENCIA fra 1890—91, hver med 2 Stk. 24 cm og 4 Stk. 12 cm Kanoner. Hertil kommer de to Panserkrydsere PUEYRREDON og GENERAL BELGRANO paa 6000 Tons og med 18 Knobs Fart. De er begge fra 1897, bygget

i Italien og har 2 Stk. 25,4 cm og 8 Stk. 12 cm. De blev rekonstruerede for nogle Aar siden (bl. a. ny Mellemarmering) og kan antagelig endnu i en Del Aar gøre god Fyldest. Det gamle Skoleskib PRESIDENTE SARMIENTO fra 1897 har i 1939 faaet en Afløser i den moderne Krydser LA ARGENTINA, der søsattes i England 1937, men paa Grund af den nuværende Situation vil man antagelig indtil videre vente med at afskedige den gamle, veltjente PRESIDENTE.

De to ovennævnte argentinske Panserkrydsere og deres to nu udrangerede Søsterskibe GARIBALDI og SAN MARTIN tilhører den bekendte »Ansaldo«-Panserkrydser-Type, som fortjener en noget mere indgaaende Omtale i denne Sammenhæng.

Efter at den franske Panserkrydser DUPUY DE LÔME var blevet søsat i 1890 som den første *moderne* Panserkrydser — hvis man da tør benytte Ordet »moderne« om et Skib, der løb af Stabelen for 50 Aar siden — udarbejdede det italienske Admiralitet i Forbindelse med Ansaldo (Sestri Ponente) Tegninger til en større og kraftigere Panserkrydser (6000 Tons, 20 Knob). To Enheder af denne Type blev sat paa Stabelen, den ene, GUISEPPE GARIBALDI, med 2 Stk. 25,4 cm som Hovedarmering hos Ansaldo selv, den anden, VARESE, med 4 Stk. 20,3 cm i to Taarne hos Orlando. Mellemarmeringen var for begges Vedkommende 10 Stk. 15 cm og 6 Stk. 12 cm. Beskyttelsen bestod af et Vandliniepanser og et højt Sidepanser med 150 mm som Maximumstykkelse og et Panserdæk paa 50 mm. Taarnene og Kasematterne til 15 cm Skytset var beskyttede af 150 mm Panser, og 4 overvands Torpedoapparater var ligeledes anbragt i Kasematter med samme Pansring. Udseendet var det dengang i Italien almindelige: 2 Skorstene, en foran og en agten for en »Militærmast«, som nærlig stod i Skibets Midte. Disse to Enheder søsattes i

1895 og 1896. — Argentina, der paa dette Tidspunkt ængstedes over Chiles voxende sømilitære Rustninger, indledte nu Forhandlinger med Italien om et eventuelt Køb, og for en forholdsvis høj Betaling lykkedes det at erhverve de to Skibe til den argentinske Flaade. Navnet GUISEPPE GARIBALDI ændredes til GARIBALDI*), medens VARESE fik Navnet SAN MARTIN.

I Italien sattes nu en ny GUISEPPE GARIBALDI (af samme Type som den første) paa Stabelen, men det varede ikke længe, inden en ny Køber viste sig. Det var Spanien, som stod lige foran Krigen med de forenede Stater. Den anden GARIBALDI fik nu Navnet CRISTOBAL COLON (☉: Christoffer Columbus), søsattes i 1897 og naaede efter et forceret Arbejde at blive færdig og afleveret til den spanske Marine i Marts 1898, umiddelbart inden den spansk-amerikanske Krig brød ud (April s. A.). Dog var det *ikke* lykkedes at faa Hovedarmeringen — de 2 Stk. 25,4 cm Kanoner — om Bord, og med kun 10 Stk. 15 cm og 6 Stk. 12 cm indgik COLON i Admiral Cerveras Eskadre. Denne Eskadres Skæbne ved Udbruddet fra Santiago (³/₇ 1898) er kendt fra Søkrigshistorien, der skal blot mindes om, at COLON var det spanske Skib, som holdt længst ud, og som — hvis det havde haft gode Kul — uden Tvivl kunde være undløbet. Iøvrigt havde man ved Konstruktionen af COLON forberedt en Installation til delvis Oliefyring under Forcering — men denne Installation var paa Grund af den fremskyndede Aflevering ikke blevet færdig.

Strax da Spanien havde købt den anden GARIBALDI, blev en tredje sat paa Stabelen. Den havde de samme Data som de to foregaaende. Endvidere paa-

*) Garibaldi havde i sine unge Dage deltaget i forskellige Krigsbegivenheder i Argentina og Uruguay (1841—46) og udmærket sig her.

begyndtes tillige Bygningen af en ny VARESE. Denne havde ogsaa 2 Stk. 25,4 cm som Hovedarmering, men som Mellemarmering 14 Stk. 15 cm — og ingen 12 cm. Nogle faa Maaneder efter at disse to Skibe var paa-begyndt, havde Argentina imidlertid købt dem — og givet dem Navnene PUEYRREDON og GENERAL BELGRANO. De søsattes begge i 1897 og findes som tidligere nævnt stadig i den argentinske Flaadeliste.

I 1898 sattes da endelig den fjerde GUISEPPE GARIBALDI og den tredie VARESE paa Stabelen. De var ca. 500 Tons større end de foregaaende Skibe og havde en blandet Hovedarmering: 1 Stk. 25,4 cm for og 2 Stk. 20,3 cm agter. Yderligere paabegyndtes i 1899 et tredie Søsterskib FRANCESCO FERRUCCIO. Disse tre Enheder søsattes henholdsvis i 1899, —99 og 1902, og dem fik nu Italien omsider LØV at beholde. Den fjerde GARIBALDI torpederedes dog under Verdenskrigen (¹⁸/₇ 1915) af den østrigske Ubaad U 4 i Adriaterhavel. De to øvrige Enheder anvendtes senere som Skoleskibe — den sidste, FERRUCCIO, udrangeredes omkring 1928.

Endelig blev endnu to Panserkrydsere af denne Type sat paa Stabelen i 1902. De var noget større end de tidligere — ca. 7000 Tons, og Hovedarmeringen var i den ene blandet som i den fjerde GARIBALDI, medens den anden havde 4 Stk. 20.3 cm som i den første VARESE. De var bestilt af Argentina og fik omsider Navnene RIVADAVIA og MORENO. Argentina havde atter følt sig foruroliget af chilenske Rustninger til Søs. Denne Gang var det de to 12000 Tons Slagskibe CONSTITUCION og LIBERTAD, som Chile havde bestilt i England. Imidlertid bedredes Forholdet mellem Chile og Argentina efterhaanden, og Rusland, som nu begyndte at forberede sig paa et Opgør med Japan i Østasien, indledede derfor Forhandlinger med Chile om Overtagelse af de to Slagskibe. For at forhindre denne Overtagelse

købte England imidlertid de to Skibe, der fik Navnene TRIUMPH*) og SWIFTSURE. Da Argentina nu ikke længere havde øjeblikkelig Brug for de to Panserkrydsere, der søsattes i 1902—03, lykkedes det i December 1903 Japan at erhverve dem for en passende Pris — ca. 14 Millioner Kr. pr. Stk. De fik Navnene KASUGA og NISSHIN og indgik i Admiral Togo's Eskadre to Maaneder efter Krigens Udbrud. Da de store, japanske Slagskibe YASHIMA og HATSUSE minesprængtes, indgik disse to Panserkrydsere i deres Sted i Slagskibseskadren og deltog begge saavel i Slaget den 10. August 1904 som i Tsushimaslaget. NISSHIN, der i sidstnævnte Slag gik agterst, blev stærkt medtaget af Russernes Ild og fik ved direkte Træffere ødelagt 3 af sine 4 Stk. 20.3 cm, ligesom Broen, Skorstene og Rejsning led alvorlige Havarier. — Under Verdenskrigen strandede KASUGA i hollandsk Indien i 1918 og blev først bjærget efter flere Maaneders Forløb. Den Rekonstruktion, som den derefter fik, har dog gjort, at den stadig staar i den japanske Flaadefliste — medens NISSHIN blev ud-rangeret for nogle Aar siden.

I vedføjede Skema er givet en kort Oversigt over disse 10 »Ansaldo«-Panserkrydsere med Angivelse af Variationerne i deres Armering.

*) TRIUMPH torpederedes ²⁵/₅ 1915 ved Dardanellerne af tysk Ubaad U 21.

Oversigt over »Ansaldo«-Panserkrydserne 1895—1903.

Navn (opr.)	Byggetil	Sosat	Erhvervet af	Navn	Armering	Anmærkning
G. GARIBALDI (1)	Italien	1895	Argent.	GARIBALDI	AA + a	} Udgaet
VARESE (1)		1896	Argent.	SAN MARTIN	BB + a	
G. GARIBALDI (2)		1897	Span.	CRIBAL COLON	(AA) + a	† Santiago 1896
G. GARIBALDI (3)		1897	Argent.	PUEYBREDON	AA + a	} Moderniseret 1927-30
VARESE (2)		1897	Argent.	GEN. BELGRANO	AA + b	
VARESE (3)		1899	Ital.	VARESE	AB + b	Udgaet
G. GARIBALDI (4)		1899	Ital.	G. GARIBALDI	AB + b	† Adriaterh. 1911
FR. FERRUCCIO	Argt.	1902	Ital.	FR. FERRUCCIO	AB + b	Udgaet
RIVADAVIA		1902	Japan	KASUGA	AB + b	
MORENO		1903	Japan	NISSHIN	BB + b	Udgaet

AA = 2 Stk. 25.4 cm

AB = 1 Stk. 25.4 cm + 2 Stk. 20.3 cm

BB = 4 Stk. 20.3 cm

a = 10 Stk. 15 cm + 6 Stk. 12 cm

b = 14 Stk. 15 cm

NB. I de tre endnu eksisterende Enheder PUEYBREDON, GENERAL BELGRANO og KASUGA er Mellemarmeringen senere ændret.

Fra Argentina gaar Strejffloget gennem Flaadepalenderne videre til Brasilien, hvor der *lilsyneladende* ikke findes Krigsskibe fra forrige Aarhundrede. Dog bør man fæstne Opmærksomheden et Øjeblik ved den lille Amazon-Monitor PERNAMBUCO paa 470 Tons og med 2 Stk. 12 cm i et Dobbeltaarn paa det lave Fordæk. Den angives at være søsat i Rio de Janeiro i 1905 og færdigbygget 1910. Betegnende for tidligere Tidens brasiliansk Byggetempo er Bemærkningen i »Fighting Ships«: — »Took 20 years to build having been laid down in 1890«. Et Skib, som har staaet paa Stabelen fra 1890 til 1905, kan vel med *noget* Ret siges at være fra forrige Aarhundrede.

Ligesom Argentina har Chile en ganske respek-

tabel Samling ældre Skibe. Først og fremmest den i 1890 som Slagskib søsatte, men nu kun som Kystpanserskib klassificerede CAPITAN PRAT. Deplacement: 6900 Tons, Armering: 4 Stk. 24 cm i fire Enkeltaarne og 8 Stk. 12 cm samt 10 mindre Kanoner. CAPITAN PRAT er bygget i Frankrig og har samme mærkelige Opstilling af Hovedarmeringen som de franske Slagskibe fra 1886 til 1896 — nemlig to Enkeltaarne i Diametralplanet, eet for og eet agter, og to Taarne i Borde i hver Side ud for Skorstenene*). Mellemarmeringen er anbragt i fire Dobbeltaarne, to i hver Side — trukket lidt bag forreste og agterste Taarn. CAPITAN PRAT var det første Skib, der anvendte Elektricitet ved Kanontaarnenes Betjening. Dernæst følger Panserkrydseren O'HIGGINS, bygget af Armstrong i 1897 (8600 Tons — 4 Stk. 20,3 cm og 10 Stk. 15 cm — 21 Knob). Med sine tre lodrette, meget høje og forholdsvis tynde Skorstene er O'HIGGINS meget let kendelig. Af Krydsere findes de to ca. 4500 Tons store BLANCO ENCALADA (1893) og CHACABUCO (1898). Begge er bygget af Armstrong og havde oprindeligt 2 Stk. 20,3 cm og 10 Stk. henholdsvis 15 og 12 cm Kanoner. Ved CHACABUCO's Modernisering i 1929—30 blev de gamle 20,3 cm Kanoner ombyttet med to nye 15,2 cm. CHACABUCO var en af Armstrongs Spekulationsbygninger — efter at være færdigbygget i 1899 henlaa den saaledes uvirksom i tre Aar, inden den i 1902 blev købt af Chile, der i disse Aar paa Grund af Uoverensstemmelser med Argentina var i Gang med store Udvidelser af Flaaden (jfr. Omtalen af »Ansaldo«-Panserkrydsere). Endvidere er der Skoleskibet GENERALBAQUEDANO(1898)

*) De ældste, franske Slagskibe fra denne Periode havde 4 Stk. 34 cm anbragt paa denne Maade — de senere 2 Stk. 30,5 cm for og agter i Diametralplanet og 2 Stk. 27,4 cm i Sidetaarnene. Det i Frankrig byggede spanske Slagskib PELAYO (1886) havde samme Opstilling af Hovedartilleriet.

af nærlig samme Type som den argentinske PRESIDENTE SARMIENTO og det nu udgaede brasilianske BENJAMIN CONSTANT. — Det er i denne Forbindelse ikke uden Interesse at følge den maritime Rivalisering mellem de tre store, sydamerikanske ABC-Stater, saadan som den afspejler sig i Flaadelisterne siden 1880'erne. Naar



Det chilenske Panserskib HUASCAR — søsat 1865.

den ene Stat lik bygget Panserskibe, Krydsere eller Jagere — eller bestilte saadanne Krigsskibe — fulgte de to andre hurtigt efter med lignende Enheder. Naar Brasilien i Begyndelsen af Halvfemserne byggede BENJAMIN CONSTANT, der var et fuldrigget Skoleskib paa 2800 Tons (med Dampmaskine, 14 Knob) med 12 cm Armering, Torpedoapparater og lettere Pansring — saa maatte ogsaa Argentina og Chile anskaffe sig lignende Skoleskibe for ikke at staa tilbage. I 1907 gik Brasilien ligeledes i Spidsen med Anskaffelse af to Dreadnoughter — tæt fulgt af Argentina og senere ogsaa af Chile med hver to efterhaanden større og større Slagskibe. Chile naaede dog ikke at faa sine to Dreadnoughter inden Verdenskrigens Udbrud — de beslaglagdes af England. Den ene omdannedes som bekendt til Hangarskibet EAGLE, den anden indgik i »Grand Fleet« som H. M. S. CANADA og tilbagegaves Chile i 1920 (ALM. LATORRE). —

Uden Flaadetraktater har disse tre sydamerikanske Stater saaledes som efter en stiltiende Overenskomst fulgt hinanden.

Som det sidste af de chilenske Krigsskibe fra forrige Aarhundrede skal omtales det — i denne Henseende mest prominente — det fra Søkrigshistorien kendte Panserskib HUASCAR. Dette Skib, der er Verdens ældste endnu eksisterende Panserskib, gør nu Tjeneste som Vagtskib i Talcahuano med den stedlige Admirals Flag vajende paa Fortoppen. Armeringen bestaar af 2 Stk. 20.3 cm Kanoner i et Dobbelttaarn og 3 Stk. 12 cm. Displacement 1870 Tons. HUASCAR blev søsat i 1865 (Laird, Birkenhead) til den peruvienske Marine. Under en Konflikt mellem England og Peru kom HUASCAR ²⁹/₅ 1877 i Kamp med den store, engelske Fregat SHAH og Korvetten AMETHYST. Under denne Kamp udskødes for første Gang i Søkrigshistorien en krigsladt, selvbevægende Whiteheadsk Torpedo mod et andet Skib. Torpedoen, som blev udskudt fra SHAH, ramte dog ikke HUASCAR, og Kampen endte forsaavidt uafgjort, som det ikke lykkedes de overlegne engelske Skibe at nedkæmpe HUASCAR — omend denne især paa de upansrede Dele af Skibet led alvorlig Skade*). — To Aar senere — i Søslaget ved Angamos ⁸/₁₀ 1879 — blev HUASCAR efter tapper Modstand erobret af de chilenske Panserskibe ALMIRANTE COCHRANE og BLANCO ENCALADA og indlemmet i den chilenske Flaade. Den peruvienske Krydser ALMIRANTE GRAU (1906) er opkaldt efter HUASCAR's Chef, der faldt i Kampen. Chefen for det chilenske Panserskib ALM. COCHRANE var den senere Admiral Latorre.

Til Slut skal lige nævnes, at i de peruvienske, cubanske og venezuelanske Mariner findes der ogsaa

*) Jfr. Artiklen H. M. S. SHAH i »T. f. S.« 105. Aargang, November 1934.

enkelte ældre, mindre Kanonbaade fra forrige Aarhundrede. Den eneste, der fortjener at omtales her, er den venezuelanske Kanonbaad *MARISCAL SUCRE* (1125 Tons — let Pansring — 2 Stk. 10 cm og 10 mindre Kanoner). Den søsattes i 1886 som spansk *ISLA DE CUBA*, erobredes i 1898 af U. S. A. og indlemmedes i den amerikanske Flaade, indtil den i 1912 blev solgt til Venezuela.

Verdenskrigen ryddede ganske godt op blandt de gamle Skibe, men som det er vist i denne lille Artikel, er der nu 22 Aar efter dens Afslutning endnu adskillige mere eller mindre aktive, gamle Skibe tilbage i de forskellige Mariner.

Ogsaa den nuværende Krig vil sikkert rydde godt op i Flaadelisterne og kræve sin Tribut — saadan som det jo nu engang er Krigens Lov. Men de, der i de gamle Skibe ser mere end blot en tilfældig Samling gammelt Jern og Staal, har imidlertid Lov at haabe, at de gamle Skibes værste Fjende — Tiden — atter denne Gang vil vise sig naadig og barmhjærtig, saaledes at der ogsaa efter denne Krig hist og her i Flaadelisterne kan blive Raad til at bevare en og anden af de gamle Enheder, hvis Navne kan fortælle et Stykke Søkrigshistorie.

Søværnets Undersøgelser af røgsvagt Krudt.

Af Ingeniør B. Adersen, Søartilleriets Laboratorium.

Det røgsvage Krudt, der anvendes som Drivladning til Kanoner og Haandvaaben, blev opfundet i Slutningen af forrige Aarhundrede. Det var i ballistisk Henseende væsentligt bedre end Sortkrudt, som i Aarhundreder har været eneraadende som Drivmiddel i Skydevaaben.

Men da man havde anvendt det røgsvage Krudt nogle Aar, viste det sig desværre, at det i Modsætning til Sortkrudtet forandrede sig i Tidens Løb. Ikke alene kunde det ændres i ballistisk Henseende, men hvad værre var, det kunde under visse Forhold selvantændes, hvilket gav Anledning til flere Eksplosionskatastrofer (bl. a. »Jena« 1907, »Liberté« 1911).

Alt røgsvagt Krudt, saavel Nitrocellulosekrudt som Nitroglycerinkrudt, indeholder Nitrocellulose, et Stof, der faas ved Behandling af Cellulose (Bomuld eller Træcellulose) med Salpetersyre.

Efter kortere eller længere Tids Forløb vil Nitrocellulosen, og hermed Krudtet, imidlertid nedbrydes, saaledes at den ved Fremstillingen optagne Salpetersyre atter frigøres, og Nitrocellulosens kemiske Sammensætning ændres. Den Hastighed, hvormed Nitrocellulosen nedbrydes, stiger stærkt med Temperaturen. Tilstedeværelsen af Syre virker ogsaa fremmende paa Nedbrydningen.

Nedbrydningsprocessen er ledsaget af en Varm udvikling, hvormed Temperaturen stiger. I Almindelighed vil den udviklede Varme bortledes til Omgivelserne og den ved Nedbrydningen dannede Salpetersyre

delvis forflygtiges, saaledes at Nedbrydningen skrider jævnt frem. Krudtet vil efterhaanden blive sprødt eller llyde hen.

Hvis Magasineringstemperaturen derimod bliver særlig høj, og hvis Krudtet samtidig er saa stærkt varmeisoleret, at den udviklede Varme ikke kan afgives hurtigt nok, kan det ske, at Temperaturen stiger saa højt, at Krudtet selvantændes.

Naar Krudtet er omhyggeligt fabrikeret, og naar Magasineringstemperaturen ikke er for høj, vil det vare mange Aar, før Krudtet bliver daarligt, men selv det bedste røgsvage Krudt har kun en begrænset Levetid, og da det saavel af sikkerhedsmæssige som af økonomiske Grunde er af stor Betydning at vide, hvor længe en Krudtlevering kan forventes at være god, har man udarbejdet Metoder, hvorved man kan konstatere, hvor langt Krudtleveringen er nedbrudt.

Alle disse Metoder, *Stabilitetsprøver*, som man kalder dem, beror paa den før omtalte Egenskab ved det røgsvage Krudt, at den Hastighed, hvormed det nedbrydes, forøges med Temperaturen. Ved de forskellige Stabilitetsprøver opvarmes Krudtet til en passende Temperatur, og man iagttager da, naar der fremkommer Tegn paa Nedbrydningen.

Hvis man nu vidste, hvor meget hurtigere Nedbrydningen forløber ved Prøvetemperaturen end ved almindelig Magasineringsstemperatur, kunde man ad denne Vej beregne Krudtets Levetid.

Det vilde ogsaa være muligt, hvis Nedbrydningen ved den høje Temperatur forløb nøjagtig paa samme Maade som ved den lave Temperatur, men dette er imidlertid ikke Tilfældet. Ved Opvarmning af Krudtet bortgaar Fugtighed og andre flygtige Bestanddele, hvorved Krudtets Sammensætning ændres, og de til Dels endnu uopklarede kemiske Reaktionen, der bevirker

Nedbrydningen, forløber ikke paa nøjagtig samme Maade ved høj som ved lav Temperatur.

Erfaringen har imidlertid vist, at Stabilitetsprøverne giver gode Oplysninger om Krudtets Stabilitetstilstand indenfor de første Par Aar, og naar Prøverne gentages med visse Mellemrum, kan man saaledes stadig følge Krudtets Stabilitetstilstand og i Tide faa at vide, naar Krudtets Stabilitet nærmer sig det kritiske Punkt. Saa-danne periodiske Undersøgelser har siden 1906 været foretaget for Søværnets Vedkommende.

Med Hensyn til Udtagning af Krudtprøver til Stabilitetsundersøgelser gik man i mange Aar frem paa den Maade, at man for hvert Skib og hver Krudtlevering mærkede en særlig Ladning eller Patron som Prøveladning eller Prøvepatron og en Gang om Aaret udtog en Prøve herfra til Stabilitetsundersøgelse. Desuden udtoges en enkelt Prøve af de øvrige Ladninger.

Hvor det skønnedes nødvendigt, kunde Antallet af udtagne Prøver forøges noget, men der kunde dog kun blive Tale om et forholdsvis ringe Antal Prøver af hver Krudtlevering.

Dette vilde ogsaa være fuldt ud tilstrækkeligt, hvis alle Ladninger af en Krudtlevering var fuldstændig ens, og hvis de opbevaredes under nøjagtig samme ydre Betingelser.

Men selv ved en meget omhyggelig Fabrikation kan det ikke undgaas, at de enkelte Krudtelementer (Rør, Strimler) kommer til at afviger noget fra hinanden, og under Magasineringen kan Krudtet yderligere blive underkastet forskellige ydre Betingelser, der influerer paa Nedbrydningen. Der kan saaledes være Forskel paa Temperatur og Fugtighedstilstand paa forskellige Steder i et Magasin, for ikke at tale om hvis en Del af Krudtpartiet tidligere har været opbevaret i et andet Magasin.

For at faa et Overblik over hvor uensartet en Krudtlevering kan være paa Grund af Magasinering ved forskellige Temperaturer, har man i en Del Aar beregnet den saakaldte *Varmesum* for de forskellige Krudtleveringer af Søværnets Beholdning.

Hver Krigsladning bliver nummereret, og for hver Ladning beregnes hvert Aar paa Grundlag af Temperatur aflæsninger i Magasinerne Varmesummen af Ligningen

$$V = \frac{a + 1\frac{1}{2} b + 3 c + 5 d + 8 e}{a + b + c + d + e}$$

hvor a, b, c, d, og e er det Antal Dage i Aarets Løb, hvor Maksimumstemperaturen var henholdsvis

under 15° C.

15°—19° C.

20°—24° C.

25°—29° C.

30° C. og derover.

Den af denne Ligning beregnede aarlige Varmesum adderes til tidligere Aars Varmesum.

Saaframt en Ladning altid magasineres under 15° C., vil den aarlige Tilvækst i Varmesum være 1 og Varmesummen derfor lig Krudtets Alder. Har Magasineringstemperaturen været over 15°, vil Varmesummen blive højere end Krudtets Alder og stærkt stigende med voksende Temperatur.

Af Størrelsen af Varmesummen kan man se, hvilke Ladninger, der indenfor en Krudtlevering har været udsat for den største Varmepaavirkning og derfor maas antages at være mest nedbrudt.

Da en Krudtlevering saaledes i Tidens Løb kan blive meget uensartet, er det indlysende, at et Par enkelte Prøver ikke giver tilstrækkelig Oplysning om hele Leveringens Stabilitetstilstand.

Som Følge heraf indførtes 1938 nye

*Bestemmelser for Eftersyn og Undersøgelse
af
Søværnets Beholdninger af røgsvagt Krudt,*

i hvilke man har lagt særlig Vægt paa at undersøge saa mange Ladninger som muligt.

Af Ladningskasser og Koggere med Kardusladninger undersøges iflg. Bestemmelserne 20 %, dog højst 50 Stk.; af Patroner 5 %, dog højst 20 Patroner, hvis der er bestemt Varmesum for Krudtet, ellers højst 50 Patroner.

Med Hensyn til Tidspunktet for Undersøgelsen gælder følgende Regler:

Nyt Krudt, der har vist sig at være tilfredsstillende ved Modtagelsesprøverne, undersøges første Gang, naar det er seks Aar gammelt, og er Stabiliteten stadig tilfredsstillende, undersøges det næste Gang, naar det er 10 Aar gammelt. Herefter undersøges det hvert andet Aar, indtil Stabiliteten begynder at gaa ned, hvorefter det undersøges hvert Aar. Bliver Stabiliteten særlig daarlig, undersøges Krudtleveringen to Gange om Aaret.

Hver af de Ladningskasser eller Patroner, der skal undersøges, aabnes, og Ladningen efterses. Man lugter til Ladningen for at prøve, om der skulde være afspaltet Salpetersyre, der er Tegn paa, at Krudtet nu er ved at nedbrydes stærkt.

Da Lugtesansen kan svigte, lægger man for en Sikkerheds Skyld ved hver af de Ladninger, man undersøger, et Stykke Papir, imprægneret med Kaliumjodid og Stivelse. Er der selv smaa Mængder Salpetersyre til Stede, vil der fremkomme en brun Streg paa Papiret.

Ved samme Lejlighed undersøger man Ladningens Ydre, f. Eks. om Kardustøjet er ved at blive mørt, om Tændladningen er i Stykker o. l.

De undersøgte Ladningskasser og Patroner mærkes med Aarstal for Eftersynet og forbigaas normalt ved de følgende Eftersyn.

Af hver Krudtlevering og paa hvert Magasineringssted udtages af to eller flere Ladninger ca. 100 g Krudt til de senere omtalte kemiske Undersøgelser. For ikke at ændre Ladningsvægten suppleres Ladningerne med Krudt af samme Levering af en mindre Beholdning løst Krudt, som opbevares i samme Magasin og derfor har været underkastet de samme Varmepaavirkninger.

Ved Magasinering om Bord hensættes ikke Suppleringskrudt, men Suppleringen, der normalt foregaar i Land, foretages med Krudt, der har været magasineret i det Magasin, hvor Ladningerne normalt opbevares, naar de ikke er om Bord.

De Ladningskasser eller Patroner, hvoraf der er udtaget Prøve til kemisk Undersøgelse, mærkes med et »P« og Aarstal.

De her omtalte Undersøgelser foretages af *Søværnets Krudttilsyn*, der bestaar af:

Ingeniøren ved Søartilleriets Laboratorium,

En af de ved Søartilleriet fast tjenstgørende Søofficerer samt

Mesteren ved Søartilleriets Laboratorium.

De udtagne Krudtprøver undersøges nu paa *Søartilleriets Krudt- og Sprængstoflaboratorium*, medens Undersøgelserne tidligere foretoges paa Søværnets Prøveanstalt.

Af de almindeligst anvendte Stabilitetsprøver skal omtales

1. Røde Dampe.

Krudtet opvarmes ved 135°, og Nedbrydningen konstateres ved Fremkomsten af rødbrune Dampe af

Kvælstofoverilte, NO_2 (normalt efter 40—60 Minutter). Prøven lider af den Fejl, at Tidspunktet for Fremkomsten af »røde Dampe« er ret vanskelig at fastslaa og i nogen Grad afhængig af Iagttageren.

2. Kaliumjodidprøven eller Abel-Prøven

udføres ved 80° . De sure Nedbrydningsprodukter paa-vises ved det tidligere omtalte Kaliumjodid-Stivelse-Papir. Prøven er meget fintmærkende, men kan give helt forkerte Resultater, hvis Krudtet indeholder Stoffer, der enten kan give Fejlreaktion eller forhale en virkelig Reaktion.

Det samme gælder om end i mindre Grad den paa Søværnets Prøveanstalt udarbejdede

3. Reaktion før Forpufning,

der adskiller sig fra Kaliumjodidprøven ved at Krudtet underkastes en jævnt voksende Temperaturstigning fra 100° med 5° Stigning pr. Minut.

Reaktion før Forpufning udføres i Almindelighed i Forbindelse med

4. Forpufningsprøven,

idet Temperaturstigningen forøges, indtil Krudtet forpuffes, hvilket normalt sker omkring 175° C. Erfaringen har dog vist, at denne Prøve er ganske værdiløs.

Prøverne 1—3 beror paa Iagttagelse af en Farve-nuance og er derfor i nogen Grad afhængig af den Person, der udfører Prøven. Bedre er derfor Stabilitetsprøver, hvor Nedbrydningen maales kvantitativt ved en kemisk Analyse. Hertil hører

5. Afspaltning eller Bergmann-Junks Prøve,

hvor Krudtet opvarmes 2 Timer ved 135° , og Nedbrydningsprodukterne maales ved en særlig kemisk Analyse.

Beslægtet med »Afspaltning« er den paa Hærens Forsøgslaboratorium udarbejdede

6. *Brintkoncentrationsprøve, p_H-Prøve,*

hvor Krudtet opvarmes 8 Timer ved 110°, og Nedbrydningsprodukterne bestemmes ved en elektrokemisk Maalemetode.

Da Nedbrydningsprodukterne for en stor Del er luftformige og derfor forsvinder fra Krudtet, vil Krudtet under Nedbrydningen tabe i Vægt. Herpaa beror den saakaldte

7. *Hollandske Vægttabsprøve,*

hvor Krudtet opvarmes 96 Timer ved 110° (Nitrocelulosekrudt) eller 105° (Nitroglycerinkrudt), og Vægttabet maales.

Alle de her nævnte Stabilitetsprøver udføres ved en ret høj Temperatur, saaledes at Krudtet hurtigt bliver nedbrudt. Disse Prøver benævnes derfor *Korttidsprøver*. Man opnaar herved, at man i Løbet af kort Tid kan faa et Resultat af Undersøgelsen, hvad der bl. a. er en Fordel ved Modtagelsesprøver.

Men disse Korttidsprøver lider af den tidligere omtalte Fejl, at Nedbrydningsprocessen ved den høje Temperatur har et noget andet Forløb end ved almindelig Magasineringstemperatur.

Man har derfor for at komme Virkeligheden saa nær som muligt udarbejdet Stabilitetsprøver ved lavere Temperatur, men da Nedbrydningshastigheden herved bliver mindre, kommer saadanne Prøver til at tage ret lang Tid.

Ved Søværnets Prøveanstalt begyndte man allerede i 1912 at arbejde med en *Varmlagringsprøve* ved relativ lav Temperatur^{a)}. I sin endelige Udformning udførtes Prøven ved at hensætte et større Antal Krudtprøver ved 65° i Termostat. Med visse Mellenrum udtoges Prøver, som vejedes og underkastedes forskel-

^{a)} Tidsskrift for Søvesen 1928 Pag. 408.

lige Korttidsprøver. Varmlagringsprøven fortsattes, indtil Krudtet selvantændtes eller paa anden Maade viste Tegn paa fuldstændig Nedbrydning f. Eks. ved at der fremkom stærke »røde Dampe«.

Prøven er imidlertid ret omstændelig, saaledes at det vilde være umuligt i Praksis at anvende den paa alle de flere Hundrede Krudtprøver, som Krudttilsynet aarligt udtager.

Varmlagringsprøven ved 65° blev derfor under Medvirken af »Krudtkommissionen af 1921« simplificeret, saaledes at den blev mindre omstændelig og dog maa regnes for at give lige saa gode Oplysninger om Krudtets Stabilitet som den oprindelige Prøve.

Ved den simplificerede 65° Prøve, som ogsaa anvendes ved Hærens Krudtundersøgelser, hensættes 10 Glas à 5 g Krudt i Termostat ved 65° . Glassene efterses dagligt, og hvis der i et Glas fremkommer kraftige røde Dampe af Kvælstofoverilte, udtages Glasset, og den forløbne Tid noteres.

Er der ikke fremkommet røde Dampe i noget Glas efter 60 Døgns Forløb, afbrydes Undersøgelsen, og Krudtet regnes for stabilt.

Efter 20, 40 og 60 Døgn udtages en Prøve, og eventuelt dannet Salpetersyre bestemmes elektrokemisk (jfr. p_{11} -Prøven). Det kan nemlig ske, at de røde Dampe af en eller anden Grund ikke fremkommer, selv om Krudtet er nedbrudt, men Tilstedeværelse af større Mængder Salpetersyre er et sikkert Tegn paa Krudtets Nedbrydning.

Alle de af Krudttilsynet udtagne Krudtprøver underkastes nu den simplificerede 65° -Prøve.

Har en Prøve af en Krudtlevering vist tydelige Tegn paa Nedbrydning efter 40 Døgn eller derunder, undersøges den fremtidigt hvert Aar, medens stabilt Krudt ellers normalt kun undersøges hvert andet Aar.

Viser Krudtet allerede Tegn paa Nedbrydning efter 20 Døgn eller derunder, regnes det for suspekt og undersøges herefter hvert halve Aar.

Krudt, der nedbrydes før 10 Døgn ved 65° , vil som Regel snarest muligt blive brændt.

Har en Krudtlevering givet daarligt Resultat ved 65° -Prøven, underkastes den for en Sikkerheds Skyld tillige nogle Korttidsprøver.

Ved de her omtalte Regler for Prøveudtagning og kemisk Undersøgelse er man i Stand til nøje at følge de forskellige Krudtleveringers Stabilitetstilstand, saaledes at man i Tide kan faa udskiftet daarlige Leveringer med nye og bortskudt de gamle til Øvelse, inden Nedbrydningen skrider for langt frem.

»Altmark« Affæren.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

»Altmark« Affæren, Natten mellem den 16. og 17. Februar 1940, var som bekendt en af de Gnister, der antændte Lunten til Felttoget i Norge og derigennem ogsaa blev medvirkende Foranledning til Besættelsen af Danmark. Samtidigt indeholder den adskillige interessante Neutralitetsspørgsmaal, det er derfor utvivlsomt af Værdi at læse Føreren, Kaptajn HEINRICH DAU's Beretning om Skibets skæbnesvangre Togt i den fornyligt paa Martins Forlag udkomne Bog »Fra Montevideo til Jøssingfjord.

»Altmark« var et nyt og godt Tankskib, som i 1939 for første Gang pløjede Atlanterhavet. Samme Aar havde »Altmark« været anvendt som Forsynings-skib for den tyske Eskadre i spanske Farvande og for Slagskibet »Gneisenau« paa Øvelsestogt i det mellemste Nordatlanten.

Inden den engelsk-franske Krigserklæring til Tyskland forelaa, befandt Skibet sig i mexikanske Farvande. I Slutningen af August 1939 modtog Kaptajnen radiotelegrafisk Meddelelse om truende Krigsfare og om at undgaa de mest befærdede Søveje, senere om at Krig var udbrudt og Ordre om at sætte Kursen mod et bestemt Punkt for at afvente Panserskibet »Graf Spee«, for hvilket »Altmark« skulde være Forsynings-skib.

Der etableres straks saa effektiv Udkigstjeneste

om Bord som muligt ved Telefonforbindelser til Ud-kigsposterne, der tillige forsynes med Raabere. Endvidere etableres en særlig Ringealarm i Skibet i Tilfælde af Fare. Dernæst blev der truffet Foranstaltninger til, at Kaptajnen selv kunde sænke Skibet eller sætte det i Brand, naar Besætningen skyndsomst forlod Skibet; i dette Øjemed afholdtes adskillige Baadmanøvrer.

»Graf Spee« beordres til at føre Handelskrig i Sydatlanten og efter Mødet følger »Altmark« den Syd paa, Ækvator passeres. I »Graf Spee« anvendes Katalpult-Luftfartøjet til Erklairering, idet Panserskibet saa vidt muligt søger at undgaa at komme i Kontakt med fjendtlige Krigsskibe for uforstyrret at kunne gennemføre Handelskrigsopgaver.

»Altmark« efterlades paa Oceanet, og »Graf Spee« gaar alene paa Jagt i sydamerikanske Farvande. Efter at have opbragt et engelsk Skib »Clement« i sydamerikanske Farvande, som det dog forinden lykkes at afgive Radiomelding herom, søger Panserskibet over i de sydafrikanske Farvande, hvor 3 andre Skibe, »Ashley«, »Newton Beach« og »Huntsman« opbringes.

Besætningerne tages om Bord i »Altmark«, en broget Blanding af Indere og Europæere. Lastrummene indrettes paa bedste Maade, idet der fra et af de kappede Skibes Ladning tages Jute og Tæpper om Bord. Der udarbejdes straks Kostreglement for Fangerne og Bestemmelser for deres daglige Liv, Officererne holdes strengt adskilt fra Besætningerne for at undgaa Mytteri. Senere bringer »Graf Spee« Besætningerne fra »Trevanian« »Doric Star« og »Tairoa«.

Kaptajnens Skildring af hele Fangelivet, de ortodokse, kastebundne Indere, der selv tilbereder deres Kost og tilbringer Tiden i stoisk Ro paa deres Bedetæpper, Negrene, der paastaar, de har Forstoppelse blot for at faa amerikansk Olie som Nydelsesmiddel, men

ender med at faa Saltvand, Englændernes Selvtillid og Overbevisning om den endelige Sejr, giver Bogen et fornøjeligt Kolorit. Ialt er der nu over 300 Fanger om Bord.

Foruden til Forsynings- og Fangeskib anvender »Graf Spee« ogsaa »Altmark« som Maalskib til Sigte- og Afstandsmaaleøvelser. Sidste Gang, de to Skibe mødes, er den 7. December 1939, kort efter ender »Graf Spee« sine Dage paa La Plata Floden.

Da Kaptajn Dau gaar ud fra, at Englænderne fra de frigivne Fanger, der var om Bord i »Graf Spee«, er nøje underrettet om »Altmark«s Deltagelse i Operationerne, søger han, da han erfarer »Graf Spee«s Endeligt, bort fra den tidligere Arena ned til Syd for Kap det gode Haabs Breddegrader, endvidere males hele Skibet graat. Herved tilbringes Julen 1939.

I Begyndelsen af Januar 1940 — desværre findes der kun faa Datoangivelser i Bogen — søger »Altmark« nordpaa. Rejsen tilrettelægges omhyggeligt, saaledes at de farligste og snævreste Steder passeres i mindste Maanelys; takket være den omhyggelige Udkigstjeneste, hvorved Observation fra andre Skibe i Tide undgaas, lykkes det »Altmark« at bryde igennem, antageligt nord om Island. Da Skibet løber ind i norsk Territorialfarvand den 14. Februar, har det tilbragt et halvt Aar ude af Sigte af Land. Skibet gaar uden Lods ned til Kristiansund, her ud for stoppes det af den norske Torpedobaad »Trygg«.

Chefen, en Kaptajnløjtnant, er høflig og forekommende, han udbeder sig forskellige Oplysninger, indfører sit Besøg i Journalen og giver »Altmark« en kendt Mand om Bord, idet Skibet først kan faa Kystlods i Aalesund.

Fangerne holdtes skjult om Læ, blandt andet fordi Kaptajnen efter tidligere Erfaringer er bange for, at de

ellers vil springe over Bord og svømme i Land inde i Skærgaarden, han har tidligere haft det Tilfælde og frygter for i Pressen at blive beskyldt for at have ladet Fangerne smide over Bord. Iøvrigt syntes Fangerne at være klar over, at de nu havde en Chance og lavede derfor et infernalsk Spektakel, da Nordmændene var om Bord, dette overdøvedes dog ved, at Lastspillene holdtes i Gang.

»Altmark« sejler nu videre og »Trygg« følger efter. Kl. 20,30 anløbes Aalesund, sammen med Lodserne kommer en norsk Søofficer om Bord, der atter ønsker Oplysninger, blandt andet om Skibet er bevæbnet, og meddeler at Befæstningsomraadet kun maa passeres om Dagen. Af Hensyn til de mange Fiskerfartøjer, der ligger ude om Natten, ønsker Lodserne, at Skibet skal forblive til Ankers Natten over, men Kaptajn Dau vil videre og fortsætter uden Skærs. Da Skibet atter gaar ind i Skærgaarden, standser en anden Torpedobaad »Snøgg« Skibet, og Chefen forlanger igen Oplysninger af lignende Art, som de i Christianssund og Aalesund indhentede. »Snøgg« bliver tilbage, og »Altmark« fortsætter, med »Trygg« som Ledsager, forbi Sognefjorden og kommer ind i Befæstningsomraadet ved Bergen. Her standses det af den norske Jager »Garm«. Over den nærmeste Kyststation afsender Kaptajnen et Telegram til det tyske Gesandtskab i Oslo med Anmodning om at nedlægge den skarpeste Protest overfor den norske Regering imod disse gentagne Forsinkelser, idet han selvsagt frygter for, at engelske Spioner derved skal naa at avertere den engelske Flaadeledelse, det gælder jo om at komme hurtigt og uset over Skagerak.

Chefen for »Garm« har Ordre til at gennemsøge »Altmark«.

Om Bord i »Garm« befinder sig en Admiral,

Distriktschefen i Bergennomraadet. Efter hans Ordre fastholder Chefen sin Fordring som Betingelse for, at Skibet faar Tilladelse til at gennemsejle Befæstningsomraadet. Chefen henleder endvidere Opmærksomheden paa, at det i det hele er forbudt inden for dette at benytte Skibets Radio selv til norske Kyststationer.

Kaptajnen henvises til at sejle gennem Feje Osen, men det vil være ensbetydende med at kaste sig i Armene paa de engelske Krigsskibe, som kan forventes at ligge paa Lur uden for.

Kaptajn Dau faar Tilladelse til at afsende et Telegram til sit Gesandtskab over »Garm«s Radiostation, han gaar selv om Bord med dette og modtages med megen Høflighed af Admiralen. Skibet gaar nu til Ankers norden for Befæstningsomraadet. Om Aftenen kommer Torpedobaaden »Snøgg« paa Prajehold og meddeler Tilladelse til at fortsætte gennem Fæstningsomraadet, ogsaa efter Mørkets Frembrud.

Da »Altmark« maa afpasse sin Rute saaledes, at Skagerak passerer om Natten, maa Afrejsen nu paa Grund af de mange Forsinkelser opsættes til næste Dag.

I Kopervik — lidt nord for Stavanger — skiftes Lods. Kl. 14,00 faas tre engelske Flyvemaskiner af Blenheim Typen i Sigte, de flyver tæt ind over Skibet, skønt dette befinder sig langt inde paa norsk Søterritorium. »Altmark«s Navn er tydeligt malet paa Skibetsiden, Skibet fører Rigstjenesteflag. Kl. 14,45 dukker forude i S.S.W. en Krydser og 5 Jagere op. Fra Krydseren blinkes Signalet »Steer west« med Projektør, »Altmark« reagerer ikke. Det samme Signal sættes senere med Signalfag fra en af Jagerne, men »Altmark« ser ingen Grund til at styre ud af Territoriet lige ind i Fjendens Gab.

En af de engelske Jagere afgiver saa et skarpt Skud, der falder i »Altmark«s Køl vand.

Paa dette Tidspunkt ledsages Skibet af en norsk Torpedobaad »Skarv«, da denne holder tæt henimod de engelske Jagere, trækker disse sig længere ud med Undtagelse af een, som søger at skyde sig ind imellem »Altmark« og Kysten. Dette imødegaaer »Altmark« ved at dreje haardt ind mod Kysten, hvorved Jageren nødsages til at bakke og dreje ud. Under disse Manøvrer belinder »Altmark« sig vest for Jøssingfjord, den holder nu ganske tæt under Land hen imod Munden. Klokken er nu 16,56.

Den sidstnævnte engelske Jager, der viser sig at være D 10 »Intrepid«, trækker nu op og agter fra med Folk paa Dækket, klar til Entring. Da den er i Gang med at ville løbe paa Siden, giver Kaptajn Dau haardt Bb's Ror, saaledes at Jageren kun lige akkurat naar at komme klar af »Altmark«s Hæk. Skibet gaar nu igennem Islaget ind i den snævre Jøssingfjord.

Efter »Altmark« følger de norske Torpedobaade »Skarv« og »Kjell«, hvilken sidste er stødt til kort før. Baadene lægger sig 400 Meter agten for »Altmark« i den Rende i Isen, der er dannet.

Der, hvor »Altmark« ligger, er Fjorden omtrent 350 Meter bred. Den er indskaaret paa begge Sider. Til højre og venstre knejser de stejle Klipper, der er dækket af den gnitrende Sne.

De engelske Jagere ligger tæt ved Indgangen til Fjorden.

En af de to norske Torpedobaade kommer op og spørger, hvor mange Mand »Altmark« har om Bord. Kaptajnen svarer 134, derefter indtager Torpedobaaden atter sin Plads.

Kl. 20,00 løber den norske Torpedobaad »Firern« ind til en Anløbsbro paa Østsiden af Fjorden.

Natten er stille og smuk. Destroyerne ude ved Fjordens Munding kan ikke ses mere.

Kl. 22,00 ses Projektørlys ude ved Fjordens Munding, det belyser Bredderne og til sidst »Altmark«; her om Bord regnes der med, at det er det norske Mineskib »Olav Tryggvasson«.

»Altmark« forespørger ved Morsesignaler paa tysk og engelsk om Skibet er norsk. Intet Svar, heller ikke fra de norske Torpedobaade, hvortil telegrafisk Forespørgsel desangaaende afsendes.

Fra det ukendte Skib, der er stoppet op bag de norske Torpedobaade, modtages nu et Morsesignal: »Har De Brug for Bugserhjælp? Hæng en Lejder ud om Bagbord«.

Skibet antages derfor stadigt for at være et norsk Skib, det forespørges atter om dets Navn.

Kl. 22,58 modtages Signal: Drej bi, eller jeg aabner Ilden mod Dem«. Meget synes nu at tale for, at det maa være et fjendtligt Skib. Hele Besætningen purres ud i »Altmark« og Skibet gaar 2—300 Meter længere ind i Fjorden og lægges skøns paa Indsejlingsretningen, for at man fra »Altmark«s Bro kan have fuldt Overblik over Indsejlingen uden at generes af Skorstenen.

Kl. 23,12 modtages atter Signal: »Drej bi, eller jeg aabner Ild mod Dem«.

»Altmark«s Projektør rettes mod Skibets Bov.

Kaptajnen stoler paa, at skulde det fjendtlige Skib overgaa til Haandgribeligheder, saa vil de norske Torpedobaade, der ligger kampklar og med Dampen oppe, lægge sig imellem. Man forstaar, hvor vanskelig Situationen er for »Altmark«s Fører, ikke mindst fordi han har ca. 300 Fanger i Lasten, kun meget ringe Bevægelsesfrihed inde i den snævre Fjord, tilmed om Natten og kun faa Vaaben, de Maskingeværer, Skibet raader over, ligger i Lasten. Kaptajnen beslutter sig til ikke at anvende Vaaben, for at det ikke kan siges, at

han har foretaget noget provokerende Skridt. Derimod svinges Baadene ud, og der træffes Forberedelser til Sprængning af Skibet.

Det fjendtlige Skib, der senere viser sig at være Jageren »Cossack«, nærmer sig og drejer lidt Styrbord over, »Altmark« manøvrerer saaledes, at den vender Hækken mod Skibet. Da »Cossack« vil passere Agterenden slaas »Fuld Kraft bak«, men selv om »Altmark«s Hæk rammer »Cossack«s Brø, saa parerer denne ved at slaa fuld Kraft frem, og Istrykket bevirker endvidere at »Altmark«s Hæk slaar Bagbord ud, saaledes at »Cossack« glider op langs »Altmark«s Styrbordsside.

Fuldt bevæbnet Entringsmandskab springer nu om Bord og begynder at skyde paa »Altmark«s ubevæbnede Mandskab; der aabnes ligeledes Haandvaabenild fra Jageren mod Tankskibets Løbebro. En Mand, der er i Gang med at fire et Fartøj af, saares, saa han maa slippe Taljeløberne, Baaden falder i Vandet, Folkene i Baaden gaar ned ad Faldtovene for at redde sig over Isen, men disse og andre, der søger i Land, beskydes. Kaptajnen ser imidlertid sit Snit til i ubevogtede Øjeblikke at faa slaaet Bak paa Telegrafsen, saaledes at Skibets Agterende til sidst tørrer mod Grunden, og Skibet staar fast. Fangerne løslades nu og tages i største Skynding om Bord i »Cossack«, mod Forventning lader Englænderne den tyske Besætning blive tilbage. Efter at »Cossack« er løbet ud, kommer den norske Kredslæge om Bord og hjælper Skibslægen med at behandle de saarede. Ialt var der 7 døde, 6 haardt saarede, af hvilke een døde den næste Dag, og 6 let saarede, de døde begravedes den 19. Februar paa en lille Kirkegaard i Sognedal.

Kaptajn Dau kaldtes nogen Tid efter til Retsforhør i Egersund. Som bekendt afgav den norske Regering skarp Protest over for den engelske Regering i Anledning af det passerede.

Nogen Tid efter lykkedes det at faa »Altmark« flot. Skibet har mistet Roret, Skrueakslerne er ubeskadigede, nogle af Skruebladene er havarerede. Ved den tyske Marineattachés Hjælp sendes 3 Bugserbaade fra Oslo, der tager Skibet ud af Jøssingfjorden, derefter fortsætter Skibet alene videre til Sandefjord. Den tyske Bugserbaad »Albatros« støder til, men benyttes under Nedrejsen til Kiel væsentligst som U-Baadssikring.

»Altmark« ankom til Kiel den 28. Marts, et begivenhedsrigt Togt var dermed afsluttet.

Nekrolog.

Kommandør **Victor Lorentz Lorck** blev født den 17. Oktober 1871 som Søn af Etatsraad, fhv. Overlæge i Hæren Lorentz Lorck og Hustru Odalie (Oda) f. Kemp.

Han blev Kadet i 1889, Sekondløjtnant 1893 og var i 1895—96 med Fregatten **FYEN** til Vestindien. Gennemgik 1897—99 Hærens Officersskoles ældste Klasse, Stabsafdeling. Blev Premierløjtnant 1898 og var i 1902—03 med Skonnerten **INGOLF** til Vestindien. 1907—11 Lærer ved Hærens Officersskole. 1907—13 og 1918—20 Lærer ved Søværnets Officersskole i Strategi, Taktik og Stabstjeneste, Kaptajn 1909. Chef for Flaadens Stabs 1. Afdeling. I 1911 med Panserskibet **OLFERT FISCHER** i Eskadre. 1913—14 Chef for Fiskeriinspektionen i danske Farvande og Chef for Inspektionsskibet **ABSALON**. 1914—15 Stabschef i 2. Eskadre. 1915 Stabschef i 1. Eskadre. 1915—17 Chef for Torpedobaadsflotillen under 2. Eskadre. 1917—18 Næstkommanderende i Panserskibet **PEDER SKRAM**. 1918 Chef for Inspektionsskibet **ISLANDS FALK** og Danmarks Repræsentant, da Island 1. December 1918 anerkendtes som selvstændig Stat. 1918 Chef for Søværnets Officersskole. Februar—April s. A. Marineattaché ved det danske Gesandtskab i London. 1919 og 1920 Chef for Kongeskibet **DANNEBROG**. 1920 Kommandør. s. A. Afsked efter Ansøgning.

Lige fra sin første Officerstid nærrede Lorck megen Interesse for Søkrigsstudier og Stabstjeneste, saavel i Flaadens Stab som ved Stabstjeneste om Bord og som Lærer paa Officersskolen ydede Lorck en meget betydelig Indsats paa dette Omraade. Som Chef for Flaadens Stabs 1. Afdeling foretog Lorck en Række Operationsstudier og forudsaa med forbavsende Fremsyn ikke alene Tidspunktet for Verdenskrigens Udbrud i 1914, men ogsaa hvilke Flaadedispositioner, der vilde blive truffet fra de krigsførende Magters Side, ligesom han var en indflydelsesrig Talsmand for vor Militærpolitik i Aarene før Krigen; hans kloge Raad værdsattes højt af Flaadens øverste, ansvarlige Myndigheder. Da 2. Eskadre ved Verdenskrigens Udbrud sendtes til Store Bælt, stillet over for den fuldstændig uforudsete Opgave at skulle spærre Store Bælt med Minefelter og bevogte disse, udarbejdede Lorck under Eskadrechefen, Kontreadmiral V. Gardes dygtige Ledelse, de Dispositioner, som praktisk talt uændret blev fulgt igennem de 4 Aar og beviste herved sin Evne til paa korteste Varsel at omsætte sine søkrigsvidenskabelige Studier i praktisk Form og paa rette Maade.

Mange af Lorcks Elever, saavel fra Søværnets som fra Hærens Officersskole, er ham megen Tak skyldig for den Inspiration og for den søkrigsvidenskabelige Indsigt, som han gav os gennem sin Undervisning, denne prægedes ikke alene af hans grundige Videnskab og store Flid, men ogsaa af hele hans idéelle Livssyn og Anlæg for Filosofi, der senere førte Lorck til en dybtgaaende religiøs Overbevisning.

Men ogsaa som farende Officer havde Lorck gode Evner og Egenskaber. Samtidig med at han besad et myndigt Væsen, varetog han sine Underordnedes Vel og blev derfor baade respekteret og afholdt.

Til alles store Beklagelse søgte Lorck sin Afsked

i 1920. I 1923 antoges han til Tjeneste i Marineministeriet, men overgik derfra til Ministeriet for Handel og Søfart i 1924. I 1928 ansattes han som konstitueret Navigationsdirektør og nautisk Konsulent for Søfartsministeriet, i 1930 som Navigationsdirektør.

Ved Siden af denne Virksomhed blev Kommandør Lorck Formand for Statsskoleskibet »Danmark«s Bestyrelse og han varetog dette Hverv med varm Interesse. Endvidere var han Handelsministeriets Repræsentant i Stiftelsen »Georg Stages Minde« og Medlem af Bestyrelsen for »Det forenede Olie-Kompagni«. Han blev Ridder af Dannebrog i 1909. Dannebrogsmænd 1919. I 1938 Kommandør af 2. Grad af Dannebrog.

Lorck blev i 1897 gift med Vibeke Marie Hvidt, født 5. Juli 1874, Datter af Direktør for »De private Assurandører«, Lauritz Nicolaj Hvidt og Hustru Elisabeth f. Gammeltoft.

Kommandør Lorck døde den ³¹/₁₂ 1940 og begravedes i dybeste Stilhed.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Februar Maaned.

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

- 2.—5. Feb. 1658: Eskadre bestaaende af 4 Fregatter: »Svenske Løve«, »Samson«, »Emanuel« og »Svenske Lammet« under Kaptajn Peter Bredal afviser paa Nyborg Fjord Svenskehærens 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. Feb. 1744: General-Admiraløjtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Hovedvagten paa Nyholm approberes med Philip de Lange som Bygmester.
10. og 11. Feb. 1659: Stormen paa København; Baadsmandskompagnierne under Holmens Chef Admiral Niels Juul forsvarer Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Oster-vold og Kastellet.
17. Feb. 1727: Søetatens kombinerede Ret indstiftes, ophæves 1933.
18. Feb. 1829: Viceadmiral Johan Olfert Fischer dør, Eskadrechef og Højstkommanderende i Slaget paa Rheden den $2/4$ 1801.
19. Feb. 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. Feb. 1513: Kong Hans dør, Grundlæggeren af den kongelige danske Orlogslaade, samt det oprindelige kgl. Værft i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen.
23. Feb. 1846: Næstkommanderende paa Korvetten »Galathea« Kaptajnøjtnant Aschlund beordres til at fratræde Korvettens Togt Jorden rundt og konstitueres som Chef for den danske Koloni paa Nicobarøerne.
24. Feb. 1716: Kaptajn Peter Wessel adles under Navnet Tordenskjold paa Grund af hans Fortjenester til Søs.

25. Feb. 1767: General-Admiraløjtnant Danneskjold-Samsøe's Projekt til Bygning af Takkelagehusene paa Øen Frederiksholm paa Nyholm (nuværende Hovedmagasin og Takkelloft) approberes.
26. Feb. 1701: General-Admiraløjtnant U. C. Gyldenløves Indstilling om Oprettelsen af »Søe-Cadet-Compagniet« bifaldes af Kong Frederik IV. Kommandør Chr. Tomesen Sehested bliver fra ^{20/1} 1701 første Chef for »Kadetkompagniet« (fra 1753 »Kadetkorpset«).
28. Feb. 1648: Kong Kristian IV dør paa Rosenborg 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Flyvevæsen.

En Beretning angaaende Landsforsvaret beskæftiger sig med Camouflaageanlæg; der foreslaas heri, at de fire bestaaende Camouflaageorganisationer sammensluttet under Ministeriet for Landsbeskyttelsen samt, at der oprettes en Forsøgsafdeling, idet den hidtidige Camouflering af Befæstnings- og Industrialanlæg m. v. paa mange Maader ikke er tilfredsstillende.

En Del af de af Privatforetagender udførte Camoufleringsanlæg for at skjule Fabriksbygninger o. l. betegnes som værende ganske ufagmæssigt udført.

Det mest moderne af Flaadens Luftfartøjer »Fairey Fulmar« (Dykbomber) bliver nu anvendt i Middelhavet. Det skal i Hastighed kunne tage det op med andre Landluftfartøjer, er stærkt bevæbnet og kan anvendes fra Hangarskibe.

England søger overalt p. G. a. Flyverpersonelmangel at faa udenlandske Flyverpersonel i sin Tjeneste. For Tiden gør følgende Antal Tjeneste: 8000 Polakker — heraf 200 Officerer og 2000 Underofficerer og Menige allerede fra Efteraaret 1939, de øvrige efter Frankrigs Sammenbrud; 100.000 Tjekkere, 100 Belgier; 300 Hollændere, 600 Franskmand under Gen. de Gouille samt en Del Amerikanere. (Eagle Squadron).

(M. W. Nov. og Dec. 40) H. H.

Frankrig.

Pressebureau.

Den franske Regering har udstedt et Dekret om et nyt fransk Pressebureau. Det skal træde i Stedet for Agence Havas og hedde Office France d'Information, forkortet OFI.

(M. W.) F. H.

Japan.

Kanonbaade.

Den japanske Marine har overladt den kinesiske Regering i Nanking 9 Kanonbaade, der allerede tidligere har været i kinesisk Besiddelse.

Efter officiel Meddelelse fra Nanking-Regeringen er Antallet af denne Regerings Skibe nu oppe paa 10.

F. H.

Rusland.

Flyvevæsen.

Ved Flyveparader, der holdtes den 7.-10.-40 i Anledning af den 23. Aarsdag for Efteraarsrevolutionen, deltog over 5000 Luftfartøjer af forskellige Typer (Bombemaskiner, Jagere, Dykbombemaskiner o. a.).

I en Række Byer, bl. a. Leningrad, Minsk, Wilna, Gradno, maatte Opvisningen aflyses paa Grund af daarligt Vejr. I modsat Fald vilde ialt mere end 8000 Luftfartøjer have deltaget.

(M. W. Nov. 40) *H. H.*

Spanien.

Havnebygning.

Havnen i Vigo vil, naar de af den spanske Regering foretagne Udvidelsesarbejder er afsluttede, blive den største spanske Havn paa Atlanterhavskysten.

For Øjeblikket er der Arbejder i Gang til et Beløb af 11¹/₂ Mill. Pesetas. I Løbet af Aaret skal der paabegyndes andre nye Arbejder, der medfører en yderligere Udgift paa 11 Mill. Pesetas.

(H.) *F. H.*

Sverige.

Marineorganisation m. v.

Chefen for den svenske Marine, Viceadmiral F. Tamn, bemærker i sin Aarsrapport til K.M:t:

Virkomheden i Marinen har været præget af det forstærkede Forsvarsberedskab og fremforalt af Arbejdet paa at forhøje Beredskabets Effektivitet.

I Løbet af Aaret er der samlet Erfaringer, som kommer frem i det Forslag til Revision af Marineorganisationen, som er under Udarbejdelse.

I Forbindelse med denne Revision optager Chefen for Marinen visse Detailspørgsmaal til Behandling. I Løbet af Aaret har det vist sig, at med det forøgede Arbejde for den kommanderende Admiral i Østkystens Marinedistrikt, er dennes Ekspeditionslokaler blevet for smaa. Endvidere er ogsaa Pladsforholdene for Beklædnings- og Proviantforraad for smaa. I Stockholm er der skaffet Kaserneplads ved at leje Bygninger, der ikke tilhører Marinen. Ganske vist maa det forøgede Behov af Lokaler ses i Forbindelse med det forstærkede Forsvarsberedskab, fremsætter Admiral Tamm, men han paapeger ogsaa, at de for Haanden værende Lokalteter heller ikke længere kan dække det normale Fredsbehov, idet Personelorganisationen er ved at blive udbygget.

Personelmangelen i Marinen er allerede kendelig, særlig hvad angaar Officerer til Stabe i Land, hvilket bevirker, at Arbejdet ikke foregaar med ønskelig Hurtighed, samt af Lærerpersoneel til Skolerne. En vis Personelforøgelse er ganske vist allerede gennemført, men yderligere Forøgelser er nødvendige, ogsaa paa Grund af nyt Materiel af forskellig Art.

Rekrutering af Officerer og Mandskab har været tilfredsstillende. For hurtigere at kunne udvide Befalingsmandsrammerne baade i Flaaden, ved Kystartilleriet og Marineintendanturkorpsset er der blevet oprettet særlige Kursus for Reservepersonel, som derefter kan ansættes i faste Stillinger.

Af Hensyn til Beredskabets Størrelse og Bristen paa Personel til Afløsning er de værnepligtige blevet holdt længere inde end i normal Fredstid. Lange Indkaldelser har især A- og B-Klasserne haft. Afløsning er ordnet i videst mulig Udstrækning. Det planlagte System har imidlertid ikke kunnet følges helt paa Grund af uberegnelige Omskiftelser i den politiske Situation.

Paa Søkrigsskolen er visse Kurser blevet fremskyndet. Paa Grund af det store Behov af yngre Officerer afsluttedes saaledes allerede i Januar det højere Kursus (ældste Klasse) for Søofficerer, i Februar sluttede Kursus for Kystartilleriet og Marineintendantur, hvorefter Udnævnelser til »fänrik« fandt Sted.

Rekruteringen og Resultaterne af Søkadetuddannelsen har været gode. Antallet af Ansøgere har været tilstrækkeligt til en tilfredsstillende Udvælgelse ved Antagelsen.

Undervisningen paa Flaadens Underofficersskole, som efter kort Varighed afbrødes i November 1939, genoptoges ved begge Flaadestationer den 21. Oktober 1940. »Korpralskolen« har fundet Sted om Bord, ligesom visse Specialkurser, som ellers normalt skulde have været afholdt i Land. Til Undervisning i Underoffi-

cersskolerne har der været knyttet en »brevskole« med et passende Korrespondancekursus. Resultatet har været godt, og Korrespondanceundervisningen vil blive forøget paa fremtidige Kurser. Ved Kystartilleriet har Stammandskabet stort set kunnet følge de foreskrevne Skoler.

Hvad Uddannelsen af værnepligtige angaar, fremsætter Admiralen, at Forholdene i nogen Grad er blevet vanskeliggjort af Mangel paa Undervisningslokaler og erfarne Instruktører. Trods dette har de værnepligtige dog lært saa meget ved den indledende Uddannelse, at de har kunnet fortsætte den om Bord eller ved Kystartilleriets Beredskabsafdelinger.

Ved Ostkystens Marinestrikter har der i Sommerens Løb været afholdt et Uddannelseskursus for Drengene for at give dem en vis Sømandsuddannelse og for at give de Drengene, der har Lyst til Søen, Adgang til at prøve og vise deres Duelighed. Erfaringerne fra dette Kursus viser, at lignende Uddannelse bør forordnes i Fremtiden som et Led i Ungdommens maritime Opdragelse.

Værnepligt.

I Kommentarer til et i Januar fremsat Lovforslag om Forlængelse af Tiden for den første Indkaldelse til 360 Dage hedder det bl. a.:

Blandt alle de mange Forslag til Rigsforsvarets Forstærkning, som er fremsat i de senere Aar, og som ofte kun har været halve Foranstaltninger, indtager dette en Særstilling. Mere end noget andet vidner det om Autoriteternes Vilje til virkeligt at raade Bod paa Rigsforsvarets Mangler og til at skabe slagkraftige Afdelinger ved alle Forsvarsgrene.

Forsvarsministeren konstaterer uden Omsvøb, at den foreslaaede Uddannelsestid er at betragte som et Minimum.

De militære Chefer har ønsket dette Provisorium paa 360 Dages første Indkaldelse, men Chefen for Marinen har ud fra meget stærke Beredskabs- og Uddannelsesmotiver foreslaaet $1\frac{1}{2}$ Aars Tjeneste ved Flaaden — maaske en Antydning af, hvad man kan vente sig.

Maalt med international Maalestok er den Byrde, de svenske Soldater nu skal paatage sig, ikke særlig tyngende; man maa nemlig huske paa, at der i Europa ikke findes et eneste selvstændigt Land — Schweiz undtaget — der har en første Indkaldelse, der er saa kort som et Aar.

I »Beredskabstider« har man i Reglen væsentlig længere Tjenestetid, og Schweiz løser Problemet ved et meget stort Antal

Repetitionsøvelser. Man bør huske, at Finland sidste Efteraar forøgede den første Indkaldelsestid fra et til to Aar, og at man i Sovjetunionen — i alle Tilfælde i store Dele af Krigsmagten — fornylig dekreterede en Forlængelse til ikke mindre end 4 Aar.

Værdien af det foreliggende Forslag kan næppe overvurderes. Hermed kan den længe efterlyste Paritet mellem vort materielle og personelle Beredskab virkeliggøres. Den positive og hurtige Beslutning, Sveriges Folk nu venter af Rigsdagen, vil bekræfte vor urokkelige Vilje til at værne om »forsterlandets frihet och fred«.

(Svensk Presse) *F. H.*

Tyskland.

Flyvevæsen.

I »Luftwissen« Dec. 40 vises et Fotografi af en ensædet, enmotoret Messerschmidt Jager M 109 udstyret med en enkelt Bombe under Fusilagen.

Bomben er tilsyneladende paa 100—150 kg.

H. H.

U. S. A.

Flyvevæsen.

Kontreadmiral Cook er udnævnt til Chef for de samlede Flaadeflyvstyrker i Atlanterhavsområdet.

Under hans Kommando er der 2 Hangarskibe og samtlige Flaadens Kystflyvepladser ved Atlanterhavet.

Den tidligere Chef for Luftvaabnet, Generalmajor Arnold, er udnævnt til hans Stabschef og Stedfortræder.

Posten er nyoprettet for at koordinere alle Luftvaabnets forskellige Anliggender.

Generalmajor Brett er udnævnt til Chef for Hærluftstyrkerne.

(M. W. 15.-11.-40) *H. H.*

Oprustning.

Fra officiel Side er der kommet nærmere Oplysninger om Opbygningen af »To-Ocean-Flaaden«.

Byggetiden skal forkortes 12—15 % for hvert Skib. Det betyder, at de Skibe, der er under Bygning, bliver 4—7 Maaneder færdig før oprindelig bestemt. Saaledes skal Slagskibet »North Carolina« (35.000 t) kunne være færdigt i Juni 1941, Hangarskibet

»Hornet« (19.900 t) Vinteren 1942, Slagskibet »Washington« (35.000 t) i Begyndelsen af 1942, Slagskibene »South Dakota«, »Massachusetts«, »Alabama« og »Indiana« (alle 35.000 t) samt Slagskibene »Iowa« og »New Jersey« (begge 45.000 t) skal køllægges 1941 og være færdige 1944 og 1945. Fire Hangarskibe af ubekendt Størrelse skal være færdige 1944, 3 Krydsere 1942, 25 Krydsere 1944 og yderligere 15 1945, U-Baade: 10 skal være færdige i 1941, 13 i 1942, 20 i 1944 og 35 i 1945. Jagere: 17 i 1941, 17 i 1942, 68 eller 70 i 1943 og 58 i 1944.

(M. W.)

Handelsskibsbygning.

»American Bureau of Shipping«s Bulletin for September 1940 udviser, at der under Bureauefs Kontrol var 330 Skibe paa ialt 1.558.720 BRT. under Bygning, September 1939 var Tallene 130 Skibe og 693.115 BRT. De amerikanske Værfters Ordre er altsaa blevet mere end fordoblet.

Af de amerikanske Nybygninger er 102 Fragtskibe, 60 Tank-skibe og 22 Passagerskibe. Til Fremdrivning benyttes i langt højere Grad Damp end Motor, som det fremgaar af følgende Skema:

Passagerskibe:	99 %	Damp	1 %	Motor
Fragtskibe:	95 »	»	5 »	»
Tankskibe:	88 »	»	12 »	»
Mulmskibe m.m.:	99 $\frac{1}{2}$ »	»	$\frac{1}{2}$ »	»
Færger m.v.:	88 »	»	12 »	»

Et Tankskib indrettes med Turboelektrisk Fremdrivning.

(H.) F. H.

Holmens passive Luftværn.

Ved Kommandørkaptajn Michaelsen.

Indleveret December 1940.

Efterfølgende Artikel er til Dels en Gengivelse af et Foredrag nylig afholdt i Sølieutenantselskabet.

Artiklen er optaget i Tidsskriftet efter Redaktionens Anmodning, ud fra det Synspunkt, at det vil være af Interesse her i en tidssvarende Artikel at kunne finde Holmens passive Luftværn udførligt behandlet, paa lignende Maade, som man i udenlandske Fag- og Tidsskrifter kan finde forskellige Landes, Byers eller Institutioners passive Luftværn ret nøje beskrevet uden den ellers ved militære Foranstaltninger almindelig iagttagne Hemmeligholdelse.

At man for Holmens Vedkommende desuden nødsages til at stille mindre absolutte Krav til Hemmeligholdelse ligger bl. a. deri, at den fulde Udnyttelse af Holmens Luftværn, som omfatter et saa stort og uensartet Personel, betinges af, at enhver Person deri, ogsaa de civile, faar bibragt et ret nøje Kendskab til Luftværnets Enkeltheder og Organisation, et Kendskab, som man ikke kan kræve paalagt den sædvanlige Tavshedspligt. Visse Emner og Oplysninger medtaget i Foredraget er dog her udeladt af militære Grunde.

Af Pladshensyn er Stoffet begrænset mest muligt, og *Kursiv* anvendt i Stedet for Overskrifter.

En kort Omtale af Holmen vil formentlig være af Interesse og Betydning til Belysning af de Forhold, som har maattet tages i Betragtning ved Luftværnets Opbygning og Organisation.

Holmens Omraade omfatter Øerne Nyholm, Kvintus og Elefanten forbundet med Dæmninger, Frederiksholm og Dokøen forbundet med en Dæmning, og Arsenaløen forbundet med Christianshavn med en Dæmning. Mellem Arsenalø og Frederiksholm og mellem Frederiksholm og Nyholm sker Forbindelsen ad oplukkelige Broer, mellem Nyholm og Toldboden og mellem Dokøen og Kvæsthusbroen ved Færger.

Til Holmens Omraade hører desuden en Del af de udenvolds Arealer med Refshalevej og dækkede Vej samt en Del af Prinsessegade, hvorefter kan bemærkes:

Refshalevejen mellem Prinsessegade og Luftmarine-stationen tilhører Københavns Havnevæsen, vedligeholdes af dette, belyses af Marinen og Hæren, bevogtes af Marinen, og befærdes af Offentligheden. Vejen fra Værftsbrovagten til Baadsmadsstræde, Prinsessegade, tilhører Staten, vedligeholdes af Marinen, belyses af Københavns Kommune og bevogtes af Københavns Politi.

Holmen har eget Bevogtningspersonel, 13 Mand, som assisteres af Københavns Politi, har eget tilsynsførende Brandpersonel, 5 Mand, men det egentlige Slukningsarbejde paahviler Københavns Brandvæsen mod et aarligt Tilskud fra Marinen.

De paa Holmens Omraade liggende Anlæg bestaar af Bygninger, Dokker, Beddinger etc.

Holmens Bygninger, ca. 100 i Antal, er vidt forskellige, dels efter deres Byggemaade og dels efter deres Formaal. Nogle er moderne bygget, andre er bygget saaledes, som man byggede for flere Hundrede Aar siden.

Der findes Bygninger af mange Arter: Kaserer, Skoler, Kontorer, Tegnstuer, Magasiner, Fabriker, Værksteder, Marketenderier, Badeanlæg, Museer, Vagter, Boliger etc.

Magasinerne indeholder alt, hvad en Flaade og et Værft har Brug for: Jern, Træ, Kul, Olie, Vaaben, Ammunition, Inventar, Beklædningsgenstande, Proviand etc.

Mange Bygninger maa karakteriseres som brandfarlige, dels fordi de er opført helt eller delvis af brandbart Materiale, og dels fordi de indeholder brandfarlige Sager, dels af andre Grunde.

For Eks. er de store gamle Takkeladsbygninger gennem deres aarhundredgamle Anvendelse blevet saa gennemtrukket af Beg og Tjære, at de maa anses for yderst brandfarlige. En Bygning som Det Kgl. Teaters Kulissemagasin maa saavel efter sit Byggemateriale, Træ, som efter sit Indhold, Kulisser, anses for at være et ganske særligt brandfarligt Anlæg.

Næsten alle de ældre Bygninger har brandfarlige Tage og Lofter.

De ældste og de yngste af Holmens Bygninger er mest modstandsdygtige mod Bombeeksplosioner, hvorimod de fleste af de fra den mellemliggende Tid ikke vil kunne modstaa Bombers Lufttryksvirkning eller deres Sprængstykkevirkning.

Holmens Personel frembyder i sin Sammensætning et lige saa broget Billede som Holmens Bygninger.

Personellet er dels militært og dels civilt, det civile baade mandligt og kvindeligt. Begge Grupper er stærkt skiftende i Antal, det militære paa Grund af de periodiske Indkaldelser til Eksercerskolerne, som i disse Perioder bringer det militære Antal fra ca. 700 op til ca. 1400, det civile paa Grund af navnlig Orlogsværftets stærkt svingende Beskæftigelsesgrad. For Eks. kan

et stort Arbejde som en Færges Hovedreparation forhøje Arbejdertallet med flere Hundrede. Ogsaa Sæsonarbejde medfører store Svingninger, for Eks. er Malere til visse Tider beskæftiget i et Antal af over Hundrede, til andre Tider i et Antal af under tyve.

Som skiftende Personel maa ogsaa medregnes Besætningerne i de Skibe, Marinens og andre, som kun opholder sig paa Holmen i kortere eller længere Tid ad Gangen.

Af de to Personelgrupper er den militære til Stede paa Holmen Døgnet rundt (bortset fra Landlov), den civile kun i Arbejdstiden (bortset fra Overarbejde).

De ret betydelige Bygge- og Reparationsarbejder, der i disse Aar finder Sted paa Holmen, medfører, at man foruden det faste og stedkendte militære og civile Personel har et stort Antal private Entreprenører beskæftiget, hvis ret store Antal Arbejdere, som der ogsaa maa drages Omsorg for, udgør et med Holmens Forhold fuldkomment ukendt Element.

Medens alt Holmens eget Personel, det militære og det civile, ind- og udpasserer ved Hjælp af et Legitimationstegn, tilstedes der alle andre: løse Arbejdere, Bude, Leverandører, Besøgende og andre, Adgang ved Udlevering af en særlig Kontrolseddel, og det vil sikkert forhøve de fleste, at der gennemsnitlig udleveres mellem to og tre Hundrede saadanne Kontrolsedler daglig, ogsaa for disse, med Holmens Forhold ganske ukendte Personer, maa der træffes Luftværnsforanstaltninger.

I store Træk bestaar Holmens Personel af:

Militære Personer (incl. Skoler).	600—1700 Pers.
Orlogsværftets Personel	1100—1500 »
Søminevæsenets »	200—335 »

Søartilleriets Personel.....	200— 250 Pers.
Flaadestationens »	100— 150 »
Intendanturens »	100— 100 »
Andre Grupper.....	200— 200 »

Ialt 2500—4150 Pers.

For Tiden ca. 3800 Personer, militære og civile.

Det militære Personel er særligt koncentreret paa Nyholm med Kvintus og Elefanten, Søminevæsenets paa Nyholm og Kvintus, Søartilleriets paa Arsenalø og Orlogsværftets paa Frederiksholm og Dokøen.

Det militære Personels største Grupper tilhører Søværnets Kaserne, Divisionerne, Søofficersskolen, Kvartermesterskolen og Flyvevæsenet.

Det civile Personel omfatter i store Træk Kontorpersonale, Funktionærer og Arbejdere: faglærte og Arbejdsmand, og blandt det civile Personel findes ca. 200 Kvinder, jævnt fordelt mellem Kontor-, Rengørings- og Værkstedsvirksomhed.

Hvad *Holmens Organisation* angaar, saa findes der ikke paa Holmen nogen Myndighed, hvem de forskellige Myndigheder eller Institutioner er underlagt.

Oprindeligt var alle underlagt een Myndighed: Chefen for Orlogsværftet, som var direkte underlagt Marineministeriet. Senere deltes hans Myndighedsomraade, Holmen, i en militær Del, Flaadestationen, og en civil Del, Orlogsværftet. Senere er denne Decentralisation yderligere udvidet, saaledes at Holmens Omraade nu er delt mellem nedennævnte Myndigheder, alle indbyrdes sideordnede, og alle direkte underlagt Marineministeriet:

Søværnskommandoens Flaadekontor,
 Marineministeriets Kontorer paa Holmen,
 Flyvevæsenet, Intendanturen,
 Divisionerne, Stabsmaskinmesteren,
 Flaadestationen, Gymnastikinspektionen,
 Orlogsværftet, Prøveanstalten,
 Materielinspektionen, Bygningsvæsenet,
 Søartilleriet, Søofficersskolen,
 Søminevæsenet, Kvartermesterskolen,
 Fyr- og Vagervæsenet,
 Redningsvæsenet.

Rækkefølgen er angivet efter Haandbog for Søværnet.

Mellem disse Myndigheder er Holmens Omraade med dets Arealer, Bygninger og Kajer fordelt.

Chefen for Flaadestationen varetager Holmens Bevogtning og dens Forsvar og administrerer som Fællesgoder: Veje, Broer, Vejbelysning, Vandforsyning m.m., idet Udgifterne hertil konteres de forskellige Myndigheder, endvidere har Chefen for Flaadestationen Indseende med nye Bygningers Placering.

Bygninger, Veje, Belysning, Kajer m.m. vedligeholdes af Bygningsvæsenet, men tilhører Brugeren efter en foretagen Fordeling, og Udgifterne til Vedligeholdelse betales af de paagældende i Forhold hertil.

Elektricitetsforsyningen sorterer under Orlogsværftet. Elektriciteten fremstilles af Orlogsværftets Lysstation eller leveres fra København. Udgiften til Elektricitet konterer Orlogsværftet paa de forskellige Brugere.

Holmens Vandforsyning sker udelukkende fra København, ad 2 Ringledninger, og Administrationen heraf udøves af Bygningsvæsenet.

Den 4. April 1936 nedsatte Søværnskommandoen »Søværnets Luftbeskyttelseskommission«, hvoraf *Underudvalg III* behandlede Holmens Luftbeskyttelse.

Underudvalget afgav sin *Betænkning*, ca. 200 Sider, den 3. Februar 1938, og den 8. September samme Aar tilstillede Marineministeriet Flaadestationen *et Direktiv*, som angav de Hovedretningslinier, som Marineministeriet agtede at følge med Hensyn til Opbygningen af Holmens passive Luftværn.

Marineministeriet bestemte blandt andet, at Ansvar for og Ledelsen af Holmens passive Luftværn samt Uddannelsen af det hertil knyttede Personel paahviler Chefen for Flaadestationen, og at denne bemyndiges til at paabegynde Oprettelse af et Luftværn, men at der ved dettes Organisation i videst muligt Omfang skulde tages Hensyn til Holmens nuværende Organisation, og at Luftværnsforanstaltningerne saavidt muligt indtil videre indskrænkedes til at være af organisatorisk Art uden Afholdelse af væsentlige Udgifter til Anskaffelser af Materiel eller til Etablering af større Foranstaltninger, og samtidigt bevilgedes der 10000 Kr., til Anskaffelse af Husbrandvagtsmateriel.

I det kommende Aar — Sept. 1938 — Sept. 1939 — skred Arbejdet kun meget langsomt frem, idet man afventede Forholdenes Klaring.

Der planlagdes Husbrandvagtsordning og anskaffedes en Del Materiel hertil for de 10000 Kr., endvidere udsendtes der Direktiver for Luftværnets Organisation og for Etablering af Mørklægningsforanstaltninger, og som det betydningsfuldeste iværksattes der Kursus for Kvartersledere og for Samariter, da de hertil nødvendige 3000 Kr. bevilgedes.

Fra September 1939 sattes Tempoet op, Bevillinger blev efterhaanden fremskaffet af Marineministeriet, og i Løbet af de kommende 9 Maaneder, var Materi-

ellet i det væsentlige anskaffet, Organisationen etableret, Beskyttelsesrum bygget og Uddannelsen af Personellet foretaget, saaledes at den første Alarmøvelse kunde afholdes i Juni 1940.

De her indhentede Erfaringer var i det væsentlige efterfulgt ved den næste Alarmøvelse, November 1940, og i Øjeblikket stiller Opgavens fulde Løsning sig saaledes, at der mangler Bevilling af et mindre Beløb hovedsagelig til supplerende Anskaffelser paa Grundlag af Erfaringerne fra Alarmøvelserne.

Efter at have afventet Erfaringerne fra den første Alarmøvelse har Flaadestationen samlet de hidtil udgivne Luftværnsbestemmelser i en Bog »*Holmens passive Luftværn, Tjenesteordning*«, som derefter umiddelbart før den 2. Alarmøvelse i November 1940 udsendtes til alle Holmens Myndigheder og til alt Lederpersonel i Luftværnet.

Bogen, som udsendtes i ca. 300 Eksemplarer, danner nu Grundlaget for Luftværnets Organisation og Tjenestegang.

Bogen er paa 143 Sider og indeholder foruden et Kort over Holmens Omraade følgende Afsnit:

- 1) Tilstandsformer.
- 2) Luftværnsledere og deres Tjeneste.
- 3) Instrukser for Ledere.
- 4) Luftværnscentralen.
- 5) Varslingstjenesten.
- 6) Luftværnskompagniet.
- 7) Husbrandvagsordning.
- 8) Beskyttelsesrum.
- 9) Luftværns-Ordre og Luftværns-Meddelelser.

- 10) Luftværnets Anvendelse.
- 11) Udsendelse af Direktiver, Instrukser, Ordre og Meddelelser etc.
- 12) Materiellets Magasinering, Regnskabsføring og Vedligeholdelse.
- 13) Personellets Uddannelse og Øvelse.
- 14) Personelkartotek.
- 15) Udarbejdelse af Luftværnsplan.
- 16) Oplysninger og Vejledning vedr. passivt Luftværn.
- 17) Særlige midlertidige Bestemmelser.

Til Tjenesteordningen hører følgende Bilag:
Inddeling i Distrikter og Kvarterer og Navnefortegnelse over Distriktsledere og Kvartersledere (samlet i særligt Hefte, 24 Sider).

Oplysninger og Vejledning vedrørende passivt Luftværn til Brug for Ledere i Holmens Luftværnstjeneste (samlet i særligt Hefte, 42 Sider).

De af Afdelings- Distrikts- og Kvartersledere for eget Omraade udarbejdede Luftværnsplaner (Kort og udfyldte Skemaer).

De udgivne endnu gældende Luftværns-Ordre og Luftværns-Meddelelser,

og en Omtale af Tjenesteordningens Indhold vil give et Billede af Luftværnets Organisation paa dets nuværende Standpunkt.

I Luftværnstjenesten skelnes mellem 3 Tilstandsformer:

Normal Tilstand, som i Fredstid.

Luftværnstilstand, som etableres, naar Bestemmelse derom udgives, og som ophører efter særlig Ordre.

Alarmitilstand, som etableres, naar Luftangreb forventes umiddelbart forestaaende, og som bekendtgøres ved Sirenesignal.

Tilstandsformen er bestemmende for, i hvilken Udstrækning Luftværnets Poster besættes og øvrige Luftværnsforanstaltninger træffes.

For Tiden har Forholdene udviklet sig saadan, at Alarmitilstand varsles uden forudgaaende Luftværnstilstand, som Følge heraf har man allerede under »Normal Tilstand« truffet en Del af de Foranstaltninger, som ellers har været udskudt til »Luftværnstilstand«. Dette gælder udvidede Foranstaltninger med Hensyn til Mørklægning og Etablering af Vagthold Døgnet rundt ved Afdelingstjenesterne — Ordenstjeneste, Brandtjeneste, Sanitetstjeneste og Teknisk Tjeneste — og Bestemmelser om Pligt til hurtig Møde paa Holmen.

Chefen for Flaadestationen er *Leder af Holmens passive Luftværn*.

Det under hver enkelt af Holmens sideordnede Myndigheder under normale Forhold hørende Omraade benævnes Luftværns-Distrikt og ledes af en *Distriktsleder*.

De under en enkelt Myndighed hørende, men under normale Forhold fra hinanden adskilte Underomraader, benævnes Luftværns-Kvarterer og ledes hvert af en *Kvartersleder*.

Til paa Chefen for Flaadestationens (Luftværnschefens) Vegne at varetage Ledelsen paa det Sted, hvor Luftværnspersonel sættes ind, udsendes særligt Personel, som benævnes *Fællesledere*.

Til direkte Assistance for Chefen for Flaadestationen (Luftværnschefen) og i paakommende Tilfælde for Fælleslederne, Distrikterne og Kvartererne varetager Afdelingsledere, en for hver af de 4 Hovedgrupper — *Ordenstjeneste, Brandtjeneste, Sanitetstjeneste og Teknisk Tjeneste* — Ledelsen af de tilsvarende Afdelinger.

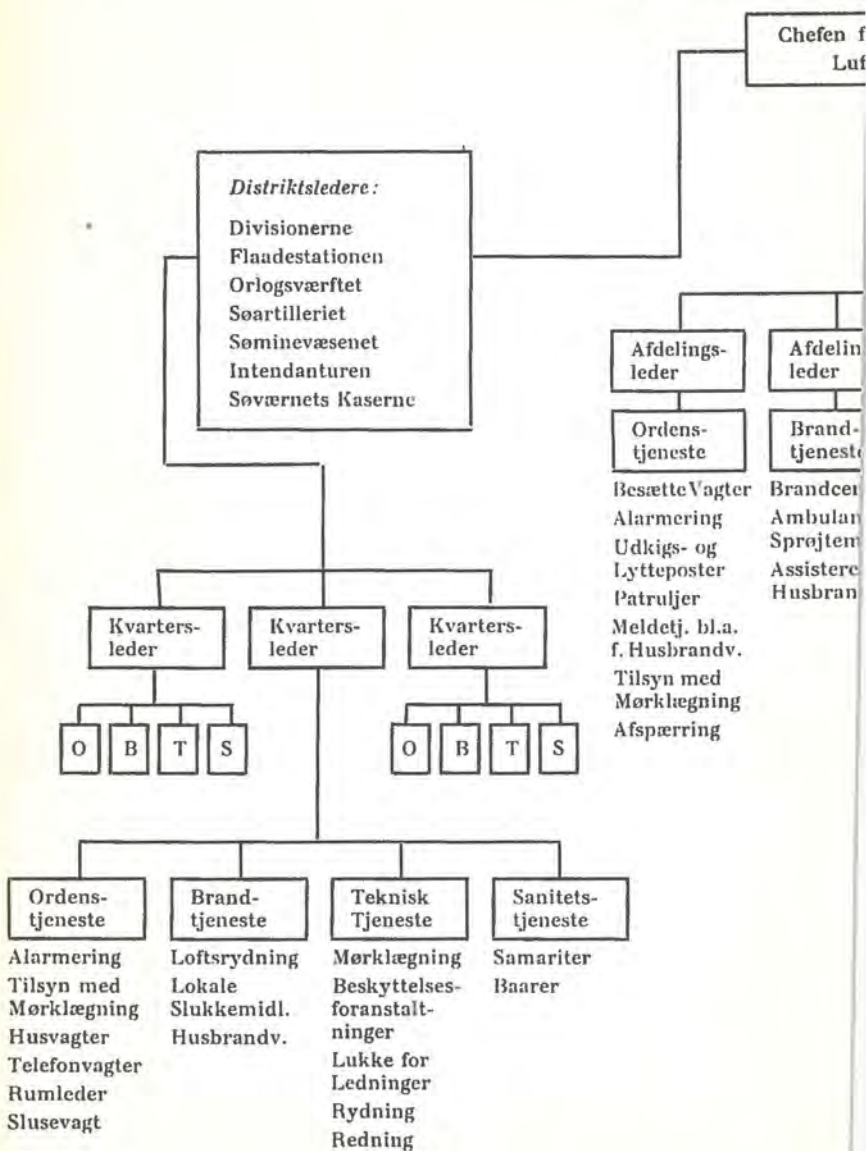
For hvert Beskyttelsesrum udsættes som Repræsentant for Kvarterslederen en *Rumleder*, som fører Tilsyn med Rummet, og som i Kvarterslederens Fraværelse har Kommandoen over alle, som har søgt Tilflugt i Rummet.

For visse Distriktsledere, for hver Kvartersleder, og for hver Rumleder udsættes en *Stedfortræder*, saaledes at Leder eller Stedfortræder skiftevis kan varetage de paagældende Luftværnsfunktioner.

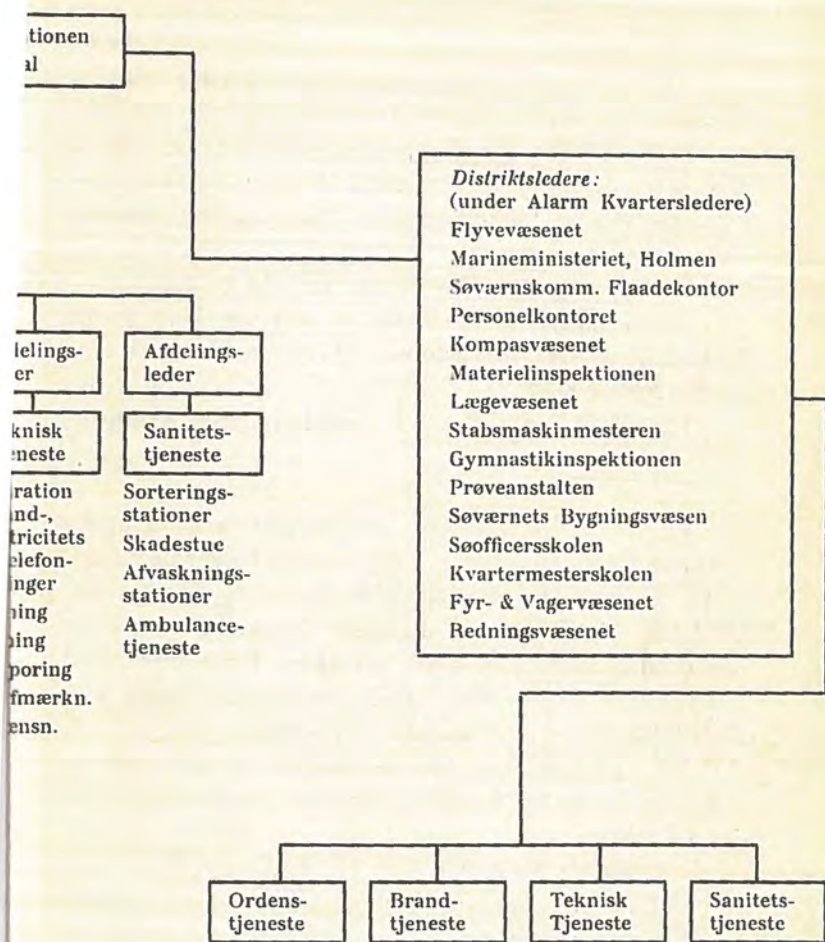
Ved Direktiver, Instrukser, Luftværns-Ordre, Luftværns-Meddelelser etc. til Holmens forskellige Myndigheder sørger Chefen for Flaadestationen for, at Luftværnet overalt er etableret efter ensartede Retningslinier, og ved Afholdelse af Instruktioner og Øvelser for, at Personel og Materiel stadig holdes i Beredskab, og for at Luftværnstjenesten udføres som paabudt.

Chefen for Flaadestationens Luftværnsfunktioner udøves under Luftværnsforhold gennem en Luftværns-central, og paa Side 112 og 113 er Luftværnsorganisationen angivet med Fordeling af de forskellige Luftværnsfunktioner.

Skematisk Oversigt over



Luftværnsorganisation.



som anført til venstre

Som *Distriktsleder* virker Institutionens Chef, medmindre han hertil har udsat en ham tjenstligt nærstaaende Person.

Til Assistance ved dagligt Luftværnsarbejde og til Afløsning under fortsat Luftværnstjeneste udsættes en Stedfortræder for Distriktslederen for de større Distrikter, disse har Numre indtil 10 og er: Divisionerne, Flaadestationen, Orlogsværftet, Søartilleriet, Søminevæsenet, Intendanturen og Søværnets Kaserne, de øvrige har Numre over 10. Der findes ialt 23 Distrikter.

Distriktslederens Tjeneste er angivet i en særlig Instruks, og Distriktslederens Navne er angivet i en særlig Fortegnelse.

Distriktslederne bærer i Funktion *blaat* Armbind.

Er det en Myndighed underlagt Omraade under normale Forhold inddelt i afgrænsede Underomraader, f. Eks. Værksteder, Magasiner, Kontorer, Bygninger etc., inddeles Distriktet paa lignende Maade i *Kvarterer*, omfattende eet eller flere af disse Underomraader. Saadanne Kvarterer har Nummerbetegnelse *under* 100. Et Distrikt har altid mindst 1 Kvarter.

Er et Kvarter af mindre Omfang og befinder sig indenfor et andet Kvarters Bygning, underlægges det dette Kvarter.

Underlagte Kvarterer har Nummerbetegnelse *over* 100 og Betjeningspersonel fælles med det andet Kvarter.

Kvarterernes Numre og deres Underlæggelsesforhold fremgaar af en særlig Fortegnelse. Der findes ialt 55 selvstændige og 21 underlagte Kvarterer.

Under Kvarterslederen sorterer det i Luftværnet virkende Personel tilhørende de 4 Hovedgrupper: Ordenstjeneste, Brandtjeneste, Sanitetstjeneste og Teknisk Tjeneste.

Fordelingen af Kvarterets Luftværnstjeneste mellem de 4 Tjenestegrupper fremgaar af den skematiske Oversigt over Holmens Luftværnsorganisation.

Kvarterslederens Tjeneste er angivet i en særlig Instruks, og Kvarterets Omraade og Underlæggelsesforhold, Kvartersledernes og Stedfortrædernes Navne og Stillinger m.m. er angivet i en særlig Fortegnelse, og endvidere er Kvarterernes Beliggenhed angivet i et særligt Kort over Holmen.

Kvartersledere og Stedfortrædere bærer i Funktion *blaat Armbind*.

Fællesledere udtages blandt de Søofficerer, som er til Landtjeneste paa Holmen.

Fælleslederne sikrer paa Katastrofestedet det bedst mulige Samarbejde mellem det her virkende Personel fra de forskellige Afdelingstjenester og Kvarteret eller mellem Kvartererne indbyrdes, indtil Distrikts- eller Kvarterslederne ved Afvarslingen kan møde og selv varetage Hvervet.

Fællesledernes Tjeneste er angivet i en særlig Instruks.

Fælleslederne bærer i Funktion *blaat Armbind*.

Leder af Afdelings-Ordenstjeneste er Flaadestationens Inspektionsofficer med ældste Overbetjent som Stedfortræder, og Personellet udgøres efter særligt Bemandingsreglement af Holmens sædvanlige Bevogtningspersonel bestaaende af 13 Politibetjente og Vagtmestre, suppleret med et Antal militære Befalingsmænd og værnepligtige menige fra Luftværnskompagniet og et Antal civile, frivillige Motorcyklister, udtaget blandt Holmens Arbejdere.

Afdelings-Ordenstjenestens Personel, ialt 74 Mand, bærer i Funktion *grønt* Armbind og er bevæbnet med Gummistav eventuelt med Revolver.

Afdelings-Ordenstjenestens vigtigste luftværnsmæssige Opgaver er at viderebringe Alarmeringen og at paase, at de udgivne »Ordensbestemmelser« og »Forholdsordrer under Luftværnstilstand« og andre Bestemmelser f. Eks. om Mørklægning, Afspærring, Op- hold i Beskyttelsesrum etc. følges, endvidere virker Ordenstjenestens Personel som Luftværnscentralens »Øjne« og »Ører« og holder denne underrettet om Situationen, herunder om Udkigs- og Lytteposters og Hus- brandvagters Virksomhed, saaledes at Luftværnscen- tralen paa Grundlag af disse Oplysninger kan træffe de nødvendige Forholdsregler.

Leder af Afdelings-Brandtjeneste er Holmens Brand- mester med ældste Brandmand som Stedfortræder, og Personellet udgøres efter særligt Bemandingsreglement af Holmens Brandpersonel, 5 Mand, suppleret med Befalingsmænd og værnepligtige fra Luftværnskom- pagniet og med Personel fra Materialboden, Sømine- væsenet, Flyvevæsenet og Skibsdivisionen.

Af ambulant Brandmateriel raader Afdelings-Brand- tjenesten over: 1 Automobilsprøjte med paamonteret Ellehammersprøjte, 1 Paahængsmotorsprøjte til Skum og Vand, 1 Stigevoan og 2 gamle Haandsprøjter samt de to Sprøjtebaade, »Kaddara« og »Fremad«.

For Lederen af Afdelings-Brandtjeneste er udfær- diget en særlig Instruks.

Afdelings-Brandtjenestens Personel, ialt 75 Mand, bærer i Funktion *rødt* Armbind.

Leder af Afdelings-Sanitetstjeneste er den ældste Læge paa Søværnets Kaserne med en af Lægerne paa Holmen som Stedfortræder, og Personellet udgøres efter særligt Bemandingsreglement af det indenfor Holmens Omraade tjenestegørende militære Sanitetspersonel suppleret dels med Personel udtaget blandt Holmens civile Personel (Samariter) og dels med Personel fra Luftværnskompagniet.

Sanitetstjenesten raader over nedennævnte Sanitetsstationer:

- 1 Skadestue paa Arsenaløen, 1 Sorteringsstation paa Frederiksholm og 1 paa Nyholm samt
- 3 Afvaskningsstationer paa henholdsvis Arsenalø, Frederiksholm og Nyholm.

For Lederen af Afdelings-Sanitetstjenesten er udfærdiget en særlig Instruks.

Afdelings-Sanitetstjenestens Personel, ialt 68 Mænd og 32 Kvinder, bærer i Funktion hvidt Armbind med rødt Kors (Genferkors).

For Sanitetstjenesten gælder følgende:

Tilskadekomne behandles paa Stedet af Kammerater med Samariteruddannelse under den paagældende Kvartersleders Tilsyn, indtil Forholdene tillader Transport til eller Afhentning fra nærmeste Sorteringsstation, hvis Læger foretager Sortering og eventuelt foreløbig Behandling, idet Sorteringsstationen har Skadestue, Nødlazaret og Nødafvaskningsstation.

Saasnart Transportforholdene tillader det, transporteres de tilskadekomne fra Sorteringsstationens Nødlazaret til Hospitalerne paa Amager, hvis dette ikke er muligt, da til Kasernens Sygeafdeling.

Leder af Afdelings-Teknisk-Tjeneste er Chefen for

Søværnets Bygningsvæsen med en af Bygningsvæsenets Ingeniører som Stedfortræder, og Personellet udgøres efter særligt Bemandingsreglement dels af Holmens civile Personel dels af Personel afgivet fra Luftværns-kompagniet eller fremskaffet fra Byen (Rørlæggere, Telefonfolk o.a.)

Afdelings-Teknisk-Tjeneste er formeret i 3 Kolonner stationeret paa henholdsvis Søværnets Kaserne, ved Materialboden og ved Bygningsvæsenet.

Kolonnerne bestaar af 1 Leder med Stedfortræder, 1 Rydnings- og Redningstrop, 1 Skærebrændertrop, 1 Rørlæggertrop, 1 Elektrikertrop, 1 Telefонтrop, 3 à 4 Gassporetroppe og 1 Rensningstrop, ialt ca. 40 Mand pr. Kolonne.

For Lederen af Afdelings-Teknisk-Tjeneste, som ialt er paa 123 Mand, er udarbejdet en særlig Instruks.

Personel hørende til Afdelings-Teknisk-Tjeneste bærer i Funktion *gult* Armbind.

Teknisk-Tjeneste har til Opgave at reparere Skader paa Veje, Broer, Kajer, Bygninger, Ledninger for Vand, Gas og Elektricitet, Telefonledninger etc., foretage Oprydningssarbejder, gøre Veje etc. farbare, foretage Redningsarbejder i beskadigede Bygninger, foretage Gassporing og Gasrensning og Afmærkning af inficerede Omraader og nedfaldne Blindgængere.

Blindgængere eller tidsindstillede Bomber uskadeliggøres ved Assistance fra Søartilleriet.

Som Eksempel paa en *Leder-Instruks* og *Bemandingsreglementer* anføres paa de følgende Sider:

Instruks for Kvarterslederen,

Bemandingsreglement for Afdelings-Teknisk-Tjeneste,

Bemandingsreglement for en Sorteringsstation.

Instruks for Luftværns-Kvarterslederen.

I

Kvarterslederen er i luftværnsmæssig Henseende underlagt Distriktslederen, under Alarmtilstand dog Chefen for Flaadestationen direkte, saafremt Distriktet har Nummer over 10. Under Kvarterslederen sorterer Luftværnspersonel udsat til Ordenstjeneste, Brandtjeneste, Teknisk-Tjeneste og Sanitetstjeneste i det Kvarterslederen tildelte Kvarter. Til Assistance ved dagligt Luftværnsarbejde og til Afløsning under fortsat Tjeneste udsættes en Stedfortræder. Fra Distriktslederen — eventuelt direkte — modtager Kvarterslederen Direktiver og Instrukser for Luftværnets Virksomhed, og paa Grundlag heraf udarbejder han Kvarterets Luftværnsplan. Kvarterslederen skal være nøje kendt med sine Undergivnes Luftværnstjeneste og med de Foranstaltninger, som betinger denne Tjenestes rette Udførelse. Naar et Kvarter af praktiske Grunde beordres til at varetage et andet Kvarters Luftværnsopgaver, afgiver sidstnævnte lokal Underledelse eventuelt Personel og Materiel til Assistance efter Forhandling mellem Distriktslederne for de paagældende Kvarterer, eventuelt mellem de to Kvarterers Ledelse. Det afgivne Kvarter holder sin Distriktsledelse underrettet om den trufne Ordning og om Kvarterets Virksomhed, forsaavidt angaar det afgivne Kvarter.

II

Kvarterslederens Opgave er endvidere:

a) *Under normal Tilstand.* (Underlagt Distriktslederen).

Udarbejde og holde til Dato Plan over Personellets Fordeling til de forskellige Poster, herunder Fordeling til Beskyttelsesrum. Give Forslag til Posternes Oprettelse og Besættelse og Forsyning med Materiel. Føre Tilsyn med, at det ham underlagte Personel uddannes og hibringes Kendskab til de for dette Personel bestemte

Luftværnsbestemmelser, herunder Instrukser. Udarbejde Vagtstørn for Personellet. Skaffe sig nøje Kendskab til alle tekniske Detailler indenfor sit Omraade med Hensyn til Bygninger, Ledninger etc.

b) *Under Luftværnstilstand.* (Underlagt Distriktslederen).

Paase, at Materiellet klargøres, og at Personellet er til Raadighed og Vagtstørn fastsat. Melding herom afgives til Distriktslederen. Saafremt Poster skal besættes, fører han Kontrol hermed. Indstille at det planlagte, men endnu ikke anskaffede, Materiel tilvejebringes.

c) *Under Alarmtilstand.* (Underlagt Distriktslederen, i visse Tilfælde Chefen for Flaadestationen direkte, se Afsnit I).

I befalet Omfang viderebringe Alarmsignalet. Saavidt muligt paase, at alle befalede Poster hurtigst besættes i Henhold til den udarbejdede Plan, og at øvrigt Personel hurtigst gaar til de udpegede Opholdssteder, ligeledes efter forud fastlagt Plan. Melding om Situationen afgives til Distriktslederen for Kvarterer under: Divisionerne, Flaadestationen, Orlogsværftet, Søartilleriet, Søminevæsenet, Intendanturen og Søværnets Kaserne, for de øvrige Kvarterer direkte til Luftværnscentralen, naar noget haves at bemærke. Ved Afvarsling sørge for, at Bekendtgørelse herom sker, og at Personel og Materiel bringes tilbage til Tilstanden for Varsling, og at de Foranstaltninger træffes, som maatte være nødvendige som Følge af Angrebet. Situationen meldes til Luftværnscentralen og Distriktslederen.

Anført som Eksempel paa en Leder-Instruks.

Bemandingsreglement for Afdelings-Teknisk-Tjeneste.

Afdelse	Kolonne I Søværnets Kaserne	Kolonne II Bygnings- væsenet	Kolonne III Material- boden	Afgives fra	Ialt Personer
	1 Rørl.tr. 2	1 Rydn.tr. 8	1 Telefonist	K 12	30
	2 Gassp.hj.	1 Rens.tr. 8	1 Ordonn.	Flst.Bygningsafd.	
		1 Rørl.tr. 3	1 Rørl.tr. 3		
		2 Gassp.hj.			
	1 Lastvogn	1 Lastvogn	1 Rydn.tr. 8	K 13	19
			1 Rens.tr. 8	Materialboden	
			1 Lastvogn		
		1 Gassp.tr. 3		K 22 Skibbyg- ningsværksted	3
	1 Elekt.tr. 2	1 Elekt.tr. 3	1 Elekt.tr. 3	K 31 Elektrisk Afd.	8
			1 Gassp.tr. 3	K 32 Maskinv.	3
			2 Mask.arb ^ø	K 34 Kedelsm.	2
			1 Gassporer	K 41 S.A. Kontorbygning	1
	1 Gassp.tr. 3		2 Gassp.hj.	K 45 S.A. Laboratorium	5
	1 Gassporer		1 Gassporer	K 51 S.M. Værksted	2
	2 Gassp.hj.		2 Gassp.hj.	K 52 S.M. Kontorbygning	4
	1 Telef.tr. 2	1 Telef.tr. 3	1 Telef.tr. 3	K 56 Mine- sektionen	8
	1 Rydn.tr. 8	2 Gassp.hj.		K 71 Søværnets Kaserne	22
	1 Rens.tr. 8				
	2 Gassp.hj.				
	1 Telefonist				
	1 Ordonn.				
	1 Gassporer	1 Gassporer		K 81 Provcanst.	2
Afdl.	1 Leder	1 Leder	1 Leder	K 82 Bygningsv.	12
Stedf.	1 Stedf.	1 Stedf.	1 Stedf.		
	1 Gassporer	1 Telefonist			
		1 Ordonn.			
		1 Gassporer			
2	39	39	41		121

med Autogenskæreeapparat

Anført som Eksempel paa et Bemandingsreglement.

Bemandingsreglement for Afdelings-Sanitetstjenesten

paa

Sorteringsstation S II

(Frederiksholm, Gymnastiksalen)

Funktion	Antal		Afgives fra
	mandl.	kvindl.	
Læge Afdl. Stedfortræder	1		K. 151 Holmens Lægevagt
» II	1		K. 151 » »
» III	1		K. 151 » »
» IV	1		K. 71 Søværnets Kaserne
Sanitets-U-Kvdm.	1		K. 71 » »
Sanitets-Math	1		K. 71 » »
Telefonist		1	K. 127 Flaademagasinet
Ordonnans	1		K. 25 Kleinsmedien
Sygehjælp (Samariter-Instr.)	1		K. 22 Fist.Bygn.afd. (Arbm.Lorenze)
Sygehjælp		1	K. 21 O.V. Kontorbygning
»		1	K. 21 » » »
»		1	K. 21 » » »
»		1	K. 182 Bygningsvæsenet
»		1	K. 131 Marineministeriet, H.
»		1	K. 131 » » »
»		1	K. 126 Intendanturen (Kontoret)
Instrumentkoger (Modt.Tøj)	1		K. 126 » » »
Assistent ved Afv.		1	K. 36 St. Marketenderi
» » »		1	K. 82 Bygningsvæsenet
Udlevere Tøj		1	K. 183 Redningsvæsenet
Modtage Tøj	1		K. 127 Flaademagasinet
Assistent ved Afv.	1		K. 29 Støberiet
» » »	1		K. 31 Elektrisk Værksted
Udlevere Tøj	1		K. 126 Intendanturen (Kontoret)
Udrykning (Bærer)	1		K. 106 Flaadestationen
» »	1		K. 32 Maskinværkstedet
» (Ledsager)		1	K. 26 Systuen
» (Bærer)	1		K. 27 Kobbersmedien
» »	1		K. 27 »
» (Ledsager)		1	K. 131 Marineministeriet, H.
At overføre	16	14	

Funktion	Antal		Afgives fra
	mændl.	kvindl.	
Overført	16	14	
Inspektion (Bærer)	1		K. 32 Maskinværkstedet
» »	1		K. 32 »
» (Ledsager)		1	K. 21 O.V. Kontorbygning
» (Chauffør)	1		K. 13 Materialboden
» (Bærer)	1		K. 25 Kleinsmedien
» »	1		K. 25 »
Ialt	21	15	

Anført som Eksempel paa et Bemandingsreglement.

Luftværnscentralen er midlertidigt installeret i et af de kollektive Beskyttelsesrum og Personellet udgøres af Chefen for Flaadestationen (Luftværnschefen), Søofficerer, Skrivere, Telefonister og Ordonnanser, fremskaffet dels fra Flaadestationens Kontor og dels afgivet fra andre Myndigheder.

Centralen udøver sin Virksomhed gennem *Varselsanklægget (Sirenerne)*, *Telefonforbindelserne*, *Afdelings-Ordenstjenestens Patrouiller* og *Udkigs- og Lytteposter samt gennem Fælleslederne*.

Varselsanklægget bestaar af 4 elektriske Sirener anbragt til Vejrs og fjernstyret fra Københavns Luftværnsmyndigheder, eventuelt fra Holmens Luftværnscentral eller i Nødsfald betjent direkte fra Sirenens Standplads.

Sirenerne giver Varsling ved stigende og faldende Tone (Hyletone) i 1 Minut og Afvarsling ved en jævn Tone i 1 Minut.

Dels over Nyholms Telefoncentral og dels direkte

staar Holmens Luftværnscentral i *telefonisk Forbindelse* med Københavns Luftværnsmyndigheder og gennem *Holmens eget Telefonnet* med de forskellige Led i Holmens passive Luftværn.

Som Reserve for Telefonforbindelserne virker Ordenstjenestens Patrouiller og Ordonnanser.

Til Oplysning for Patrouille- og Ordenstjenesten og andre indeholder en særlig Fortegnelse over Telefonnumre paa Holmen Oplysninger om, hvor Luftværnsledere, Afdelingstjenesterne med Underafdelinger, Husbrandvagtsposter, Lytte- og Udkigsposter og andre opholder sig under Alarmtilstand.

Varsling og Afvarsling foregaar paa følgende Maade:

Den over hele Landet organiserede Meldetjeneste melder alle Observationer af Flyvere til Meldecentraler, som videresender Meldingerne til Københavns Kommandants Luftværnscentral i København for Østre Luftværnsdistrikts Vedkommende.

Saaframt Varsling skal foretages, udsendes Ordre herom til Københavns Politi, som derefter igangsætter Sirenerne indbefattet de paa Holmen anbragte. Eventuelt anvendes Sirenerne ikke, men i Stedet gives pr. Telefon et »Førvarsel«, som modtages for Holmens Vedkommende af Holmens Luftværnscentral; saaframt denne ikke er besat, da af Flaadestationens Kontor i Kontortiden og udenfor denne Tid af Søværnets Kasserne.

Da Sirenerne til Vejrs under visse Forhold ikke kan høres i alle Værksteder, foretages der samtidigt en supplerende Alarmering ved Afdelings-Ordenstjenesten, hvis Cykle- og Motoreykleordonnanser udsendes og undervejs viderebringer Varselssignalet med medbragte Haandsirener. De 4 Politivagter har desuden hver en større transportabel Haandsirene, hvormed de fra Vagten udsender Varselssignalet. Endvidere har

Kvarterslederne ved visse større Værksteder transportable Haandsirener, hvormed de alarmerer indenfor deres eget Omraade.

Luftværnskompaniet bestaar af 1 Søofficer, 15 Befalingsmænd og faste menige samt af 100 værnepligtige menige.

Luftværnskompaniet er en Del af Søværnets Kaserne Besætning, i alle Forhold underlagt Chefen for Søværnets Kaserne paa samme Maade som den øvrige Besætning og indbefattet i dennes Organisation, idet dog Luftværnskompaniet i Almindelighed kun udsættes til sit Hovedformaal, Holmens Luftbeskyttelse, og dets Tjenestefrihed, Maaltider, Sovetider etc. er fastlagt i Forhold til dets daglige Luftværnstjeneste.

Kompaniet besætter dels Poster indenfor Luftværnet i og udenfor Arbejdstiden og virker dels som Assistance for Holmens sædvanlige Bevogtnings- og Brandtjeneste, hvis Rammer af Hensyn til forøget Vagt og Patrouillering under Luftværnsforhold er udvidet. Endvidere overtager Luftværnskompaniet udenfor Arbejdstid en Del af de Luftværnsopgaver, som i Arbejdstiden er paalagt Holmens civile Arbejdere. Dette er særligt Husbrandvagtstjeneste, Betjening af Sprøjter, Teknisk-Tjeneste og Sanitetstjeneste.

Overalt paa Holmen er etableret *Husbrandvagtsposter*, hver bestaaende af 2 Mand, som Kvarterslederen udtager blandt dem, der har deres Beskæftigelse i Nærheden af vedkommende Post.

Der findes ca. 140 Husbrandvagtsposter, og til Husbrandvagtsposterne hører specielt Husbrandvagtsmateriel bestaaende af: Kasse med Sand, Skovl, Be-

holder med Vand, Spande til Sand og Vand, Lygte, Koben, Økse, Svaber, Skilt med Instruks, Skilt med Materiefortegnelse og til personlig Udrustning: Hjelm, Gasmaske, Asbestforklæde, Asbesthandsker, rødt Armbind, Fløjte, Livrem med Økse og Elektrisk Lygte.

Naar det civile Personel udenfor Arbejdstid ikke er til Stede paa Holmen, besætter Søværnets Kaserne, afhængigt af disponibelt Mandskab, et større eller mindre Antal af Husbrandvagtsposterne.

Visse vigtige Husbrandvagtsposter har Adgang til en Telefon.

Under Alarmitilstand er Husbrandvagterne overladt til sig selv og tager Post i en beskyttet Standplads ved Jorden. Forbindelsen mellem Luftværnscentralen og Husbrandvagterne opretholdes da gennem Telefon eller gennem Afdelings-Ordenstjenestens Patrouiller (Motorcyklisterne).

For Husbrandvagterne er udfærdiget særlig »Instruks for Husbrandvagt« og særlig »Instruks for Behandling af Brandbomber«.

Husbrandvagter bærer i Funktion *rødt* Armbind.

Beskyttelsesrummene er dels anlagt i Bygninger, i Forbindelse med disse eller helt fritliggende. Alle Rum undtagen visse midlertidige er gassikrede. Rummene ligger enkeltvis eller samlet i Grupper. Alle Rum er sprængstyksikre, de fritliggende Rum regnes desuden for sikre mod Fuldræffer op til 12 kg, de under Bygninger liggende mod Fuldræffer op til 50 kg.

Rum, som er Tilholdssted for Ledere udover Rumleder, eller hvor Afdelingstjenesterne er underlagt, er forsynet med Telefon.

Alle Rum er forsynet med Værktøj, Vand, Sani-

tetsmateriel etc., og i hvert Beskyttelsesrum er ophængt et Betjeningsreglement for Beskyttelsesrum med Fortegnelse over Udstyr og i hver Sluse et Betjeningsreglement for Gasslusen med Fortegnelse over Udstyr.

Beskyttelsesrummenes Nr., Beliggenhed, hvem de er til Raadighed for, Telefon Nr., Kvarter og ledig Plads er angivet i særlig Fortegnelse over Beskyttelsesrum.

For Personel, som under Alarmtilstand ikke maa forlade deres Poster og søge de kollektive Beskyttelsesrum, er der, saavidt det er muligt, ved bygningsmæssige Foranstaltninger indrettet en *beskyttet Standplads*. Saadanne Poster er Husbrandvagter, Telefonvagter, Personel ved Telefoncentral, Radiostationer, Lysstation, Kedelanlæg og andre.

Hvor det af visse Grunde ikke er muligt ved bygningsmæssige Foranstaltninger at fremskaffe beskyttet Standplads for Poster, er der opstillet *Staalceller* af forskellig Art til Raadighed for dette Personel: Skildvagter, Udkigs- og Lytteposter, Husbrandvagter og andre.

Luftværnens Anvendelse sker efter nedennævnte Retningslinier.

Ved Luftværnstillstands Indtræden forholdes som følger:

Luftværnscentralen træder i Funktion som det passive Luftværns Kommando- og Meldecentral, Varslingstjenesten etableres, Afdelingstjenesterne etableres, m. H. t. Omfang efter nærmere Ordre til Afdelingslederne, Gasmaske udleveres, Beskyttelsesrum gøres tilgængelige og klar til Brug, Mørklægning etableres inden Mørkets Frembrud (inden Arbejdstidens Ophør),

undtagen hvor Dispensation er givet og iøvrigt følges Tjenesteordningens forskellige Bestemmelser.

Ved Alarmitilstands Indtræden (Sirenesignal) forholdes som følger:

Luftværnscentralen overføres til et særligt Beskyttelsesrum og dens Ordre og Anvisninger udsendes *direkte* til Afdelingslederne og Kvarterslederne, for Kvarterer under de store Distrikter dog *direkte* til Distriktslederne. Mørklægningsdispensationer ophører uden særlig Ordre. Afdelingstjenesterne, Husbrandvagtsposterne og visse særlige Poster besættes, øvrigt Personel søger Beskyttelsesrummene eller særligt anviste Dækningssteder. Gasmasker medføres klar til øjeblikkelig Anvendelse og iøvrigt følges Tjenesteordningens forskellige Bestemmelser.

Ved Alarmitilstands Ophør (Sirenesignal) forholdes som følger:

Beskyttelsesrummene kan forlades, men Gasmasker skal i saa Fald anvendes indtil videre. Alle, som har faaet tildelt særligt Hverv i Luftværnsorganisationen, møder efter den beordrede Udsættelse, hvorfra Tilbagevendelse til Tjenestestedet under Luftværnstilstand først sker efter Luftværnscentralens Ordre, de øvrige møder paa deres Arbejdssteder for at deltage i eventuelt Oprydningarbejde. Gasmasker kan aftages, naar Afdelings-, Distrikts- eller Kvartersledere skønner det forsvarligt.

Forholdsordrerne er trykt paa en særlig Plakat, som er opslaaet indendørs paa Personellets Arbejdspladser, og Plakaterne er til Tydeliggørelse omgivet med en grøn Rand.

Ordensbestemmelser, udarbejdet i Lighed med de af Politiet udsendte, er opslaaet overalt paa Personellets Arbejdspladser. Disse Plakater er ligeledes til Tydeliggørelse omgivet med en grøn Rand.

Ved *Udsendelse af Direktiver, Instrukser, Luftværns-Ordre og Luftværns-Meddelelser* til Holmens forskellige Myndigheder gør Chefen for Flaadestationen Personalet bekendt med de forskellige Bestemmelser Luftværnet vedrørende.

Direktiver udsendes f.Eks. ved Afholdelse af større Øvelser eller ved Iværksættelse af vigtigere større Foranstaltninger.

Instrukser udarbejdes for alle vigtigere Ledere eller Funktioner indenfor Luftværnet.

Luftværns-Ordre og Luftværns-Meddelelser udsendes, naar Forholdene gør det nødvendigt. De gældende Ordre og Meddelelser opbevares som særlig Bilag til »Tjenesteordningen«.

Med Hensyn til *Luftværnsmateriellet* gælder følgende, idet Materiellet deles i Grupperne:

*Beskyttelsesrum,
Mørklægningsmateriel,
Luftværns-Inventar og
Luftværns-Forbrugsgods.*

Flaadestationen fører Tilsyn med alle Beskyttelsesrum, saavel de kollektive som de øvrige, og sørger for deres Vedligeholdelse, saalænge Luftværnstjeneste er etableret.

Kvarterslederen foranstalter eventuelle Mangler afhjulpel ved Rekvisition til Bygningsvæsenet: Konto Flaadestationen. »Passivt Luftværn«. Rekvisitionen fremsendes gennem paagældende Myndighed til Flaadestationen, som forsyner Rekvisitionen med Godkendelsespaategning og videresender den til Bygningsvæsenet.

Mørklægningsmateriel, Rullegardiner, Fortræksgardiner, Finérplader og andre lettere Dækninger til Vinduer, andre Lysaabninger, Lyssluser m.v., som er lavet specielt til Luftværnsbrug til det paagældende Sted, er overdraget vedkommende Institution og opmagasineres der.

Tilsynet med Materiellet føres af det til Luftværnstjeneste udsatte Personel i Henhold til Instrukserne for Distrikts-, Afdelings- og Kvartersledere.

Kvarterslederne foranstalter eventuelle Mangler afhjulpet ved Rekvisition til Bygningsvæsenet: Konto »Flaadestationen. Passivt Luftværn« og Rekvisitionen fremsendes gennem paagældende Myndighed til Flaadestationen, som forsyner den med Godkendelsespaategning og videresender den til Bygningsvæsenet.

Luftværn-Inventar magasineres som følger:

I *Søartilleriets Gasbeskyttelsesmagasin*, Gasmasker, Kredsløbsapparater, Filtratorer, Gummidragter, Undertøj til Gummidragter, Gummistøvler, Gummihandsker, Gas-sporeapparater, Hjelme til Holmens Luftværnsbrug og visse Lygter.

I *Beklædningsmagasinet*, Armbind, Kedeltøj, Støvler (undt. Gummistøvler), Kapper, Skraahuer, Asbest-Forklæder og Asbest-Handske.

I *Flaademagasinet*, Lygter (herunder elektr. Lygter), transportable Haandsirener, Husbrandvagtsmateriel, Sanitetsinventar, Mørklægningslamper og Mørklægnings-skærme.

Afdelings- og Kvarterslederne rekvirerer det fornødne Inventar paa de almindelige Rekvisitionsblanketter, de fremsendes gennem vedkommende Myndighed til Flaadestationen, som forsyner dem med Paategning og videresender dem til det paagældende Magasin.

Afdelings- og Kvarterslederne kvitterer for Mod-

tagelsen af det rekvirerede Inventar og indfører det paa de til Luftværnsplanen hørende Inventarfortegnelser.

Udleverer Afdelings- eller Kvartersledere derefter Luftværnsmateriel til Brugerens personlige Varetægt og til dennes personlige Anvendelse, kvitterer denne overfor Afdelings- og Kvartersleder, men Afdelings- og Kvarterslederen beholder Tilsynet med det saaledes udleverede Materiel.

Luftværns-Forbrugsgods magasineres som følger:
I *Søartilleriets Laboratorium*: Klorkalk.

I *Flaademagasinet*: Sandsække, Sand, Mørklægningspapir, Tørvesmuld, Soda, Sæbe, Sanitetsvarer, Lys til Husbrandvagtslygter, Rekvisitions hæfter etc.

Forbrugsgodset rekvireres ved de respektive Magasiner af Afdelings- og Kvarterslederne gennem Flaadestationen paa samme Maade, som angivet for Inventarets Vedkommende.

Den i Foraaret 1940 givne *Luftværnsuddannelse* vedligeholdes og videreføres paa følgende Maade:

Efter Aftale med Holmens Myndigheder og Personelorganisationer, afholdes der — for hver Gang med Marineministeriets Approbation — med det samlede Personel *Alarmøvelse* ca. 4 Gange aarlig, hver Gang af ca. $1\frac{1}{2}$ Times Varighed, hvoraf Halvdelen falder umiddelbart før og Halvdelen umiddelbart efter Arbejdstidens Ophør.

Under Øvelsen foretages dels samlede Øvelser i Anvendelse af Beskyttelsesrum (Ophold, Anvendelse af Nødudgang etc.) dels kombinerede Øvelser med Afdelingstjenesterne, eventuelt sammen med Kvartererne, endvidere afholdes der lokale Øvelser indenfor Kvartererne under Kvarterslederens Ledelse bl.a. omfattende

Betjening af lokale Slukkemidler og Indøvning af det af Kvarterets Personel, som er udsat til særlig Tjeneste, samt for alle Betjening af Gasmasker.

Udover Alarmøvelser afholdes der efter Behov og efter Afdelingsledernes Forslag og under disses Ledelse *Øvelser* med Afdelingstjenesternes Personel alene af ca. 2 Timers Varighed. Deltagelse heri beordres af Flaadestationen, og Øvelserne afholdes indenfor Arbejdstiden.

Uddannelse og Instruktion af *Husbrandvagter og andre Poster indenfor Kvarteret* foregaar ved Kvarteraledernes Foranstaltning og foregaar indenfor Arbejdstiden. Der maa hertil anvendes ca. 2 × 1 Time pr. Hold.

Saafermt denne Uddannelses Afholdelse medfører Krav til Flaadestationen om at betale den herved forbrugte Arbejdstid, maa Uddannelsen først afholdes efter telefonisk Forespørgsel til Luftværnscentralen, for at Flaadestationen herigennem kan have Indseende med Bekostningen.

Demonstration af *Brandbomber* for Husbrandvagter og eventuelle andre afholdes ved Brandmesterens Foranstaltning.

Anmeldelse sker ved Rekvisition gennem Flaadestationen til Brandmesteren.

For at *Kasernen* udenfor Arbejdstid kan varetage Luftværnets Opgaver, afholder den regelmæssigt *Øvelser* med saavel Luftværnskompagniet som Kasernens øvrige Besætning, under hvilke Udrykning med Personel til Brand-, Sanitets- og Teknisk-Tjeneste foretages, og Holmens vigtigste Husbrandvagtposter besættes. Øvelserne afholdes saavel om Dagen som om Natten.

Luftværnskompagniets specielle Uddannelse og *Øvelser* foregaar dels indenfor Kompagniet og dels ved Afdelingstjenesterne.

Efterhaanden som Personellet skifter ved Af- og

Tilgang fremsender Kvarterslederen ved Rekvisition gennem Flaadestationen til Gasbeskyttelsesmagasinet Anmeldelse om Deltagelse i *Gasmaskekursus*.

Til Kursus anmeldes kun Personel, som man formener ansættes for længere Tid, og naar det har været til Tjeneste paa Holmen i 1 Maaned. Deltagelse i Gasmaskekursus er obligatorisk, og Uddannelsen omfatter Gasmaskebetjening og Gennemgang af Luftværnsbestemmelser.

Nyansat Personel faar ikke udleveret Gasmasker før ved Deltagelse i ovennævnte Kursus.

Saafernt større eller mindre Grupper i Sagens Interesse ønsker frivillige Øvelser afholdt udenfor Arbejdstiden, sker Henvendelsen herom gennem Afdelings- eller Kvartersledere, hvorefter Flaadestationen sørger for det videre fornødne og saavidt muligt dækker Udgifterne ved Øvelsens Afholdelse.

Over Personel i Holmens passive Luftværn føres *Kartotek*.

Paa trykt Blanket meddeler Kvarterslederen vedkommende Person, at han i Henhold til Chefen for Flaadestationens Bestemmelse er udsat til den paa Blanketten angivne Tjeneste i Holmens passive Luftværn. Blanketten forsynes med Kvarterslederens Underskrift.

Den udfyldte Blanket afleveres til den paagældende Person, som saaledes erholder *skriftlig Udsættelsesordre*. Blanketten leveres tilbage til Kvarterslederen, naar Udsættelsen ophører.

Samtidig med Udlevering af ovennævnte Blanket udfylder Afdelings- eller Kvarterslederen en Genpart, som tilstilles Flaadestationen.

Flaadestationen indfører Oplysningerne i Karto-

teket og videresender via Holmens Politikontor Blanketten til Københavns Politi, som herefter sørger for, at vedkommende Person ikke udsættes til Civilbeskyttelsestjenesten udenfor Holmen.

Blanketten anvendes ikke overfor værnepligtige menige.

I Følge de paagældendes Instruks paahviler det Afdelings-, Distrikts- og Kvartersledere, hver for sit Vedkommende, at udarbejde den for hans Omraade gældende *Luftværnsplan*, som skal omfatte alle Oplysninger Distriktet eller Kvarteret vedrørende, som har Betydning for dets Luftværn.

For ved alle Distrikter og Kvarterer at skabe den rette Ensartethed og for at sikre, at alle Foranstaltninger træffes eller tages i Betragtning, skal Luftværnsplanen udarbejdes ved Udfyldning af en Oversigt med en Række Bilag, tilstillet fra Flaadestationen og udarbejdet i Skemaform, saaledes formulerede, at den samlede »Luftværnsplan« fremkommer ved Skemaernes Udfyldelse, og til Hjælp herved er der i et særligt Hefte samlet de Oplysninger vedrørende Holmens passive Luftværn, som udgjorde Undervisningsstoffet paa de afholdte Kursus for Kvartersledere m. fl.

Heftet indeholder følgende Afsnit: Om Luftangreb, Organisation, Ordenstjeneste, Brandtjeneste, Rydning af Arkiver, Mørklægning, Kampstoffers Virkning og Første Hjælp, Gassporing og Gasrensning, Gasmaskebetjening (Uddannelse), Teknisk og kollektiv Beskyttelse og Organisation (Udarbejdelse af Luftværnsplan).

Foranlediget ved, at Holmens passive Luftværn gentagne Gange er alarmeret *uden* forudgaaende Luftværnstilstand, er der truffet efternævnte *midlertidige*

Foranstaltninger og Ændringer i de tidligere fastsatte Bestemmelser for at muliggøre Overgangen fra »Normal Tilstand« til »Alarmtilstand« uden forudgaaende Etablering af Mellemstadiet »Luftværnstillstand«.

1) *Luftværnscentralen* er paa Arbejdsdage dagligt etableret i 1 Time.

Til Centralen afgives, saavidt muligt indenfor ovennævnte Time:

Meldinger om Luftværnspersonels Fraværelse (Ferie og lign.)

Meldinger at indsende i Henhold til forud udsendt særlig Ordre (Lægevagt, Ingeniørvagt, Beredskabsvagt etc.)

Meldinger Luftværnet vedrørende f. Eks. om Mangler og Havarier og deres senere Afhjælpning.

Meldinger om paaregnet Materiels Fraværelse og Tilbagekomst, f. Eks. Sprøjter, Sprøjtebaade, Vogne og lignende.

Udenfor Kontortid overtages Luftværnscentralens Funktioner af Søværnets Kaserne, i Kontortiden af Flaadestationens Kontor.

2) *Alle 4 Politivagter* holdes besat Døgnet rundt, om Natten desuden med *Lytte- og Udkigsposter til Vejrs*. Holmens Bevogtningstjeneste fungerer som »Under Luftværnstillstand«, hvor ikke anden særlig Ordre er udgivet.

Vagterne fører bl. a. Natten igennem Tilsyn med Mørklægningen og med eventuel Benyttelse af Beskyttelsesrummene.

3) *Søværnets Kaserne* (Luftværnskompagniet) holder Døgnet igennem Hold klar til Udrykning med 1 *Automobilsprøjte med tilkøbt Motorskumslukker* og 1 *Stigevogn*.

4) *Skibsdivisionen* holder udenfor Arbejdstid Hold klar til Udrykning med *Sprøjtebaaden »Kaddara«*.

5) *Søværnets Kaserne* holder *Husbrandvagter* klar til Udrykning til de vigtigste Husbrandvagtposter.

6) De ved *Holmens Lægevagt*, paa Søværnets Kaserne og i Divisionerne *tjenstgørende Læger* skal ved Alarmering give Møde paa Holmen.

De paa *Søværnets Kaserne* og i *Divisionerne tjenstgørende Læger* skal udenfor Arbejdstid være til Stede paa Holmen, 2 ad Gangen, efter Tørnliste fastsat af Søværnets Kaserne.

Søværnets Kasernes Sygeafdeling virker som *Sorteringsstation*, indtil Luftværnets Sorteringsstationer etableres.

7) *Beredskabsvagt i Hjemmet* holdes af forskelligt Personel hørende til Luftværnscentral, Afdelings-Ordenstjeneste (Leder og Motorordonnanser), Afdelings-Teknisk-Tjeneste (Ingeniører, Arkitekter, Elektrikere, Telefonfolk etc.) og andre med Specialkendskab til Holmens Forhold (Leder-Personel fra Materialboden etc.), som i paakommende Tilfælde kan tilkaldes af Holmens Luftværnsmyndigheder, og som desuden har faaet paalagt Pligt til at give Møde paa Holmen i Tilfælde af Sirenealarmering.

8) *Søværnets Kaserne* holder den værnepligtige Del af *Teknisk Kolonne Nr. 1* klar til Udrykning.

9) *Mørklægningsforanstaltninger* skal overalt være truffet indenfor den af Københavns Politi bekendtgjorte Mørklægningstid.

10) *Gasmasker* anbringes af de hermed tilsynsførende (Afdelingsledere, Kvartersledere etc.) tilgængelige for det Personel, for hvem de er bestemt, saaledes at Personellet hurtigt kan medtage deres Maske ved Flyvervarsel.

11) *Alle Beskyttelsesrum* henligger i klargjort Stand, aflaaede med Nøglen til Rummet hængende udvendigt i plomberet Kasse, tilgængeligt for enhver.

Rummene mellem Værftsbrovagt og Kasernen og mellem Kongeportvagt og Kasernen afmærkes om Nat-

ten med rødilla Lys til Brug for Vejfarende ved pludselig opstaaende faretruende Situationer (Flyverangreb); men iøvrigt er *alle Rum til Disposition* ved pludselige opstaaende faretruende Situationer (Flyverangreb).

Politivagterne fører Tilsyn med Rummenes Anvendelse og rette Brug udenfor Arbejdstid, hver indenfor sit Omraade.

Private Entreprenørers Personel, som under Alarmtilstand maatte befinde sig indenfor Holmen, optages i nærmest liggende Beskyttelsesrum, forsaavidt Pladsen tillader det, og maa ellers søge bedst mulig Dækning.

Lederne for de Distrikter og Kvarterer, hvor Arbejderne foregaar, skal have Opmærksomheden henvendt paa dette Forhold, men iøvrigt drager Afdelings-Ordenstjenesten Omsorg for dette Personel ved om fornødent at anvise det de nærmeste bedst egnede Opholdssteder.

12) Udenfor Arbejdstid varetages *Afdelingstjenesternes Virksomhed af Søværnets Kaserne* (Luftværns-kompagniet), hvor ikke særlig Ordre foreligger.

13) Naar Flyvervarsel gives i Holmens Arbejdstid, skal *fraværende Personel*, som indenfor denne Tid er udsat til Tjeneste i Holmens Luftværn, snarest give Møde paa Holmen.

Der mødes selv om Afvarsling har fundet Sted.

Naar Varslet sker udenfor Arbejdstid, skal det til Møde under disse Forhold *særligt beordrede Personel* give Møde snarest.

Da Færdsel i Københavns Gader under Alarmtilstand kun er tilladt Personel hørende til Luftværnet, tjener Holmens Udsættelsesbevis som *Legitimation* overfor Københavns Politi.

Saafernt Byen er under Luftangreb, afventes dettes Afvarsling i nærmeste Beskyttelsesrum.

Tjenesteordningen slutter herefter med Bestemmelser om Pligt til Indsendelse af Rettelser for til Stadighed at kunne holde Organisationen til Dato.

Vedrørende den *Uddannelse af Personellet*, som fandt Sted samtidig med Anskaffelsen af Luftværns Materiel kan anføres:

Den egentlige Uddannelse paabegyndtes September 1939 og afsluttedes Juni 1940. Det har saaledes taget ca. 10 Maaneder at uddanne Holmens samlede Personel, tre til fire Tusind Personer til passiv Luftværnstjeneste.

Uddannelsen har været fremmet mest muligt, men har paa flere Omraader maattet afvente Anskaffelser af det nødvendige Luftværnsmateriel.

I store Træk er den samlede Uddannelse forløbet som følger:

I Aarene 37, 38 og 39 har 1 *Søofficer* ved forskellige Studieophold i Lybæk, Hamborg, Bryssel, Leipzig og Berlin erholdt Kendskab til Luftbeskyttelse.

18 Personer, *Distriktsledere med flere*, har i Tidsrummet April—Oktober 1939 i 3 Hold gennemgaaet Dansk Luftværnsforenings Kursus for Fabriksluftværnsledere, 6 Dage à 6 Timer. Deltagerne var udtaget fra alle Holmens større Institutioner og forudbestemt til Lærere paa Kursus for Kvartersledere.

Distrikts- og Kvartersledere har i Tidsrummet September—November 1939 gennemgaaet Holmens Luftværnskursus for Kvartersledere i 3 Hold à ca. 40 Personer. Hvert Hold i 8×2 Timer i Arbejdstiden. Antal Deltagere ialt 125 Personer.

Samariteruddannelse er foretaget i Tidsrummet September 1939 til Maj 1940. Der deltog 6 Hold Begyndere à 25 Personer i 20 Timer, samme 6 Hold

suppleret hver med 15 privat uddannede Samariter gennemgik derefter 8 Timers specielt Luftværnskursus, og endelig fortsatte de fleste Begyndere med Repetitionskursus i 20 Timer med afsluttende Samaritereksamen. Al Uddannelse var frivillig, Begynderundervisningen foregik i Arbejdstiden, den øvrige foregik udenfor Arbejdstiden. Fra Flaadestationens Side var Uddannelsen betinget af Pligt til at gøre Samariter-tjeneste paa Holmen.

Der uddannedes ialt 242 Personer, heraf ca. 150 Begyndere, hvoraf de ca. 100 tog Eksamen. Ca. $\frac{1}{3}$ af Deltagerne var Kvinder.

10 Personer har i Tidsrummet Februar—Marts 1940 i 10×2 Timer i Arbejdstiden frivillig gennemgaaet Uddannelse til Gassporer.

10 Gassporere og 20 Hjælpere har i Maj 1940 i 5×1 Time i Arbejdstiden deltaget i praktisk Gassporeruddannelse.

80 Personer har i 3 Hold i Arbejdstiden i 2×1 Time gennemgaaet Uddannelse til *Slusevagt i Beskyttelsesrum*.

Uddannelse af Personel til *Husbrandvagter, Ordonnanser, Telefonvagter og andre og til Betjening af lokalt Brandslukningsmateriel* er i Tidsrummet April—Juni 1940 foretaget af Kvarterslederne, idet de har haft 2×1 Time af Arbejdstiden til Raadighed herfor. Uddannelsen har omfattet 400—500 Personer.

Husbrandvagterne, ca. 250 Personer, har desuden faaet demonstreret brændende Brandbomber ved særlig Instruktion i store Hold.

Uddannelse af *Personel til Afdelingstjenesterne* er foretaget i Tidsrummet April—Juni 1940 i 3×2 Timer i Arbejdstiden. Uddannelsen har omfattet ca. 300 Personer.

Alt Personel har, efterhaanden som *Beskyttelses-*

rummene i Tidsrummet Januar til Juni 1940 blev færdige, i Arbejdstiden gennemgaaet *Instruktion om Rummenes Anvendelse* og prøvet at opholde sig der i kortere Tid.

Alt Personel har udenfor Arbejdstiden i 6×1 Time i Tidsrummet Februar—Juni 1940 gennemgaaet Uddannelse i *Anvendelse af Gasmasker*, herunder Ophold i gasfyldt Rum. Til denne Uddannelse var knyttet *Gennemgang af Luftværnsbestemmelser*, særligt Forholdsordrer og Ordensbestemmelser under Luftværns-tilstand.

I Uddannelsen deltog ca. 2500 civile Personer fordelt i Hold à 50 Personer. Der uddannedes op til 16 Hold, 800 Personer, ad Gangen. Som Undervisningslokaler anvendtes Omklædningslokaler, Gymnastiksale, ledige Skolelokaler, Marketenderier etc.

Som Lærere virkede Kvarterslederne assisteret af Instruktører fra Søartilleriet.

Endelig har der udenfor Arbejdstid i November 1939, inden Uddannelsen paabegyndtes, været afholdt *Luftværnsforedrag med Fremvisning af Luftværnsfilm*. Foredragene afholdtes 4 Gange, hver Gang for fuldt Hus, ca. 1200 Personer ialt.

Inden ovennævnte Uddannelse fandt Sted, havde Flaadestationen truffet Aftale med det civile Personels Organisationer om, at al Specialuddannelse foregik *indenfor Arbejdstiden*, og at al almen Uddannelse foregik *udenfor Arbejdstiden*.

Ved denne Ordning afgav Arbejderne ca. dobbelt saa mange Timer af deres Tid udenfor Arbejdstid, som Staten anvendte af Tiden indenfor Arbejdstiden. Arbejdernes Repræsentanter gik med til dette Forde-
lingsforhold af Interesse for Sagens *snarlige* Løsning og under Forudsætning af, at de kommende Alarm-
øvelser, hvori *alt Personel* skulde deltage lagdes saa-

ledes, at Halvdelen af Øvelsen faldt i Arbejdstiden og Halvdelen af Øvelsen udenfor Arbejdstiden.

Arbejderne gjorde gældende, at det maatte anses for rimeligt at de Personelgrupper, som under Luftværnsforhold skulde og var villige til at bestride de aktive og mere risikable Opgaver, medens de øvrige kunde opholde sig dækket i Beskyttelsesrummene, til Gengæld blev uddannet indenfor Arbejdstiden med Bibeholdelse af deres Timeløn.

Alarmøvelser, omfattende alt Personel paa Holmen, har været afholdt 2 Gange, 27. Juni og 13. November 1940, begge Gange af 2 Timers Varighed. Øvelserne omfattede henholdsvis ca. 3100 og 3800 Personer, hvoraf ca. 1700 var timelønnede.

Under Øvelsen anvendtes Beskyttelsesrum og Gasmasker af alle og de til særlig Tjeneste udsatte øvedes i at afhjælpe supponerede Skader.

Af efternævnte Tal fremgaar, hvad *Luftværnet har kostet i Etablering, og hvad det koster i Drift:*

Etablering.

Anskaffelse af Materiel.....	Kr.	98.000,00
Mørklægningsforanstaltninger	»	77.000,00
Beskyttelsesrum	»	880.000,00
Bygningssikring	»	63.500,00
Indretning af beskyttede Standpladser	»	47.400,00
Gasmasker	»	50.000,00
Uddannelse	»	9.600,00
Timelønninger under Uddannelse ...	»	5.500,00

Kr. 1.231.000,00

Drift.

Vedligeholdelse af Materiel Kr. 5000 pr. Maaned
Alarmøvelse:

Timelønninger og Forbrug af Materiel ca.	» 3000 pr. Gang
Øvelser med Afdelingstjenesterne: Timelønninger og Forbrug af Materiel ca.	» 800 pr. Gang
Samlet Drift aarlig	» 80.000 (anslaaet).

Til Sammenligning kan anføres, at Afholdelse af *Øvelser* — 4 Gange Alarmøvelse og 8 Gange *Øvelse* alene med Afdelingstjenesterne — medfører, at der af et helt Aars Timelønninger, ca. 600.000 Kr. anvendes Timelønning hertil svarende til knapt 1 Dag, idet den daglige Timelønsudbetaling er ca. 20.000 Kr., at Luftværnet i Etablering har kostet, ca. 300 Kr. pr. Mand, og i Drift, inclusive *Øvelser*, aarlig koster ca. 20 Kr. pr. Mand; mere maritimt udtrykt, at Luftværnets Etablering har kostet det halve af, hvad en Ministryger af Søløve Klassen koster, og dets aarlige Drift koster det samme som Ministrygerens Udrustning i 50 Dage.

Angaaende Opbygningen af Holmens passive Luftværn skal *til Slut* blot bemærkes:

Som bekendt er Holmens Organisation gennem de sidste Søværnslove blevet stærkt decentraliseret — paa Holmen findes 18 hverandre sideordnede Myndigheder — og naturligvis har det ikke kunnet undgaas, at dette Forhold har medført et stort Ekstraarbejde med forudgaaende Forelæggelser for og Forhandlinger med de mange Parter, inden de paatænkte Foranstaltninger kunde iværksættes.

Selv om Arbejdet har taget lang Tid, har det

alligevel maattet udføres i et forceret Tempo, da man paa intet Tidspunkt har kunnet regne med, at Forholdene vilde udvikle sig saaledes, at man fik rigelig Tid til Raadighed.

At Resultatet er blevet tilfredsstillende skyldes i Særdeleshed den Forstaaelse og Imødekommenhed, som Flaadestationen har mødt, ikke alene hos de forskellige Myndigheder, men ogsaa hos Personelorganisationerne og deres menige Medlemmer.

Her maa erindres, at det menige Personels Villighed til at paatage sig Uddannelse til de forskellige Funktioner er sket paa frivillig Basis, først senere er der blevet givet Lovhjemmel for Ydelse af saadan Tjeneste.

Holmens Personel har da ogsaa fuldt ud fortjent den officielle Anerkendelse af dets Indsats, som Marineministeriet gav Udtryk for efter Afholdelse af den første Alarmøvelse.

Bog anmeldelse.

Mein Weg nach Scapa Flow af Günther Prien.

Af let forstaaelige Grunde har det indtil Dato været smaat med autentisk Krigslitteratur om den nuværende Krig. Det er derfor med særlig Interesse, man griber denne Bog, og det skal straks siges, at man slipper den nødigt, før man har læst den til Ende, selv om den ikke bringer noget egentlig Nyt paa det sømilitære Omraade.

Langt største Delen af Bogen omhandler i Udsnit Priens Levnedsløb fra hans Barndom til Krigens Udbud. Igennem Skildringerne fra hans Ungdomsaar forstaar man, hvor fortvivlet Forholdene har været i Tyskland i Tiden efter Verdenskrigen, hvor Landet var hærget af Armod og Arbejdsløshed, Mismod og indre Splid.

Fra et Hjem, der var blevet forarmet som Følge af Verdenskrigen, søgte Prien som Dreng til Søs, takket være nogle faa svenske Kroner, som han havde tjent sig som Vejviser for Turister, var han i Besiddelse af de sparsomme Midler, som krævedes for at gennemgaa Sømandsskolen i Finkenwärder. Med Møje lykkedes det ham derefter at faa et ulønnet Job som Skibsdreng med et Sejlskib. Livfuldt og malende skildrer Prien Livet om Bord, et Hundeliv med haarde Strabadser og slet Kost, man forbløffes over, at Forholdene endnu i vore Tider stadig kan være saa primitive og brutale i Sejlskibe i Langfartssejlad.

Men med et lyst og muntert Sind kæmper Prien sig igennem denne strenge Introduktion.

Hans første Togt ender med, at Skibet strander i Storm udfør Dublin og bliver totalt Vrag. Men han giver ikke op, men fortsætter sin Sømandsuddannelse i forskellige Skibe; hans Forkærlighed for Sejlskibe viser, at han er en Sømand af den rette Støbning.

Hans Liv er stadig i bogstaveligste Forstand en Kamp for Tilværelsen, ved Flid og Pligtroskab tjener han sig op gennem Graderne fra Styrmand til eksamineret Kaptajn. Men de fortvivlede Forhold i Landet slaar ham helt ud, forgæves søger han Hyre og Arbejde. Han bliver i nogen Tid Lejrfører ved Rigsarbejdstjenesten, indtil han gaar ind i Krigsmarinen som almindelig Matros netop paa det Tidspunkt, hvor den tyske Marines store Genopbygning paabegyndes. Han knyttes til Undervandsbaadsvaabnet og tjener sig op igennem Graderne til Kaptajnløjtnant.

Som subaltern Officer i en Undervandsbaad tog han Del i den tyske Bevogningstjeneste ved Spanien under Borgerkrigen.

Da Krigen brød ud, laa Prien som Chef for en Undervandsbaad paa Øvelse i Nordsøen og paabegyndte straks Handelskrig. Han skildrer adskillige Sænkninger baade ved Torpedoskud og Artilleriskydning og forskellige »narrow escapes«, overalt søger han at optræde humant over for Besætningerne; men Bevæbningen af Handelsskibe og Konvojsystemet kræver til Tider hensynsløs Handlen.

Man følger Livet om Bord i Undervandsbaaden og forstaar hvilken Vægt, Prien lægger paa et intimt Samarbejde mellem alle om Bord, Disciplin i Ordets bedste Forstand, hvor det første Krav er Kravet til sig selv. Intet Steds kræves der som bekendt mere blind Tillid til Føreren end i en Undervandsbaad, og faa Steder afhænger Resultatet og hver enkelts Liv mere af, at hver Mand nøje gør sin Pligt. Et haardt

strabadserende Liv maa det være i ugevis at holde Søen med lurende Farer fra alle Sider og uophørlig Agtpaagivenhed, og hvilke Nerver kræves der ikke for Gang paa Gang at være ude for Serier af Dydbombenangreb, hvor Baaden ryster i Chock, Glødelamper falder ned og Instrumenter sprænges. Prien beordres til Narvik for at angribe engelske Troppettransportskibe og trænger med kun een Torpedo om Bord dybt ind i Fjorden, hvor der ligger en intetanende engelsk Krydser, men Skuddet svigter, Torpedoen gaar ind i Klipperne, og da Baaden skal dreje af, løber den paa Grund. Først efter ihærdige Anstrengelser lykkes det at faa den fri. Imidlertid har en armeret Trawler lagt sig i Udløbet. Det lykkes ubemærket at løbe under den, først efter Passagen hører de Drønene af Dydbomber bag sig.

Naar Prien har valgt at lade Angrebet i Scapa Flow være sidste Afsnit i Bogen, skyldes dette — som han selv bemærker — at han, trods Bruddet paa den rigtige kronologiske Rækkefølge af Begivenhederne, har ønsket at lade Bogen ende med dette som Kulmination.

Skildringen indledes med, hvorledes den unge Kaptajnløjtnant kaldes over til Lederen af Undervandsbaadene og forespørges, om han frivilligt vil prøve at udføre Angrebet. Han stilles ganske frit, idet det udtrykkelig betyder ham, at det ikke vil sætte den ringeste Plet paa ham, hvis han ikke vil paatage sig Hvervet. Efter en Dags Betænkningstid indvilger Prien. Da Baaden er klar nogle Dage efter, gaar han til Søs paa det farefulde Togt, uden at andre om Bord end han selv kender Maalet.

Ud for Orkneyøerne lægges Baaden ned paa Havbunden den 13. Oktober tidligt om Morgenen. Besætningen beordres til Køjs efter at være underrettet om,

hvad der forestaar. Kl. 4 om Eftermiddagen indtages Middagsmaaltidet. Inden Afgang gøres Sprængpatroner klar for det Tilfælde, at Baaden skulde falde i Fjendehaand. Det forbydes at ryge og at sige et eneste overflødigt Ord. Kl. 19.00 letter Baaden fra Grunden. Horizonten afsøges i Periskopet, derefter Uddykning. Chefen, de to Vagtsofficerer og Baadsmanden gaar op paa Broen, Baaden gennemluftes, Dieselmotorerne sættes i Gang. Himlen oplyses besynderligt af et Nordlysskær, det er Nymaane og rolig Sø. Baaden stævner ind mod Klippekysten. Ud for det valgte Indløb ses en Damper, Baaden dykker ned og løber derefter ind gennem Sundet. Inde i Bugten ses først nogle Tankbaade — men saa — tæt inde under Land Silhouetten af et Slagskib. Prien gør den ud til et Skib af »Royal Oak« Klassen. Pludselig ser han bag dette »Repulse« og bestemmer sig til først at torpedere denne, idet han regner med, at »Royal Oak« er han sikker paa. Rør I gøres færdig, der sigtes paa Forskibet af »Repulse«. Skuddet affyres og efter 20 Sekunder ses Detonationen, en høj Vandsøjle og dumpe Drøn følger. Øjeblikkeligt ændres Kursen til Angreb paa »Royal Oak«.

Det nævnes ikke hvilket eller hvor mange Rør, der derefter affyres, det synes som om det igen kun er en enkelt Torpedo, der udskydes, men Virkningen er i alle Tilfælde kolossal. Mægtige Drøn lyder, og et Helvedes Fyrværkeri i blaa, gule og røde Farver bryder løs. Dele af Bro, Master, Skorstene kastes op i Luften sammen med meterhøje Vandfontainer, Ammunitions-kamre maa være truffet.

I Undervandsbaaden arbejder alle automatisk til Prien prajer ned i Baaden: »Den er færdig«, saa bryder et Brøl af Glæde løs, til Prien kommanderer »Stille«. Nu begynder der at blive Liv overalt i Bugten, Projektører tændes, her og der ses der smaa Lys, der be-

væger sig i Zig-Zag, antagelig Torpedobaade eller Undervandsbaadsjagere. Prien søger nu for fuld Kraft ud, men Strømmen løber haardt imod, saa Undervandsbaaden slet ikke synes at trække paa Land. En Torpedojager forfølger og giver Morsetegn, men drejer efter nogen Tid af efter at have kastet Dybdebomber. Endelig er Baaden ude i frit Farvand, og Besætningen kan frit give sin Glæde derover Udtryk i et rungende Hurra.

Derefter følger en Beskrivelse af den begejstrede Modtagelse ved Hjemkomsten og af Audiensen hos Hitler, hvor Prien modtog Ridderkorset af Jernkorset.

I en Tale til Kadetterne udtalte Kejser Wilhelm den 2den engang, at det, de skulde opdrages til, var at blive »wetterstärke Männer im Sturme des Lebens«. Baade af Karakter og ved sin Uddannelse maa Kaptajnøjtnant Günther Prien være en saadan Mand. Man faar af hans Bog tillige Indtrykket af, at han er en Mand med høje Idealer og med megen Sans for Humor; det sidste bevirker, at Bogen er frisk og livfuld. Den er udstyret med en Række fortrinlige Billeder.

Paul Ipsen.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage.

Marts Maaned.

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

3. Marts 1801: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnløjtnant 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 udfor Hitterø i Norge den engelske Orlogsbrig »Childers«.
14. Marts 1857: Sundtolden afskaffes. (Indført i 1429.)
16. Marts 1683: Sidste Indehaver af Rigsadmiraltitelen, 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 Skruekorvetterne »Hejmdal« og »Thor«, Chef Kontreadmiral van Dockum, beskyder og fordriver udfor Swinemünde preussisk Letfregat »Arcona«, Korvetten »Nymph«, Hjuldampskibet »Loreley« og 5 Skruekanonbaade, Chef Kapitan z. See Jachmann.
20. Marts 1679: Regnskab med Provianten indføres ombord, Bespisningsreglement udstedes.
21. Marts 1201: Biskop Absalon dør, Organisator af en Krigsmagt til Søs, ved hvilken Danmark hævede sig til en Stormagt. Flaadefører imod Venderne.
22. Marts 1808: Linieskibet »Prins Christian Frederik«, Chef Kaptajn Jessen, kæmper ved Sjællands Odde mod en-

- gelsk Eskadre bestaaende af Linieskibene »Stately« og »Nassau« og 3 Fregatter under Kaptajn Parker, »Prins Christian Frederik« strandsættes udfør Od-den 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. Den 1. April 1932 var Viceadmiral Rechnitzer Chef for Søværnskommandoen, Kontreadmiral Bastrup Chef for Kystflaaden og Kommandør Briand de Crèvecoeur 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: Skruedefregatten »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 1794: Det bevæbnede Neutralitetsforbund indgaaes med Sverige.
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 Scheel som første Chef fra 1. April 1925, og: Et under Marineministeriet sorterende civilt Skibs-

værft: »Orlogsværftet« med første fg. Direktør E. Adolph.

30. Marts 1659: Dansk-hollandsk Eskadre paa 16 Skibe under Vice-admiral Nicolaj Helt kæmper 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 St. Thomas, Set. Croix og Set. Jan overdrages til U. S. A. af kst. Guvernør, Kommandør Konow, Chef for Krydseren »Valkyrien«, vort sidste Stationskib i Vestindien. (Kolonierne erhvervet i 1666).
31. Marts 1919: Flaadens Sikringsstyrke ophæves, efter at Farvandedens Minerydning er tilendebragt efter Verdenskrigen.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Frankrig.

Havneforvaltning.

Ved Krigens Udbrud overgik alle franske Havne til militær Forvaltning. Efter en Melding fra Vichy er man i Le Havre og Bordeaux atter gaaet tilbage til den tidligere civile Forvaltning.

(H.) F. H.

Rusland.

Nikkel.

I Modsetning til de finske Nikkelgrubers uklare Stilling oplyser Rusland om Udviklingen af sine Nikkellejer, der ligger ca. 180 km fra den finske Grænse. Lejerne blev først opdaget for 8 Aar siden. I Dag er der allerede beskæftiget Titusinder af Arbejdere med Malmudvindingen. I Oktober 1940 blev der i Montsjegorsk — Nikkelbyen i Nærheden af Korowsk paa Halvøen Kola — taget et stort elektrolytisk Anlæg i Brug.

Den Koncern — »Severo Nikkel« — der har oprettet Montsjegorsk, fremstiller foruden Nikkel ogsaa andre værdifulde Metaller som Kobber, Platin, Kobolt og Palladium.

(M. W.) F. H.

Flyvevæsen.

Tjenestetiden i det russiske Luftvaaben er blevet forhøjet fra 3 til 4 Aar.

(M. W.) H. H.

Tyskland.

Flyvevæsen.

Det tyske Luftvaabens Styrke omkring Efteraaret 1940 bedømt fra engelsk Side angives (af The Aeroplane) at være følgende:

Hovedtyper:

Jagere: Me 109, Me 110 og He 113.

Bombere: Do 17, Do 215, Ju 87 B, Ju 88, He 111 K og Me Jaguar.

Transportluftfartøjer: Ju 52/3m Z, Ju 86 og Fw 200 Condor.

Søluftfartøjer: He 115 og Do 24.

Me 109 er blevet seriefremstillet siden 1937, den med Kanon forsynede Me 109 fra Begyndelsen af 1939 samtidig med Me 110 (tomotoret Jager). Efteraaret 1940 skal 1000 Luftfartøjer af Typen Me 110 være i aktiv Tjeneste, He 113 seriefremstilledes i stort Antal fra Begyndelsen af 1940.

Do 17 seriefremstilledes til Slutningen af 1938, hvorefter den erstattedes af Do 215, samtidig med at Fabrikationen af Ju 88 (Dykbomber, tomotoret) paabegyndtes i Stedet for Ju 86.

Ju 87 fremstilledes endnu i Efteraaret 1940 i stort Antal.

Hovedfabrikkernes daglige Kapacitet angives at være:

Messerschmidt (Me): 10 Luftfartøjer ialt fra 10 forskellige Værksteder.

Heinkel (He): mindst 15 Luftfartøjer fra Fabrikkerne i Oranienburg, Warnemünde, Rostock og Mielce (Polen).

Junkers (Ju): mindst 25 Luftfartøjer fra mindst 10 Værksteder.

Donier (Do): mindst 10 Luftfartøjer fra lige saa mange Værksteder.

Disse fire store Firmaer fremstiller altsaa ialt ca. 60 Luftfartøjer dagligt d. v. s. 1800 pr. Maaned af Typer som alle anvendes af de operative Enheder.

Hertil kommer Produktionen fra »Arado«, »Blohm & Voss«, »Focke-Wulf«, »Fieseler« og »Bücker«.

Der regnes med Fremstilling af 2500 Motorer pr. Maaned.

Forskellige Lande regner gennemsnitligt 25 à 32 Mands Arbejde i 1 Aar pr. Luftfartøj. Heinkel regner ca. 20.000 Arbejdstimer for en He 111 K. Amerikaneren Wright (Curtiss Wright Corp.) regner at 1000 Mand paa et Aar kan bygge 10 Luftfartøjer paa gennemsnitlig 4,5 ts.

Regnes Tysklands Indsats i Flyvemaskinindustrien før Krigen at være 500.000 Mand — nu forøget med 50% til 750.000, hvoraf

mindst 200.000 Maskinarbejdere — skulde den maanedlige Produktion være ca. 2.200, hvilket stemmer nogenlunde med det ovenstaaende.

Tysklands Luftstyrke regnes fra engelsk-amerikansk Side at være 16.000 i 1. Linie; det totale Antal 30.000 (Efteraaret 1940); man regner med at Tyskland disponerer over ca. 1000 Flyvepladser og Landingspladser.

Til Sammenligning kan angives (amerikanske og engelske Tidsskrifter Jan.—Febr. 1941), at den amerikanske Produktion pr. Maaned nu er 750 Luftfartøjer, i Juli vil den være 1000 Luftfartøjer; den engelske Produktion angives at være 1600 pr. Maaned. Tyskland har i Øjeblikket 35.000 Luftfartøjer, England 25.000.

Italiens Luftstyrke ved dets Indtræden i Krigen (Juni 1940) angives at have været ca. 4000 Luftfartøjer, heraf ca. 1500 Skole-, Transport- og Reserve-Luftfartøjer.

(Fg.) H. H.

U. S. A.

Baser.

U. S. A.s Forholdsregler for at skaffe sig Flaade- og Luftbaser som en Kappe rundt om Landet har ikke stødt paa nogen Modstand, før Spørgsmaalet blev aktuelt i de sydamerikanske Lande.

Der blev ^{10/11} 1940 opnaaet Enighed med Uruguays Regering, hvilket dog førte til en delvis Regeringskrise i Montevideo.

Et »Gibraltar ved La Plata« — nærmere betegnet Afstaaelse eller Udleje af Punta del Este satte endvidere Sindene i Bevægelse i Madrid. Mest protesterede dog Argentina, der forlangte, at de af U. S. A. planlagte sydamerikanske Baser skulde staa til Disposition for samtlige amerikanske Stater.

Som en kraftig Oprensning for Uruguays Regering maa man betegne Senatets Beslutning af ^{22/11} 1940 om ikke at godkende Overenskomster om Baser med udenlandsk Magt. I en Regeringserklæring fra Slutningen af Maanededen reduceredes Udlejningen til, at det meddeltes U. S. A., at Uruguay, hvis det truedes af Fare og behøvede Hjælp, vilde stille Havnene Colonia og Maldonado til Hjælperens Disposition. Sandsynligvis skal visse Anlæg udføres paa disse Pladser inden længe.

Udviklingen af Spørgsmaalet om U. S. A.s Forpagtning af Baser paa britisk Territorium er fortsat med nærmere Lokalisering af Omraaderne.

I Midten af November fastsattes følgende Baser:

Bermudaøerne: Øerne St. Davis og Hamilton.

Bahamaøerne: To Omraader ved Abrahamsbugten og paa Øen Mayaguana.

Jamaica: Visse Omraader ved Portlandsvigen paa Sydkysten, ca. 40 km W for Kingston.

Antigua: Nær Parham paa Sydkysten.

St. Lucia: Et Omraade ved Gros Islet Vigen paa Øens Sydspids (evt. ogsaa andre Steder).

Br. Guyanna: Omraader ved Floden Demerara 40 km fra Havet, og ved Essequebos Munding.

New Foundland: En paa Argentinahalvøen, en S for Havnen Little Placentia, en paa Sydsiden af St. Johns, og en N for Quidivisøen.

Af ovennævnte Baser skal Portlandsvigen, St. Davis, Abrahamsbugten og St. Johns være Flaadebaser, de øvrige Luftbaser. Paa Jamaica skal Port Royal udbygges til fælles britisk-amerikansk Flaadebasis.

Efter New York Times synes der at være opstaaet en Meningsforskel angaaende Trinidad. Washington synes saaledes ikke at være tilfreds med det ubeboede Hedeomraade paa den mod Venezuela vendende Side, som Guvernøren paa Trinidad vil tilbyde. U. S. A. anser en god Basis paa Øen for at være det vigtigste af alle de Støttepunkter, Landet skal forpagte af Storbritannien.

Paa Bermuda er efter Marineminister Knox' Udsagn Bombe-flyvepladsen allerede taget i Brug af U. S. A. i November 1940, og samtidig har Flaaden taget St. Johns paa New Foundland i Besiddelse.

(Sv. F.)

Forbindelse til Alaska.

Der finder Forhandlinger Sted med Kanada om at skaffe en Korridor til Alaska. Den direkte Landforbindelse mellem U. S. A. og Alaska betragtes af U. S. A. som nødvendig efter de militære Forstærkninger, der er sket siden Krigens Udbrud.

(M. W.) F. H.

Prisspørgsmaal for 1941.

1. Der ønskes en Vurdering af Motortorpedobaade i Forhold til Torpedoplaner, særlig med Henblik paa danske Forhold.
2. Hvilken Betydning maa man tillægge Kystbefæstninger i et fremtidigt dansk Forsvar?
3. Der ønskes en Vurdering af Artilleriets Betydning som Hovedvaaben paa Søen baseret paa Erfaringer fra Krigen 1914—18 og den nuværende Krig.
4. Der ønskes en Udredning af den mest hensigtsmæssige Form for Natsignaler, Natsignalregler og Natsignaleringsens Organisation i Torpedobaade under Formationssejlad.
5. Fartens Betydning som taktisk og strategisk Faktor i Søkrigen, særlig med Henblik paa danske Forhold.
6. Hvad kan og bør der gøres for at skaffe Mandskabet de bedst mulige Forhold udenfor Arbejds- og Øvelsestiden?
7. Fordele og Mangler ved en Enhedskommando, saavel generelt som særlig med Henblik paa danske Forhold.
8. Der ønskes en Sammenligning mellem Napoleonskrigene og den nuværende Krig, herunder Danmarks Stilling.
9. En Studie efter frit Valg over et Emne, der kan have Betydning eller Interesse for Søværnet.

VEDEL. QVISTGAARD. E. J. OVERBYE. MARCKMANN.

Fristen for Indsendelsen af Besvarelser er ansat til 1. Februar 1942.

Vedtaget den 4. Febr. 1941.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

Krigsskibstypernes Udvikling i Tiden mellem Verdenskrigen 1914—18 og den nuværende Krig har som bekendt været stærkt præget af de forskellige Flaade-traktater, der i dette Tidsrum har set Lyset for atter mere eller mindre hurtigt at forsvinde. Hvorvidt de økonomiske Fordele, som disse Traktater tilsigtede at bringe de forskellige kontraherende Stater, har formaaet at opveje de militære Mangler, der nødvendigvis maatte blive Følgen af, at Udviklingen i en lang Aarrække for visse Skibstyper helt stod stille, medens den for andre kunstigt blev ledet ind i bestemte, fast afstukne Baner, er endnu et aabent Spørgsmaal, som først de endelige Erfaringer fra den nuværende Krig vil kunne give Svaret paa.

Dog synes det allerede nu med nogenlunde Sikkerhed at kunne fastslaaes, at de Summer, der i England, U. S. A., Japan, Frankrig og Italien er blevet anvendt til Rekonstruktion af Slagskibe i denne Periode, har været saa betydelige, at det — i hvert Fald økonomisk — meget vel kan betragtes som en Slags camoufleret Slagskibsbygning. Men hvor gennemgribende de ved disse Rekonstruktioner foretagne Ændringer og Forbedringer end ellers har været, saa er der dog kun i faa Tilfælde blevet ændret ved selve Skibskrogets Konstruktion (Form og Længde) og den dermed i nøje Forbindelse staaende Fart.

Da Traktaterne blev til, regnede man i al Almindelighed med, at disse rekonstruerede Slagskibe i Tilfælde af en kommende Søkrig — i hvert Fald indenfor en længere Aarrække — vilde faa tilsvarende rekonstruerede Skibe som Modstandere, og saa længe denne Antagelse holdt Stik, vilde de ved Traktaterne tilsigtede Besparelser i og for sig ikke kunne siges at være helt uhenigtsmæssige. Men bliver disse rekonstruerede Skibe imidlertid stillet overfor nye Slagskibe, der er bygget efter moderne taktiske Principper, hvor der blandt andet er lagt betydelig mere Vægt paa Farten, bliver Forholdet strax et andet. Og stilles de endelig overfor et helt nyt Vaaben som Luftvaabenet, der i dets nuværende Skikkelse faktisk slet ikke eksisterede, da de fleste af disse Skibe blev sat paa Stabelen, er det forstaaeligt, at selv den mest gennemgribende Rekonstruktion kun vil kunne give dem en nogenlunde Modstandskraft. Det vil saaledes ses, at der kan være stærk Tvivl om, hvorvidt de ved Traktaterne paa dette Omraade indvundne — eller maaske kun *eventuelt* indvundne — Besparelser kan opveje de derved opstaaede militære Mangler.

Paa lignende Maade — med Hensyn til Økonomi og de militære Mangler — forholder det sig med Krydserne. Her begrænsede som bekendt Washingtontraktaten Displacementet til 10.000 Tons og Kaliberet til 20.3 cm som Maximum, og Flaadekaprustningen, som denne Traktat — trods alle gode Hensigter i saa Henseende — ikke havde formaaet at standse, fortsattes, idet Tyngdepunktet, der tidligere havde været Slagskibene, nu kunstigt forskubbedes til disse saakaldte »Washingtonkrydsere«. Alle de fem kontraherende Stormagter — samt i mindre Maalestok Spanien — byggede i disse Aar Washingtonkrydsere med som Regel fuld eller næsten fuld Udnyttelse af alle de tilladte

10.000 Tons uden altfor kritisk Hensyn til, om man nu ogsaa med disse Krydsere opnaaede den sundeste Løsning af Krydserproblemet set ikke alene fra et strategisk og taktisk, men ogsaa fra et økonomisk Synspunkt, det vil sige med Hensyn til den rette Kombination af Antal og det enkelte Skibs Størrelse. I nogle Enheder blev Hovedvægten lagt paa Farten, idet Beskyttelsen ofredes i betydelig Grad — i andre blev der givet Beskyttelsesfaktoren en noget større Betydning, men det gik da selvsagt i tilsvarende Grad ud over Hastigheden. I mange Enheder — især blandt de førstbyggede — vil man ogsaa se en temmelig mangelfuld Beskyttelse (uden Vandliniepanser) kombineret med en kun middelmaadig Fart.

Om alle disse store Krydsere taget under Eet gælder det imidlertid, at de mere blev bygget af Prestige- og Kaprustningshensyn end af egentlig tvingende militær Nødvendighed og Hensigtsmæssighed. De blev faktisk ikke bygget, fordi man behøvede saa store Krydsere til Løsning af en eller anden bestemt Opgave — tværtimod var det snarere omvendt, saa paradoxalt det maaske end lyder — at man først, da de *var* bygget, gav sig til at spekulere over, hvilke Opgaver de egentlig skulde — og kunde — løse.

Den stærke Kritik, der rejste sig mod disse »Tin-clad-cruisers« (☉: Blikdaaser), resulterede da ogsaa i, at man, efter at den første Kaprustningsrus var overstaaet, gav sig til at bygge Krydsere af flere forskellige mindre Typer. Dette Spørgsmaal vil der imidlertid blive gjort nærmere Rede for sidenhen.

At den nuværende Krig vil give Erfaringer, som i høj Grad vil komme til at indvirke paa Fremtidens Krigsskibskonstruktion og paa Udviklingen af de forskellige Typer er uden Tvivl. Luftvaabnets Præstationer har saaledes allerede nu vist, at der ikke blot

med Hensyn til Strategi og Taktik, men ogsaa med Hensyn til Konstruktionen af Fremtidens Krigsskibe sandsynligvis maa tillægges dette Vaaben en noget større Betydning, end der i Almindelighed har været gjort inden denne Krigs Begyndelse.

Herudover vil det med de Oplysninger, som staaar til Raadighed paa nuværende Tidspunkt, dog sikkert endnu være for tidligt at drage allfor bestemte Konklusioner. For imidlertid til sin Tid at kunne tage Stilling til de forskellige Erfaringer og de Indvirkninger, de vil faa, er det nødvendigt at være i Besiddelse af et vist Kendskab til de nuværende Krigsskibstyper og deres Udvikling gennem de senere Aar.

Da denne Udvikling ikke har været helt ens i de forskellige Lande, er det forstaaeligt, at der derved er fremkommet en vis Usikkerhed i Anvendelsen af Typebetegnelserne, og forinden der i det følgende gives en Udredning af denne Udvikling, vil det derfor antagelig være hensigtsmæssigt først at forsøge at skabe Klarhed i det Problem, der hedder Krigsskibstyperne og deres Terminologi. Samtidig vil der blive givet en kort Oversigt over Krydsernes Udvikling fra 1890'erne til Washingtonkonferencen, idet en saadan Oversigt formentlig vil lette Forstaaelsen af Krydserproblemet under og efter denne Conference.

De forskellige Krigsskibstyper og deres Benævnelse.

De forskellige Krigsskibstyper er i Tidernes Løb og i de forskellige Lande blevet benævnet paa forskellig Maade og efter forskellige, ret vilkaarlige Principper. Man har saaledes — idet der her i Almindelighed ses bort fra Specialtyper og ældre Betegnelser — benævnet Skibstyperne dels efter Skibenes Konstruktion og Egenskaber (Panserskibe, Panserkrydsere, Aërodromskibe,

Undervandsbaade — og i Tyskland: Schnellboote) dels efter deres Hovedvaaben (Artilleriskibe, Kanonbaade, Mineskibe, Torpedokrydsere, Torpedobaade og Netlægere) og dels efter deres Formaal og Anvendelse (Slagskibe, Kampskibe, Orlogsskibe, Kystforsvarsskibe, Slagkrydsere, Krydsere, Scouts, Luftværnskrydsere, Flotilleledere, Jagere (Torpedobaadsjagere), Minestrygningsfartøjer, Patrouille- og Bevogtningsfartøjer, Vedetbaade, Vagtskibe, Inspektionsskibe, Opmaalingskibe og Værkstedsskibe samt Skoleskibe).

Endvidere er der Eksempler paa, at enkelte nyopdagede Skibstyper har faaet Navn efter Navnet paa det første Skib af den paagældende Type (Monitorer og Dreadnoughter samt Destroyere*), ligesom de efter Washingtontraktatens Bestemmelser nybyggede 10.000 Tons Krydsere uofficielt benævnes Washingtonkrydsere. Det kan her bemærkes, at i Spanien — der som bekendt ikke deltog i Washingtonkonferencen — er den officielle Benævnelse for denne Type: »Crucero Washington«! Endelig haves der ogsaa Eksempel paa, at en Skibstype har faaet Navn efter sin Konstruktør — som den russiske »Popoffka«.**)

*) Ordet »Destroyer« som Betegnelse for et større Torpedofartøj har antagelig sin Oprindelse fra Navnet paa det spanske Torpedofartøj DESTRUCTOR (1886 — 385 Tons — 23 Knob — 3 Stk. Torpedoapparater — 1 Stk. 90 mm og 4 Stk. 57 mm samt 2 Stk. 37 mm P.K.), idet selve Navnet DESTRUCTOR (?: »Ødelægger«) hentydede til, at Baadens Opgave var at ødelægge saavel større som mindre Skibe. Den engelske Betegnelse for »Jager« (d.v.s. for DESTRUCTOR og senere Enheder af lignende Type) var til cirka Midten af Halvfemserne »Torpedoboatcatcher« eller »T.b.-chaser« (hvorfra vi har Benævnelsen »Jager«), og først paa dette Tidspunkt slaar den engelske Oversættelse af »Destructor«, der i Mellemtiden er blevet Typebetegnelse i Spanien, ogsaa igennem i England og vinder — i Begyndelsen som »Destroyer« alene, senere tillige i S sammensætningen »Torpedoboat-Destroyer« — international Anerkendelse og Udbredelse.

**) »Popoffka'erne« (udt. »Papoffka'erne«) var cirkelrunde Panserbatterier (Cirkelmonitorer) med 6 Skruer og 2 Stk. 28 cm Kanoner, byggede i 1870'erne efter den russiske Admiral Popoff's Planer til Flod- og Kystforsvar i Sortehavet. Konstruktionen viste sig dog ikke at være synderlig heldig.

Naar Benævnelserne, som det her er vist, er fremstaaet efter saa mange forskellige Principper, er det forstaaeligt, at der kan komme nogen Uklarhed og Vaklen i Terminologien. Yderligere er Benævnelserne jo faktisk en Funktion af de forskellige Typers Udvikling — og da denne Udvikling som bekendt langtfra har været ens i de forskellige Lande, kan der tillige herved efterhaanden opstaa Uensartethed og særlige Typebetegnelser. Ved Affattelsen af de forskellige Flaadetraktater viste det sig derfor ogsaa nødvendigt at gaa bort fra selv de mere gængse Benævnelser som Slagskibe, Krydsere og Jagere, og i Stedet for indførtes særlige Type- eller vel snarere Kategori-Betegnelser saasom »Capital-Ships«, »Light Surface Vessels«, »Minor War Vessels« o.s.v. med en nærmere nøjagtig Angivelse af disse Kategoriers Displacement, Armering og Hastighed m. v.

Der skal her gives en kort Oversigt over de i London-Flaadetraktaten af 1936 anvendte Kategoribetegnelser, idet der af Hensyn til Overskueligheden ses bort fra Detailler og tidsbestemte Maximums- og Minimumsbestemmelser:*)

1. Capital Ships.

Skibe**) med Artilleri over 20.3 cm

a.	Displacement	$\left\{ \begin{array}{l} \text{over} \\ \text{under} \end{array} \right\}$	8000 Tons
b.			

2. Aircraft-Carriers.

Skibe udelukkende bestemt til at medføre og hjælpe Luftfartøjer. Artilleri Max. 15.5 cm

a.	$\left\{ \begin{array}{l} \text{Med} \\ \text{Uden} \end{array} \right\}$	Start- og Landingsdæk.
b.		

*) London-Flaadetraktaten af 1936 — se T.f.S. 107. Aarg. — Juni 1936.

**) Ved Skibe forstås i denne Oversigt: Overfladeskibe.

3. *Light Surface Vessels.*

Displacement 100—10.000 Tons

- a. Artilleri mellem 15.6 og 20.3 cm
 b. Artilleri Max. 15.5 cm, Depl. $\left. \begin{array}{l} \text{over} \\ \text{under} \end{array} \right\} 3000 \text{ T}$
 c.

4. *Submarines.*5. *Minor War Vessels.*

Skibe mellem 100—2000 Tons *uden* Torpedoarmering, *under* 20.1 Knob og Artilleri Max. 15.5 cm.

6. *Auxiliary Vessels.*

Skibe over 100 Tons, der ikke er egentlige Krigsskibe. Art. Max. 15.5 cm; Antal Kanoner over 76 mm højst: 8; *ingen* Torpedoarmering; *ingen* Panserbeskyttelse; *under* 28.1 Knob; maa ikke være bestemt til *udelukkende* at betjene Luftfartøjer til Søs og maa ikke have mere end 2 Katapulter.

7. *Small Crafts.*

Skibe, hvis Displacement ikke overstiger 100 Tons.

Af de almindeligt anvendte Benævnelser betegner nogle som f. Ex. »Panserskib« noget rent absolut, medens andre som f. Ex. »Slagskib« betegner noget relativt, nemlig den til en givet Tid *stærkeste* Krigsskibstype. Der har tidligere været skelnet skarpt mellem Slagskibe og Slagkrydsere, men Udviklingen har efterhaanden udslettet denne Grænse, idet de moderne Slagskibe nu bygges med omtrent samme Hastighed,

som Slagkrydserne havde tidligere. I Begyndelsen var der en Del Uvished med Hensyn til, om disse Skibe skulde betegnes som »Hurtige Slagskibe« eller »Slagkrydsere«. Der kan imidlertid ikke være Tvivl om, at »Slagskib« her er den rette Benævnelse, idet denne Skibstype i Kraft af hele sin Karakter ikke alene er bestemt til at udkæmpe en Artilleriduel med tilsvarende fjendtlige Enheder, men ogsaa — netop takket være sin Hastighed — skal kunne udnytte sin fulde Kraft og Overlegenhed overfor Fjendens andre Enheder.

I Danmark er Benævnelsen »Artilleriskib« siden 1932 blevet anvendt som Typebetegnelse for vore Kystpanserskibe. Benævnelsen Artilleriskib er imidlertid uanvendelig som Typebetegnelse for Kystpanserskibe, saa snart man bevæger sig udenfor dansk Omraade, idet der her ved Artilleriskibe maa forstaas ikke alene Slagskibe og Kystpanserskibe — men ogsaa de tidligere Slagkrydsere og Panserkrydsere — ja, faktisk ethvert Skib, hvor Artilleriet er Hovedvaabenet — det vil altsaa sige tillige Krydsere og Kanonbaade (af den ældre Type med 1 à 2 svære Kanoner). Benytter man imidlertid Benævnelsen »Pansrede Artilleriskibe«, vil denne Benævnelse kunne indskrænkes til at omfatte følgende Typer, idet Kategoribetegnelserne i Henhold til Londontraktaten er tilføjet i Parentes: Panserkanonbaade (1b, 3a, 3c og 5), Kystpanserskibe*) (1b, 3a og 3b**), Slagskibe (1a) og Svære Krydsere (3a). Skønt Londontraktaten deler Capital Ships ved 8000 Tons, regner man i Almindelighed, at Grænsen mellem Kystpanserskibe og Slagskibe ligger ved 10.000 Tons. Der findes Skibe (f.Ex. italiensk titl. Panserkrydser*) SAN GIORGIO) over

*) I de fleste Lande, hvor der endnu findes ældre Panserkrydsere (Argentina, Chile, Japan og Italien), benævnes disse Skibe nu: Kystforsvarsskibe eller Kystpanserskibe.

***) NIELS JUEL med 14.9 cm Artilleri henføres under Kategori 3b.

8000 Tons og med Artilleri *over* 20.3 cm, som — skønt de hører ind under Kategori 1a — ikke kan henævnes Slagskibe. Nogen bestemt Grænse mellem Panserkanonbaade og Kystpanserskibe findes ikke, det vil imidlertid være naturligt at ansætte den til 3000 Tons.

Den Krigsskibskategori, hvis Typebenævnelser mest synes at have en Verificering nødvendig, er uden Tvivl Krydsere. I Tiden omkring Aarhundredeskiftet skelnede man mellem Panserkrydsere og beskyttede Krydsere (Panserdæskrydsere) samt ubeskyttede Krydsere. Af disse var Panserkrydsere — bortset fra enkelte særlige Enheder som f.Ex. den svenske *FYLGIA* — af nogenlunde jævnybyrdige Typer med Hensyn til Armering, Pansring, Størrelse og Fart i de forskellige Mariner, alt eftersom Udviklingen efterhaanden skred frem, indtil denne Type nogle Aar inden Verdenskrigen gjorde Springet til Slagkrydsere, hvorefter nu kun England, Tyskland og Japan fulgte med her, medens alle de øvrige Mariner helt indstillede Bygningen af pansrede Krydsere.*)

For de beskyttede Krydseres Vedkommende blev Halvfemserne — utvivlsomt under Indvirkning af *la jeune école* — en Periode med meget livlig Byggevirk-somhed indbefattende alle mulige Typer lige fra den mindste paa ca. 1300 Tons (dansk *HEKLA* o.s.v.) over franske »Handelsødelæggere« paa ca. 8000 Tons til de stærkt artilleribetonede, engelske 14.000 Tons Krydsere *POWERFUL* og *TERRIBLE* (2 Stk. 23.4 cm og 16 Stk. 15.2 cm K). De forskellige beskyttede Krydsere ind-deltet dengang i Almindelighed efter Størrelsen i tre Klasser — henholdsvis 3die, 2den og 1ste Klassen Krydsere — men bestemte, internationale Tonnage-grænser mellem disse Krydsersklasser fandtes ikke, hvert

*) I Rusland blev 4 store Slagkrydsere af *BORODINO*-Klassen (32.500 Tons) sat paa Stabelen i 1912. To af dem søsattes i 1915, men ingen blev nogensinde færdigbygget.

Land havde her sine egne Regler, og Forholdet kompliceredes yderligere derved, at enkelte Stater som f. Ex. U. S. A. og Japan uanset Størrelsen henregnede alle Panserkrydsere til 1ste Klassenes Krydsertypen.

Efter Halvfemsernes kraftige Byggevirkning indtraf efter Aarhundredeskiftet en stærk Reaktion mod Krydserne. Enkelte Lande som Frankrig byggede overhovedet ikke en eneste beskyttet Krydsers i Tiden fra 1899 til ca. 1923! Andre Stormagter som U. S. A. og Italien byggede i nærlig samme Tidsrum kun henholdsvis 3 og 4 Enheder, og kun i England og Tyskland — og tildels i Japan — blev Bygningen af Krydsere i et nogenlunde tilstrækkeligt Omfang fortsat ind i det 20de Aarhundrede. Disse Krydsere var imidlertid alle af mere beskedne Størrelser fra 2500 til ca. 5500 Tons. Der blev nu især lagt Vægt paa Farten, som steg fra ca. 22 Knob ved Aarhundredeskiftet^{*)} til 29.5 Knob lige inden Verdenskrigen (tysk KARLSRUHE — 1912 — 4900 Tons — 12 Stk. 10.5 cm). Der kan her skelnes mellem to Typer, en mindre med højere Fart, ringere Beskyttelse og som Regel 10 à 12 cm — i visse Tilfælde dog kun 76 mm — som Hovedarmering og en større Type med noget mindre Fart, bedre Beskyttelse og 15 cm Armering. Denne sidste Type kaldtes almindeligvis Krydsere eller som i England »Light cruisers«, medens den mindre Type benævntes »Scouts« og »Esploratori«. I Tyskland skelnedes mellem »Grosse Geschütze Kreuzer« over 5500 Tons og »Kleine Gesch. Krz.« under denne Tonnage.^{**)} Under Verdenskrigen fortsatte Tyskland Bygningen af »små, beskyttede Krydsere«, idet Tonnagen dog efterhaanden mod Krigens Slutning voksede til lidt over 5500 Tons og Ka-

*) Ganske enkelte Enheder som den russiske NOWIK (1900 — 3000 Tons — bygget i Tyskland) naaede dog op paa 25 Knob.

**) Indtil ca. 1905 klassificeredes dog ogsaa Panserkrydsere som »Grosse Gesch. Krz.«

liberet gik op fra 10.5 til 15 cm — ikke alene i Nybygninger, men ogsaa ved Omarmning af adskillige ældre Enheder. Ogsaa i England fortsattes Bygningen af »Light Cruisers«, men Tonnagen gik her noget ned — fra ca. 5500 Tons (i By-Klasserne) til 3500—4800 Tons (i C- og D-Klasserne). Samtidig blev de »Scouts«, der kun havde 76 mm's Armering, omarmede med 10 cm Kanoner.

Foruden C- og D-Klasserne byggedes i England endvidere de oprindelig til Lord Fishers Østersøoffensiv bestemte Kæmpekrydsere (»Large Light Cruisers«) GLORIOUS, COURAGEOUS og FURIOUS (1915—16, ca. 19.000 Tons, 31—32 Knob, 4 Stk. 38 cm i GLORIOUS og COURAGEOUS, 2 Stk. 45 cm i FURIOUS. Dog blev kun den agterste 45 cm Kanon installeret, idet den forreste erstattedes af en Hangar). Disse Kæmpekrydsere var en eklatant Fejlkonstruktion, et Tilbagefald til 1880'ernes Tro paa, at det var muligt at skabe en kampkraftig Enhed ved at anbringe en enkelt eller nogle faa meget svære Kanoner paa et letpansret Underlag.*) Disse Lord Fisher's Uhyrligheder vakte stærk og berettiget Kritik og benævntes med et Ordspil »Outrageous***) Cruisers«. Med en Vandliniebeskyttelse paa kun 76 mm var de ikke i Stand til at tage Kampen op med Slagkrydsere eller andre større Artilleriskibe, og til Kamp med lette Krydsere var de heller ikke egnede. Under en Forfølgelsesfægtning havde de kun 2 Stk. 38 cm som Stævnilde,***)) og selv i en Nærkamp under daarlige Sigbarhedsforhold risikerede de, at en mindre Modstander med et svagere

*) Denne 1880'ernes Krydsertype, der bl.a. viste sine Mangler i den kinesisk-japanske Krig 1894—95, var herhjemme repræsenteret af TORDENSKJOLD (1880 — 2500 Tons — 1 Stk. 35.5 cm K, 4 Stk. 12 cm, 4 Torp.app. — Panserdæk 95 mm, men ingen Vandliniepanser).

***) = skændig, skammelig — ∴: skandaløs.

***)) Ingen Mellemarmering, men 18 Stk. 10 cm. som A. T. Skyts.

Artilleri med større Skudhastighed kunde tilføje dem alvorlige Skader, inden de selv naaede at faa skudt sig ind. Yderligere viste det sig, at de rent skibbygningmæssigt set ikke var synderlig stærke, idet COURAGEOUS paa sin Modtagelsesprøve i daarligt Vejr lik Skibssiderne trykket foran for forreste Taarn, hvorfor det blev nødvendigt at forstærke de langskibs Forbindelser. Linierne var derimod usædvanlig line, og som et Kuriosum kan nævnes, at medens Maximumshastigheden paa normal Vandlinie (7m) var 32 Knob, kunde disse Skibe, naar de *yderligere* blev trykket 1 Meter til Maximumsdybgaandet (8m), med *samme* Hestekraft komme op paa 33.5 Knob!

Under Verdenskrigen paabegyndtes i 1915—16 endvidere de 5 næsten 10.000 Tons store Enheder af HAWKINS-Klassen armerede med 7 Stk. 19 cm. De var oprindelig beregnede til Imødegaaelse af en eventuel tysk Bygning af større, oceangaaende, beskyttede Krydsere til Handelskrig, men da man erfarede, at Tyskland ikke byggede saadanne Krydsere, skred Bygningen efterhaanden kun langsomt frem. En enkelt Enhed ændredes paa et tidligt Stadium til Hangarkrydser med reduceret Armering (VINDICTIVE — 4 Stk. 19 cm) og naaede at blive færdig i Oktober 1918, og den næste — HAWKINS — afleveredes Sommeren 1919, medens Arbejdet paa de øvrige omtrent var indstillet i nogle Aar, idet ogsaa denne Type nu i Almindelighed ansaaes for at være for stor og kostbar, og i Stedet for havde man i 1918 paabegyndt en noget mindre Type — EMERALD og ENTERPRISE — paa ca. 7500 Tons og med 15 cm Armering.

Da Washingtonkonferencen traadte sammen, stod England saaledes med fire forskellige Krydsertyper (19.000, 9800, 7500 og 3500—4800 Tons), hvoraf egentlig kun de to mindre syntes at have Fremtiden for sig.

Konferencens Bestemmelser skulde imidlertid helt vende op og ned paa dette Forhold.

I England gav man nu strax godvillig Afkald paa »Kæmpekrydserne«. FURIOUS var allerede i 1918 blevet omdannet til »Aircraft Carrier«, idet den agterste 45 cm Kanon var blevet fjernet*) — og GLORIOUS og COURAGEOUS fulgte nu efter. Skønt man egentlig var af den Overbevisning, at Krydsere paa ca. 7500 Tons vilde være den ideelle Type, havde man efterhaanden ogsaa faaet den tredie Enhed af HAWKINS-Klassen færdig**), og paa de to sidste***) var der allerede ofret saa store Summer, at England nu alligevel var blevet interesseret i at søge disse Enheder bevaret. Dette maa anses som Hovedaarsagen til, at Maximumsgrænserne for Krydsernes Tonnage og Armering sattes til henholdsvis 10.000 Tons og 20.3 cm. Og som det allerede er nævnt, blev Tyngdepunktet for Flaadekaprusterne paa Grund af Standsningen af Slagskibsbygningen nu kúnstigt forskubbet til Krydserne, og da ingen vilde nøjes med sekundære Enheder i denne Kaprustning, blev Resultatet, at Bygningen af mindre Krydsere helt hørte op, medens de kontraherende Lande af al Kraft gav sig til at bygge »Washingtonkrydsere«. Først da dette Byggeri havde staaet paa i henimod en halv Snes Aar, besindede man sig og gav sig til at bygge forskellige mindre Krydsertyper. Dette Forhold vil der imidlertid — som allerede tidligere nævnt — blive gjort mere udførlig Rede for senerehen.

*) Under hele sin Udrustning i 1917—18 afgav FURIOUS med denne Kæmpekanon kun nogle ganske faa Skud, som gennemrystede Skibet i den Grad, at man befrygtede alvorlige Havarier ved fortsat Skydning. — I Tidens Løb har FURIOUS som »Aircraft Carrier« flere Gange skiftet Udseende paa Grund af Ombygninger.

***) RALEIGH — forlist ved Labrador 1922.

****) FROBISHER og EFFINGHAM — søsat 1920 og 1921 — færdigbygget 1924 og 1925.

De nuværende Krydsere deles i følgende tre Typer:

- a. Svære Krydsere *) (3a — Heavy Cruisers, Schwere Kreuzer, Croiseurs de 1ère classe, Incrociatori).
- b. Lette Krydsere (3b — Light Cruisers, Leichte Kreuzer, Croiseurs de 2me classe, Incrociatori leggeri og Esploratori).
- c. Torpedokrydsere (3c — Large Destroyers, Torpedokreuzer, Contretorpilleurs, Esploratori).

Desuden findes forskellige Specialtyper, saasom Minekrydsere, Hangarkrydsere (svensk GOTLAND), Luftværnskrydsere (ombyggede engelske C-Krydsere) og Skolekrydsere (fransk JEANNE D'ARC), der efter Størrelse og Armering kan indrangeres i ovennævnte Underkategorier.

Det kunde maaske synes nærliggende at benævne de svære Krydsere: Panserkrydsere — og de lette Krydsere: Beskyttede Krydsere — i Analogi med de gamle Benævnelser. En saadan Søndring vil imidlertid ikke være naturlig nu, da de nuværende lette Krydsere i mange Tilfælde har samme Beskyttelse baade med Hensyn til Vandliniepanser og Panserdæk som de svære Krydsere. Hertil kommer yderligere, at flere af de første engelske, svære Krydsere slet ikke har Vandliniepanser — og enkelte af de franske overhovedet hverken Vandliniepanser eller Panserdæk, hvorfor det da i hvert Fald vilde blive nødvendigt at udskille disse »Tin-clad-cruisers« som en særlig Type, der da passende kunde kaldes »Washingtonkrydsere«. Medens det tidligere var Pansringen af Vandlinien, der dannede Skellet mellem Panserkrydsere og Beskyttede Krydsere, er det nu, som det tydeligt vil ses af Londontraktatens Kategoribeteg-

*) Svære Krydsere ses ogsaa nu og da benævnt »Tunge Krydsere« som Modsætning til »Lette Krydsere« (b. a. i Sverige). Denne Oversættelse af »Heavy Cruisers« bør dog ikke vinde Indpas i dansk Sprogbrug.

nelser, det mere eller mindre svære Artilleri, der er det afgørende for Benævnelsen.

Det skal bemærkes, at den Grænse, som Londontraktaten har sat mellem Kategori 3b og 3c (3000 Tons), næppe vil faa nogen praktisk Betydning for Torpedokrydserne. Hidtil har det været muligt at dele de italienske »Esploratori« i en større Type, der med Hensyn til Størrelse, Armering og Beskyttelse ubetinget kunde klassificeres som Lette Krydsere, og en mindre, som var udprægede Torpedofartøjer. De nyeste Esploratori paa ca. 3400 Tons med 8 Stk. 13.5 cm Kanoner og svag Beskyttelse, 8 Torpedoapparater og 41 Knobs Fart staar lige midt mellem Krydserne og Torpedofartøjerne.

Størstedelen af de Krigsskibe, der skal henføres under Londontraktatens Kategori 3c, er Torpedofartøjerne hvoriblandt de allerede omtalte Torpedokrydsere. Udskillelsen af de forskellige Typer indenfor Torpedofartøjerne maa dog ogsaa i høj Grad bero paa et Skøn, da Tonnagegrænserne mellem de forskellige Typer varierer ikke alene i de forskellige Lande, men ogsaa efterhaanden, som Udviklingen skrider frem. Et Torpedofartøj, der for nogle Aar siden klassificeredes som Jager, kan maaske i Dag se sig degraderet til simpel Torpedobaad. Af Pietetshensyn plejer man dog i de mindre Mariner, hvor den Slags Fartøjer findes, at bibeholde den oprindelige Benævnelse for saadanne veltjente Enheder.

Torpedofartøjerne kan deles i følgende tre Hovedgrupper:

- Torpedokrydsere over ca. 2000 Tons
- Jagere mellem 800 og 2000 Tons
- Torpedobaade under 800 Tons

Det vil dog være hensigtsmæssigt at udskille Jagere over ca. 1600 Tons og benævne denne mere

artilleribetonede Gruppe: Store Jagere. De danner Overgangsleddet mellem Jagerne og Torpedokrydserne, og efterhaanden som disse sidste vokser udover de 3000 Tons — jfr. ovenfor — vil disse »Store Jagere« sikkert komme til at danne en særlig og mere udpræget Type. Undertiden ses Torpedofartøjer med Deplacementer fra ca. 500 til 1000 Tons benævnt: Kystjagere. En saadan Udskillelse har dog ingen større, praktisk Betydning — det vilde her være mere hensigtsmæssigt at dele Torpedobaadene i to Grupper: »Torpedobaade« med Deplacementer indtil ca. 400 Tons og »Store Torpedobaade« med Deplacementer mellem 400 og 800 Tons.

De store Jagere ses ofte benævnt »Flotilleledere« — men denne Benævnelse er efterhaanden, som Udviklingen er skredet frem, kun i de færreste Tilfælde rigtig. Benævnelsen Flotilleledere, som kritikløst har vundet Indpas i adskillige Mariner, bør nu udgaa som Typebetegnelse for disse store Jagere, dels fordi de i de fleste Tilfælde slet *ikke* er Ledere af Flotiller, men formeres i selvstændige Flotiller — dels fordi der er adskillige *virkelige* Flotilleledere, der er betydeligt under Grænsen for de store Jagere.

Det vil maaske her være paa sin Plads ganske kort at resumere Udviklingen af Flotillelederen. I Aarene før Verdenskrigen anvendtes smaa Krydsere — i England bl. a. Scouts — som Førerskibe for Jagerflotiller. Disse Førerskibe skulde dels give Flotillen et artilleristisk Rygstød — eller rettere maaske danne Flotillens artilleristiske »Førspids« ved Fremstød, hvor der kunde forventes Møde med fjendtlige Krydsere og Jagere — dels skulde de afgive Plads til Underbringelse af Flotillechefen og hans Stab med Signalgaster m. v. Da disse Krydsere — i hvert Fald under gode Vejrforhold — ikke formaaede at holde Fart med Flo-

tillerne, begyndte man omkring 1913 at konstruere særlige, større Jagere, der havde højere Fart og stærkere Artilleri end Flotillens »menige« Jagere. Som Exempel kan her nævnes LIGHTFOOT (sat paa Stabelen $\frac{9}{6}$ 1914 — søsat 1915) ca. 1500 Tons, 34 Knob og 4 Stk. 10 cm, der skulde være Flotilleleder for Jagerne af L-Klassen paa ca. 1000 Tons, 29 Knob og 3 Stk. 10 cm. Erfaringerne fra Krigen og Aarene herefter viste imidlertid, at det var upraktisk at lade to saa uensartede Typer manøvrere sammen, og da samtidig de almindelige Jagere voksede i Størrelse, nærmede de to Typer sig efterhaanden mere og mere til hinanden, saaledes at Forskellen mellem Flotillelederen og dens Jagere nu faktisk kun bestaar i den Tonnageforøgelse, der er en Følge af den til Underbringelse af Flotillechefen og hans Stab nødvendige extra Apterling. Kun ganske enkelte af de i den senere Tid byggede Flotilleledere har en Kanon mere end Flotillens øvrige Jagere. Som Exempler paa moderne Flotilleledere kan her anføres: DUNCAN (1932 — 1400 Tons — 35.5 Knob — 4 Stk. 12 cm), der er Flotilleleder for D-Jagerne paa 1375 Tons, men med samme Fart og Armering, og KELLY (1938 — 1695 Tons — 36 Knob — 6 Stk. 12 cm), der er Flotilleleder for de »store Jagere« af K-Klassen paa 1690 Tons med samme Fart og samme Armering. Forskellen mellem Flotillelederen og Jageren er her i det sidste Exempel bragt ned til kun — fem Tons. Det vil saaledes ses, at det nu — som Udviklingen efterhaanden er skredet frem — vil være meningsløst at opretholde Benævnelsen Flotilleledere for de store Jagere. Yderligere kan det tilføjes, at Flotilleledere kun anvendes i England og til Dels i U.S.A. (»Squadronleaders«) — i Tyskland, Frankrig, Japan og Italien er Førerbaaden for en Jagerflotille af nøjagtig samme Type som Flotillens øvrige Jagere.

Under Londontraktatens Kategori 7 — »Small

Crafts« — henføres Torpedofartøjer under 100 Tons. Bortset fra forældede Enheder i mindre Mariner drejer det sig her om Motortorpedobaadene. Med Hensyn til denne Benævnelse, der paa Grund af sin Længde synes mindre praktisk *), kan det anføres, at der i de sidste Aargange af »Taschenbuch der Kriegsflotten« skelnes mellem to Typer — nemlig »Motor-Torpedobaade« (over 50 Tons) og »Torpedo-Motorbaade (under 50 Tons).

Londontraklatens Kategori 4 omfatter Undervandsbaade. Disse kan efter deres Størrelse deles i 4 Hovedgrupper, men Grænserne er her stærkt varierende i de forskellige Lande, og det er ikke alle Lande, der an-

*) I den seneste Tid er i Radioen og Pressen anvendt Benævnelsen »Hurtigbaade« som Oversættelse af den tyske Benævnelse »Schnellboote«. Hvorvel denne Oversættelse endnu lyder lidt skurrende, er det dog muligt, at den efterhaanden vil vinde Indpas ogsaa i dansk somilitær Sprogbrug som mere praktisk end »Motortorpedobaade« og den mindre klangfulde Forkortelse »M.T. Baade«.

Motortorpedobaade benævnes i Frankrig »Vedettes« og i Italien »M. A. S.« — Den oprindelige Betydning af disse tre Bogstaver var »Motobarea Armata Svan« (S. V. A. N. = Società Veneziana Automobili Nautiche) som Benævnelse for de af dette Værft i 1915 byggede, første Motortorpedobaade. Da disse Baade imidlertid ikke svarede til Forventningerne, idet det ikke lykkedes at faa Installationen til Udskydning af Torpedoerne (Agterudskydning) til at virke tilfredsstillende, blev de følgende Baade efter Italiens Indtræden i Verdenskrigen omdannede til Ubaadsjagere. De bevarede Betegnelsen M. A. S., idet der nu gaves disse Bogstaver Betydningen »Motoscafi Anti Sommergibili«. Ved nye Forsøg med forskellige andre Installationer lykkedes det dog tilsidst at løse Udskydningsproblemet ved at anvende bevægelige Rammeapparater paa Baadens Sider, og disse Baade betegnedes nu ogsaa M. A. S., skønt de kun sjældent anvendtes som Ubaadsjagere. Det paatænkte efterhaanden at give M. A. S.-Baadene en ny Benævnelse, der bedre svarede til deres Anvendelse som Motortorpedobaade, men imidlertid havde Digteren Gabriele d'Annunzio, inspireret af de mange dristige Angreb foretaget af M. A. S. Baade — bl. a. Sænkningen af den østrigske Dreadnought Sr. ISRYAN — med Anvendelse af Initialerne M. A. S. givet Baadene Devisen »Memento Audere Semper« (d. v. s. »Husk: altid dristig!«) — og dette i Forbindelse med den Berømmelse, Baadene da allerede havde vundet under Benævnelsen »Motoscafi Anti Sommergibili«, gjorde, at denne Benævnelse blev bibeholdt.

vender en saadan Inddeling. De nedenfor anførte Tonnagegrænser for Overfladedeplacement giver imidlertid en Inddeling, der er praktisk ved en Udredning af de forskellige Typers Udvikling.

Smaa Ubaade, Kystubaade	under ca. 500 Tons.
Mellemstore Ubaade, søgaaende Ubaade	mellem ca. 500 og 1000 Tons.
Store Ubaade, oceangaaende Ubaade	mellem 1000 og ca. 2000 T.
Undervandskrydsere	over ca. 2000 Tons.

Foruden Torpedo-Ubaadene findes Mine-Ubaade, der enten kan indrangeres under ovenstaaende Hovedgrupper eller klassificeres som en særskilt Type.

Ligesom Undervandsbaadene er Hangarskibene i London-Traktaten udskilt som en særlig Kategori (2), og de to Underafdelingers Benævnelse — alt eftersom de er forsynede med Start- og Landingsdæk eller ej — giver sig selv naturligt som: »Aërodromskibe« og »Luftfartøjstendere«.

Under Kategori 3b og 3c maa endelig henføres enkelte Skibe saasom store Mineskibe, Netlæggere, Artilleriskoleskibe og Geleitboote, der paa Grund af Størrelse eller Fart ikke kan komme ind under Kategori 5, der omfatter en broget Samling af mindre Krigsskibe. De forskellige Typer under Kategori 5 varierer fra Land til Land alt efter lokalt Behov, og da en direkte Oversættelse af Typebetegnelsen ofte vil virke fremmedartet og give et forvrænget Indtryk, vil det i mange Tilfælde være mest praktisk at anvende vedkommende Lands egen Benævnelse. Det er dog muligt at udskille fire Hovedgrupper som nedenfor anført:

- I. Panserkanonbaade — herunder Flodmonitorer.
- II. Mineskibe og Minestrygere.
- III. Vagtskibe: Inspektionsskibe, Escort Vessels (tidligere Sloops), Coast Guard Cruising Cutters, Patrol Vessels (Eagle-Boats), Boom Defence Vessels og Avisos.
- IV. Bevogtningsfartøjer: Vedetbaade, (større) Ubaadsjagere og Patrol Boats.

Gruppe III ses ogsaa ofte under Eet benævnet: Kanoubaade — men det bør her erindres, at denne Type med flere Stykker let Skyts er vidt forskellig fra den oprindelige, nu helt forældede Kanonbaadstype med 1 à 2 Stykker henholdsvis svære eller mellemsvære Kanoner.

Under Kategori 6 kommer — uden nogen Maximumstonnage — de forskellige Hjælpeskibe saasom: Værkstedsskibe, Moderskibe, Depotskibe, Transportskibe, Tankskibe, Opmaalingsskibe og Trawlere.

Endelig kan anføres under Kategori 7 — foruden de allerede omtalte Motortorpedobaade — Räumboote, smaa Ubaadsjagere, Vedetbaade og Patrouillebaade under 100 Tons.

Som det vil ses af foranstaaende Redegørelse for de forskellige Krigsskibstyper og deres Benævnelse, glider Typerne som Regel jævnt over i hinanden. De eneste virkelige Spring ligger mellem Hangarskibene (Aërodromskibene) og de øvrige Overfladeskibe og mellem disse og Undervandsbaadene.

Udskilles Hangarskibene vil det være muligt — som det er vist i hosstaaende Oversigt — at give et meget overskueligt Indtryk af denne de forskellige Krigsskibstypers »Gliden-over-i-hinanden«.

I Oversigten er de forskellige Skibstypers karakteristiske og almindelige Egenskaber markeret som

angivet, idet der dog for Deplacement, Artilleri og Fart yderligere er anført forskellige Grænser under selve Oversigten. Disse Grænser er dog kun omtrentlige, idet de forskellige Enheder kan variere betydeligt — saaledes ligger f. Ex. adskillige Torpedobaades Fart *under* 32 Knob og NIELS JUEL'S Artilleri under 15.5 cm o.s.v.

- En Prik · betyder, at Egenskaben vel forefindes eller *kan* forefindes, men at den ikke er særlig karakteristisk eller fremtrædende for vedkommende Skibstype.
- Et Kryds × betyder, at Egenskaben findes i nogenlunde fremtrædende Grad.
- En Trekant ▲ betyder, at Egenskaben findes i ret fremtrædende Grad og er nogenlunde karakteristisk.
- En Cirkel ● betyder, at Egenskaben er fremtrædende og karakteristisk.
- Et Kvadrat ■ betyder, at Egenskaben er meget stærkt fremtrædende og særdeles karakteristisk.

Markeringen af de forskellige Egenskaber er selvfølgelig i nogen Grad afhængig af et Skøn. Det kan maaske i visse Tilfælde diskuteres, om man bør benytte den ene eller den anden Markering, men saadanne eventuelle Uoverensstemmelser vil dog ikke kunne formaa at rokke selve Helhedsindtrykket, idet de højst kan give en enkelt mindre Forskydning hist og her.

Til Rubrikkerne for de forskellige Faktorer i Oversigten skal knyttes nogle faa Kommentarer:

Det vil ses, hvorledes Artilleriet og Panseret i Begyndelsen følger Deplacementet og kulminerer ved Slagskibene. Idet Panseret nu hurtigt gaar ned ad Bakke og helt forsvinder, medens Artilleriet aftager mere langsomt, begynder til Gengæld Torpedoarmeringen at voxe, til den naar sit Maximum ved Torpedobaadene og Ubaadene. Det maa erindres at Markeringen viser den *relative* Torpedoarmering, idet en Torpedobaad paa 300 Tons med 6 Torpedoapparater her maa

Oversigt over Hovedtyper af egentlige Krigsskibe.

		Displacement	Artilleri	Panser	Fart	Torpedoer	Miner	Luuffartøjer
Pansrede Artilleriskibe:	Panserkanonbaade	▲	▲	×	.			
	Kystpanserskibe	●	●	▲	×	.		
	Ældre Slagskibe	■	■	■	×	.		
	Slagskibe	■	■	■	▲	.		×
Krydsertyper:	Svære Krydsere	●	▲	▲	▲	×		▲
	Lette Krydsere	●	×	×	●	▲	.	▲
Torpedofartøjer:	Torpedokrydsere	▲	×	.	■	●	×	.
	Jagere	×	×		■	■	▲	
Ubaade:	Torpedobaade		●	■	▲	
	Torpedo-Ubaade	■		
Minefartøjer:	Mine-Ubaade	▲	●	
	Mineskibe	×	×		.	.	■	
Vagtskibe m.v.:	Minestrygere	×	×		.		×	
	Kanonbaade	×	×		.		.	
	Hangarskibe	■	×	×	▲			■
		Displacement Tons	Artilleri cm	Fart Knob				
En Prik	. betyder	< 800	< 12	< 16				
Et Kryds	× —	800-2000	12-15.5	16-25				
En Trekant	▲ —	2-3000	15.6-20.3	25-32				
En Cirkel	● —	3-10000	20.4-30.5	32-36				
Et Kvadrat	■ —	> 10000	> 30.5	> 36				

regnes for at være forholdsvis stærkere torpedoarmeret end en Jager paa 1800 Tons med 8. Farten ses forskudt lidt i Forhold til Torpedoarmeringen med Maximum paa et noget større Displacement.

Det vil bemærkes, hvorledes Artilleri og Panser er knyttet til Displacementet, medens Torpedoarmeringen og tildels Minerne er knyttet til Farten.

Endvidere bemærkes, at hvor Pansringen aftager og efterhaanden forsvinder, vokser til Gengæld Farten, der saaledes kan betragtes — ikke alene som en offensiv Faktor — men ogsaa som en Slags defensiv Erstatning for Beskyttelsen. Ubaadens Evne til at dykke er dels en offensiv Faktor ved selve Angrebet (Overraskelsesmomentet — der ellers fremkaldes af Farten), dels en defensiv Beskyttelsesfaktor, der træder i Stedet for baade Pansring og Fart.

Det vil endvidere bemærkes, at ethvert Skib, der kan passes ind enten under en af de anførte Typer eller som en Overgangsform mellem disse, vil være et Skib, der er bygget efter rigtige Principper. Saafremt et Skib derimod ved pludselige Spring eller »Huller« i de forskellige Faktorer kendeligt afviger fra sin Type i Oversigten og saaledes *ikke* kan passes ind i denne, vil det vise sig at være et mindre heldigt Experiment. Nogle Exempler vil bedst vise dette:

I de første »Washingtonkrydsere« er Panserfaktoren for lille — eller mangler helt, og det er ikke muligt at faa disse Skibe til at passe ind i Oversigten.

Kæmpekrydserne GLORIOUS og COURAGEOUS hørte efter Displacement-, Fart- og Artillerifaktorerne til blandt Slagkrydserne (nu Slagskibene) — men havde altfor ringe Panserfaktor. Anbragte man disse Krydsere, hvor de rettelig hørte hjemme efter deres Beskyttelse — nemlig under de lette Krydsere — vilde Fartfaktoren vel

stadig passe, men Displacement- og Artillerifaktorerne vilde være altfor store.

I NIELS JUEL er Artillerifaktoren for lille, medens til Gengæld Panserfaktoren i de finske Kystpanserskibe VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN er for ringe.

I de engelske »Luftværnskrydsere« er Artillerifaktoren for ringe, og Erfaringerne synes da heller ikke at vise, at denne Type — i sin nuværende Form — vil have nogen Fremtid for sig.

Tager man en af de forældede Kanonbaade af »Strygejernstypen« (FALSTER, LILLE BELT o.s.v.), vil det ses, at Displacement- og Artillerifaktorer slet ikke korresponderer. Selv om man i dette Tilfælde vilde gøre gældende, at Skibets ringe Størrelse (3 à 400 Tons) og lille Maalflade her kunde træde i Stedet for den manglende Panserfaktor, vil Oversigten alligevel vise, at der ikke er Plads for denne Kombination af Displacement, Fart og Artilleri blandt de moderne Krigsskibstyper.

Som det vil ses, indtager Hangarskibene en Særstilling. Om de vil bevare denne Særstilling, eller om der vil ske en Sammensmeltning med de øvrige Overfladekrigsskibe, maa Fremtiden vise. Luftfartøjsfaktorens relative Maximum for de øvrige Overfladekrigsskibe falder paa Krydserne — og det er da ogsaa her, at de forskellige Tilnærmelser mellem Hangarskibene og de øvrige Overfladekrigsskibe hidtil har fundet Sted — jfr. Hangarkrydserne. Eklairering er jo en Hovedopgave saavel for Luftfartøjer som for Krydsere, hvorfor det saaledes vil være særdeles logisk at søge at kombinere de to Typer. Det afgørende Moment for Hangarskibenes Fremtid er imidlertid, hvilken Art Luftfartøjer de skal medføre.

Overgangen fra den nuværende Kanonbaadstype (Vagtskibe, Inspektionsskibe o.s.v.) gennem pansrede Kanonbaade til de rigtige Panserkanonbaade er jævn og uden Spring — det vil sige, at ses der bort fra Hangarskibene, er Ringen hermed sluttet mellem de forskellige Typer af Overfladekrigsskibe.

(Fortsættes).

Uniform — Uniformitet — Uniform forpligter.
Nogle Betragtninger over Uniformsspørgsmaalet
Januar 1941.

Af Kaptajnløjtnant C. J. H. Høegh-Guldberg.

Uniform.

Selve Begrebet er ikke saa helt lige til at definere fyldestgørende — det gøres ikke blot ved en Oversættelse — da man i militær Forstand forstaar langt videre. I den nugældende »Lov om Forbud mod at bære Uniform« er selve Begrebet heller ikke defineret; der omtales kun: »Det er forbudt at bære Uniform eller Beklædningsgenstande, der kan sidestilles hermed, — — —«.

For Nutidens militære Etater er Uniformen et mangesidigt sammenkædet Problem. Dens ældste Betydning som Samlingsmærke, Kendetegn for Nationen (særlig Farverne), Grad, Afdeling, Vaabenart o. s. v. er stadig bevaret og af samme paakrævede organisationsmæssige Betydning; men Uniformernes Udseende og Udformning har derimod gennem Tiderne undergaaet store Forandringer fra at være prangende, straalende og farverige Dragter til nu at indgaa som et nødvendigt Led i Markkrigens Sløring med de deraf bundne, dæmpede Farver afstemt efter Aarstid, Terrænforhold eller Krigsskueplads. I nogle Lande har man dog endnu af Traditions hensyn — og Traditionen kan ikke vurderes højt nok — bevaret tidligere Uniformer som Paradeuniform. I andre Lande er man helt gaaet over

til den feltmæssige Uniform, der, naar enkelte Genstande eller Tegn bæres, tillige tjener som Paradeuniform.

Et andet stærkt Krav til Uniformen er, at tjene som hensigtsmæssig, sund og hygiejnisk Beklædning for alle militære Grader baade i Varme og Kulde, Sol, Nedbør og Blæst, og desuden under de mest forskelligartede klimatiske Forhold. Alle disse Krav skal teoretisk forenes i saa faa praktiske Klædningsstykker som muligt, der tillige skal være lette, bekvemme, forenet med stor Styrke og Holdbarhed overfor de mest forskelligartede haarde Paavirkninger. Naar militære Hensyn ikke er gaaet forud, har Uniformen heller ikke undgaaet at bære Præg af de tilsvarende Tidens Modeller fra den civile Klædedragt (omvendt har man i Krigstider set Uniformen overført som højeste Mode for Klædedragten).

Af de her opremsede og saare forskelligartede Hensyn fremgaar vist med al Tydelighed, at Uniformsspørgsmaalet stiller Krav om at være et levende Spørgsmaal i Takt med sin Tid, altid paa Dagsordenen og altid under Debat.

Det er da nærliggende at spørge om vort Uniformsreglement opfylder disse Krav om at være levende og tidssvarende? Dette Spørgsmaal vil ikke blive besvaret her, men overlades til hver enkelt Læser selv at besvare i Overensstemmelse med denne Artikels Tendens: at vække saa megen Interesse og Røre om Sagen, saa gammel Slendrian kan afskaffes.

Uniformsreglementet har i Hovedtrækkene i Perioden fra 1870 til 1941 gennemgaaet følgende Udvikling, der fordeler sig paa:

6 nye Uniformsreglementer med ialt

86 Ændringer, Tilføjelser og Rettelser,

der findes følgende Steder i Kundgørelser for Søværnet:

Love og Bestemmelser

8/9	1871	Pag.	128	25/11	1882	Pag.	120	27/7	1889	Pag.	127
27/2	1875	»	220	16/1	1883	»	129	21/10	1889	»	144
6/12	1875	»	239	10/11	1884	»	86	18/12	1895	»	276
3/10	1879	»	77	11/9	1886	»	72	18/7	1901	»	38
9/10	1879	»	77	15/9	1886	»	72	30/8	1901	»	40
21/4	1882	»	35	11/10	1886	»	74	30/9	1902	»	74
24/4	1882	»	59	21/7	1887	»	127	26/3	1907	»	4
1/5	1882	»	59	22/8	1888	»	32	14/10	1909	»	97

Kundgørelse B

2 — 1912	3 — 1922	11 — 1929	11 — 1934
12 — 1912	8 — 1922	5 — 1929	11 — 1934
2 — 1913	10 — 1925	7 — 1930	14 — 1934
2 — 1916	8 — 1923	9 — 1930	16 — 1934
6 — 1918	14 — 1923	9 — 1930	20 — 1934
1 — 1919	19 — 1923	6 — 1931	1 — 1935
1 — 1919	23 — 1923	16 — 1931	20 — 1935
4 — 1919	6 — 1924	1 — 1932	21 — 1935
10 — 1919	2 — 1925	10 — 1932	23 — 1935
4 — 1920	10 — 1925	31 — 1932	8 — 1937
10 — 1920	10 — 1925	3 — 1933	17 — 1937
12 — 1920	15 — 1925	9 — 1933	18 — 1937
1 — 1921	17 — 1925	13 — 1933	24 — 1937
5 — 1921	23 — 1925	23 — 1933	25 — 1938
7 — 1921	5 — 1926	25 — 1933	6 — 1939
7 — 1921	7 — 1926	3 — 1934	34 — 1939
7 — 1921	11 — 1928	10 — 1934	36 — 1939

Hertil kommer yderligere ialt 166 Bestemmelser vedr. Beklædning udenfor det egentlige Uniformsreglement og fordelt som følger:

1870 — 1900: 39

1900 — 1914: 27

1914 — 1918: 13

1918 — 1932: 61

1932 — 1941: 26

Heraf fremgaar med stor Tydelighed Tidernes skiftende Interesse eller Krav for og om Spørgsmaalet, og navnlig efter Verdenskrigen synes der at have været rig Lejlighed til at bringe Reglementet til Dato.

Man maa bort fra det fejlagtige Standpunkt, at man ikke vil rette et Uniformsreglement, selv for smaa Ændringsers eller Tilføjelsers Skyld eller være lydhor overfor rent praktiske Forslag, men samtidig maa man til Gengæld passe meget nøje paa, at en eller anden Gruppe ikke tilsniger sig en eller anden Uniforms-genstand, der kan betyde urene Linier, og faa uregnelige Konsekvenser. Holdes Reglementet ikke til Dato og med helt rene Linier, vil det kun afføde ureglementeret Paaklædning og virke lidet tilfredsstillende i Praksis.

Hvilke Problemer Uniformsspørgsmaalet vedrørende kan i Dag siges at være paa Ønskesedlen? Her vil kun blive taget enkelte Ting frem i Flæng af dem, man hører mest diskuteret:

Officerer. Der maa siges at være et stærkt Ønske om at afskaffe de mellemburde Handsker samt de hvide til daglig Uniform og indføre graa i Stedet. (At drage Nytte af andre Mariners Erfaringer kan vel ingen tage fortrydeligt op). — Hvide Vanter var saare ønskeligt til Vinterbrug — Tiden er vel ogsaa saadan, at man med Berettigelse kan *dispensere* indtil videre, (uden at være Tale om Afskaffelse), for *Anskaffelsen* af Gallauniform — helt eller delvis — af rent økonomiske Grunde.

Kadetter. For Kadetgruppen er Reglementet ikke med helt rene Linier og langt fra tilfredsstillende, men da Spørgsmaalet for Tiden er taget op af Søofficersskolen, skal det ikke nærmere omtales (Underlægenes Uniformering skønnes særdeles uheldig!)

Værnepligtige. Deres Beklædning — uden Vanterne, der er for tynde og uholdbare — giver vel ikke større Anledning til Drøftelse. Vagtskapperne er en stor og velset Forbedring, men hvorfor indføres Soldatertrøjen ikke? Den var f. Eks. tidligere reglementeret i Norge, og

maa vel i Forhold til Udgift, Vægt, Plads o. s. v. siges at være et endog særdeles velegnet Klædningsstykke til Vinterbrug.

For alle Kategorier: Spørgsmaalet om at bære Vaaben?

Naar alle Personelgrupper ikke er omtalt, skyldes det langt fra, at Uniformsspørgsmaalet for deres Vedkommende er løst tilfredsstillende; men kun at ovennævnte Eksempler er tilfældigt valgte.

Alle Kategorier bør lære at respektere Uniformsreglementet!

Uniformitet.

Hvad gavner det at have et tidssvarende Uniformsreglement, naar det langt fra overholdes, eller for at sige det rettere groft overtrædes, og Interessen for og Forstaaelsen af Uniformitetens Betydning saavel indad- som udadtil er yderst ringe.

At alle Uniformsgenstande skal og bør være af approberet Model samt bæres reglementeret, det kan der næppe herske Tvivl om; men et skønsomt Udvalg af de »Uniformer«, der vises i det daglige saavel i som uden for den egentlige Tjeneste, byder paa adskillige højst originale »Modeller« og Paafund af Klædningsstykker som: Handsker, Vanter, Halstørklæder, Sokker, uldne Veste, Muffediser, Pull-overs, højhalsede Skindveste, Pelshuer og sidst men ikke mindst Kategorien »Navy blue« — alt i de fleste af Regnbuens Farver.

Uniformiteten brydes ikke alene af selvbestaltede Uniformsgenstande, men ogsaa af visse tilladte Paa-klædningers Mangel paa Uniformspræg, idet Tjenestegrensfarve, Emblem og Distinktion ganske er udeladt, som saadan kan nævnes Kadetternes Overtrækstøj og »daglige Blaåt« om Bord, men værst af alt er ogsaa paa dette Omraade, den »Navy blue«. Denne, der oprindeligt var tænkt som Regnfrakke eller Erstatning

for Sommerkappe, er blevet til Universalpaaklædning for mange, der mer eller mindre bevidst herunder skjuler deres militære Kendetegn, idet Uniformskasketten kun paa nært Hold og for sagkyndige giver nogen Oplysning. Almindelige Mennesker tror i mange Tilfælde at staa overfor en civil, en Funktionær eller Embedsmand fra anden Etat. Da den »Navy blue« er saa populær, som den er, bør den ikke afskaffes, men dens Brug indskrænkes, samtidig med at den faar Præg af Uniform, og hertil hører: velsiddende, marineblaa, toradet, med Bælte eller Spændetamp og *med Skulderdistinktioner*.

Inden for Officererne er Uniformiteten af Jakkeuniformer ikke særlig iøjnefaldende. Her findes ret forskellige Udgaver: varierende Antal af Knapper (og disses Placering), Brystlomme, »Bagsmæk« o. s. v. Trænger denne Uniform til Revision, saa kan det jo let gennemføres: men den maa være ens for alle. Her maa Officererne være Foregangsmænd. Officerer kan mindst af alle tillade sig at være ureglementeret paaklædt, da naturligt Reglementer bør og skal *overholdes* af alle uanset Grad og Stilling.

Den mest rationelle Løsning af hele Uniformitets-spørgsmaalet var at afskaffe Udrustningshjælpen og gøre Uniformen til et Led i Hyren. »Tjenesteuniform« findes jo inden for andre Etater (for nogle begrænset til visse Grader). Og, hvad der er muligt for andre Etater, kan vel ogsaa tænkes løst inden for Marinen (evt. begrænset til og med Kaptajnløjtnantsgraden).

Et saadant Princip gennemført efter passende Skala vil sikkert blive hilst med Glæde, som et kærkomment og haardt tiltrængt Tillæg for de yngste Officerer, der i Dyrtider, som de nuværende, er ekstra belastet af Uniformen. Tiden er ikke langt fra at være saadan, at mange ikke har Raad til endsige kan faa Materialer

til en Uniform, og saa maa Staten jo nødvendigvis alligevel træde hjælpende til under en eller anden Form. Hvorfor saa ikke afhjælpe dette i normale Tider med at indføre »Tjenesteuniform« og samtidig fritage Befalingsmændene for den nuværende ekstra Byrde, som Uniformen vil blive i en Dyrtid, og som er saa langt føleligere, jo mindre Budgettet er.

Uniform forpligter.

Et af Nutidens store Problemer er at gøre Folk og Værn til et fuldstændigt Hele: Nationen. Derfor er det nu mere en nogensinde af afgørende Betydning at den militære Stand opretholdes i Folkets Bevidsthed, og hertil bør man først og fremmest benytte den »Reklame«, man naturligt har i at »vise Uniformen«. Ellers glemmer Folket — eller det gaar maaske aldrig rigtigt op for det — at det har sin egen Hær og Flaade, og hermed gaar det selvsagt baade ud over Sympatien og Agtelsen for Værnene.

I Udlandet har man forlængst indset, den Skade der opstaar, hvis Folket daglig unddrages at se, høre eller leve med Militæret.

Uniformen er Symbolet paa den militære Stands Afsluttethed over for den civile, derfor bør man være i Uniform ikke blot i Tjenesten, men ogsaa i det mindste paa Vejen til og fra. Brugen af Vaaben til Uniformen er sikkert af større Betydning i Folkets Opfattelse af Befalingsmanden, end man umiddelbart tænker sig fra Militærets Side.

Som Forholdet er i Dag, allægges de fleste Uniformen, naar Tjenesten er slut for at trække i civile Klæder, og derved mister man »Reklamen«, da det ikke falder nogen ind paa Gaden, at der bag den tilsyneladende almindelige Borger skjuler sig f. Eks. en Søofficer.

Det er ikke blot nødvendigt, at Befolkningen til Stadighed ser Repræsentanter for Værnene, ellers sløves Interessen, men det er i lige saa høj Grad nødvendigt for os selv stadig at mindes vor særlige Stilling i Samfundet, ellers henfalder vi let til civile Refleksioner. Det er nærligt kommet dertil, at det ikke er »fint« at gaa i Uniformen uden for Tjenesten — det næsten strider mod »god Tone«. Herved svækkes Agtelsen for Uniformen, og som en Følge heraf ogsaa for Befalingsmanden, og Uniformen selv reduceres til en Slags Arbejdspaaklædning, mer eller mindre luvslidt, der bæres under Arbejdet og til Nød til og fra Arbejdsstedet.

Selv om det ikke er Uniformen, der skaber den militære Aand, saa er den dog en af Betingelserne for, at den ikke slumrer ind.

Naar man paa en københavnsk Gade kan møde en Befalingsmand iklædt: lilla Navy blue (eenradet, uden Bælte og med rund Krave); indenfor: Tjenesteuniform; nedenfor: Sabel og med ureglementerede Handsker — eller følgende Tilfælde: Civil Hat, Navy blue og indenfor: Uniform, paa Vej til Undervisningen paa en af Søværnets Skoler, saa maa ovennævnte særligt graverende Tilfælde siges at være helt ude i Karikaturen og Brugen af Uniformen som anført intet andet end *Misbrug*.

Efter den 9. April er Uniformsspørgsmaalet blevet yderligere aktuelt for Befolkningen, blandt andet fordi det nationale Moment er kommet til. Her bør Officererne atter vise Eksemplet — ikke som mange har gjort hidtil ved for egen Behageligheds Skyld at unddrage sig Brugen af Uniformen mest muligt — men derimod ved hver given Lejlighed at vise vore Landsmænd, at *den danske Søofficer* er stolt af at bære sin Uniform — ved den behøver han heller ikke at skamme sig! Enten det nu bliver ved en stiltiende Overenskomst eller

efter Ordre, bør man stræbe derhen, at alle til og fra daglig Tjeneste bærer Uniform. Med Hensyn til at bære Vaaben, hvorfor saa stille os ringere end vort eget Politi, eller de i Landet værende fremmede Tropper; de bedømmes og sammenlignes naturligt i det daglige af Folk med den danske Værnemagt. Lad os mødes aabent og ærligt med Befolkningen — det bliver alligevel Tidens Løsen!

Uniformen forpligter ikke alene til at bære den; men stiller ogsaa visse Krav til Holdning og Optræden, da man meget let er udsat for at blive ramt af Befolkningens altid vaagne Kritik. Alle er vist hurtigt enige om: at gaa med Hænderne i Lommen, Kraven oppe om Ørerne, hilse med den ene Haand i Lommen, gaa med en Dame under Armen, gaa med Hund i Snor, at være belæstet med Pakker eller Kufferter ikke er noget, der pynter paa eller bidrager til at holde Uniformen højt.

Mange af Tidsskriftets Læsere har sikker tumlet med ovennævnte Tanker og dertil knyttede Problemer, og adskillige havde været i Stand til at fremsætte dem bedre, men derfor er ovennævnte paa adskillige Punkter ret kritiske Bemærkninger ikke mindre velment fra min Side, og jeg haaber, det har bidraget til at vække den almene Interesse for Spørgsmaalet, der kun kan løses, dersom alle gaar ind derfor, men til Gengæld er jeg ogsaa af den Formening, at det vil bære lige saa megen Frugt for Flaaden som en Række Artikler, Foredrag eller Møder i agitatorisk Øjemed. Men det kræver en Indsats af den enkelte for at blive et Led i det store Genrejningsarbejde, og her er der ingen Grund til at hvile eller opsætte hverken for de store eller smaa Problemers Vedkommende.

Hvor man end vil placere Uniformsspørgsmaalet,

saa vær med til at løse det hurtigst muligt — uden vor Nations Trang til Kompromis eller Hang til at gaa paa Akkord med sig selv — og vær med til at slutte op om:

Uniform forpligter!

Hermed er en Sten af Fremtidens Værk allerede nu paa rette Plads.

Ny Disciplinarret til Koffardis i Tyskland.

Ved Kaptajnlojtnant Haugsted.

^{10/1} 1941 har Ministerraadet for Rigsforsvaret udstedt en Forordning med Lovkraft om Disciplinarret for Skibsførere og -officerer i Handelsmarinen.

Forordningen maa karakteriseres som en Bestræbelse paa at indordne en civil Tjeneste med civile Funktionærer under de militære Principper for Retsforfølgning, og det er ikke uden Interesse at sammenligne den med dansk Lovgivning.

§ 1 lyder:

- (1) Der paahviler Skibsførere og -officerer i den tyske Handelsmarine paa Grund af deres Opgaver og deres Stilling den Pligt altid at opfylde de Krav, som Standens Anseelse og Flagets Ære paalægger dem i Ind- og Udland ved ansvarsbevidst, værdig og offervillig Optræden.
- (2) Den, der handler mod denne Pligt, straffes med Disciplinarstraf.

Tilsvarende Regler for Overtrædelse af Pligt mod Æresbegreber findes her i Danmark kun i »Militær Straffelov«. Forordningen nævner ikke nogen Begrænsning for, hvad der anses for Pligtforsømmelse, og det hedder i tyske Kommentarer bl. a.: — Der opstilles en omfattende Ramme for Skibsføreres og -officerers Pligter. I Praksis vil der antagelig i Tidens Løb udvikles en Art Æreskodeks. At disse Pligter gælder

baade i Ind- og Udland er udtrykkelig fastslaaet; at de altid gælder, fremgaar ligeledes af Forordningen, saa at f. Eks. en Skibsfører eller -officer ogsaa er underkastet Lovens Bestemmelser for de Handlinger, han foretager under Landlov.

Til Skibsofficerer hører: Styrmand, Maskinmestre (Lederen af Maskinanlægget og vagthavende Maskinist), Læger, Proviant- og Intendanturofficerer samt Radio-officerer efter de i Tyskland gældende Bestemmelser herfor.

§ 2 omtaler:

(1) Disciplinarstraffe:

- a. Advarsel.
- b. Irettesættelse.
- c. Bøder indtil 3000 Reichsmark.
- d. Fratagelse af Næringsbevis.
- e. Udelukkelse af Handelsmarinens Officersstand.

(2) I Følge Stk. 1 d kan et eller flere Næringsbeviser fratages. Fratagelsen kan være tidsbestemt, dog ikke under 1 Maaned og ikke over fem Aar, eller for Stedse.

(3) Udelukkelse af Handelsmarinens Officersstand har til Følge Fratagelse af alle Næringsbeviser og Uegnet-
hed som foresat i den tyske Handelsmarine.

Tilsvarende Disciplinarstraffe findes ogsaa i den danske Lovgivning, idet »Militær Straffelov« har Bestemmelser om Irettesættelse, og efter »Borgerlig Straffelov« kan der idømmes Bøder, og Næringsbevis kan fratages for 1—5 Aar eller for Stedse. Dog kan man efter dansk Lovgivning ikke udelukke, at f. Eks. en Styrmand, der har mistet sit Næringsbevis, kan tjene sit Brød som Baadsmand, Radiotelegrafist el. lign., hvis han ellers er tilstrækkelig kvalificeret dertil, ligeledes sker Fratagelsen efter dansk Lov kun i Forbindelse med en Forbrydelse.

§ 3:

- (1) Til Gennemførelse af Disciplinarforfølgelsen mod de i § 1 nævnte Personer oprettes Sødisciplinarkamre.
 (2) Sødisciplinarkamrene lægges ved Søretterne (Seeamt) i — — — (Fort. over visse Byer).

§ 4:

- (1) Sødisciplinarkamrene bestaar af en Formand og fire Bisiddere.
 (2) Formanden for den Søret, ved hvilken Sødisciplinarkamret er lagt, er samtidig Formand for Sødisciplinarkamret. Det samme gælder for hans Stedfortræder.

§ 6:

Formanden skal ved Udvælgelsen af Bisiddere udnævne:

- a. en Skibsfører fra Handelsmarinen.
- b. en Bisidder, der efter Kategori og Grad har mindst det samme Næringsbevis eller den samme Stilling som den Sigtede, mod hvem Retsfølgelsen er rettet.
- c. en Officer fra Krigsmarinen.
- d. en dertil beordret fra NSDAPs Udenlandsorganisation.

Disse Bestemmelser om særlige Retter er netop et Princip, der er blevet ophævet herhjemme med de militære Retters Bortfald, dog kan Sø- og Handelsretten til en vis Grad karakteriseres som en særlig Ret, men de hertil svarende i Tyskland er for Søens Omraade netop Søretterne (Seeämter). Som det vil fremgaa af ovenstaaende, er Disciplinarretterne i Praksis dog en Slags Sidegren af Søretterne, forbundet ved en »Personalunion«, idet de ikke skal varetage almindelige Søforhør og Søforklaringer, men kun Spørgsmaal om, hvorledes de omhandlede Personer har opført sig.

I tyske Kommentarer lægges der megen Vægt paa, at en Repræsentant for Krigsmarinen og for NSDAP er Bisiddere, idet det hedder, at Forholdet mellem Krigsmarinen og Handelsmarinen og den væsentlige Indflydelse Partiet har paa Personel-Ledelse i Almindelighed ikke alene gør det ønskeligt, men ogsaa nødvendigt, at disse Repræsentanter deltager i Dom over Skibsføreres og -officerers Forhold.

I Forordningens § 7 nævnes, at der tilforordnes Sødisciplinarkamret en Rigskommissær i Lighed med, hvad der er Tilfældet ved Søretten. Rigskommissæren ved en Soret er Statens Tilsynsførende, og han er i Reglen Søofficer (Konteradmiral el. lign.); ved Disciplinarkamrene virker han tillige som offentlig Anklager.

Ligesom Søretterne i Tyskland har en højere Instans (Reichsoberseeamt), der ogsaa er Specialret, faar Disciplinarkamrene en højere Instans, Disciplinarretten, der overfor Rigsoversøretten forholder sig som Sødisciplinarkamret til Søretten.

I Danmark vil en Sag, der indankes fra Sø- og Handelsretten gaa til Højesteret.

Forordningens § 13 nævner, at Hovedforhandlingen ikke er offentlig; dette er et Modsætningsforhold til dansk Ret, idet Retsforhandlinger her principielt er offentlige, og kun naar særlige Omstændigheder taler derfor, kan Dørene lukkes, og da kun efter særlig Retskendelse.

I § 23 findes en Passus om, at Forordningen har tilbagevirkende Kraft, noget der kun kendes her i ganske særlige Tilfælde, og da det af de tyske Kommentarer fremgaar, at Forordningen længe har været tiltrængt og ønsket, er det usikkert, om denne Passus kan henregnes til den specielle Krigssituation i Øjeblikket.

Vort Søværns Hæders- og Mindelage. April Maaned.

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

1. April 1866: Søforterne »Trekrøner« og »Lynetten« overgaar fra Marinen til Landetaten.
1. April 1878: Sominevæsenet 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 Bhd 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 slaet.)
2. April 1859: Søofficersforeningen stiftes.
3. April 1683: Lærlingeinstitutionen 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 »Gellon«, Hjuldampskibene »Hekla« og »Geiser« under Kom-

mando af Kommandørkaptajn Paludan angriber de tyske Batterier i Eckernførdefjord, Linieskibet skydes i Brand og sprænges i Luften, hvorved 100 Mand af Besætningen omkommer, deriblandt Næstkommenderende Kaptajnløjtnant Krieger og 3. Kommenderende 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 udfor 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: Pauserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe, deltager fra Vemmingbund i Forsvaret af Dybbøl.
20. April 1722: Bepisningsreglement 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 bemandedes med danske Orlogsgaster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. Døckum og v. Berger.
24. April 1715: Flaade paa 8 Linieskibe og 3 Fregatter under Schouthynacht Gabel slaar ved Femern Bælt (Kolberger Heide) svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 2 Fregatter under Schouthynacht Wachtmeister. Fregatten »Lovendals Galej«, Chef Kaptajn Peter Wessel, tager Schouthynacht Wachtmeister til Fange og standser Odeheggelse 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 Sekondlojtnant 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Flyevæsen.

En amerikansk Journalist offentliggør Efterretninger om 4 nye engelske Flyvemaskintyper:

1) »Hawker-Tornado«, ensædet Jager 680 km/T, 8 Maskingeværer og 3 Maskinkanoner (20 mm Oerlikan, 60 Skud pr. Kanon, samlede Vægt 73 kg). Motoren — Rolls Royce Vulture — er paa 2000 HK. (dobbeltsaa stærk som Rolls Royce Merlin Motoren, der anvendes bl. a. i »Hurricane« Jageren).

2) »Whirlwind«, tomotoret Jager, 640 km/T, Rolls Royce Merlin Motor. Maskindrevet Maskingeværtaarn.

3) »Avro-Manchester«, tomotoret Bombemaskine, 520 Km/T. Fuldvægt 15 ts, 35 m Spændvidde.

4) »Hort-Stirling«, firemotoret Bombemaskine, Fuldvægt 35 ts. Denne Type overgaar i Størrelse og Hastighed de meget omtalte amerikanske »flyvende Fæstninger«.

De tidligere Bombemaskintyper ændres og forsynes med nye større Motorer, der allerede er i Seriefabrikation; Bombelasten og Hastigheden er væsentlig forøget.

F. Eks. er Fuldvægten for »Wellington« Bombemaskinen forøget fra 12 ts til 15 ts, og Hastigheden fra 414 km/T til 520 km/T.

(M. W. Jan. 41) H. H.

Holland.

Bjærgede hollandske Fartøjer.

1666 hollandske Skibe sank eller blev beskadigede under Kamphandlerne sidste Aar. Af disse var i Februar atter 775 klar til Brug, mens 193 har maattet opgives som totale Vrag. Af ovennævnte 1666 Skibe sank ialt 692, af hvilke der endnu mangler

at blive bjærget 67, imellem disse er der dog ca. 50 mindre Fiskerfartøjer, om hvis Bjærgning der ikke kan være Tale, saa der mangler kun at hæves en Snes Stykker. Man regner med, at Arbejdet hermed vil tage en Maanedes Tid.

(H.) F. H.

Mexiko.

Flyvevæsen.

I Løbet af 1941 vil Luftvaabnet blive nyorganiseret. Af de bestaaende 6 Lufteskadrer skal opstaa 3 Luftregimenter, og et 4. skal sandsynligvis dannes.

Der skal oprettes et selvstændigt Luftvaabendepartement, der senere skal udvikles til Ministerium. (M. W. 17.-1.-41) H. H.

Rusland.

Organisation af Handelsflaaden.

Siden 9.-4.-1939 er Folkekommisariatet for Søtransport i USSR organiseret saaledes:

I. Forvaltninger.

1. Politisk Forvaltning.
2. Centralforvaltning for tør Ladning og Passagerer.
3. — - den søgaaende Tankflaade.
4. — - Havne.
5. — - Søindustriforetagender.
6. — - Vandbygningsvæsen.
7. — - Forsyninger.
8. Forvaltning for Signal- og Forbindelsesvæsen.
9. — - Navigationsundervisning mm.
10. — - søgaaende Skibe i det fjerne Osten.
11. — - særlige Undervandsarbejdede.

II. Afdelinger og Sektioner.

Antagelse og Fordeling af Arbejdere. — Arbejdsplanlægning. — Planlægning (incl. Beregning og Statistik). — Finans. — Kontrol-Inspektion for Folkekommisariaten. — Centralbogholderi. — Forfremmelse. — Teknisk Afdeling (incl. Kontor for Opfindelser). — Gruppe hos Folkekommisariaten til Indprentning af Gen. Blidmans Stæhonow-Metoder. — Skibsinspektion. — Brændsels- og Maskininspektion. — Militær Bevogtning. — Skibsregister. — Boligforhold. — Forretningsføring. — Hemmelig Afd. — Eksport. — Juridisk Afd. — Sekretariat. — Arbitrage. — Klageafd. — Arkiv.

Dampskibslinierne er inddelt saaledes:

1. Baltic Linie (Leningrad)
2. Nordlige Linie (Arkangelsk)
3. Passager- og Fragtlinie i Sortehavet (Odessa)
4. Tankskibslinie i Sortehavet (Tuapse)
5. Asovske Linie (Rostow)
6. Sochi-Linie i Sortehavet (Sochi)
7. Kaspiske Linie (Baku)
8. Fjernøstlige Linie (Wladivostok)

(H.) F. II.

Sverige.

Forsvar og Kapital.

Den ubestridte Nødvendighed at sætte Landet i formaalstjenlig Forsvarstilstand har tvunget den svenske Stat til Udgifter, hvis Størrelse man paa Forhaand næppe tilnærmelsesvis har kunnet overse. Kun saa meget har været klart, at disse Udgifter ufortøvet maatte foretages, og at ikke de til Raadighed staaende Midler, men det foreliggende Rustningsbehov var bestemmende for Udgifternes Omfang. Tilvejebringelsen af de nødvendige Statsindtægter var en senere Opgave.

Det for Aaret 1940/41 udarbejdede Finanslovsforslag sluttede med en Sum 1,7 Milliarder Kr. baade paa Udgifts- og Indtægts-siden. Nu, nær Finansaarets Udgang, antages det, at alene Forsvarsudgifterne i det løbende Finansaar vil komme til at beløbe sig til 2,4 Milliarder Kr., mens de oprindeligt var opført paa Budgettet med 327 Millioner Kr. Imidlertid maa det erindres, at Forsvarsudgifterne allerede i Finansaaret 1939/40 havde beløbet sig til 1,25 Milliarder Kr., og i det kommende Finansaar 1941/42 er der budgetteret 1,3 Milliarder Kr. til Forsvaret. I Løbet af disse tre Aar vil Sverige altsaa i det mindste komme til at udrede 5 Milliarder svenske Kroner til sit Forsvar, i Sandhed en anerkendelsesværdig Ydelse af et Folk paa 6,4 Millioner Indbyggere.

Intet Under derfor, at den svenske Finansstyrelse har set sig nødsaget til at forlade den klassiske Grundsætning, at løbende Udgifter kun maa dækkes af løbende Indtægter og ikke ved Laan. Den anførte Belastning kan naturligvis kun for en ringe Del dækkes igennem forøgede Skatter. Det nye Finanslovsforslag regner med 475 Millioner Kr. nye Skatter, nemlig en Forsvarsskat, der skal indbringe 275 Millioner Kr., og en ny Omsætningsskat, der anslaaes til at give 200 Millioner Kr. Da man paa den anden Side maa

regne med ringere Indtægter af Automobilbeskatning, Toldindtægter o. s. v., saa vil den samlede Skatteindtægt antagelig kun indbringe 390 Millioner Kr. mere end i indeværende Finansaar. Hertil kommer dog andre Indtægter, deriblandt Overskudet fra Statsforetagender, som Jernbaner, Post, Telegraf, Vandkraft o. s. v., saaledes at Finanslovforslaget slutter med en Indtægt paa 2,08 Milliarder Kr. Der regnes, i Betragtning af Forsvarsudgifternes faktiske Størrelse med et Underskud, der vil komme til at ligge mellem 0,6 og 1 Milliard Kroner. Men Budgettet selv har dog kunnet magte Forsvarsudgifter til et Beløb af 7—800 Millioner Kr. Der mangler Dækning for et Underskud i indeværende Finansaar paa 1,7 Milliarder Kr. og for Finansaaret 1941/42 for et Underskud paa 600 Millioner Kr.

Underskuddet for indeværende Aar, 1,7 Milliarder Kr., faar Dækning paa følgende Maade: 1. Ved Hjælp af 1. Forsvarslaan — stort 800 Millioner Kr. — af hvilket 250 Millioner er anvendt til Dækning af forrige Aars Underskud, saaledes at man her endnu rander over 550 Millioner; 2. Et Præmielaan paa 50 Millioner Kr.; 3. 2. Forsvarslaan — stort 500 Millioner Kr. — der er udbudt; 4. Guld- og Devisereserver 200 Millioner Kr., og 5. kortfristede Skatteveksler til et Beløb af 400 Millioner Kr.

For saa vidt som Udviklingen paa Beskæftigelsens Omraade og paa Kapitalmarkedet bliver gunstig, kan der vel allerede i Sommerens Løb blive Tale om Udhyldelsen af 3. Forsvarslaan.

Den svenske Statsgæld androg ved Udgangen af Aaret 1940 4,52 Milliarder Kr., et Beløb, der betegnes som usædvanlig lavt. Størstedelen af denne Gæld er i normale Tider blevet anvendt til Investeringer, f. Eks. Udnyttelse af Vandkraft, Jernbaneanlæg o. s. v. og amortiseredes automatisk igennem disse Anlæg. Endskønt Udgifterne til Forrentning og Amortisation i det kommende Finansaar ligger 50 Millioner Kr. højere og ialt vil andrage 190 Millioner Kr., saa kan Indtægterne paa dette Omraade, der udgør 235 Millioner Kr., magte betydelig mere.

Sveriges Gældsbyrde andrager for Tiden kun 700 Kr. pr. Indbygger, og Danmark og Finland var i 1938 de eneste Lande, der havde ringere Gældsbyrde end Sverige.

Ifølge Meddelelse fra den svenske Finansminister udgjorde det private Forbrug i Sverige i det sidste Fredsaar fra 8 til 8,5 Milliarder Kr., og Privatforbruget er i Aaret 1939 steget. I 1938 oversteg Nationalindtægten Privatforbruget med 2,5 til 3 Milliarder Kr.; af dette Overskud anvendes ca. 2 Milliarder til ny Kapi-

taldannelse, medens Resten kan betegnes som »offentligt Forbrug«. En Forhøjelse af Statsudgifterne som den nu indtrufne paa 2 Milliarder Kr., betyder altsaa, at der er taget omkring 20% af Nationalindtægten fra den private Kapitaldannelse og det private Forbrug. Dette er dog nærmest en teoretisk Betragtning, eftersom det er temmelig vanskeligt effektivt at indskrænke Privatforbruget, for de vigtigste Privatudgifter ligger temmelig fast. Man gaar derfor ud fra, at Financieringen af de øgede Statsudgifter hovedsagelig har belastet Kapitaldannelsen og tildels er blevet gennemført i Form af Lagerforbrug, forringet Vedligeholdelse og Indskrækning af Nyinvestering. Men dette kan naturligvis kun gaa an i en Overgangstid, hvorfor den svenske Finanspolitik vil bestræbe sig for saa hurtigt som muligt at naa frem til Balance paa Finansloven paany.

En stor Del af de nuværende svenske Statsudgifter anvendes direkte eller indirekte til Fremskaffelse af Arbejde, og derved søger man saa vidt muligt at holde Erhvervslivet i Gang. Der regnes med, at over 1 Milliard Kr. af Statsudgifterne i det løbende og i det følgende Finansaar vil kunne betragtes som arbejdsfremskaffende Investeringer. Heri er medregnet Bygninger for Forsvarsvæsenet, men ikke materielle Anskaffelser til Forsvaret; ogsaa den Rusland bevilgede Kredit paa 100 Millioner Kr. kan henregnes til disse Foranstaltninger til Fremskaffelse af Arbejde. Derfor bærer det 2. Forsvarslaan Mottoet: »Forsvar og Arbejde«. Opretholdelsen af en stor Beskæftigelsesgrad i Erhvervslivet er ved Siden af Opretholdelsen af Neutraliteten den svenske Statsledelses vigtigste Opgave. Saalænge Beskæftigelsen i Erhvervslivet er nogenlunde normal, vil ogsaa Kapitaldannelsen og dermed en sund Financiering fortsat være mulig. Foreløbig er Sverige trods de uventet store Udgifter til Forsvarsvæsenet endnu langt fra nødt til eventuelt at tage sin Tilflugt til Seddelpressen.

(Tysk Presse) *F. H.*

U. S. A.

Flyvevæsen.

Fire Fabrikker i New Jersey er ved at udføre en Hasterordre paa 10 Mill. \$, der hovedsagelig angaar Flyverpanser. Det mod Maskingeværbeskydning sikrende Panzer dækker Flyveren fra under Knæet langs Ryggen og over Hovedet som en Munkekutte.

Panseret bestaar af særlig hærdet Staal af hemmelig Sammensætning og vejer 50 kg.

(M. W. 17.-1.-41) *H. H.*

Colt Vaabenfabrikkerne fremstiller en 3,7 cm Kanon til Brug i Luftfartøj. Yderligere skal Motorfabrikkerne »Chrysler« og »General Motors« paabegynde Bygning heraf.

Der er ligeledes planlagt Fremstilling af 20 mm Kanoner til Luftfartøjer, idet de fleste amerikanske Typer indtil nu kun har været udstyret med Maskingeværer, som er virkningsløse overfor Panserplader og andre moderne Indretninger i europæiske Krigsmaskiner. Fabrikkerne til denne Fabrikation skal være færdige i Løbet af 1 Aar, og i Løbet af ca. 2 $\frac{1}{2}$ Aar haaber man at fremstille Skyts til 35000 Luftfartøjer.

(M. W. Jan. 41) H. H.

Varer til Rustningsindustrien.

US Maritime Commission har meddelt de førende amerikanske Linierederier, at Indførslen af de saakaldte »strategiske Raastoffer«, der er bestemt til Rustningsindustrien, skal ekspederes frem for alle andre Ladninger. Det fremhæves, at man i første Omgang forlader sig paa, at Rederne vil gøre det frivilligt. Iøvrigt lader den amerikanske Regering skinne igennem, at der er Tale om at danne en saakaldt Tonnagepool, der skal bestaa af en vis Mængde Tonnage, som de forskellige Rederier skal stille til Disposition for Regeringsfragter. Denne Afgivelse skal ogsaa til at begynde med være frivillig. De fem amerikanske Storredier, som US Maritime Commission har henvendt sig til, fungerer nu som et Mellemlid mellem Regeringen og de andre Rederier, der altsaa maa høje sig for de Afgørelser, de »store« træffer.

(H.) F. H.

Søgaaende Motor-Torpedobaade.

Underdirektør, Civilingeniør E. L. Barfoed.

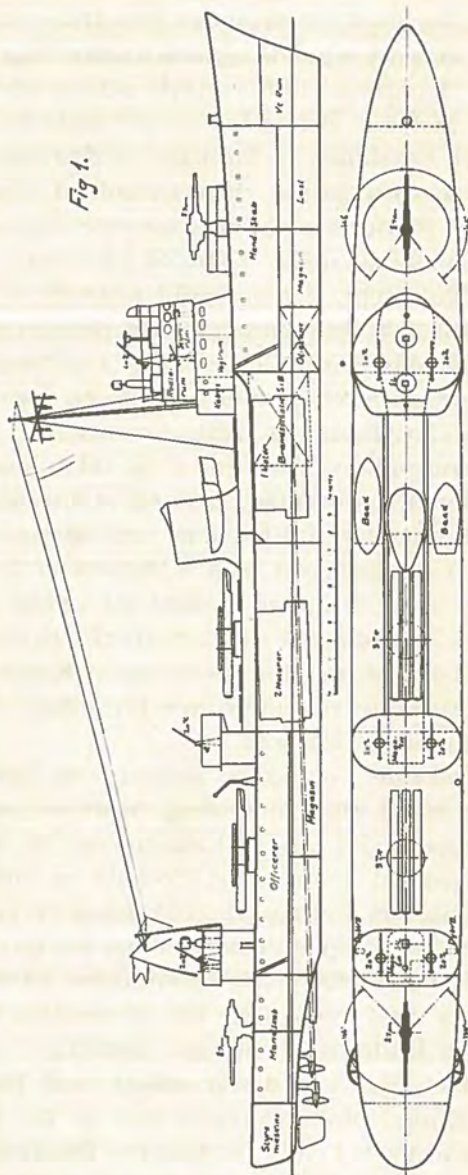
Efter hvad man kan dømme ved at betragte den nuværende Krigs Operationer til Søs, vil ogsaa i Fremtiden de søgaaende, kraftigt armerede Torpedobaade komme til at spille en betydelig Rolle til Angreb paa større fjendtlige Skibe, til Operationer mod Undervandsbaade, Konvojledsagelse m. m., og med et stadigt stigende Krav til Hurtighed, uden at det dog er ønskeligt at forøge Skibenes Størrelse for meget for ikke at forøge Risikoen for Opdagelse eller som Maal for Beskydning. For danske Forhold er særligt Bibeholdelse af ringe Dybgaende og god Manøvreedygtighed af stor Betydning, og det bliver derfor naturligt, at Anvendelsen af Dieselmotorer til Fremdrivningsmaskineriet bliver taget i Betragtning, da disse med Hensyn til Manøvrering, hurtig Start, ringe Vægt af tilhørende Brændstof etc. har fremragende Fordele.

Ved søgaaende Torpedobaade af nedenfor beskrevne Typer, forsynet med Dieselmotorer, vil selv for Aktionsradier paa blot 1000 Sømil ved ca. 20 Knobs Fart de opnaaede Vægtbesparelser inklusive Brændselsoliens udgøre ca. 40—50 ts., og jo større Fartøjernes Maksimalfart skal være, des større Betydning faar Vægtbesparelsen. De søgaaende Torpedobaades Maksimalfart bør næppe nutildags ligge under 30—32 Knob for at være nogenlunde jævnbyrdige med de Modstandere og de Opgaver, der vil komme til at foreligge i Havene, der støder op til Danmark, ligesom Chancerne for at kunne benytte sig af de taktiske Fordele i de indenrigske Farvande og Undgaaelse af Flyverangreb, Be-

skydning fra Undervandsbaade etc. naturligvis er saa meget større, som Fart og Manøvreevne er større.

Den foreliggende Opgave er derfor gaaet ud paa at undersøge, hvilket Motorarrangement og hvilke Motorstørrelser, der vilde være mest passende til søgaende Torpedobaade svarende til ovennævnte Hovedtræk og af Størrelser, der ligger i Nærheden af de for den danske Marine hidtil anvendte Typer. Man er saaledes gaaet ud fra, at Torpedo-Bevæbningen bestaar af 2 Triple-Udskydningsapparater anbragt nærlig midtskibs, 2 Stk. 8,7 cm (Alternativt 10,5 cm) Kanoner, 6 Stk. 20 mm Antiluftkanoner, 2 Stk. Maskingeværer, iøvrigt opstillet som angivet paa Fig. 1, der giver Omrids og skematisk Arrangement for en Diesel-Torpedobaad af Dimensionerne: Længde 60 m, Bredde 6,2 m, Middeldybgaende 1,6 m, Deplacement ca. 280 T. og Dybgang agter ca. 2,25 m, maksimal Hestekraft ca. 10,000 IHK ved 450 Omdr./Min., maksimal Fart med halv Vægt af Forbrugsbeholdningerne ca. 32 Knob, Aktionsradius ved 20 Knob ca. 2000 Sømil. Som det vil fremgaa af Tegningen, bestaar Motoranlægget af 3 Hovedmotorer, hver paa sin Aksel, der direkte driver 3 Skruer, hvilket er muligt at gennemføre med de valgte Hoveddimensioner og Skibets Linieform agter, uden at faa en Linieform frem, som virker uheldigt under Søforhold. Drivskrueerne er antaget 3-bladede, men det vil rimeligvis være praktisk at udføre Midterskrueen med 4 Blade, hvorved iøvrigt Dybgangen agter kan reduceres ca. 10 cm. Skibets Bredde og øvrige Arrangement, Olie-tankenes Placering m. m. er valgt saaledes, at Skibets Stabilitetsforhold vil give relativt bløde Bevægelser saavel tværskibs som langskibs, idet forholdsvis smaa Vægte er anbragt forude (intet Torpedo-Udskydningsapparat i Stævnen). Brændselsoliebeholdningen er lagt lidt foran for midtskibs, saaledes at Skruernes Neddykning holdes

Fig 1.



omtrentlig konstant, efterhaanden som Olien forbruges. Forskibet er gjort rejsende og med konkav Stævnprofil for at lette Overgangen til Forskibets udfaldende Spanteform, der er første Belingelse for at formindske Søens Sprøjt over Forskibet, og forneden er Stævnen formet for Paravane-Installation. Paa Grund af Forskibets Rejsning er Platformen for den forreste Kanon hævet passende op for at opnaa bedre Skydefrihed.

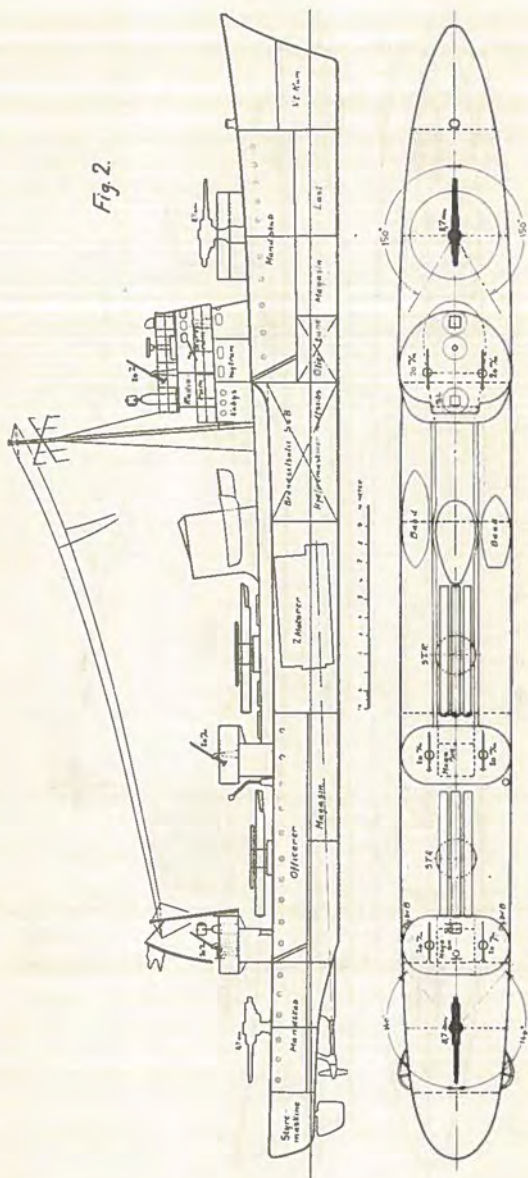
Den Motortype, der er tænkt anvendt, er iøvrigt af Burmeister & Wain's gennemkonstruerede og gennemprøvede Totakts-Trunk Type med Trykforstøvning, der tidligere er anvendt til Krigsfartøjer. Den bygges hidtil med 7 Cylindre og direkte omstyrbar, men vil iøvrigt kunne udføres med fra 6 til 12 Cylindre.

Man kunde naturligvis tænke sig at anvende andre Motorarrangementer, f. Eks. som angivet paa Fig. 2, der viser et Arrangement med 2 Motorer af Type som ovenfor og med 2 Skruer, hvilket vil kunne give en 58 m lang Torpedobaad en Fart af 27,5 Knob, altsaa svarende til den danske Marines »Dragen«-Klasse. Denne Fart er dog, som iøvrigt anført ovenfor, næppe tilstrækkelig til fremtidige Forhold.

I de nævnte Forslag er Torpedo- og Artilleribevebningen holdt efter almindelig Sædvane; men der er vel næppe Tvivl om, at Erfaringerne fra den nuværende Krig vil ændre disse Forhold en Del særlig med Henblik paa Luftangreb, saaledes at en kraftigere Beskyttelse ved Hjælp af Panserskærme paa Kanonerne, stort Antal af Antiluftskyts og Ammunition, let Pansring af Baadenes mest vitale Dele for at modstaa Maskingeværid fra Luftfartøjer vil være ønskelig.

Projektet Fig. 3 er derfor udført med Tendens i nævnte Retning. Motorarrangementet er for 3 Drivskruer, men med 1 Stk. 7-cylindret Dieselmotor til Midterskruen og 2 Stk. 10-cylindrede for de to Side-

Fig. 2.



skruer. Den totale IHK er ca. 13,000 og den tilsvarende Fart 34 Knob. Bevæbningen bestaar af 2 dobbelte Torpedoapparater og 2 Sæt Dobbeltkanoner af Kaliber 10,5 cm, endvidere 6 Stk. 20 mm Antiluftskys og 2 Maskingeværer. Kanonerne er alle forsynede med Panserskærme, og til Dæk over Styrehus, Hovedmotorer, Styremaskine, Ammunitionsmagasiner og Olietanke er beregnet en Ekstravægt paa ialt 8 Tons af Chrom-Nikkelstaa-plader. Endvidere er Antallet af vandtætte Skodder forøget og Dobbeltbunden udført i Motorrummene for baade at bringe Oliebeholdningen dybere ned og samtidig opnaa et kraftigt Fundament for Hovedmotorerne.

Baadens Hoveddimensioner er: Længde 64 m, Bredde 6,6 m, Middeldybgaende 1,75 m, Displacement 350 T., Dybgang agter 2,4 m.

Ved Anvendelse af Dieselmotorer i de forskellige Projekter har man hele Tiden haft for Øje at opnaa Muligheder for økonomisk Drift ved Krydsfarter. Med 3 Motorer er Sagen forholdsvis let, idet man ved Anvendelse af den midterste Hovedmotor kan variere Farten mellem 14 og 20 Knob. Naturligvis kan man ved yderligere Anvendelse af de to Sidemotorer opnaa en Del Fartvariationer og ligeledes Manøvremligheder, f. Eks. ved at anvende Sidemotorerne til Bakning, medens man kun anvender Midtermotoren til Fart frem og Stop. Hvor stor Kapaciteten af Manøvreluftbeholderne bør være, bliver i nogen Grad afhængig af de endelige Ønsker om Haandtering under Havneforhold; men, da dette Spørgsmaal er mindre krigsvigtigt, er der foreløbigt i Projekterne gaaet ud fra en Manøvreluftkapacitet som anvendt ved Undervandsbaadsmotorer, der ganske vist paa Grund af deres Akkumulatorbatteri under samme Forhold kan være noget heldigere stillet, selv om deres Manøvrering er mere delikat.

Baadenes Hjælpemaskineri saavel i Motorrummet som paa Dæk, for Opvarmning, Ventilation, i Kabys etc. er iøvrigt forudsat elektrisk drevet. Til Skrogets Konstruktion er antaget betydelig Anvendelse af Svejsning og iøvrigt som sædvanligt for denne Størrelse Krigsfartøjer hovedsageligt Koldnitning og Anvendelse af galvaniserede Plader for Udenbordsklædning under Vandlinien og for Tykkelser under 3 mm, hvor Konstruktionsdelene er særlig udsat for Tæring. I Vandgangen forude indtil midtskibs er paaregnet anbragt en svejst Isforstærkning mellem Spanterne, bestaaende af diagonalt anbragte Profiler paasvejst »omvendt«, det vil sige med Taaen mod Klædningen. Det samme vilde ogsaa være heldigt anbragt paa en kortere Længde agter, paa Steder hvor Spanteformen ikke er modstandsdygtig overfor Tryk udefra. Udrustningen for Mineudlægning, inklusive Miner, Magnetiseringskabler til Beskyttelse mod magnetiske Miner samt Paravaneudrustningen er ikke medtaget i Deplacementsvægten, da Omfanget af disse Installationer i mindre Grad er fastlagt og afhængigt af specielle Forhold. Saadanne Installationer vil, saafremt de skulde anvendes, nedsætte Farten med ca. $\frac{1}{2}$ Knob. Dybvandsbomber er placeret i Borde udfør Agtermasten med Magasin under Platformen agter. Anvendelse af søbestandigt Aluminium til diverse Beslag, Dørke, Gelænder, Køjer, Skandseklædning, Platforme, Dæksskodder etc. er al anbefale, forsaavidt det kan fremskaffes, og Vægten heraf vil kunne omfatte ca. 7,5 Ts. Lydisolationen er forudsat opnaaet i passende Udstrækning ved Anvendelse af Sprøjteasbest og lette, brandsikre og ikke hygroskopiske Isolationsstoffer som Isoflex o. l. For Apterings vedkommende kan disse Stoffer ogsaa finde udmærket Anvendelse, hvor Varme eller Sved fra Skibssider etc. kan forventes.

Stabilitetsforholdene er med de foreslaaede Bredder og Linieform fuldt ud tilstrækkelige, og for den førstnævnte Types vedkommende ogsaa, selv om eventuelt 10,5 cm Kanoner anvendes i Stedet for 8,7 cm Kanoner, hvilket rimeligvis vil være stærkt at anbefale nutildags, hvor selv armerede Trawlere og Handelsskibe bevæbnes med saadanne Kalibre. For 3-Skrue Projektet stiger derved Deplacementet ca. 12 T. heri og medregnet 20 cm større Skibsbredde. Maksimalfarten bliver i dette Tilfælde ca. 31,5 Knob.

Som Forholdene er her i Landet for Tiden, vil det sikkert være meget ønskeligt, om Bygningen af Fartøjer som de her beskrevne, kunde finde Sted, naturligvis først og fremmest for at opnaa mere Styrkelse af det nationale Forsvar; men samtidig vil den Klasse Arbejder som Baadene betinger, give relativt meget stor Aflastning af Arbejdsløsheden, fordi Forholdet mellem Arbejdsløsheden plus indenlandsk Materiale og indført udenlandsk Materiale er ca. 8:1 og højere end langt de fleste Arbejder af anden Art, der kan finde Sted til Afhjælpning af nævnte Problem. Dogmet om de bogstaveligt i Vandet bortkastede Penge som Bygning af en Flaade vilde være, og som man herhjemme alt for ofte har maattet høre, er vel forlængst omstyrtet, efterhaanden som der er fremvokset en Forstaaelse af ethvert Arbejdes fordelagtige Gensidighedsvirkning paa anden Industri, Handel, Skatteevne m. m. Baade direkte og indirekte, rent materielt set, er dette ganske indlysende, naar saa stor en Del kommer Landet selv til Gode, i Modsætning til det Nationaltab, der sker ved den mistede Arbejdstraining og Dygtiggørelse, særlig for de yngre Aldersklasser, ikke at tale om de moralske og etiske Værdier, der tabes ved Understøttelsessystemets Negativitet.

Udførelsen af de beskrevne Baadetyper er inkl. den 34 Knobs Baad med 3 Dieselmotorer let at præ-

stere, saavel med Henblik paa hurtig og let Bygning som Maksimaludførelse af Installationerne her i Landet. Det Staalmateriale, Raajern etc., som medgaar til Staal-skrog og Motorer andrager til Dagens Pris ikke stort over Kr. 400,000.00, og valset Staalmateriale kun ca. 100 Ts. pr. Baad, hvilket derfor ikke skulde være saa vanskeligt at faa fra vore Nabolande, selv under nuværende Forhold. Endvidere er Baadene ikke større, end at Skrogene kan bygges horizontalt og let slidskes overlang — Friktionen andrager kun ca. 4 Tons — og de kan da let sættes i Vandet ved Hjælp af to Flydekraner af de Størrelser, man har til Raadighed her i København, saaledes at det ikke er nødvendigt at lægge Beslag paa eksisterende Beddinger. Vægten af Plader og øvrige Konstruktionsdele er samtidig saa minimal, at almindelige Motor-Kørekraner paa Jorden kan besørge alt det nødvendige Transport- og Opstillingsarbejde.

Det vil naturligvis være økonomisk fordelagtigt at et større Antal ens Baade sættes i Gang samtidigt, da baade Indkøb af de ensartede Dele, Skabelonarbejder, Drifts- og Administrationsudgifter formindskes i dette Tilfælde.

Som det fremgaar af det ovenfor anførte, er den foreliggende Motortype, dens Vægt pr. HK., Omdrejningstal etc. særdeles anvendelig i søgaende Torpedobaade som de projekterede, og adskillige Læsere vil maaske tænke, at de i de sidste Aar saa meget omtalte smaa Hurtig-Torpedobaade, Mosquitobaade og lignende kunde bygges med lignende Motortype, for Eks. med Cylinderantallet forøget op til 12, som den nævnte Type kan udføres med. Dette er imidlertid ikke muligt med de Konstruktioner, som udføres her i Landet, og det vilde, hvis man skulde opnaa driftsikre Konstruktioner, medføre langvarige, meget bekostelige Forsøg, saaledes at Bygning, indenfor et rime-

ligt Tidsrum, af saadanne Baade med Maskineri, der kunde sikre 40 à 50 Knobs Fart, kun for Tiden kan tænkes gennemført ved Køb af Licens fra Udlandet for benzindrevne Motorer.

Som Kuriosum kan nævnes, at en Torpedobaad med en Armering paa 2 Torpedorør og 2 Stk. 20 mm Luftværnskanoner og forsynet med 1 Stk. 12-cylindret Dieselmotor af den ovenfor nævnte Type, selv i meget let Udførelse, ikke vilde kunne opnaa tilstrækkelig gode Scimmingegenskaber, og derfor heller ikke en Fart under rolige Søforhold paa stort mere en 32—33 Knob, en Fart, der desværre hurtigt vilde aftage, saasnart Vejrforholdene blev lidt urolige. Baadens Dimensioner vilde, saavel af Hensyn til Motorvægt som til Stabilitet, blive: Længde ca. 45 m, Bredde 4,5 m, Displacement ca. 95 T.

De ovenfor projecterede, søgaende Torpedobaade har derimod tilstrækkelige Dimensioner til den angivne Dieselmotortype, der baade hvad Vægt og Omdrejninger angaar kan sikre sig den bedst mulige Effektivitet og god Fart ogsaa under Søforhold.

Sammendrag:

Med Henblik paa danske Forhold er der i ovenstaaende paavist Fordelene ved Anvendelse af danske Dieselmotortyper i søgaende Torpedobaade.

Krigsmæssigt set, fremkommer Fordelene ved Vægtbesparelser i Bygningen og Brændstofbesparelser, hvilket muliggør den kraftige Armering og Sødygtighed og alligevel Bibeholdelse af Hoveddimensioner, der ikke formindsker de for danske Farvande nødvendige Betingelser: Manøvreevne, ringe Dybgaaende etc. Endvidere opnaas meget hurtig Start og fremragende Manøvreforhold — ca. 4 Sek. fra Fuld Kraft Frem til Fuld Kraft Bak — og Maskinmanøvrer, der i det Hele taget er Turbinmaskineri og andet Dampmaskineri langt

overlegne i Hurtighed. Stor Aktionsradius. Ingen Røg- og Flammeudvikling med deraf følgende mindre Chance for Opdagelse. Tidstab forekommende ved Opfyring af Kedler, samt disses Saarbarhed undgaas. Endelig kan Dieselmotoren under længere Tjenesteperioder langt bedre bibeholde sine Maksimalpræstationer end Dampmaskineriet, hvor Kedelrørenes Tilsodning, Kedelsten, Kondensatorvanskeligheder m. m. altfor hurtigt ned-sætter disse, saaledes at Prøvetursresultaterne for den nybyggede Baad aldrig senere opnaas, hvorimod Dieselmotoren baade paa Grund af en noget stigende mekanisk Virkningsgrad i Begyndelsen af dens Levetid og ved den forholdsvise Lethed, hvormed Ventiler etc. kan udskiftes af Personalet ombord, kan bibeholde en Tilstand, der stadig muliggør en Ydeevne paa Højde med de oprindelige Resultater.

Byggemæssigt set fremkommer Fordelene ved, at Baadens Konstruktion trods Opnaelsen af større Fart og Sødygtighed kan bygges med Anvendelse af allerede i Praxis udførte Motortyper og med relativ ringe Ud-læg til Anskaffelse af Materiale fra Udlandet. Fordelene ved en forholdsvis meget virkningsfuld Beskæftigelses-grad for dansk Arbejdskraft.

Ovenstaaende Redegørelse, skrevet som den er af een, der staar udenfor Marinens daglige Liv, vil rimeligvis have tangeret Problemer og Forhold, der for-kængst har været drøftet ud fra militære Synspunkter af Marinens Officerer. Alligevel har Forfatteren ment, at det kunde være af Interesse at fremsætte sine Synspunkter, saaledes som de har kædet sig sammen med de fremsatte Forslag om Anvendelsen af Dieselmotorer i søgaende Torpedobaade.

Til ovenstaaende, som Redaktionen umiddelbart før Trykningen har forelagt *Direktøren for Orlogsværftet*, har denne knyttet følgende kortfattede Bemærkninger:

Underdirektør E. L. Barfoeds Artikel »Søgaende Motor-Torpedobaade« er formentlig af meget stor Interesse for Tidsskriftets Læsere, og omfatter — saaledes som Artiklens Slutningsbemærkning forudsætter — Problemer og Forhold, som Orlogsværftet tidligere har overvejet ud fra baade tekniske og militære Synspunkter.

Den letbyggede Dieselmotor har et særdeles interessant og gunstigt Anvendelsesomraade for Torpedobaade med indtil ca. 17000 IHK (nærligt svarende til ca. 13000 AHK ved Turbinebrug), hvor den — naar den indgaar i et samlet Anlæg (Hoved- og Hjælpe-maskinerier med Aksler og Skruer samt Skibets Hjælpe-maskinerier incl. Elektricitetsforsyning o. l.) og ved Teknikkens nuværende Standpunkt — vægtmæssigt set kan ligestilles med Dampturbinen og er denne overlegen, hvad de Anlæggene tilhørende Forbrugsvægte (Brændsels- og Smøreolie samt Spædevand) for en given Aktionsradius ved en given Krydsfart angaar. Derfor kan man, naar det kun drejer sig om de Fartøjsstørrelser, som Artiklen behandler, indskrænke Sammenligningen mellem Vægtsummerne af samlede Anlæg + $\frac{1}{2}$ Beholdningsvægte, dels for Dieselanlæg og dels for Damp-turbineanlæg, til at omfatte de nødvendige Vægte til $\frac{1}{2}$ Beholdninger for fastlagt Aktionsradius og Krydsfart.

Den i Artiklen anslaaede Krydsfart — 20 Knob — maa for Baadstørrelsen og danske Forhold anses for at være noget for høj, idet den allerhøjest vil andrage 17 Knob, og ved denne Krydsfart vil Dieselanlæggets Beholdningsvægt kun andrage ca. 50 % af Turbineanlæggets tilsvarende Beholdningsvægt.

En Aktionsradius af 1500 Sm. ved nævnte Kryds-

fart maa anses tilstrækkelig. For ca. 50 % af Turbinebaadens hertil svarende Forbrugsvægte vil der følgelig kunne indbygges en større Hestekraft i den dieseldrevne Torpedobaad end i den turbinedrevne, hvilket giver en Fartoverlegenhed ved Max.-Fart af 1,50—2 Knob.

Denne Fartoverlegenhed vil dog reduceres til at blive ca. 1 Knob, fordi den dieseldrevne Baad under Krydsfart maa gaa med Sideakslerne drevet af særlige Tomgangsmotorer, hvilket medfører en Forøgelse af Olieforbruget og en noget forøget Maskinvægt til Tomgangsmotorer, Koblinger etc.

Den her nævnte Foranstaltning vil blive nødvendig, thi i modsat Fald maa man vælge mellem at lade alle 3 Hovedmotorer gaa med meget ringe Belastning eller lade Sideakslernes Propellere slæbes gennem Vandet, og begge disse Fremgangsmaader vil give Anledning til saa store Forøgelser af den dieseldrevne Baads Olieforbrug under Krydsfart, at dens Overlegenhed, hvad Forbrugsvægte angaar, gaar tabt.

Opmærksomheden henledes paa, at det hidtil anførte gælder ganske uanset, hvilken Skrogbygning og Armering man anvender, idet Vægten af disse — uanset Valg af Maskineri — tænkes ansat ligesaa lav i en diesel- som i en turbinedreven Torpedobaad.

I denne Forbindelse skal derfor blot anføres, at de fremholdte Veje til at bygge let (vidtgaende Anvendelse af elektrisk Svejsning og Letmetaller etc.) forlængst er bragt i Anvendelse, ligesom Isolationsmaterialer tages i Brug i den Udstrækning, man vil ofre Vægt derpaa.

Der vil her næppe være Grund til at gaa nærmere ind paa Armerings- og Beskyttelsesspørgsmaalene, da ogsaa disse, som allerede anført, løses uafhængigt af Valget af Fremdrivningsmaskineriet.

Dog bør det anføres, at det ikke er umiddelbart

givet, at Torpedoarmeringen i Forstævn i en Torpedobaad med moderat Max.-Fart vil blive forladt, ligesom man næppe vil ofre 4 Stk. 10,5 cm Kanoner i Dobbeltaffutage paa Torpedobaade af den omhandlede lille Type, men indskrænke sig til 2 Stk. 10,5 cm Kanoner — ogsaa under Hensyn til Besætningens Størrelse og Anbringelse af Ammunition.

En A. L.-Armering paa 6 Stk. 20 mm R. K., som medfører stor Ammunitions-mængde og Besætningsforøgelse, er næppe nødvendig og vil ikke være praktisk gennemførlig, idet bl. a. Opstillingen af saadant Skyts paa Broen bør undgaas — ogsaa af Hensyn til at nævnte Plads maa forbeholdes Anbringelse af moderne Ildledelsesinstallationer, som er absolut paakrævet for at kunne udnytte Vaabnene effektivt.

Medens de anførte Farter af 32 og 34 Knob er opnaaelige ved de respektive anførte smaa Deplacementer, vil sidstnævnte ikke kunne overholdes, og de nævnte Farter vil derfor ikke kunne opnaas ved de medgaaende Deplacementer. Iøvrigt skal det oplyses, at en Torpedobaad som »Dragen«-Typen i 1941 med bibeholdt Maskinvægt under Anvendelse af nyeste maskintekniske Forbedringer vil faa en Fartforøgelse fra 28 til 29,5 Knob for fuldt udrustet Skib med halve Forbrugsbeholdninger.

De i Artiklen anførte store Fordele ved Anvendelsen af meget lette Dieselanlæg er af særdeles anerkendt Værdi og af stor Interesse, og det kan derfor formentlig være paa sin Plads at paapege Aarsagerne til, at disse Anlæg har vanskeligt ved at vinde frem til Brug i Torpedobaade af den nævnte Størrelse.

Hovedaarsagen hertil er først og fremmest, at Udnyttelsesgraden af moderne Vaaben er overordentlig ømfindtlig overfor Rystelser og Vibrationer, og saadanne kan meget let gøre et Krigsskib uanvendeligt.

Erfaringer herfor foreligger fra Krigsskibe med relativt væsentligt ringere Hestekraftydelse, og med sværere Materiale dimensioner end dem, der anvendes i letbyggede Torpedobaade.

Den Omstændighed, at man tvinges til at anbringe Hovedmotorerne og i stor Udstrækning tillige Hjælpe-motorerne udenfor Skibets Diametralplan, foranlediger som bekendt stor Risiko for ødelæggende Rystelser, trods al anvendt Omhyggelighed ved Konstruktionen af Motorfundamentene og de øvrige Skrogdele, naar det gælder saa letbyggede Skibe, som der her er Tale om.

Disse Ulemper kan selvfølgelig i nogen Grad imødegaaes ved en Forøgelse af Materiale dimensionerne, men dette medfører Deplacementsforøgelse med deraf følgende Fartnedsættelse.

Derimod er Risikoen for, at velkonstruerede Turbineanlæg — selv i de lettest byggede Krigsskibe — foranlediger ødelæggende Skibsvibrationer, som bekendt overordentlig ringe.

Endvidere vil man ved Hjælp af moderne Støjløsningsapparater være i Stand til at opdage et Dieselskib paa længere Afstand end et Turbineskib.

Dertil kommer, at i det foreliggende Tilfælde, hvor Talen er om smaa Torpedobaade, vil Anvendelsen af 3 Aksler opdele Underskibet agter paa en Maade, som i udpræget Grad vil vanskeliggøre Indbygningen af Magasiner for Ammunition og Dybd bomber samt Transportmulighederne fra samme, idet der netop vedrørende Indretningen af saadanne Magasiner stilles meget strenge Sikkerhedskrav.

I den interessante Redegørelse for den Betydning, Bygningen af Torpedobaade har baade for det nationale Forsvar og som Led i Bestræbelserne for Aflastning af Arbejdsløsheden o. s. v., synes Forholdet mellem Arbejds løn plus indenlandsk Materiale og indført

udenlandsk Materiale bedømt noget optimistisk, hvilket bl. a. tillige ses, naar nævnte Forhold 8:1 sammenholdes med Angivelsen af det anslaaede Beløb — 400.000 Kr. — alene for Staalmateriale, Raajern etc., som medgaar til Staalskrog og Motorer, idet man da kommer til en Bekostning for færdigt Skibsskrog og Maskinanlæg, som ligger meget højt, men Redegørelsens Værdi og Betydning reduceres ikke nævneværdigt, selv om nævnte Forhold maatte ansættes en Del ugunstigere.

Nogle Betragtninger vedrørende Legemsøvelser.

Af Sølejtant J. A. Hviid.

Foranlediget ved forskellige Udtalelser i Dagspressen om Idrættens Opgaver, Retningslinier og Uddannelse af kvalificerede Instruktører, fremsættes nedenstaaende Betragtninger med særligt Henblik paa Officersuddannelsen.

Mennesket er et uhyre indviklet Væsen, i hvilket et Utal af Funktioner udgør et harmonisk Hele. Disse Funktioner er baade aandelige og fysiske. De betinger hinanden, og der bestaar uundgaaelige Vekselvirkninger mellem Funktionerne.

En Opdragelse, der kun tager Sigte paa Menneskets aandelige Funktioner, beskæftiger sig kun med en Del af Mennesket og maa derfor blive utilstrækkelig, ja direkte skadelig; den undergraver den Jordbund, den selv bygger paa. Thi Aanden behøver Legemet og omvendt. Den aandelige Opdragelse stiller fysiske Krav til Legemet og den legemlige Uddannelse aandelige Krav til Aanden. En Opdragelse kan altsaa paa Grund af Menneskets Beskaffenhed simpelthen ikke nøjes med en Del af Mennesket; den skal for at være en fuldendt Opdragelse omfatte samtlige Funktioner, saaledes at Mennesket kan nærme sig Funktionsidealet: det fuldkomne Menneske.

Heraf følger, at den legemlige og aandelige Opdragelse af Mennesket er uadskillelige, de griber ind i hinanden og betinger hinanden.

Legemsopdragelse betyder ikke bare at skabe Musk-

ler, opnaa Rekorder og vinde Præmier. Saaledes opfatter desværre mange Mennesker Sportens Formaal.

Legemsopdragelsen er en Del af den aandelige Opdragelse, saavel som denne er en Del af Legemsopdragelsen, og først en fornuftig Kombination af disse to Opdragelser giver den fuldkomne Opdragelse af Mennesket.

Ved Opdragelsen skal Mennesket dannes, Karakteren skal formes, de gode Egenskaber udvikles, og de daarlige holdes nede; her har Legemsopdragelsen uhyre store Muligheder, som desværre stadig ikke bliver taget i Betragtning i tilstrækkeligt Omfang; ja, der findes ogsaa mange Mennesker — desværre ogsaa Officerer — der ikke har forstaaet Sportens sande og fornemste Formaal som Led i Menneskets Opdragelse; de ansér Sporten for at være et Tidsfordriv, en Slags Underholdning for Udøveren og Tilskueren, en Tilsidesættelse af Aanden for Fysikken, ja for en daarlig Vane, hvorved man kun udsætter sit Legeme for Beskadigelser.

Intet er bedre egnet til at paavirke et stort Antal af Menneskets aandelige Funktioner — udover de fysiske — end netop Legemsøvelser.

Under Udøvelsen af Legemsøvelser (Sport i Almindelighed) udsættes Menneskets aandelige Funktioner for Belastninger, der ofte kan blive meget haarde. Forskellige Sportsgrene forudsætter ligefrem visse Funktioner, som først skal udvikles til et bestemt Trin, før man kan gaa i Gang med denne krævende Gren af Sporten. Legemsøvelsernes Opgave er det at faa Mennesket til at reagere rigtigt overfor den Slags Belastninger; Egenskaber som Snarraadighed, hurtig Situationsopfattelse, Viljestyrke, Selvbeherskelse, Selvtillid, Mod og mange andre Egenskaber udvikles under Udøvelse af Sport o. l.

Her er det Lærerens, Dommerens eller Trænerens

Opgave at gøre sin store Indsats for, at Legemsøvelser virkelig bliver til det, de skal være, og det, der overhovedet giver dem Eksistensberettigelse, nemlig at være et Led i Menneskets altomfattende Opdragelse til at blive et værdifuldt Samfundsmenneske. Det er ikke nok, at en Sportslærer kan lære en Mand at støde en Kugle saa og saa mange Meter eller bibringe et Fodboldhold den rigtige Boldbehandling; kan han *kun det*, »plejer han kun Kødet«, og han staar ikke højere end Manden, der faar Bjørne til at cykle eller Hunde til at hoppe gennem en brændende Papirring. Han skal være i Besiddelse af pædagogiske Evner. Han skal ikke alene arbejde med Elevernes Kroppe, men ogsaa med deres aandelige Funktioner. Strækker hans Evner ikke saa langt, maa han under ingen Omstændigheder være selvstændig Lærer. Han kan — ved kun at have det rent legemlige for Øje — skade Opdragelsen af Eleverne betydeligt. Thi den aandelige og den fysiske Opdragelse griber ind i hinanden og betinger hinanden.

At Sporten er blevet misforstaaet af mange Mennesker og derfor har mange Modstandere, eller at der findes Mennesker, der kun »taaler den«, skyldes vel, at de sportslige Ledere, Lærere og Instruktører enten selv har misforstaaet Sportens sande Opgaver eller ikke har lagt tilstrækkelig Vægt paa Sportens aandelige Mission. Her er et lille Eksempel paa, hvordan en Træner bør virke: Et Ishockeylandshold skulde udtages. En af de bedste Spillere kom ikke paa Holdet paa Grund af daarlige Karakteregenskaber. En anden Spiller, som i rent teknisk Henseende var daarligere, men hvis aandelige Holdning var upaaklagelig, blev sat paa Holdet. Den aandelige Holdning var altsaa afgørende for Træneren ved Udtagelsen af Holdet.

Sport eller Legemsøvelser stiller aandelige Krav

til Udøveren. Dette gælder særlig for al Konkurrence-sport, hvor Udøverens aandelige Funktioner kan blive udsat for meget store Belastninger, og derfor hører Konkurrencesporten med til Legemsopdragelsen.

Konkurrencer kræver omhyggelig Forberedelse: Træning. Dertil hører Flid, Energi og Koncentration, altsaa en hel Del aandelige Funktioner. Selve Konkurrencen kræver endvidere Viljekraft, Selvtillid, Indsats af Kræfterne paa det rigtige Sted og i det rigtige Øjeblik; ved Holdkonkurrencer kræves desuden Uselvisk-hed, Evnen til at underordne sig et Hele, stærk Kam-meratskabsfølelse. Vilje til Samarbejde.

Legemsopdragelsen skal begynde i en tidlig Alder, senest naar Barnet begynder at gaa i Skole, d. v. s. i det Øjeblik den systematiske Opdragelse begynder, men helst allerede i Spædbørnsalderen. Gymnastik-undervisningen skal give Børnene en god Holdning, vænne dem til Disciplin saavel indadtil, Selvdisciplin, som udadtil, Disciplin overfor andre, og endvidere ud-vikle alle de ovennævnte Egenskaber. Med andre Ord: Legemsopdragelsen skal sætte ind med fuld Alvor fra Begyndelsen og i dens fulde Omfang, saaledes at den lige fra Starten omfatter alle de aandelige og fysiske Funktioner, som ligger indenfor Legemsopdragelsens Rækkevidde. Paa denne og kun paa denne Maade vil man ogsaa faa Ungdommen til at forstaa Sportens sande Budskab til Menneskeheden, og kun saaledes vil man kunne imødegaa Faren for Rekordfanatisme, Sportsidiotisme og lignende sygelige Tilbøjeligheder. Skolerne skal give Gymnastikundervisningen samme Vægt som den øvrige Undervisning. Gymnastiktimen skal ikke bare være en Slags Adspredelse og Fornøj-else for Eleverne. At denne har Form af en saadan, gør ikke noget, men Indholdet skal være Opdragelsen af Mennesket i sin Helhed.

De højere Skolers Program bør omfatte Legemsøvelser som obligatorisk Fag. Naar et Menneske saa har afsluttet sin Uddannelse, træder det ind i Livet, som maa betragtes som en fortsat Skole, hvor Begivenhederne i sig selv er Læremestrene. Man er nødt til at forny sine Kundskaber, udvide dem, kort sagt: Ens aandelige Funktioner kommer ikke til at ligge stille, de er i Brug hele Tiden og skal være klar til Belastninger. Derfor skal ogsaa Legemsopdragelsen fortsættes, Aanden behøver fortsat Legemet og omvendt.

Mange vil spørge, om man ikke kan undvære Konkurrencerne og nøjes med Motionsøvelserne. Svaret maa blive nej. Begrundelsen ligger dels i, at netop under Konkurrencer kommer en hel Del aandelige Funktioner ud for en særlig Belastning, hvilket er yderst fremmede for Opdragelsen. Dette Forhold er der gjort nærmere Rede for, dels kan Nødvendigheden af Konkurrencer begrundes med følgende:

Ethvert Fremskridt, enhver Udvikling er betinget af Konkurrence, af Kamp. Kamp er Udvikling og Fremgang. Det gælder ikke alene indenfor Sporten, men er en af Livets haarde Love. Yder man ikke sit bedste, og bliver man ikke opdraget og trænet op til at yde sit bedste nøjer man sig med at holde paa det, man har, betyder det Stilstand, Forfald og Tilbagegang.

Derfor skal der Konkurrencer, Præmier og Rekorder til. Det er altsammen Midler til at øge Kappelysten, udvikle Kampaanden og Interessen. En 1. Præmie eller en Rekord er ikke det endelige Maal eller Legemsopdragelsens Formaal; de er kun et Middell i Legemsopdragelsens Tjeneste. Udøveren har noget haandgribeligt at kæmpe for. Man skal kunne sejre og taale Berømmelse, ligesom man skal kunne lide et Nederlag. Kamp, Sejr, Glæden over denne, Nederlag, Skuffelse; Selvovervindelse hører med til Legemsopdragelsen.

Til Slut vil jeg anstille nogle Betragtninger vedrørende vordende Officerers legemlige Opdragelse.

Af en Officer kræves ikke blot, at hans aandelige og fysiske Funktioner er i Orden, og at visse Egenskaber er særlig fremtrædende (Mod, Koldblodighed, Selvtillid, Snarraadighed m. m.), men tillige, at han kan paavirke og opdrage andre. Ikke alene hans Aand, men ogsaa hans Legeme bør udstraale opdragende Kræfter.

Derfor bør en vordende Officers fysiske Opdragelse stille store Krav til Aand og Legeme.

Øvelserne bør vælges saaledes, at de aandelige og legemlige Funktioner — som i særlig høj Grad er paakrævet for en Officer — udvikles mest mulig. I store Træk skal Undervisningen derfor omfatte Gymnastik (meget Redskabsøvelser), Akrobatik, Jiu-Jitsu, Fægtning, Boksning (kun til Selvforsvar, ikke som Konkurrencesport), Svømning og fri Idræt. Endvidere Holdsport: Fodbold og Haandbold.

Der bør afholdes mange Konkurrencer, for netop Konkurrencesporten kræver en aandelig Holdning, som enhver Officer skal være i Besiddelse af, nemlig Evnen til hurtigt at kunne bedømme en Situation, Selvtillid, Evnen til hurtigt at sætte Kræfterne ind paa det afgørende Sted, Udholdenhed, Selvovervindelse. Holdsporten skal lære dem, hvad Enighed, gensidig Forstaaelse, Hensyntagen, Tillid og indøvet Samarbejde betyder. Et Holds væsentlige Styrke afhænger af Spillerens Samarbejde, af Aanden, der præger Holdet, og Fælesvilljen, der styrer Holdet. Et Hold af gode Spillere, som ikke tager Hensyn til hinanden, ikke forstaar hinanden, ikke har Tillid til hinanden og ikke opretholder den aandelige Kontakt under Kamp og Træning, bliver aldrig et slagkraftigt, godt Hold. Et Hold skal styres af een enig Vilje, en stærk Kammeratskabs-

følelse; den enkelte Spiller skal gaa op i Holdet, som Spillerne ved et indtil alle Enkeltheder indøvet Samarbejde faar til at arbejde som en levende Organisme.

De ovennævnte Egenskaber og Forhold kræves af enhver Soldat og er Grundlaget for enhver Afdeling, ja hele Forsvarsmagtens Effektivitet.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940*)

Pansrede Artilleriskibe.

(Panserkanonbaade, Kystpanserskibe og Slagskibe).

Panserkanonbaade.

Panserkanonbaadene er sikkert den Skibstype, som man herhjemme i al Almindelighed kender mindst til — ja, som de fleste vel nærmest betragter som et maritimt Rudiment, der er helt uden Betydning og Interesse, og som endnu kun forefindes enkelte Steder som f. Ex. paa Donau og Amazonfloden i Form af lavtstikkende, flade Flodmonitorer. Det er rigtigt, at der findes Flodmonitorer paa disse Floder, men det er absolut ikke rigtig at reducere denne Skibstypes Be-

*) Ved Læsningen af den følgende Del af denne Afhandling kan det anbefales at have en af de nyeste Udgaver af »Taschenbuch der Kriegsflotten« eller en anden Flaadekalender ved Haanden dels for yderligere Oplysninger vedrørende forskellige Detailler, dels — og især — af Hensyn til Billeder og Skitser, som det ikke her er muligt at gengive i tilstrækkeligt Omfang. Opmærksomheden skal dog henledes paa, at de i disse Flaadekalendere angivne Data — især for de nyeste Skibe — ikke altid er helt rigtige. Oplysninger i denne Afhandling vedrørende de amerikanske, franske, italienske og svenske Skibe er taget fra officielle — eller tildels officielle — Kilder i de paagældende Lande.

Med Hensyn til Torpedoarmeringen bemærkes, at hvor ikke andet Kaliber udtrykkelig er angivet, er dette overalt 53.3 cm undtagen i franske (og franskbyggede) Enheder, hvor det er 55 cm.

Afhandlingen er skrevet Sommeren 1940, men er saavidt gjort med Hensyn til Nybygninger og lignende ført til Dato, idet det dog bemærkes, at der som Regel ikke vil blive refereret til Skibstab og Begivenheder under den nuværende Krig.

tydning. Ganske vist ligger disse Fartøjers Operationsomraade hovedsagelig indenskærs og paa Floderne, men det er dog her værd at minde om, at det var de oprindelig for Brasilien byggede og af England i 1914 overtagne Monitorer MÉRSEY og SEVERN, der i Juli 1915 afgjorde den tyske Krydser KÖNIGSBERG's Skæbne paa Rufjifloden i Østafrika, og at de østrigske Donau-monitorer i 1918 efter at have ydet en væsentlig Bistand ved Serbiens og Rumæniens Erobring gik ud i Sortehavet og videre til Odessa, hvor de langs Kysterne og paa de sydrussiske Floder deltog i Kampene i Ukraine. Ligeledes er de engelske Panserkanonbaades Indsats under Kampene i Mesopotamien og ved Arkangelisk velkendt.

Inden de forskellige Panserkanonbaade omtales, er det imidlertid nødvendigt at inddele dem i følgende tre Grupper:

1. Flodmonitorer (400—1000 Tons).
2. Pansrede Kanonbaade — d. v. s. Kanonbaade beskyttede af en let Pansring, dels mindre Fartøjer fra ca. 400 til 1400 Tons beregnede til Kyst- og Skærgaardsforsvar, dels større, som Regel søgaaende Fartøjer omkring 1500 Tons, beregnede til Stationstjeneste i Kolonier o. lign.
3. Panserkanonbaade — smaa Kystpanserskibe fra ca. 2000 til 3000 Tons.

De ægte Flodmonitorer med lavt, fladt Dæk, ringe Fribord og det Opstaaende reduceret til ikke meget mere end en Skorsten og en let Brokonstruktion, med et eller flere pansrede Kanontaarne med 12 à 15 cm Artilleri og et Displacement paa 400—1000 Tons findes nu kun i Rumænien og Jugoslavien (Donau), i Brasilien (Amazonfloden) og i Sovjet-Unionen (Amur). De

sidstnævnte i den sovjetrussiske Amurflotille er de største og stærkeste Flodmonitører med et Displacement paa ca. 1000 Tons, 8 Stk. 12 cm eller 4 Stk. 15 cm i fire Pansertaarne og med 114 mm Panser i Vandlinien og paa Kanontaarnene.*)

Til Stationstjeneste i Kolonierne har Holland i Aarene 1925—32 bygget tre letpansrede Kanonbaade paa ca. 1500 Tons, FLORES, SOEMBA og JOHAN MAURITS VAN NASSAU, armerede med 3 Stk. 15 cm i pansrede Skjolde — de to forreste i Etageopstilling — en Armering, der paa Forhaand ikke udelukker dem fra at tage Kampen op med mindre Krydsere. De to første har Station i Ostindien, den tredje i Vestindien (Curaçao). Denne sidste, der er den nyeste, har et elektrisk svejset Panserdæk paa 25 à 50 mm Tykkelse og 25 mm Beskyttelse for Kommandotaarnet. A.L.-Skytset bestaar af 2 Stk. 40 mm og 8 Stk. Maskingeværer (bl.a. 13 mm). Hvert af disse Fartøjer kan medføre et Søluftfartøj.

Foruden disse pansrede Stationskanonbaade har Holland en ny Type Panserkanonbaade paa 1250 Tons under Bygning. Denne Type er bestemt til saavel Kystsom Flodforsvar i Hjemlandet. Maskineriet bestaar af 2 Stk. 7-cyl. 2-Takts Burmeister & Wain Motorer paa tilsammen 3500 H.K., der skal kunne give en Hastighed paa 18 Knob. Længden er 78 m, Bredden 10.2 m og Dybgaændet 3.0 m. Armeringen bestaar af 4 Stk.

*) Af de jugoslaviske og rumænske Donaumonitører af østrigsk Oprindelse har nogle Enheder — foruden Fladbaneskyts — tilige en Armering af Haubitser — f. Ex. rumænsk BASARABIA (ex-østrigsk INN — 1915 — 550 Tons), der er armeret med 2 Stk. 12 cm P.K. 1/45 og 3 Stk. 12 cm Haubitser 1/10 — foruden lettere Skyts.

I denne Sammenhæng kan det anføres, at i de to argentinske Panserkanonbaade ROSARIO og PARANA bestaar Hovedarmeringen udelukkende af Haubitser — nemlig 2 Stk. 15.2 cm 1/13. Disse Fartøjer (1908 — 1060 Tons — 76 mm V.L. Panser), der hovedsagelig er bestemt til Tjeneste paa Parana-Floden, er dog ikke Flodmonitører.

12 cm i to letpansrede Taarne, 4 Stk. 40 mm A.L.K. og 4 Maskingeværer — alt Luftskyts i Dobbeltaffutager. Mest bemærkelsesværdigt er 2 Stk. Dydbombekastere. Der foreligger ikke Data for Beskyttelsen, men ved Sammenligning med de ældre Panserkanonbaade, som de skal afløse, maa det antages, at de faar saavel Vandliniepanser (60 à 70 mm) som et lettere Panserdæk. Tre af disse Panserkanonbaade, der — som Udrustningen med Dydbomber viser — ogsaa er beregnet til Ubaadsjagt i Kystomraaderne, paabegyndtes i 1938 og stod endnu paa Stabelen Vinteren 1939—40, hvor yderligere fire blev bevilget.

I Thailand*) paabegyndtes Bygningen af større Skibe med de to i 1925—1929 i England hos Armstrong søsatte Panserkanonbaade RATANAKOSINDR og SUKHODOYA paa ca. 1000 Tons med 2 Stk. 15 cm og 4 Stk. 75 mm A.L.K., Fart: 12.5 Knob. Beskyttelse: Kommandotaarn 121 mm, Vandlinie og Kanontaarne 63 mm, Dæk 20—32 mm.

I 1936 paabegyndtes i Japan (Kawasaki, Kobe) de to lidt over 2000 Tons store siamesiske Panserkanonbaade AYUTHIA og DHONBARI, som søsattes henholdsvis 1937 og 1938 og afleveredes det følgende Aar. Armeringen bestaar af 4 Stk. 20.3 cm Kanoner i to Pansertaarne og som A.L.-Skyts 4 Stk. 80 mm og 4 Stk. 20 mm. Maskineriet er to M.A.N.-Dieselmotorer paa tilsammen 5500 H.K. svarende til ca. 16 Knob. Besætning 155 Mand. Om Beskyttelsen foreligger ingen paa-lidelige Oplysninger, udover at Vandliniepanseret strækker sig over ca. de tre Fjerdedele af Skibets Længde, der er 75 m, og at Kanontaarne, Kommandotaarn og Artillerimærs er forholdsvis stærkt pansrede. Endvidere findes Undervandsbeskyttelse og foruden Hovedpanser-

*) Thailand er den officielle Benævnelse for det tidligere Siam.

dækket formentlig endnu et tyndere Panserdæk over de vitale Dele midtskibs.

Disse store Panserkanonbaade, der takket være deres Armering maa henføres under London Traktatens Kategori 3a sammen med de svære Krydsere, fornægter ikke i Udseende deres japanske Oprindelse. De har stort Fribord og en høj Bak, der løfter sig ud mod Stævnen, som er svagt udfaldende. Kanontaarnene er af samme Type og de 20.3 cm Kanoner af samme Model som i de svære, japanske Krydsere. Agterste Taarn staar et Dæk lavere end det forreste. Artillerimærset med Afstandsmaaler øverst og Projektør noget længere nede bæres af en pansret Søjle, der gaar ned gennem Broopbygningens agterste Del. Vel fri agten herfor staar en spinkel Trebensmast med Gitterdragere — ligeledes af samme Type som i forskellige moderne japanske Krigsskibe.

En Sammenligning mellem denne siamesisk-japanske Type og de nye hollandske Panserkanonbaade er ikke uden Interesse. Til yderligere Oplysning for en saadan Sammenligning skal her blot anføres, at med omtrent dobbelt saa stort Deplacement er de siamesiske Skibe 3 m kortere — men til Gengæld godt 3 m bredere — og stikker ca. 1.5 m mere end de hollandske.

Kystpanserskibe.

Har Panserkanonbaadene saaledes kun faa nye Konstruktioner at opvise, har Kystpanserskibene endnu færre.

Naar der ses bort fra de svenske Panserskibe af SVERIGE-Klassen, hvis to sidste Enheder først blev færdige i 1921 og 1922, men hvis Tegninger i Hovedsagen stammer fra 1912, er der siden Verdenskrigen ikke blevet færdigbygget flere end siger og skriver tre Kystpanserskibe, nemlig — foruden vor egen i 1923

omkonstruerede og siden rekonstruerede NIELS JUEL — kun de to finske VÄINÄMÖINEN og ILMARINEN (1930—31).

Disse Skibe er paa 3900 Tons^{*)} og har diesel-elektrisk Fremdrivning, Fart: 15 Knob, Armering: 4 Stk. 25.4 cm; A.L.-Skyts: 8 Stk. 10.5 cm, 4 Stk. 40 mm og 2 Stk. 20 mm. Deres Svaghed er den ringe Pansring — kun 55 mm i Vandlinien og 20 mm Dæk, Kanontaarne 100 mm og Kommandotaarn 125 mm. Denne ringe Panserbeskyttelse, der dog i nogen Grad er søgt kompenseret ved vandtæt Inddeling, var Skyld i, at disse Skibe oprindelig benævntes »Panssaritykkiveneet« (?: Panserkanonbaade). Senere er Benævnelsen dog ændret til »Panssarilaivat« (?: Panserskibe).

Udover disse tre Enheder er der som nævnt ikke bygget noget Kystpanserskib siden Verdenskrigen. Og med de høje Aldre, som de faa endnu eksisterende Kystpanserskibe (ialt 30)^{**)} har, synes denne Skibstype efterhaanden at sygne hen. Det eneste virkelige Livstegn var de to projekterede, svenske Panserskibe, som skulde være paa 8000 Tons med 4 Stk. 25.4 og 4 Stk. 15.2 cm Kanoner samt 8 Stk. 40 mm A.L.K. og 8 Stk. Maskinskyts. 25.000 HK. og 22.5 Knob. I Sammenligning med SVERIGE-Klassen er de projekterede Skibe ca. 800 Tons større, 10 m længere og 1 m bredere, men med ca. 1 m mindre Dybgaende. Farten er ca. 1 Knob mindre, men Maskinkraften 3000 H.K. større. Artilleriet er svagere — 25.4 cm mod 28.3 cm — og An-

^{*)} En nærmere Omtale af de finske Kystpanserskibe findes i dette Tidsskrifts 104. Aargang, Side 362 (August 1933).

^{**)} Af disse 30 Kystpanserskibe er der 3 store Monitører (engelske), 10 ældre Panserkrydsere og 17 egentlige Kystpanserskibe (heraf 8 svenske.) Gennemsnitsalder ca. 35 Aar. Antallet af færdigbyggede Panserkanonbaade er 37 — heraf er der 4 over 2000 Tons (2 siamesiske og 2 argentinske), 19 Flodmonitører, medens de resterende 14 er pansrede Kanonbaade.

tallet af 15.2 cm er 4 mod 8^{*)}). Til Gengæld skal Pansringen og Undervandsbeskyttelsen være betydelig stærkere og bedre. Skønt Bevilling forelaa og Kontrakter var afsluttet med Kockum i Malmø og Gøtaverket i Gøteborg, er Bygningen af disse Skibe ved en Regeringsbeslutning i Februar f. A. indstillet indtil videre paa Grund af Krigen, for at man saa meget desto mere kunde forcere Bygningen af lettere Skibsmateriel. I samme Regeringsbeslutning beordredes den svenske »Marinförvaltning« imidlertid til at udarbejde *nye* Forslag om stærkere og hurtigere Panserskibe. — Sandsynligheden taler saaledes för, at eventuelle fremtidige svenske Skibe vil blive af en noget anden Type end den her angivne. Som Udtryk for et Kompromis mellem sømilitære Krav og Hensyn til Økonomi i Sverige i Tiden inden den nuværende Krig, er det anførte Projekt imidlertid af Interesse. Det skal tilsidst nævnes at Byggeprisen var kalkuleret til 37 Millioner svenske Kroner pr. Skib.

Selv om de store, siamesiske Panserkanonbaade medregnes, vil det dog ikke være muligt af disse faa Nybygninger og Projekter at drage bestemte Konklusioner for Udviklingen af pansrede Kystforsvarsskibe siden Verdenskrigen. Dertil er de svenske Projekter og de finske og siamesiske Skibe altfor uensartede. Men det maa jo her samtidig erindres, at medens de fleste andre Krigsskibstyper bygges til saavel strategisk som taktisk Offensiv, hvilket giver frie Udviklingsmuligheder og som Regel nogenlunde ensartede Typer,

*) I DR. VICTORIA, idet de to andre Enheder nu kun har 6 Stk. I 1938 fjernedes de 2 forreste 15.2 cm i GUSTAV V (Dobbeltaarn i Etageopstilling over forreste 28.3 cm Taarn) og i 1939 de to midterste (enkelte) Sidetaarne i SVERIGE for at give Plads til forøget A.L.-Armering.

er Kystpanserskibene ifølge hele deres Natur bundet til en større eller mindre Grad af strategisk Defensiv. Det vil sige, at ikke alene Hensyn til en mulig Modstanders Skibstyper og Krigsmaal, men ogsaa rent lokale (geografiske) Forhold spiller ind og medvirker til, at der skabes uensartede Typer. Sveriges lange og til Dels aabne Østersøkyst og Gotlands udsatte Beliggenhed kræver saaledes en anden Type af Kystpanserskibe end Farvandet i og udenfor den linske Skærgaard. For det siamesiske Kystforsvar betyder de nye Panzerkanonbaade, at en mulig Modstander ikke kan nøjes med at sætte lette Enheder ind ved et eventuelt Angreb.

(Fortsættes).

Nekrolog.

Premierløjtnant, Direktør **Conrad Emil Silfverberg** blev født den 23. Marts 1875 i Aarhus som Søn af Fuldmægtig ved Statsbanerne, Ludvig Emil Silfverberg og Hustru Nielsine f. Tychsen.

Han blev Kadet i 1892, Sekondløjtnant i 1896 med Gerners Medaille og var i 1896—97 med Krydseren 'HEJMDAL' paa Togt til Middelhavet. I 1901 blev han Premierløjtnant og gik derefter uden for Nummer for at blive Skibsfører i Em. Z. Svitser's Bjergningsentreprise. I 1904 bevilgedes han Afsked; ved Verdenskrigens Udbrud i 1914 antoges han i nogle Maaneder til midlertidig Tjeneste under Sikringsstyrken.

I nogle Aar førte Silfverberg Bjergningsdamperen PROTECTOR og udførte adskillige Sømandsbedrifter, mindeværdige er saaledes de Bjergninger, han udførte efter en Tyfon i Hongkong, hvor ca. 40 Skibe var strandede. I 1908 udnævntes han til Skibsinspektør, i 1926 blev han Underdirektør og i 1930 administrerende Direktør for Bjergningsentreprisen.

Det var en tung Arv, han tog op efter Direktør Otto Hecksher's myndige og dygtige Ledelse af Selskabet; men han forstod trods endda meget vanskelige Aar at holde Selskabet oppe paa dets høje Stade og hævde dets Navn og Anseelse.

Silfverberg's Navn nød i den Grad Anseelse, at han i 1930 udnævntes til Præsident for Bjergnings-selskabernes internationale Organisation »International Salvage Union«. Dette medførte, at han ofte maatte lede Unionens Møder i Udlandet, og at hans Navn var kendt langt ud over Landets Grænser.

Silfverberg var ikke alene en særdeles velbegavet Mand, men tillige en djærv og uforfærdet Sømandstype, en livslysten og erfaren Mand med megen sund Menneskeforstand.

Han bevarede en dyb Interesse for Marinen og medvirkede, bl. a. i alle Spørgsmaal vedrørende Undervandsbaadsbjergning, til, at der stadigt var nøje Kontakt imellem Bjergningsentreprisen og Søværnet.

Men ogsaa som Medlem af Marineforeningens Hovedbestyrelse viste han sit trofaste Sindelag, her søgte han stadig Føling med tidligere Skibskammerater fra Orlogsmarinen og genopfriskede sine mange gode Minder.

Silfverberg blev i 1928 Ridder af Dannebrog, i 1935 Dannebrogsmænd.

Han blev i 1903 gift med Anna Marie Schultz, Datter af Købmand Christian Schultz og Hustru f. Frølich.

Tiltagende Sygdom bevirkede, at han i 1941 maatte tage sin Afsked som Direktør for Svitzers Bjergningsentreprise, han døde den 25. Marts 1941 og bisattes fra Bispebjerg Krematorium den 31. Marts.

P. I.

Orlogskaptajn **Christian Ries** fødtes den 22. Januar 1899 i Esbjerg som Søn af Entreprenør, Malermester Fritz Vilhelm Christian Ries og Hustru Cecilie født Bjerrum.

I Juni 1915 traadte han ind i Marinen, blev Aaret efter Kadet og gennemgik Kadetskolen, hvorfra han udgik den 9. Februar 1921 som Sekondløjtnant, idet han hørte til det Kuld Kadetter, der som det første samlet modtog en 4 Maaneders afsluttende Vintersejlad, det Aar med Skønnerten **INGOLF** paa Togt til

Middelhavet. Den 1. Januar 1922 forfremmedes han til Premierløjtnant.

Efter at have gjort Tjeneste i Inspektionsskibe og Torpedobaade sejlede han i 1923 en Tid som Styrmand i Marinens Kuldamper HERMOD. I Foraaret 1924 gennemgik han Uddannelsen til Undervandsbaadsofficer og 1924—1926 Officersskolen.

I 1928—1930 deltog han som 2. Styrmand i Havundersøgelsesskibet DANA's Jordomsejling og modtog ved Hjemkomsten herfra Fortjenstmedaillen i Sølv. I 1931 forfremmedes han til Kaptajnløjtnant. 1932 Chef for Inspektionsfartøjet MAAGEN til Grønland.

Nogle Aar gjorde han derefter Tjeneste ved Mineskibsdivisionen og som Chef for Minekraner og var i 1937 Næstkommanderende i Opmaalingskibet HEIMDAL. 1938 Orlogskaptajn og samme Aar Næstkommanderende i Inspektionsskibet HVIDBJØRNEEN paa Togt til Island og Grønland. Sommeren 1939 Næstkommanderende i Kongeskibet DANNEBROG og samme Efteraar Chef for Inspektionsskibet ISLANDS FALK paa Togt til de færøiske Farvande. 1940 Chef for en af Marinens nye Ministrygergrupper og 1941 Chef for Marinestationen i Svendborg.

Orlogskaptajn Ries var en Officer med megen Virketrang og store Ambitioner. Fra sine Togter til Grønland havde han faaet en glødende Interesse for dette Land, gik med Liv og Sjæl op i alle grønlandske Spørgsmaal og fulgte derfor ogsaa med særlig Iver den for en Del Aar siden i Haag verserende Grønlandssag. Det var dog hans udprægede Kærlighed til og Interesse for den Stand, han tilhørte, der særlig udmærkede ham, hvad der gav sig Udtryk i hans Ærekærlighed og store Pligtfølelse.

Det sidste Aars Begivenheder ramte derfor haardt hans ellers saa frejdige Væsen og gode Humør og gjorde

et overordentlig dybt Indtryk paa hans følsomme og let bevægelige Sind.

Han blev i 1932 gift med Else Wonsild, som døde allerede Aaret efter. 1936 blev han gift med Else Bonde, Datter af Direktør i store nordiske Telegrafsekskab, Kommandørkaptajn (R) Bonde og Hustru Dagmar, født Komtesse Trampe, i hvilket Ægteskab han havde 2 Børn.

Orlogskaptajn Ries døde den 6. April 1941 og begravedes i Stilhed paa Søllerød Kirkegaard den 12. April 1941.

R. M. E.

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 1368: Slag ved København, Hanseaternes Flaade erobrer Byen.
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, Schouthbynacht, 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 »Løssen« 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 Gøteborg.
16. Maj 1619: Orlogsskibet »Enhjørningen« og Jagten »Lampretten« under Kaptajn Jens Munk afsejler fra København for at finde Nordvestpassagen, hvilket mislykkes. »Enhjørningen« forliser, efter Overvintring ved Hudsonstrædet vender Jens Munk og 2 Mand som eneste overlevende tilbage til Norge med Jagten i 1620.
16. og 24. Maj 1644: Flaadestyrke paa 9 Skibe under Kong Kristian IV ombord paa Orlogsskibet »Trefoldigheden« slaar i Listerdyb svensk-hollandsk Flaade paa 13 Skibe under Martin Thijssen.
16. Maj 1753: Middelhavseskadren paa 4 Fregatter m. fl. under Kommandørkaptajn v. Lützw 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 Masnedo 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 Jasmund efter Kamp med 9 svenske Skibe. Besætningerne hjergeres.

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 slaet). 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-Lieutenant 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 Øland 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Sverige.

Kystartilleriet.

I Begyndelsen af April fremlagdes et Lovforslag gaaende ud paa en Omorganisation af Kystartilleriets Ledelse. Den militære Ledelse er kommet til den Opfattelse, at Kystartilleriet stadig som et særskilt Vaaben skal tilhøre Marinen. Forsvarsministeren slutter sig til denne Opfattelse uden dog at ville binde sig til nogen endelig Opfattelse af Spørgsmaalet om Kystartilleriets fremtidige Stilling i Forsvarssystemet. At Spørgsmaalet om Kystartilleriets Forhold til Hæren og Marinen kræver sin Løsning i en ikke for fjern Fremtid, synes imidlertid aabenbart.

Det Forslag, som nu fremlægges, indeholder, at den Stilling, Chefen for Kystartilleriet med sin Stab havde efter 1936-Ordnin-gen som et til Marinestaben sideordnet Led under Chefen for Marinen, skal ophøre, og at Kystartillerisager i Stedet skal behandles paa samme Maade som Marinens øvrige Sager i Marinestaben i dennes forskellige Afdelinger før Forelæggelse for Marinechefen. Som Følge heraf skal Antallet af Kystartilleriofficerer i Marinestaben øges betydeligt i alle de Afdelinger, der behandler Kystartillerisager. Paa den anden Side foreslaas det, at den nuværende Stilling som Chef for Kystartilleriet byttes med en Stilling som Inspektør for Kystartilleriet, der skal have samme Myndighed og Ansvar som de tilsvarende Vaabeninspektører i Hæren, og saa skal han være Chef for Kystartilleriets Personel.

(Svensk Presse) F. H.

Tyskland.

Luftbeskyttelse i Skibe.

Ved Forordning af 7.-10.-1939 og med særlige Anvisninger for Luftbeskyttelse i Skibe af 1.-8.-1940 er Reglerne for ovennævnte Forhold fastlagt.

Den ubetingede Nødvendighed af et stadigt Luftbeskyttelsesberedskab, særlig i farlige Omraader, er blevet erkendt.

Den store Betydning af et saadant Beredskab har vist sig mange Gange, idet Skibsbesætninger ofte har reduceret Omfanget af Skader ved Angreb til et Minimum bl. a. ved hurtig Slukning af Brandbomber samt ved at deltage i Bekæmpelse af Brande baade i Skibe og i Havneanlæg.

Mulighederne for en videre Udvikling af Angrebsmidlerne er imidlertid til Stede, hvorfor Luftbeskyttelsen bør udbygges i Overensstemmelse hermed.

Brobeskyttelse, Organisation til Brandbekæmpelse samt Materiellet hertil bør absolut være i Orden, og det maa ikke ske, at Mangel paa ovennævnte Materiel eller f. Eks. Undladelse af at holde stadig Luftbeskyttelseskraft — navnlig om Natten — forarsager Skade paa Skib eller Ladning, hvor, ved Aarvaagenhed, saadan Skade kunde være bekæmpet i Tide.

De anordnede Mørklægningsbestemmelser bør absolut følges overalt baade i Havn, til Ankers og under Gang, idet Luftangreb kan forventes selv i mindre farlige Omraader.

Den for Skibe til Ankers fastsatte neddæmpede Ankerlanterne skal ved Flyvervarsling ubetinget slukkes, da Undladelse heraf ikke alene kan være farligt for eget Skib, men ogsaa for andre i Nærheden værende Skibe.

Vagtsmanden til Ankers bør derfor aldrig forlade sin Post paa Dækket uden at være afløst. (»Hansa« 3.-4.-1941) H. H.

Torpedoarmeringen paa Stormagtsflaadernes Krydsere og Jagere.

1. Svære Krydsere.

Svære Krydsere har de seks førende Stormagter kun bygget i en begrænset Tidsperiode (1922—31), hvis man ser bort fra den tyske Gruppe af 1935. Torpedoarmeringen har været ude for forskellige Omskiftelser, mere som Følge af de forskellige Meninger angaaende disse Fartøjers Anvendelsesmuligheder end paa Grund af Teknikkens Udvikling.

Saaledes fik Enheder af denne Art, der blev bygget i U. S. A. 1926—31, slet ikke nogen saadan Udrustning. England var en Overgang ogsaa gaaet bort fra den (1924).

Japan og Frankrig har derimod altid forsynet deres svære Krydsere med Torpedoer. Tyskland paa sin Side indtager paa en

vis Maade en Særstilling. Dette Land har jo en nedarvet Svaghed for Torpedoen. Desuden begyndte man der at bygge disse Fartøjs-typer paa et Tidspunkt (1935), da allerede Slagskibenes Renaissance lod ane, hvorledes Krydserne var ved at faa deres gamle Opgaver igen.

Italien gik endelig den modsatte Vej, d. v. s. de gav de ældre Enheder Torpedoen, hvorimod de mere moderne ikke har faaet dem.

Betragter vi nærmere de svære Krydseres Torpedoarmering, finder vi, at denne udgøres af mindst seks og højst tolv Torpedorør. Dette Tal giver dog ikke helt paalidelig Oplysning om Torpedoarmeringens Styrke, idet Krydseren kan føre mange Reservetorpedoen med sig, saa at Rørens Antal bliver mindre end Torpedoernes, hvilket ikke er Tilfældet paa en Jager. Rørantallet giver derfor kan en Forestilling om det omtalte Vaabens Styrke.

Disse Skibes Bredde umuliggør Anvendelsen af Rør, der er opstillede i Diametralplanet. En Bredside fra disse Enheder kan altsaa kun skydes med Halvdelen af Rørene, med tre til seks altsaa.

Torpedovaabnet er som bekendt meget afhængigt af, at Afstanden til Maalet ikke er for stor, hvorfor der er de bedste Muligheder om Natten. Saa er nogle faa Rør tilstrækkeligt. Til et Dagangrebs større Vanskeligheder vilde en kraftigere Bredside dog være ønskelig. Vi kan saaledes med god Grund antage, at de Skibe, der har det største Antal Torpedoen, er konstrueret med Mulighed for Angreb ved Dagslys for Øje.

Det gennemsnitlige Antal Torpedorør paa de seks stærkeste Somagters svære Krydsere fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

England	Frankrig	Italien	Japan	Tyskland	U. S. A.
5,06 (7,6)	7	3,42 (8)	9,33	12	0

Tallene i Parentes angiver den Middelværdi, man faar, ved ikke at medregne de Enheder, der ikke har Torpedoarmering. De totale Middelværdier bliver (4,9) (8,5).

Et Par Mariner viser Tendens til at nedsætte Torpedoantallet noget: Japan er overgaaet fra 12 til 8 og England fra 8 til 6 efter den første Torpedoløse Serie. Alter andre har bibeholdt Torpedoarmeringen uforandret (Frankrig og Tyskland), mens Italien helt er gaaet bort fra den. Retningslinierne afviger saaledes betydeligt fra hinanden, hvilket tyder paa, at Hensigterne med de svære Krydseres Anvendelse har været forskellige eller uklare.

Deplacementet udnyttes paa forskellig Maade, uden at man derfor kan slutte noget; Torpedoarmeringens Vægt er jo paa Krydserne ubetydelig i Forhold til Tonnagen.

Forholdet mellem Antallet af Rør og Størrelsen af Deplace-

mentet, hvilket dog har større Interesse for Jagernes vedkommende, giver for de svære Krydsere følgende Tal:

England	Frankrig	Italien	Japan	Tyskland	U. S. A.
1250—1400	1670	1250	950—1250	832	—

Som en Sammenfatning af det foregaaende kan opsættes et Par Spørgsmaal, som denne Skibstypes Konstruktører maa have stillet sig selv:

- a. Bør svære Krydsere have Torpedoarmering?
- b. I bekræftende Fald hvorledes?

Det første Spørgsmaal kan uden videre besvares med Ja, naar man betænker, at 37 af 64 saadanne Enheder (58%) har Torpedoer, samt at den engelske Flaade nu er overgaaet til Typen med Torpedorør. En yderligere Grund hertil er de moderne Slagskibes ovennævnte Renaissance. Desuden kan Krigsforholdene nødvendig-gøre, at man sætter svære Krydsere ind i Stedet for lette eller omvendt, hvorfor de første maa have Torpedoarmering lige saavel som de sidste.

Hvad Antallet af Udskydningsrør angaar, turde det fremgaa af det ovenstaaende, at otte er det Tal, man ikke bør gaa under, hvis man ikke vil afstaa fra Dagangreb (fire Torpedoers Bredside).

2. Lette Krydsere.

Denne Skibstype adskiller sig fra den foregaaende ved en længere Udviklingsperiode og en større Variation i Udformningen i de forskellige Lande.

Disse Enheder er byggede mellem 1920 og 1939 med stor Difference i Tonnage og Fart.

Først og fremmest skal det nævnes, at samtlige Enheder af denne Type, undtagen seks amerikanske, som stammer fra Midten af den nævnte Bygningstid, er armerede med Torpedoer, ogsaa naar Deplacementet tangerer Maximum for svære Krydsere (10.000 t).

Som Grund herfor kan næppe lægges, at den lette Krydsers Artilleri har mindre Rækkevidde, idet denne i Praksis til Søs er næsten lige saa stor som den svære Krydsers. Aarsagen maa snarere søges i, at lette Krydserses Tonnage i Begyndelsen var mindre end de sværes, hvilket ansaas at gøre Torpedoarmeringen mere paakrævet.

Det gennemsnitlige Antal Torpedorør paa de lette Krydsere er i nedennævnte Lande følgende:

England	Frankrig	Italien	Japan	Tyskland	U. S. A.
6,58	5,5	6,1	9,6	10,7	5,7—3,47

Den totale Middelværdi er 6,7 og synker til 6,1, hvis man ikke tager de amerikanske med, der ikke har Torpedoarmering.

De lette Krydserses længere Udviklingsperiode og større Antal — 116 lette mod 64 svære — har været Aarsag til talrige Variationer i Torpedoarmeringen.

Frankrig udrustede sine første tre Enheder af Aar 1922 med tolv Rør, overgik siden efter en Overgangstype med kun to Rør til seks og endte til sidst med fire.

Tyskland har efter en enlig Type af Aargang 1921 med kun fire Rør holdt fast ved Tallet tolv — altsaa samme Antal som de svære Krydsere.

I Japan har man mellem otte og tolv Rør.

England, der ved Verdenskrigens Slutning planlagde og byggede Enheder med tolv og endog op til seksten Udskydningsrør, udviser samme aftagende Tendens som Frankrig, men kommer dog aldrig under seks Rør pr. Enhed.

Endelig forsynede De Forenede Stater i Begyndelsen deres lette Krydsere med seks Rør, gik siden helt bort fra Torpedoarmeringen for en Tid, men indførte den dog atter.

Hos Atlanterhavsflaaderne kan man skønne, at der er en Tendens til at reducere Torpedoarmeringen, formodentlig som Følge af den Opfattelse, at Kanonen helt bør beherske Oceanerne.

Torpedoarmeringens Vægt i Forhold til Tonnagen varierer hos den lette Krydser meget, da Displacementet varierer mellem 3.000 og 10.000 t og Rørantallet mellem to og tolv.

Frankrigs lette Krydsere (samtlige paa 6—8.000 t) har først 616 t pr. Rør; siden følger et Spring til 3.250 med en endelig Tilbagegang til 2.000.

Tyskland har først et højt Tal — 1.350 — hvilket imidlertid siden synker saa langt ned som til 500 t pr. Rør trods et Displacement paa 6.000 t.

De japanske Enheder er paa 5—8.000 t og har et konstant Forhold mellem Rørantal og Tonnage paa 1 til 650 à 710. Torpedoarmeringen betyder i dette Tilfælde en konsekvent Udnyttelse af Displacementet.

England forøger Tonantallet pr. Udskydningsrør fra et Minimum af 900 t til højest 1.330 med Tendens til Reducering af Torpedoarmeringen ligesom i Frankrig.

U. S. A. har en ganske konstant Værdi: 1.000 à 1.200 t pr. Torpedorør.

I Almindelighed viser altsaa de italienske, tyske og japanske Mariner Tendens til Forøgelse af Torpedoarmeringen, ogsaa paa

de lette Krydsere, mens England og Frankrig viser Tendens til Formindskelse.

Med Hensyn til disse Enheders Virksomhed, synes dog fire Torpedoer pr. Bredside at være et absolut Minimum.

3. *Storre Jagere.*

Kun de første italienske Serier fra 1921 og 1924 er forsynede med fire Torpedorør, mens alle senere udrustedes med seks.

Frankrig begynder med seks, forøger Antallet til ti (1934), men slutter med seks til syv pr. Enhed.

Tyskland, der ikke byggede større Jagere før 1934 har konstant otte Rør pr. Baad.

Japan varierer inden 1931 mellem fire og ni Rør, men efter dette Tidspunkt konstant otte.

England har ogsaa stort set holdt sig til otte Rør med et Par Undtagelser, d. v. s. to Serier med seks Rør 1924 og 1926 samt to Serier med ti 1936 og 1937, hvilket imidlertid ikke er blevet gentaget de efterfølgende Aar.

Fra Verdenskrigen vil man kunne huske U. S. A.s store Serie-typer med tolv Rør. Efter to Serier med otte Rør 1932—33 forøgede den amerikanske Marine Torpedoarmeringen kraftigt og kom 1935—36 op paa seksten. En Formindskelse indtraadte derefter først til tolv og derefter til ti Rør pr. Enhed.

De forskellige Landes Gennemsnitstal er følgende:

England	Frankrig	Italien	Japan	Tyskland	U. S. A.
7,8	6,52	5,8	7,6	8	12,3

Den totale Middelværdi er 8,15.

Af ovenstaaende Tal for Italien fremgaar, at dette Land mere har villet give sine større Jagere Karakteren af hurtige Artilleri-fartøjer end af Torpedofartøjer.

Italienske, tyske, japanske og engelske større Jagere har alle Torpedorørene opstillet i Diametralplanet, selv naar Rørantallet er steget betydeligt (England 1936—37), er Rørene opstillet midtskibs, hvorved blot Antallet af Rør i hver Gruppe er blevet forøget.

De franske og amerikanske Flaader har med Forøgelsen af Rørantallet helt eller delvis genindført Opstilling af Rørere i Borde, en Tilbagegang, som efter Forfatterens Mening ikke er paa sin Plads, i Særdeleshed da den kun er en halv Forholdsregel, idet største Delen af de saaledes armerede Jagere baade har Rør midtskibs og i Borde.

Rørenes Placering er af en vis Interesse, da den giver Oplysning om, hvor kraftig en Bredside de forskellige Mariner regner med.

Rørstilling midtskibs findes i 81 % af Enhederne, hvis man udelukker Aargang 1916 fra U. S. A., blandet Opstilling i 14,5 % og Opstilling i Borde paa 4,5 %.

Opstillingen i Borde maa saaledes antages at være udtjent.

Men naar vi holder os til Midtskibs-Opstillingen, mangler endnu Spørgsmaalet om, hvilket Rørantal der er det bedste.

Forholdet mellem Tonnage og Rørantal er i Italien højest 375 : 1 og mindst 200 : 1.

I Frankrig er Maksimum 484 og Minimum 216 Tons pr. Rør, i Tyskland mellem 225 og 200, mens Japan har større Variation, nemlig fra 725 til 172 Tons pr. Rør.

Den engelske Flaade har særligt lave Værdier, hvis man ser bort fra »Torpedokrydserne« fra 1936, som har ca. 470 t pr. Rør. Saaledes har den britiske Marine et Minimum af 137 t og i Almindelighed under 200 t pr. Rør.

Ligeledes forekommer der i U. S. A. et meget lavt Tal, hos nogle Typer endog under 100 t pr. Rør.

I Almindelighed finder man, at Minimumsværdierne hører til de ældre Jagertyper, men paa den anden Side er i samtlige Mariner ogsaa for de nyeste Konstruktioner Tallene temmelig lave.

Hvorledes skal man da faa den bedste Virkningsgrad med et Torpedofartøj? Med andre Ord: Hvormange Skud bør en Bredside have som Maksimum (Dagangreb)?

Svaret er af største Vigtighed, da jo principielt hvert Rør, udover det største Antal Torpedoer, som samtidig afskydes, er overflødig.

Paa en Jager, der er armeret med to Firlingerør, er Bredsidens i Almindelighed paa fire Skud, saa at to paa hinanden følgende Angreb kan gøres.

Tager man alle de Faktorer i Betragtning, der kan vanskeliggøre Skydning ved Dagslys, synes fire Skud ogsaa at være det Minimum, som man ikke bør gaa under.

I det nævnte Tilfælde tjener imidlertid Halvdelen af Torpedoerne, som efter Forudsætningerne gemmes til Angreb Nr. 2, kun som Reserve. Paa en Jager med en Vægt, der ikke tillader for mange Udskejelser, betyder Reservearmeringens Vægt ikke saa lidt. Man behøver kun at tænke paa, at et ladt Firlingerør vejer ca. 17 t, fire Torpedoer knap 7 t.

To Firlingerør vejer altsaa 34 t. Denne Vægt tillader at in-

stallere et Firlingerør plus ti Torpedoer i Reserve. Som Alternativ kan man tænke sig et Femligerør med 6—7 Reservetorpedoer.

Denne Løsning er maaske den bedste; man har saa — uden at overskride Vægten for to Firlingerør — Mulighed for at skyde to Bredsider i Dagslys og har desuden to Torpedoer til Raadighed til Natten.

Et Femligerør uden Torpedoer vejer ca. 12 t, Torpedoerne 9 t, hele Anlægget 21 t. To Femligerør vejer altsaa 42 t, hvilken Vægt tillader Installation af et Femligerør plus mindst 12 Reservetorpedoer, d. v. s. 3 Bredsider og yderligere 2 Torpedoer i Reserve.

Man indvender maaske, at det ikke er hensigtsmæssigt at koncentrere hele Jagerens Torpedoarmering paa et enkelt Sted, men da Anlæggene er beskyttede, kan det vel forsvares at have »mange Æg i een Kurv«.

Paa saa godt som alle Jagere befinder Rørene sig dog saa tæt paa hinanden, at en Træffer paa det ene Sæt vanskeligt undgaar at skade det andet Sæt ogsaa; det kan maaske oven i Købet siges, at det betyder mindre Risiko at samle alle Rørene i eet Anlæg. Overensstemmende hermed kunde man saa sammenbygge alt, hvad der behøves til Udskydningen, med Torpedorørene til en Slags »O«, isoleret fra det øvrige Skib. Hermed skulde man kunne undgaa nogle af de Forstyrrelser, der kan komme andre Steder i Skibet under en Kamp, som f. Eks. Ødelæggelse af Ledningsnet.

Den Plads, som blev frigjort ved kun at have eet Sæt Rør, kunde udnyttes til Torpedogods og alt muligt Grej, der kunde gøre Ladning af Rørene hurtig og sikker, ogsaa i svær Sø. Selv om en saadan Ordning skulde sluge en eller to Torpedoers Vægt (hvilket dog ikke er sandsynligt, da man jo vinder den Vægt, som repræsenteres af Forstærkningerne for det andet Anlæg), taler det altid til Gunst for den foreliggende Løsning, at man kan skyde tre Bredsider, hver paa fem Skud tæt efter hinanden uden at overskride en Totalvægt paa 42 t. For at faa samme Resultat med to Femligerør skulde man — bortset fra Vanskeligheder med Pladsen om Bord — regne med en Totalvægt paa 63 t og maaske mere med Hensyn til Kraner og andet Tilbehør.

4. *Mindre Jagere.*

Denne Baadklasse savnes i nogle Mariner (f. Eks. den engelske og amerikanske), men er derimod rigt repræsenteret i andre, hvor man finder saadanne ogsaa af den mest moderne Konstruktion.

Tonnagen varierer inden for denne Kategori ret betydeligt, hvorfor Torpedoarmeringen ogsaa opviser store Forskelligheder.

Saaledes er der i Italien mindre Jagere paa mellem 600 og 1.000 tons ligesom i Frankrig, medens Tyskland og Japan ikke overskrider 800 t Deplacement.

Paa de italienske 1.000 t Jagere fra 1920 (Monzambano) og alle de tyske Typer finder vi en Armering paa seks Udskydningsrør samt 161 t pr. Rør for de første og 100 for de sidstnævnte, der er af mere moderne Konstruktion. De tyske Enheder har 53,3 cm Torpedoer i Modsætning til de italienske 45 cm.

De mest moderne italienske Typer har fire Rør pr. Baad med 180—210 t pr. Rør. De franske Konstruktioner fra 1939 og de japanske fra 1920 og 1921 har ogsaa fire Rør, men henholdsvis 250 og 200 t pr. Rør.

Armering med kun to Rør findes i Frankrig 1933 og i Japan 1931 med henholdsvis 305 og 262 t pr. Rør; kun de japanske Enheder fra 1934 har tre Rør og 200 t pr. Rør.

Man kan næppe heller angaaende de mindre Jagere paavise nogen Udvikling af Torpedoarmeringen, som jo giver dem deres Eksistensberettigelse.

Torpedokaliberet er mindst 45 og højst 55 cm, hvilken Forskel Forfatteren ikke lægger større Vægt paa, da Ladningen er nogenlunde den samme og Farten ved Natangreb begrænset.

Det mindre Kaliber har derfor Fordelen af mindre Vægt, hvilket dog aabenbart heller ikke er saa væsentligt, naar man tænker paa, at de tyske 800-Tons-Baade er forsynede med seks 53,3 cm Rør, mens de italienske 1.000 Tonnere er udrustede med seks 45 cm. Ligeledes vil 45 cm Torpedoernes Lethaandterlighed i betydelig Grad lette Opbevaringen om Bord, uden at det dog gaar ud over deres Kampeseffekt, hvis man forudsætter, at Hovedvægten lægges paa Natangreb.

For de mindre Jagere regner man saaledes med en Salve teoretisk paa to til seks Torpedoer, men to Salver paa tre Torpedoer er nok det normale.

Angaaende disse Enheder kan man gøre lignende Betragtninger om Anlæggenes Art som ovenfor angaaende de større Jagere. Ved Dagangreb turde Omladning altid være mulig ved Hjælp af et godt udført Ladningssystem. Om Natten kan den mindre Jager maaske næppe naa at affyre hele sin Torpedobeholdning, hvis den f. Eks. pludselig støder paa en fjendtlig Flaadestyrke.

For den mindre Jager bliver den bedste Løsning antagelig en Udrustning bestaaende af et Firlingsrør og tre Reservetorpedoer,

hvilket skulde muliggøre en Salve paa fire om Dagen og Salver paa to Torpedoer ved Nattetid.

Et Firlingerør med 45 cm Torpedoer skulde ikke veje mere end fire Tons. Med denne Vægt skulde Torpedoen kunne rettes i Siden med Haandkraft.

To Dobbeltrør i Borde vejer tilsammen 6 t; Vægtforskellen tillader altsaa 3—4 Torpedoer yderligere.

Slutbemærkning.

Som Resultat af denne Udredning om Torpedoarmeringen paa lette Fartøjer, kan man altsaa sige, at Vigtigheden af en saadan Armering i al Almindelighed anerkendes.

Bevis herfor er, at Antallet af installerede Rør bliver større og større ligesom Antallet af Skud i en Bredside.

Med Hensyn til Rørenes Placering synes Tendensen at gaa i Retning af at anbringe Rørene Midtskibs. Naar Rørene maa forlægges ud i Borde, er Antallet af Torpedoer i Reglen tilstrækkelig stort til en kraftig Bredside.

Af en hastig Sammenligning af Torpedoarmeringens Vægt paa større og mindre Jagere fremgaar, at i Forhold til en fuld Bredside er det rationelt med et enkelt Anlæg Midtskibs, der indeholder saa mange Rør som muligt og er udrustet med alle paakrævede Apparater til Udskydning, saa at det bliver fuldstændig uafhængigt af alle Forbindelsesledninger, som paa lette Fartøjer meget let bliver sat ud af Funktion i Kamp.

Den herved frigjorte Vægt, som altid repræsenterer en forholdsviis høj Værdi, kan udnyttes til et betydeligt Antal Torpedoer i Reserve og til Anordninger, der kan muliggøre hurtig Genopladning, saa at flere Bredsider kan udskydes i samme Træfning.

(Riv. Mar.)

Til Sammenligning med ovenstaaende kan nævnes visse Data for de danske Typer:

Stævnørør findes i alle danske Typer, men derimod ikke i noget af de ovennævnte Landes; denne Anbringelse af Torpedoerne omtales end ikke, hvilket kunde tyde paa, at den dermed følgende svagere Stævnkonstruktion ikke egner sig til Brug i mere aabne Farvande end de danske.

Det anvendte Sammenligningsgrundlag, Tons pr. Udskyd-

ningsrør giver ogsaa betydelig mindre Tal for de danske Typers Vedkommende, nemlig:

Hvalrossen	42 t pr. Rør	
Makrelen	55 » » »	(Springeren 110)
Dragen	36 » » »	
Glenten	48 » » »	
(Niels Juel)	1900 » » »	
(Peder Skram)	900 » » »	

Aarsagen til de meget mindre Tal for Torpedobaadenes Vedkommende end for de mindre Jagere i Udlandet, maa vel søges i de mindre Krav om Solygtighed og Fart, der stilles her i Landet paa Grund af de særlige Forhold, der gør sig gældende i vore smaa og snævre Farvande.

Bortset fra Stævnørørene, har Udviklingen her ogsaa medført Opstilling af Udskydningsrørene i Diametralplanet.

E. H.

Marinens Bibliotek.

November 1940 — Februar 1941.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

84. Dansk biografisk Leksikon... Bd. XVIII: Quaade—Rongsted. H.
85. *Carleson, E.*: Krigsflyg. Ill. og Diagr. Sthlm. 1940. 8^o. H.
86. *Bahnsen, K. & Løvgren, J. V.*: 9. April Kampene ved Bjergskov og Bredevad. Ill. (& Portr.) & Kort. Kbh. 1940. 8^o. H.
87. *Busch, F. O.*: Unsere Kriegsmarine im polnischen Feldzug. Ill. Waldheim—Eberle 1940. 8^o. H.
88. *Getz, O. B.*: Fra krigen i Nord-Trøndelag 1940. Fektningsrapport. Kort. 2. Opl. Oslo 1940. 8^o. H.
89. Stormaktskriget 1939—. II: Finland. En försvarskamp. Ill. (& Portr. af ledende Mænd) & Kort. Forord af Gylfe Svedlund. Sthlm. 1940. 4^o. H.
 - I. *Hedström, K. O.*: Oväder över Norden.
 - II. *Hornborg E.*: Sverige och Finland genom tidarne.
 - III. *Grönvik, B.*: General och fältöverstar.
 - IV. *Enckell, O.*: Den finske Soldaten i 1939—1940 års krig.
 - V. *Johansson, G.*: Striden i ödemarkerna.
 - VI. *Svedlund, G.*: Finlands Versailles.
90. *Gudme, P. de Hemmer*: Finlands Folk i Kamp. Ill. (& Portr.) & Kort. Kbh. 1940. 8^o. H.
91. 9. April skildret i Breve fra danske Soldater. Samlet og udg. af Arne Stevns. [Med General W. W. Prior's Dagsbefaling til Hæren d. 12. Apr. 1940 og Folketingets Tak til de danske Soldater, som faldt d. 9. Apr., af Folketingets Formand d. 26. Marts 1940.] Kbh. 1940. 8^o. H.
92. Die deutsche Luftfahrt. Jahrbuch 1940. Ill. & Kort. Hrsg. von Dr. Heinz Orlovius & Ing. Richard Schulz. Karlsruhe i B. 1940. 8^o. Fv.
93. *Busch, F. O.*: Narvik. Vom Heldenkampf deutscher Zerstörer. Ill. & Kort. Büterslok 1940. 8^o. M^s.

94. Die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht. Vom 1. Sept. 1939 bis zum Waffenstillstand in Frankreich. Kort. Index. Nach aml. Material zusammengestellt und bearb. von Konradpachim Schaub. Berl. 1940. 8^o, H.
95. Kampf um Norwegen. Berichte und Bilder vom Kriege gegen England. Ill. & Kort. Hrsg. Oberkommando der Wehrmacht. Lpz. 1940. 8^o, H.
96. *Sorge, S.*: Der Marineoffizier als Führer und Erzieher. 2. Aufl. Forord af Groszadm. Dr. h. c. Raeder. Berl. 1940. 8^o, H.
97. *Ruge, S. F.*: Torpedo- und Minenkrieg. Ill. Diagr. »Lehmans Wehrmachtsbücherei«, Bd. 3. Freising—München 1940. 8^o, H.
98. Den lille Salmonsens. Ill. & Kort. Bd. I—XII. Red. af A. W. Marke & Palle Raunkjær. Kbh. 1937—40. 12 Bd. 4^o, H.
- *99. *Pedersen, P.*: Über die numerische Berechnung der Ketterbrücke nebst einer Berechnung der Grundzahl der natürlichen Logarithmen. »Geod. Inst. Medd.« Nr. 14. Kbh. 1940. 8^o, Ska.
- *100. *Lehmann, Inge*: On S. K. S. [Betegnelse for en Jordskælvsbølge, der gaar gennem Jordskorpen som en Transversal, gennem Jordens Kærne som en Longitudinal og derpaa gennem Jordskorpen som en Transversal.] »Geod. Inst. Medd.« Nr. 15. Kbh. 1940. 8^o, Ska.
101. Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewassenstrassen. (Seewassenstrassenverordnung Reichsverkehrsministeriums.) Berl. 1935. 8^o, Ska.

1941.

1. *Bjerre, T.*: Eckernførde. Sømilitær Afhandling om Kampen Skærtorsdag den 5. April 1849 i Eckernførde Fjord. Ill. (& Portr.) Trykt m. Till. af »Tidsskr. f. Søv.« Kbh. 1940. 8^o, H.
2. *Ahrens, A.*: Die Siegesfahrt der »Bremen«. Ill. (m. Portr. af A. Ahrens). Aufgezeichnet von Christian Hilker. Berl. 1940. 8^o, H.
3. *Bang, Jette*: Grønland. [Billedværk.] Forord af Statsminister Stauning. Indledn. af Direktør Knud Oldendow. Kbh. 1940. 4^o, H.
4. *Ostermann, H.*: Nordmænd paa Grønland. Ill. Kilder og Litteraturhenv. Registre: Person- og Stednavne. [Udg. af »Norsk Historisk og Kjeldeskrift-Inst.« og »Norges Svalbard- og

- og Ishavsundersøgelser« ved Oluf Koldsrud og Adolf Hoel.] Oslo 1940. 4^o. H.
- *5. *Nielsen, V.*: Fængrør anvendt i den danske Hær og Flaade i Tiden omkring 1717 indtil Indførelsen af Tændhætter, Tændskruer og Slagrør omkring 1890'erne. Kbh. 1940. 8^o. Særtr. af »Dansk Artill. Tidsskr.« H. Gave fra Løjtnant Vilhelm Nielsen.
6. *Jøntvedt, N.*: Slik arbejder Secret Service. Ill. (& Portr.) Oslo 1940. 8^o. M^s.
7. *Masing, G.*: Grundlagen der Metalkunde in anschaulicher Darstellung. Ill. Diagr. Index. Berl. 1940. 8^o. K¹.
8. *Hecht F. & Donau J.*: Anorganische Mikrogewichtsanalyse. Reine und angewandte Mikrochemie in Einzeldarstellung. Ill. Index. Wien. 8^o. K¹.
9. *Gierlof C.*: Peter Wessel. Ill. (m. Portr. af Peter Wessel). Thronheim 1940. 8^o. H.
10. *Boeck, H.*: Danske Mindesmærker og Krigergrave i Sønderjylland. Ill. & Kort. Index. Kbh. 1940. 8^o. H.
- *11. Dannebrog og dets Brug. Udg. d. 26. Sept. 1940 af Firmaet J. S. V. Weilbach. App.: Flagdage og Flagets Nedhalingstider. Kbh. 1940. 8^o. H. Gave fra Firmaet.
12. Jahrbücher der Wehrmacht 1941. Spz. 1940. 3 Bd. 8^o. H.
Jahrbuch des deutschen Heeres...
Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine...
Jahrbuch der deutschen Luftwaffe...
13. *Bühler, O.*: Neutralität, Blockade und U-Bootskrieg in der Entwicklung des modernen Völkerrechts. Schr. der deutsch. Inst. für aussenpol. Forschung. Dresden—Freital 1940. 8^o. H.
- *14. Billeder fra et dansk Rebslaaeri 1940. [Billedværk.] Uds. i Anledning af Hundredeaaret for Grundlæggelsen af A/S Randers Rebslaaeri. 1840—1940. Randers u. A. 4^o. H. Gave fra Løjtn. C. B. Thostrup.
15. Der Seekrieg in Bildern. I. 1. Sept. 1939—31. Jan. 1940. Ill. (& Portr.) In Verbind. mit dem nationalsoec. deutsch. Marine-Bund hrsg. von Korv.kapt. d. R. Fritz Otto Busch. Berl. 1940. 8^o. H.
- *16. *Hauch-Fausboll, T.*: Trolle. [Familien —.] Kbh. 1938. 4^o. H. Gave fra Løjtn. C. B. Thostrup.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Kriget 1939—
- 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Berber, F.: Der Bündnispakt Berlin—Rom—Tokio...
 Die Besprechungen des Führers mit Franco, Petain und Laval... .
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).
Frisch, H.: Ein Jahr Wirtschaftskrieg...
Green, J. Fr.: Canada at War...
Langlet, E., Kriget och oljan i främre Asien...
Moller, E.: Fra Hav til Hav. »Gads Danske Mag.» 34. Aarg. Dec. H.
 Under kriget förstörda och skadade byggnader och bostäder i städerna och köpingarna... .
- 7,3.: Militære Operationer,
 7,31.: Landkrig.
 Tyske Erfaringer fra Felttoget i Polen. (II.) »Mil. Tidsskr.» 70. Aarg. Nr. 1. H.
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
 Belgien.
 Det krigshärjade Belgien...
 Bulgarien.
Bobtschev, K.: Bulgariens Wirtschaft und Wirtschaftspolitik im Zeichen des gegenwärtigen Krieges...
 Finland.
Gadolin, C. A. J. von: Kriegswirtschaftliche Massnahmen in Finnland und die Auswirkungen des finnisch—russischen Friedensschlusses auf die finnische Volkswirtschaft.
 Holland.
 Det nederlandske Landbrug under de forhaandenvierende Forhold...
 Italien.
 Die Wirtschaftsstrategie des faschistischen Italien...
 Kriget och autarkipolitik i Italien...
 Jugoslavien.
Lamer, M.: Kriegswirtschaftliche Einflüsse in Jugoslawien... .

Norge.

Wold, K. G.: Norsk økonomi under krigen...

Rumænien.

Indications générales économiques données pour le général
Jon Antonescu...

Leon, G. N.: Kriegsbedingte Veränderungen und Massnahmen
in der rumänischen Volkswirtschaft...

Schweiz.

Bähler, E.: Die schweizerische Kriegswirtschaft...

Sverige.

Arbetsuppgifter under avspärring...

Montgomery, A.: Die Wirtschaftsentwicklung Schwedens seit
Ausbruch des gegenwärtigen Krieges...

Spennilsson, I.: Synspunkter på ett svensk uppbyggnads-
program...

Tyskland.

Die ernährungswirtschaftliche Blockadefestigkeit Deutsch-
lands und Kontinentaleuropas...

Meinow, F.: Kriegswirtschaft in der Lebensversicherung...

Ungarn.

Súranyi-Unger, T.: Ungarische Wehrwirtschaft...

7,41.: Produktion og Transport.

Danmark.

Antallet af Motorkøretøjer i Drift pr. 1. September 1940...

Tyskland.

Albrecht, G.: Methoden und Mittel der gewerblichen Güter-
bewirtschaftung in der deutschen Kriegswirtschaft...

Wernel, W.: Die Handwerkschaft im Kriege...

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Kayser, H.: Die Preisbildung im Warenverkehr mit den
eingegliederten und den besetzten Gebieten...

Finland.

Lektinen, C.: Vår nuvärende folkförsörjningsförvaltning och
dess utveckling...

Skandinavien.

Kayser, H.: Nordisches Preisrecht...

Sverige.

Lundberg, E.: Den svenske Prispolitik...

Tyskland.

Kuhr, T.: Die volkswirtschaftlich richtige Preis und die öffentlichen Aufträge . . .

Ungarn.

Forbrugsrestriktioner i Ungarn . . .

7,43.: Krigsfinansiering.

Burkheiser, K.: Quellen und Methoden der Kriegsfinanzierung . . .

Neubauer, J.: Das Problem der Kriegsfinanzierung und die Fragen der Vor- und Nachkriegsfinanzierung . . .

England.

Krigsbeskattning i Storbritannien . . .

7,5.: Propaganda.

Friedén, O.: Livsrummet . . .

7,6.: Neutralitet (efter Lande).

Sandberg, G.: Neutralitet och opartiskhet . . .

Sverige.

Stensen, R. Steen: De nye svenske Jagere . . .

U. S. A.

Briggs, H. W.: Neglected aspects of the destroyer deal . . .

(forts.)

H. Bistrup.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940

Pansrede Artilleriskibe

(fortsat).

Slagskibe.

Som Optakt til en nærmere Redegørelse for de seneste Aars hektiske Opblussen af Slagskibsbygningen efter den af Washingtontraktaten i 1922 kunstigt fremkaldte 15-aarige Dvaletilstand vil det sikkert være paa sin Plads at give en kort, skematisk Oversigt over de forskellige Flaaders samlede Slagskibsmateriel. (Uofficielle Data er sat i Parentes og ældre Slagkrydsere er markerede ved et lille Kryds foran Farten. Skibstab under nuværende Krig er *ikke* medregnet).

En nærmere Gennemgang af de i denne Oversigt anførte Hoveddata for de nyeste Slagskibes Displacement, Fart, Vandliniepanser og Hovedarmering vil ved Sammenligning med de tilsvarende Hoveddata for de ældre Slagskibe hurtigt give et Indtryk af, i hvilken Retning Udviklingen nu gaar.

Overalt er Displacementet stigende. I alle Enheder efter 1936 er det paa 35.000 Tons eller derover. Farterne er ligeledes stigende og er nu bragt op til eller i hvert Fald op i Nærheden af de tidligere Slagkrydsere, men det bemærkes, at Pansringen som Regel er sværere — og i visse Tilfælde endog betydelig sværere — end Slagkrydsernes. Ogsaa Hovedarmeringens Kaliber

Oversigt over Slagskibe.

Antal — Type — [sosat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Vandl.- panser Max. i mm	Hovedarmer
<i>England</i> (17+7)				
5 Q.-ELISABETH [13—15]	31.000	25	330	8 Stk. 38.1
5 ROYAL-SOVEREIGN [14—16]	29.000	22	330	8 » 38.1
2 RENOWN [16]	32.000	× 31.5	229	6 » 38.1
1 HOOD [18]	42.000	× 32	305	8 » 38.1
2 NELSON [25]	34.000	23.5	355	9 » 40.6
5 PR. OF WALES [39]	35.000	>30	406	10 » 35.6
4 LION [p. St.]	40.000	>30	431	9 » 40.6
<i>U. S. A.</i> (17+8+[6])				
1 ARKANSAS [11]	26.000	21	279	12 » 30.5
2 NEW YORK [12]	27.000	20	305	10 » 35.6
2 NEVADA [14]	29.000	20	342	10 » 35.6
2 PENNSYLVANIA [15]	33.000	21	356	12 » 35.6
3 IDAHO [17]	33.300	22	356	12 » 35.6
2 CALIFORNIA [19]	32.500	21	356	12 » 35.6
3 MARYLAND [20—21]	32.000	21	406	8 » 40.6
6 WASHINGTON [40-p.St.]	35.000	(>28)	406	9 » 40.6
4 IOWA [p. St.]	45.000	(33)	(>406)	(12) » 40.6
6 Nye [projekt.]	(45.000)	(35)	?	?
<i>Tyskland</i> (4+(5)+2+[2])				
2 SCHLESIEEN [06]	13.200	18	240	4 » 28
3 LÜTZOW (ex.DEUTSCHL.) [31-34]	10.000	>26	(135)	6 » 28
2 SCHARNHORST [36]	26.000	(30)	(330)	9 » 28
2 BISMARCK [39]	35.000	(30)	?	8 » 38.1
2 DEUTSCHLAND [40-p.St.]	(40.000)	(30)	?	?
2 »K« [projekt.]	(40.000)	?	?	?
<i>Japan</i> (10+8?)				
4 KONGO [12—13]	29.300	× 26	203	8 » 35.6
2 HUSO (FUSO) [14—15]	29.300	22.5	305	12 » 35.6
2 ISE [16—17]	30.000	23	305	12 » 35.6
2 MUTSU [19—20]	32.700	23	330	8 » 40.6
2 SHIMUSHO [39—40]	(45.000)	(30)	?	(9 » 40.6
4 KATORI [39— ?]	17.500	32	?	6 » 30.5
2 ? [p. St.]	?	?	?	(? » 45.7

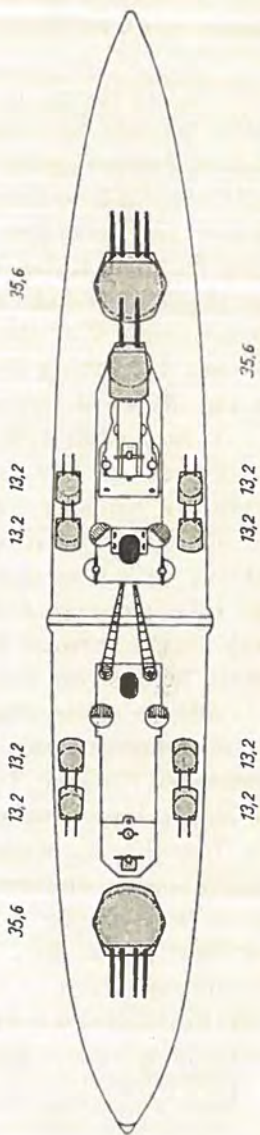
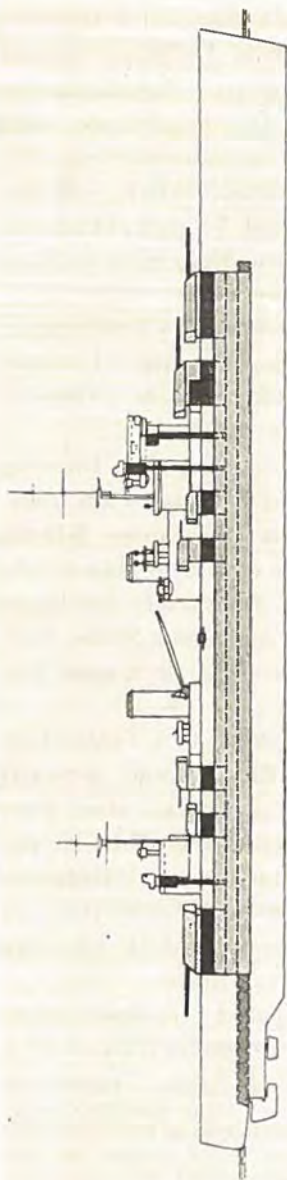
Antal — Type — [søsat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Vandl- panser Max. i mm	Hovedarmering
<i>nkrig (7 + 4)</i>				
PARIS [11—12]	22.000	20	270	12 Stk. 30.5 cm
BRETAGNE [13]	22.000	22	270	10 » 34 »
— (LORRAINE) [13]	22.000	22	270	8 » 34 »
DUNKERQUE [35—36]	26.500	29.5	275	8 » 33 »
RICHELIEU [39-p.St.]	35.000	31	400	8 » 38 »
<i>ien (6 + 2)</i>				
CAVOUR } efter { [11]	23.600	27	250	10 » 32 »
DORIA . } Ombyggn. { [13]	23.600	27	250	10 » 32 »
VITT. VENETO [37]	35.000	30	250	9 » 38.1 »
IMPERO [39—40]	35.000	30	(305)	9 » 38.1 »
<i>jet-Unionen (3 + 1 + [2])</i>				
MARAT [11]	23.500	23	225	12 » 30.5 »
TRETIJ INTERNAT. [p. St.]	35.000	30	?	9 » 40.6 »
? [projekt.]	35.000	?	?	9 » 40.6 »
<i>entina (2)</i>				
RIVADAVIA [11]	27.700	23	280	12 » 30.5 »
<i>silien (2)</i>				
MINAS GERAES [08—09]	19.200	22	229	12 » 30.5 »
<i>le (1)</i>				
ALM. LATORRE [13]	28.000	22.5	254	10 » 35.6 »
(ex-engl. CANADA)				
<i>kiet (1)</i>				
YAVUZ [11]	23.000	× 27	270	10 » 28 »
(ex-tysk GOEBEN)				
<i>nien (?)</i>				
JAIME I [14]	14.300	19.5	203	8 » 30.5 »
(sænket 1937 — senere bjær- get, men Rekonstruktion tvivl- som).				
..... [projekt.]	15.000	?	?	?
..... [projekt.]	35.000	?	?	?

er i de fleste Tilfælde stigende til 38.1 eller 40.6 cm, idet der dog hist og her forbigaaende har været et mindre Tilbagefald (PR. OF WALES og DUNKERQUE).

Idet der for Beskrivelsen af NELSON, DEUTSCHLAND (nu: LÜTZOW) og DUNKERQUE henvises til dette Tidsskrifts 104. Aarg. (1933) August- og Septemberhefterne (Afhandlingen »Capital Ships«), skal der i det følgende gives en nærmere Beskrivelse af de forskellige nye Slagskibstyper — i den Udstrækning der foreligger Oplysninger herom, ligesom de vigtigste, mere gennemgribende Rekonstruktioner af ældre Slagskibe vil blive omtalt.

England.

Endnu bundet af Flaadetraktaternes Tonnagebegrænsning satte England den 1ste Januar 1937 de to 35.000 Tons Slagskibe KING GEORGE V og PRINCE OF WALES paa Stabelen, og i Løbet af det følgende halve Aar fulgte yderligere tre Enheder: DUKE OF YORK (oprindelig ANSON), JELICOE og BEATTY. I Stedet for et mindre Antal 38.1 eller 40.6 cm Kanoner havde man foretrukket et større Antal 35.6 cm. Denne Kanon er til Gengæld af en ny Model (Mantelkanoner i Stedet for Staaltraadskanoner som i de ældre Modeller) med større Rækning end de ældre 38.1 cm Kanoner, Projektvægten er 707 kg mod henholdsvis 653 og 635 kg for samme Kaliber i ældre Enheder i den amerikanske og japanske Marine. Den samlede Bredsidevægt for Hovedarmeringen er saaledes 7070 kg mod 7080 kg i HOOD og de øvrige ældre, engelske Slagskibe — og mod 8165 kg i NELSON-Klassen, men Skudhastigheden er betydelig større. De 10 Stk. 35.6 cm Kanoner er anbragt i to Quadrupletaarne for og agter samt et Dobbelttaarn for i Etageopstilling over det forreste Quadrupletaarn. Mellemartilleriet bestaar af 16 Stk.



Slagskibet PRINCE OF WALES (1939)

13.2 cm A.L.K., der tillige er A.T.-Skyts, i 8 Dobbeltaarne, 4 i hver Bredside. Det lette Luftskyts bestaar af 32 Stk. 40 mm (4×8) anbragt paa Hovedarmeringens Dobbeltaarn og agterste Quadrupletaarn samt udfør forreste Skorsten. Ingen Torpedoarmering. Maskineri: Parsons gearede Turbiner, 152.000 H.K., 4 Skruer og Oliefyring. Besætning: 1500 Mand. Vægten af Panseret angives til 14.000 Tons. Gastæt Bro. Mellem de to Skorstene findes en Katapult, og i Opbygningen udfør agterste Skorsten er indrettet Hangar for 3 à 4 Luftfartøjer. KING GEORGE V er apteret som Flagskib. Alle 5 Enheder er søsat i 1939, og de to første blev færdige i 1940-41, de tre sidste vil formentlig blive det i 1941.

I Juni—Juli 1939 blev de to Slagskibe LION og TEMERAIRE sat paa Stabelen og i Efteraaret s.A. yderligere to Enheder sandsynligvis af samme Klasse. Navnene paa disse to sidste Skibe er endnu ikke kendt. Udover de i Oversigten anførte Hoveddata foreligger der ikke nærmere Enkeltheder om disse Skibe. Selv med stærkt forceret Byggetempo kan de næppe forventes færdige før 1942—43.

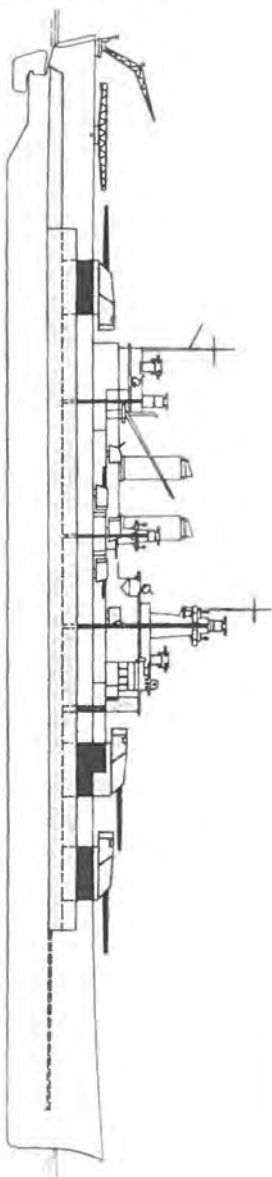
Alle de ældre, engelske Slagskibe er i Tidens Løb blevet rekonstruerede en eller flere Gange, hvorved Udseendet i mange Tilfælde er undergaaet store Forandringer. Undervandsbeskyttelsen, i visse Tilfælde ogsaa Pansringen, Maskinerier, Hangar og Ildledelsesinstallationer, Mellemarmeringen og Luftskytslet er blevet fornyet eller forbedret ligesom enkelte Enheder har faaet gastæt Bro. Torpedoarmeringen — især Undervandsapparater — er blevet fjernet i de fleste Skibe, men i intet Tilfælde er Hovedarmeringen blevet ændret*).

*) Endvidere findes i England endnu det gamle, i Henhold til London-Flandetraktaten af 1930 i 1931—1932 »demilitariserede« Slagskib IRON DUKÉ (1912). Displacement, Fart og Hovedarmering var oprindelig: 25.000 Tons, 21 Knob og 10 Stk. 34.3 cm. Ved »Demilitariseringen« fjernedes Vandliniepanseret m. v. og 4 Stk. 34.3 cm, ligesom Farten reduceredes til 18 Knob. IRON DUKÉ har derefter været anvendt som Skoleskib.

U. S. A.

I Oktober 1937 blev det amerikanske Slagskib NORTH CAROLINA sat paa Stabelen paa Marineværftet i New York efter 16 Aars Stilstand i Slagskibsbygningen i U. S. A. Deplacementet var ligeledes af Flaadetraktaterne bundet til ikke at overskride 35.000 Tons. Aaret efter (Juni 1938) fulgte det næste, WASHINGTON*), og derefter i 1939 de fire øvrige af denne Klasse: INDIANA, MASSACHUSETTS, ALABAMA og SOUTH DAKOTA. Hovedarmeringen bestaar af 9 Stk. 40.6 cm Kanoner i tre Tripletaarne — to for i Etageopstilling, det tredje agter. Denne nye, amerikanske 40.6 cm Kanon har en Projektivvægt paa 1117 kg mod 952 kg i de ældre, amerikanske Slagskibe og 993 kg og 907 kg i henholdsvis japanske (MUTSU-Kl.) og engelske Skibe (NELSON-Kl.), og Mundingshastigheden er 900 m/Sek. mod 808 i NELSON. Mellemarmeringen var oprindelig delt i 12 Stk. 12.7 cm 1/51 Fladbaneskyts og 8 Stk. 12.7 cm 1/25 Luftskyts, men denne Dualisme er antagelig ændret til et Enhedskaliber paa 16 Stk. 12.7 cm 1/38 A. L. K. Foruden dette sværere Luftskyts findes yderligere 16 Stk. 40 mm og 20 Stk. 12 mm Maskinskyts. 2 Katakulter — paa Agterdækket — og 4 Luftfartøjer med Hangar helt agter under Dækket. Ingen Torpedoarmering. Maskineriet bestaar af gearede Turbiner — i Modsætning til de ældre MARYLAND- og CALIFORNIA-Klasser, der har turbo-elektrisk Maskineri. 4 Skruer. Maskinkraften angaves oprindelig til 70.000 H.K. svarende til 27 Knob — efter senere Angivelser skal Maskinkraften imidlertid være øget til over 100.000 H.K. svarende til mindst 28 Knob. I Lighed med de i den senere Tid rekonstruerede amerikanske Slagskibe findes ingen Gittermaster. Foruden svært Vandliniepanser fra forreste til agterste Kanontaarn findes to svære Panser-

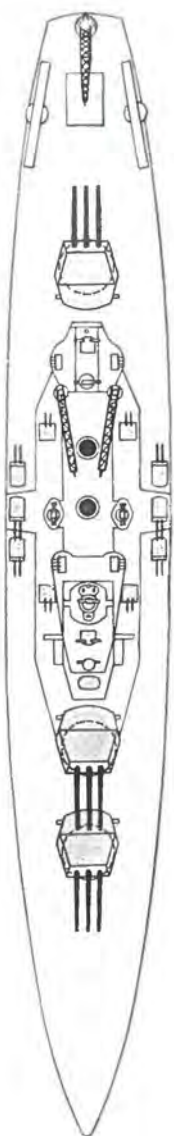
*) Begge disse Slagskibe er søsat Juni 1940. Efter Pressemeddelelser skal de være klar medio Maj 1941.



40,6

12,7 12,7 12,7 12,7 12,7

40,6



12,7 12,7 12,7 12,7 12,7

40,6

Slagskibet Wasington (1940)

(NB! Skitsen viser Opsstillingen af 12 Stk. 12,7 cm L/51 og 8 Stk. 12,7 cm L/25).

dæk: det øverste paa 152 mm, det underste 102 mm. Byggeprisen andrager ca. 70 Mill. Dollars pr. Skib. De sidste fire Skibe af denne Klasse er paa 36.000 Tons.

I 1940 lagdes Kølen til de to 45.000 Tons Slagskibe IOWA og NEW JERSEY. Hovedarmeringen vil antagelig komme til at bestaa af 12 Stk. 40.6 cm Kanoner i 3 Quadrupletaarne—fordelt som i WASHINGTON.*) Som Mellemarmering angives 36 Stk. 12.7 cm 1/38 A.L.K.—2 Katapulter og 4 Luftfartøjer—Dimensionerne 265×33×11 m tillader Passage gennem Panamakanalens Sluser, men det bemærkes, at det af Hensyn hertil har været nødvendigt at gøre Bredden mindre og Dybgaaendet større end »normalt« for et Skib af denne Størrelse (jfr. HOOD 8.7 m Dybg. og BISMARCK 36 m bred). Maskineriet bestaar af gearede Turbiner og Farten forment at blive 33 Knob — efter enkelte Angivelser endog 35. Endelig angives Byggeprisen til 100 Mill. Dollars pr. Skib.

Allerede før Krigsudbruddet i 1939 paatænkte det at bygge endnu et tredie Skib af denne Klasse — men dengang lykkedes det ikke at faa de nødvendige Midler bevilget. Med den i den senere Tid bebudede vældige amerikanske Oprustning, tør det vel formodes, at ikke alene dette tredie Skib, men en hel Serie vil blive sat paa Stabelen i Løbet af 1940.**)

For de ældre, amerikanske Slagskibe gælder det samme som for de tilsvarende engelske, at de har gennemgaaet en eller flere større Rekonstruktioner, som i mange Tilfælde helt har forandret Skibenes Ud-

*) Enkelte Kilder angiver dog Hovedarmeringen til 9 Stk. 45.7 cm i Stedet for 12 Stk. 40.6 cm.

**) Der foreligger foreløbig Meddelelse om, at der foruden IOWA og NEW JERSEY yderligere er sat 2 Slagskibe af denne Type paa Stabelen (MISSOURI og WISCONSIN), medens andre 6 Slagskibe paa 45 à 50.000 Tons er projekteret.

seende, men ikke bragt Ændringer i deres Hovedarmering eller Fart.

Endvidere findes der i U.S.A. det til Skoleskib »demilitariserede« Slagskib WYOMING (Søsterskib til ARKANSAS).

Tyskland.

Med de to Slagskibe SCHARNHÖRST og GNEISENAU genindtraadte Tyskland for Alvor i Rækken af maritime Stormagter. Skønt man allerede fra Verdenskrigens Dage havde rigelig Erfaring for Bygning af store Slagskibe,*) bestemte man sig alligevel til at bygge disse to Skibe som et Mellemed mellem DEUTSCHLAND og mulige senere 35.000 Tons Slagskibe.

SCHARNHÖRST-Klassen fortsætter den gamle, tyske Slagskibstradition med mindre Kaliber, men bedre Beskyttelse end andre Skibe af tilsvarende Størrelse — jfr. her DUNKERQUE. Hovedarmeringen bestaar af 9 Stk. 28 cm i tre Tripletaarne — men her brydes med Traditionen, idet de *to* Tripletaarne er anbragt *for* i Etageopstilling, det tredje agter. Mellemarmering: 12 Stk. 15 cm i 4 Enkelt- og 4 Dobbelttaarne — Halvdelen i hver Bredside. Luftskyts: 14 Stk. 10.5 cm A.L.K. og 16 Stk. 37 mm Maskinskyts. Ingen Torpedoarmering. 2 Kata-pulter — paa agterste Tripletaarn og midtskibs lidt agten for Skorstenen, 4 Luftfartøjer. Maskineri: Gearede Turbiner, Dieselmotorer til Marchfart, 3 Skruer. Offi-

*) Slagskibene BADEN og BAYERN, søsatte 1915, men allerede tegnede i 1910—11. 28.500 Tons, 22 Knob, 8 Stk. 38.1 cm, 5 Stk. 60 cm Torp.app. Ikke mindst paa Grund af deres Pansring (350 mm) og Undervandsbeskyttelse maa disse Skibe betegnes som Verdenskrigens stærkeste Slagskibe. 2 Enheder af denne Klasse blev ikke færdigbyggede. Af Interesse i denne Sammenhæng er ligeledes de ikke færdigbyggede 4 Slagkrydsere af MACKENSEN-Klassen, 31.000 Tons, over 28 Knob, 8 Stk. 35,6 cm og 5 Stk. 60 mm Torp.app. Vandliniepanser: 300 mm.

cielt angives Farten til 27 Knob, men paa Prøverne skal de 27 Knob være overskredet i betydelig Grad, hvilket svarer til en uofficiel Angivelse af Maskinkraften til 150.000 H.K. — 2 Panserdæk paa 110 og 60 mm. Besætning: 1461 Mand — jfr. 1500 i PR. OF WALES, 1341 i HOOD og 1320 i NELSON.

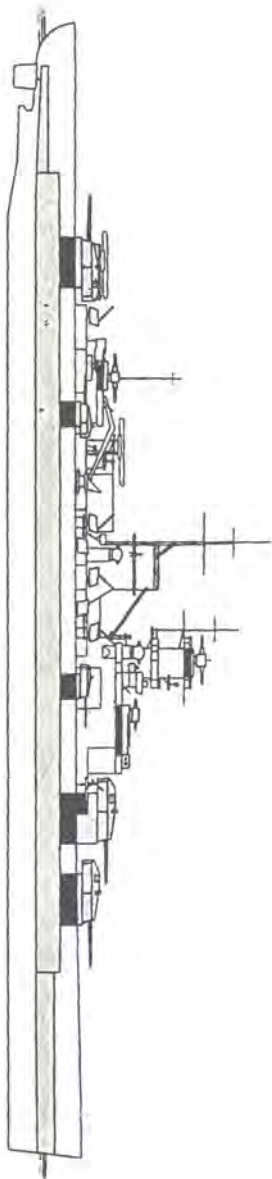
Foraaret 1939 søsattes de to 35.000 Tons Slag-



Det tyske Slagskib GNEISENAU

skibe BISMARCK og TIRPITZ. Udover Deplacementet, Dimensionerne og Hovedarmeringen — 8 Stk. 38.1 cm i fire Dobbeltaarne, 2 for og 2 agter — foreligger der ikke officielle Data. Bemærkelsesværdig er især Bred- den, 36 m*) mod 31.4 i PR. OF WALES, 32.3 i NELSON, (32.2 i HOOD) og 33 i WASHINGTON. Længden er 241 m mod henholdsvis 226, 201, (247) og 219 m. Mellemar- meringen angives til 12 Stk. 15 cm — Luftskytsset er ukendt. Iøvrigt angives følgende uofficielle Data: 2 Ka- tapulter, 4 Luftfartøjer. Maskineri: gearede Turbiner, 2 Skrueaxler. Begge Skibe blev færdige i 1940.

*) Disse Skibe vil saaledes ikke kunne passere gennem Panama- kanalen Sluser.

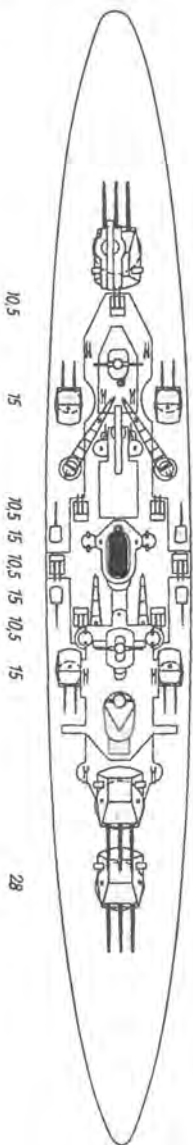


28

15

10.5 15 10.5 15 10.5 15

28



10.5

15

10.5 15 10.5 15 10.5 15

28

Slagskibet SCHARNHÖST (1836)

(NB! Gæstebud har Klipperstævne, skraa Skorslenstop m.v.)

Copyright by U. Schreier, Berlin

Hvorvidt de to under Bygning værende Enheder, der officielt til Stabelafløbningen betegnedes »H« og »J«, er af samme Type som BISMARCK eller af en ny Type paa 40.000 Tons, er endnu uvist. At Panserskibet DEUTSCHLAND efter officielle tyske Meddelelser er blevet omdøbt til LÜTZOW, idet Navnet er blevet anvendt til et af disse to Skibe, kunde tyde paa den sidstnævnte Mulighed. Det kan i denne Forbindelse anføres, at samtidig med dette Navneskifte ændredes tillige disse »Lommeslagskibes« officielle Klassificering fra »Panzerschiffe« til »Schwere Kreuzer«.

Japan.

Kun meget faa — og ofte meget divergerende — Oplysninger foreligger om Nybygningerne til den japanske Flaade. Det vides, at 2 Slagskibe paa over 40.000 Tons og med en Armering af 40.6 cm eller endnu sværere Kaliber for Tiden er under Bygning i Nagasaki og Yokosuka. Da Japan har afslaaet at indgaa paa en Overenskomst om Begrænsning af Kaliberet til 40.6 cm som Maximum, har man forskellige Steder draget den Slutning, at Japan vil armere disse nye Slagskibe med et sværere Kaliber end 40.6 cm — f.Ex. 42 eller 45 cm. Paa samme Maade antages det, at Displacementet vil blive omkring 45.000 Tons. Udover disse to Skibe, som med Sikkerhed vides at være under Bygning, angives der endnu at være Mulighed for yderligere 2 — antagelig af samme Type. De 2 første blev sat paa Stabelen Eftersommeren 1937, saaledes at de kan forventes at være færdige i indeværende Aar. Deres Navne angives at være SHIMUSHO og TSUGARU.

En ganske særlig Interesse knytter sig til de nye japanske »Panserskibe« paa 17.500 Tons. I de senere Aar har man vidst, at Japan havde Planer om at bygge saadanne »Panserskibe« eller maaske rettere

»Panserkrydsere« som en Slags forbedret Udgave af den tyske *ex-DEUTSCHLAND*-Klasse. Saavidt det har været muligt at faa oplyst, synes det, som om de to Enheder *KATORI* og *KASHIMA*, der søsattes i 1939, er af denne Type.*) I Størrelse og Armering — og sikkert ogsaa i Dimensioner — minder de meget om de første engelske Slagkrydsere af *INVINCIBLE*-Klassen (1907) — men Farten er 7 Knob højere og Pansringen formentlig noget stærkere. Foruden *KATORI* og *KASHIMA* angives endnu to Enheder af denne Type at være under Bygning.

Flaadetraktaternes kunstige Deplacements- og Kalibergrænser gjorde efterhaanden, at der fremkom en stor Lakune mellem Slagskibene og de svære Krydsere. Da Tyskland i sin Tid konstruerede *DEUTSCHLAND*-Klassen, lykkedes det her i nogen Grad at udfylde denne Lakune ved at skabe en Type, der var hurtigere end Datidens Slagskibe og stærkere end de svære Krydsere. Paraden herimod var naturligvis at øge Slagskibenes Fart til 30 Knob eller derover. Men endnu er der jo kun forholdsvis faa Slagskibe, der kan løbe denne Fart (*PR. OF WALES*-, *SCHARNHORST*-, *DUNKERQUE*- og *VITTORIO VENETO*-Klasserne samt de engelske »Slagkrydsere«). Der er saaledes endnu et vidt Operationsfelt og mange gode Muligheder for en saadan velpansret og stærkt armeret Panserkrydsertype paa 17.500 Tons og med 32 Knobs Fart. Svaret paa disse japanske Panserkrydsere vil man finde dels i de Farter, som nu gives de nyeste amerikanske Slagskibstyper — 33 Knob i *IOWA* og 35 Knob i de seks projekterede Skibe — dels i et helt nyt amerikansk

*) *KATORI* og *KASHIMA* er Navne paa berømte Shintotempler. Disse Navne blev sidst anvendt til de to 16.500 Tons store Præ-Dreadnoughter, som byggedes i England under den russisk-japanske Krig (søsatte 1905 — 4 Stk. 30.5 cm, 4 Stk. 25.4 cm og 12 Stk. 15 cm — 20 Knob). Disse to Skibe, der udrangeredes i 1922 (Washingtontraktaten), var de sidste japanske Krigsskibe, som byggedes udenfor Japan — bortset fra nogle Jagere, der købtes i Frankrig og Italien under Verdenskrigen.

»Heavy-Cruiser«-Projekt om Enheder paa 20.000 Tons med 6 Stk. 30.5 cm Kanoner, 32 Knobs Fart og med Panser som i Slagskibene.

Alle de ældre japanske Slagskibe er i Tidens Løb blevet radikalt rekonstruerede, hvilket fuldstændig har ændret deres Udseende. Beskyttelsen saavel over som under Vandlinien er blevet stærkt forbedret. Den fjerde Enhed af KONGO-Klassen, HIEI, som i Henhold til Londontraktaten af 1930 blev »demilitariseret« — det vil sige fik Vandliniepanseret fjernet midtskibs, Farten nedsat til 18 Knob og 2 Stk. 35.6 cm Kanoner udtaget — for at anvendes som Skoleskib, er atter efter alle Flaadetraktaters Bortfald blevet »oprustet«.

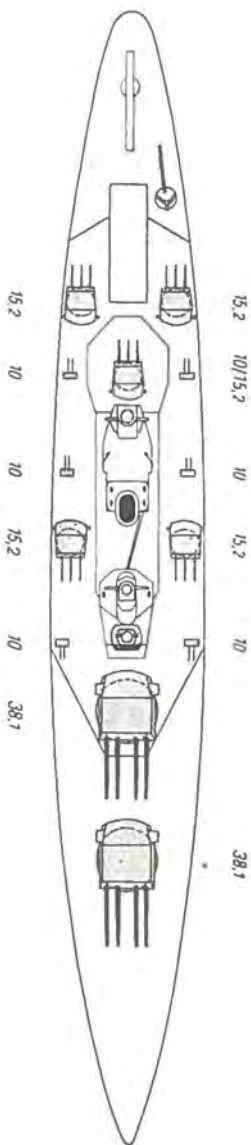
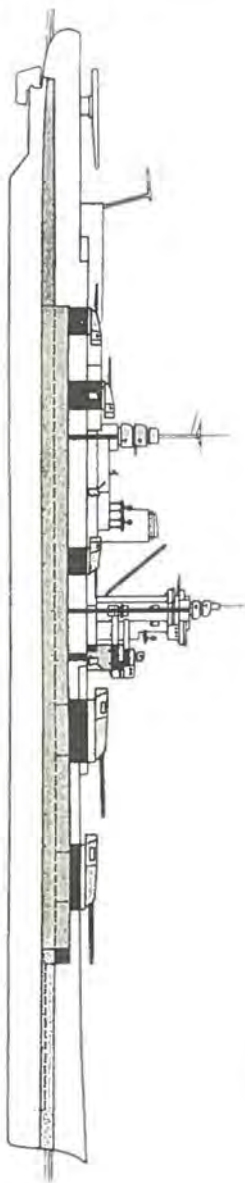
Frankrig.

De fire nye, franske Slagskibe RICHELIEU, JEAN BART, CLEMENCEAU og GASCOGNE er stort set forstørrede Udgaver af DUNKERQUE. Hovedarmeringen, 8 Stk. 38 cm Kanoner, er anbragt for i to Quadrupletaarne i Etageopstilling. Mellemarmeringen (tillige Luftskyts) bestaar af 15 Stk. 15 cm A.L.K. i fem Tripletaarne.*) Som lettere Luftskyts findes 8 Stk. 37 mm A.L.K. og et talrigt 13 mm Maskinskyts. Ingen Torpedoarmering. Panseret vejer ialt 15.000 Tons eller ca. 43 % af Displacementet. Foruden Vandliniepanseret med Maximum 400 mm findes der flere Panserdek med tilsammen 200 mm's Tykkelse.***) 2 Katapulter agter***) og 4 Luftfartøjer. Besætning: 1500 Mand. Maskineri: gearede Turbiner, 155.000 H.K., 31 Knob, 4 Skruer. De to først-

*) I de nyeste Udgaver af »Taschenbuch der Kriegsflotten« og »Fighting Ships« er de 15 Stk. 15 cm fejlagtigt angivet som Fladbaneskyts, og som Luftskyts er i førstnævnte ligeledes fejlagtig opført 12 Stk. 10 cm A.L.K. Franske Kilder angiver som Enheds-Mellemarmering kun ovennævnte 15 Stk. 15 cm A.L.K.

**) Indvendig i Brokonstruktionen findes — ligesom i DUNKERQUE-Klassen — en elektrisk Elevator fra Bunden til øverste Ildlederstation.

***) Opstillet »en échelon« paa Agterdækket — den ene agterligt om Bb — den anden mere forligt om Stb. Skitsen viser fejlagtigt kun een Katap.



Slagskibet Richmond (1939)

(NB! 2 katapultter paa Agterdækket — se Fodnoten nederst paa Side 275. Det paa Skitsen viste 10 cm Luftskyts findes formentlig ikke).

nævnte Enheder er søsatte i 1939 og var forventet færdige i 1940 og 1941. Ved Søsatning skal her dog ikke forstaaes Stabelafløbning, idet RICHELIEU byggedes i en almindelig Tørdok i Brest og JEAN BART paa en Bedding i et nyt til Bygning af store Skibe specielt konstrueret Dokanlæg (cale-bassin) hos Værftet »Ateliers et Chantiers de la Loire«. Saa snart disse to Skibe var »søsatte« og flydt ud af Dokanlæggene, paabegyndtes samme Dag og sammesteds Bygningen af henholdsvis CLEMENCEAU og GASCOGNE. Som allerede nævnt er disse fire Skibe en forstørret Udgave af DUNKERQUE, og det var Hensigten, at de sammen med DUNKERQUE og STRASBOURG skulde danne en homogen, hurtig Slagskibseskadre.

Ogsaa de ældre, franske Slagskibe har gennemgaaet forskellige Rekonstruktioner, hvorved deres Udseende er blevet ændret radikalt. I BRETAGNE-Klassen er Torpedoarmeringen fjernet, og Farten hævet fra 20 til 22 Knob. I en enkelt af denne Klasses Enheder, LORRAINE, er det midterste Kanontaarn (mellem Skorstenene) fjernet og erstattet af en Katapult. De andre ældre, franske Slagskibe har derimod ikke installeret Katapult og medfører ikke Luftfartøjer. Af Interesse kan iøvrigt nævnes, at disse Skibe hver medfører 30 saakaldte »Blokademiner«, og at Ammunitionsbeholdningerne er 100 Skud pr. Kanon for det svære og 275 Skud for det mellemsvære Skyts (13.8 cm).

Italien.

Da Slagskibsbygningen i Begyndelsen af 1930'erne vaagnede op til en Slags Renaissance med Bygning af hurtige Slagskibe, var Italien — efter Tyskland og Frankrig — den tredie i Rækken af Stormagter, som i Gerning viste sin Tro paa de store Skibes Betydning. Dette var egentlig ikke ventet, fordi Italien ved en forceret Byg-

ning af Ubaade, Overfladetorpedofartøjer og hurtige Krydsere og ved en meget kraftig Udvikling af sit Luftvaaben netop syntes at ville tillægge disse Vaaben en større Styrke end sværtpansrede Artilleriskibe. Men der er sikkert heller ikke Tvivl om, at havde der ikke været Mulighed for at konstruere pansrede Artil-

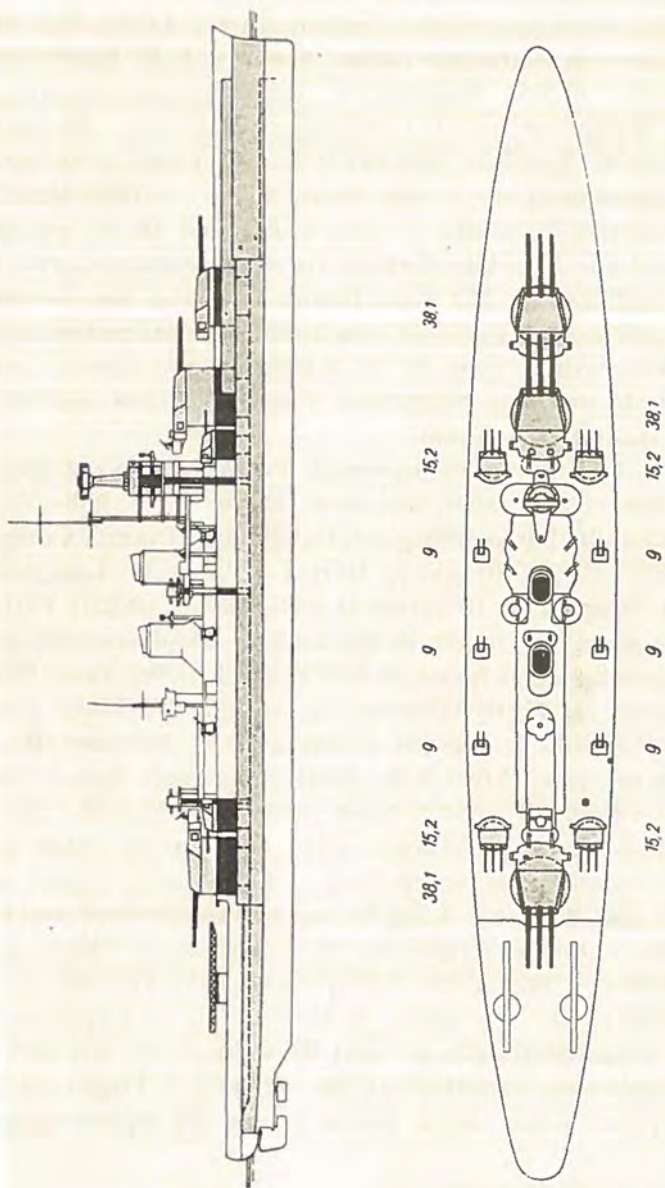


Det nye italienske Slagskib VITTORIO VENETO paa Prøvefart (Agterste Taarns Højde skyldes Hensyn til Katapulten paa Agterdækket)

leriskibe, der samtidig var i Besiddelse af en høj Fart, vilde Italien have holdt sig til de hurtige Krydsere, Torpedoerne og Luftvaabenet.

I Oktober 1934 lagdes Kølen til de to 35.000 Tons Slagskibe LITTORIO og VITTORIO VENETO — de første 35.000 Tons Slagskibe efter Londontraktaten. De løb af Stabelen Sommeren 1937 og er nu færdige. I 1938 sættes IMPERO og ROMA paa Stabelen, de søsættes begge i Vinteren 1939—40 og forventes færdige i 1941. Hovedarmeringen, 9 Stk. 38.1 cm, er anbragt i tre Tripletaarne — 2 for i Etageopstilling, det tredie agter.*) Mel-

*) Enkelte Kilder angiver for IMPERO og ROMA: eet Tripletaarn for og to agter i Etageopstilling.



Slagskibet VITTORIO VENETO (1937)

Copyright by U.Schreier, Berlin

lemarmeringen er delt i Fladbaneskyts — 12 Stk. 15.2 cm 1/55 — og Luftskyts: 12 Stk. 90 mm A. L. K. Endvidere findes 40 Stk. Maskinskyts. Ingen Torpedoarmering. 2 Katapulter og 3 Luftfartøjer. Maskineri: Parsons gearede Turbiner, 130.000 H. K., 30 Knob, 4 Skruer, Besætningen er — efter fransk Kilde — 1600 Mand. Bemærkelsesværdig er den i Forhold til de øvrige moderne Slagskibe forholdsvis ringe Pansertykkelse i Vandlinien — 250 mm. Denne Pansring, der iøvrigt er af samme Tykkelse som i de ældre italienske Slagskibe, svarer mere til de tidligere Slagkrydseres end til de moderne Slagskibes. Panserdækkenes samlede Tykkelse er 175 mm.

Den mest gennemgribende Rekonstruktion af Slagskibe er utvivlsomt den, som de fire ældre, italienske Slagskibe har gennemgaaet, *CAVOUR* og *CESARE* i Aarene 1933—37 og *DORIA* og *DUILIO* i 1937—39. Længden er forøget med 10 m (for at muliggøre en effektiv Fartforøgelse ved højere Maskinkraft) — Deplacementet er samtidig steget fra ca. 21.500 Tons til 23.600 Tons. Det gamle Maskineri (Parsons og Ansaldo Turbiner) paa 30.000 H.K. er erstattet af nye gearede Turbiner (Belluzzo) paa 75.000 H.K., hvilket har øget Farten fra 21.5 Knob til over 27 Knob. (Paa Prøvefart efter Ombygningen skal 30 Knob være naaet af en enkelt af Enhederne). Hovedarmeringen, der tidligere bestod af 13 Stk. 30.5 cm i 3 Triple- og 2 Dobbeltaarne opstillede — for: et Triple- og et Dobbeltaarn i Etageopstilling — midtskibs: et Tripletaarn (kun anvendeligt i Bredsiden) — og agter: et Dobbelt- og et Tripletaarn i Etageopstilling*), er med Bortfald af det midtskibs Tripletaarn ændret til 10 Stk. 32 cm i 2 Triple- og 2 Dobbeltaarne. Denne 32 cm Kanon, der repræsenterer

*) (3+2)+(3)+(2+3).

et hidtil ikke anvendt Kaliber, er af ny, italiensk Model (Terni). Mellemarmeringen er i C-Skibene reduceret fra 18 til 12 Stk. 12 cm og i D-Skibene ændret fra 16 Stk. 15.2 cm til 12 Stk. 13.5 cm Fladbaneskyts. Som Luftskyts findes nu: 8 Stk. 10 cm A. L. K. og 36 Stk. Maskinskyts i C-Skibene, 10 Stk. 90 mm A. L. K. og 39 Stk. Maskinskyts i D-Skibene. Ved Rekonstruktionen blev Undervandsbeskyttelsen og den horizontale Beskyttelse betydelig forstærket. Endvidere blev 2 Katapulter installeret, og hvert Skib medfører nu 4 Luftfartøjer. En saa gennemgribende Rekonstruktion har selvfølgelig i højeste Grad ændret Skibenes Udseende. Prisen for Ombygningen angives til ca. 60 Mill. Kr. pr. Enhed (for DORIA og DUILIO).

Sovjet-Unionen.

I Sovjet-Unionen iagttages omtrent den samme Hemmelighedsfuldhed med Hensyn til Bygning af nye Krigsskibe som i Japan, og de forskellige Angivelser af hvad, der for Tiden staar paa Stabelen af Slagskibe, er da ogsaa stærkt varierende. Det formenes dog, at eet Slagskib — antagelig det der skal hedde TRETJÅ INTERNATIONALE — blev paabegyndt i Juli 1938 paa Ordjonikidze-Værftet i Leningrad (det tidligere Baltiske Værft). Tegninger og Panser, Kedler m.v. skal være af amerikansk Oprindelse, hvorfor en vis Lighed med WASHINGTON-Klassen kan være mulig. Foruden dette Skib er muligvis endnu een eller to Enheder under Bygning.

Rekonstruktionen af de ældre, russiske Slagskibe giver kun Anledning til faa Bemærkninger — en enkelt Enhed, PARISKAJA KOMMUNA, er blevet udstyret med Katapult og 2 Luftfartøjer, de øvrige med 1 Søluftfartøj uden Katapult. Det bemærkes, at OKTJABRSKAJA

REVOLUZIA har svære Kraninstallationer til Ombordtagning og Udsætning af Motortorpedobaade.

Moderniseringen af de argentinske og chilenske Slagskibe og den tyrkiske Slagkrydser YAVUZ (ex-tysk GOEBEN) giver ikke Anledning til videre Bemærkninger — ejheller Rekonstruktionen af de brasilianske, udover at disse sidste fuldstændigt har ændret Udseende. Hvad angaar det spanske Slagskib JAIME PRIMERO, der i 1937 beskadigedes alvorligt ved en Explosion i Cartagenas Havn, er det endnu uvist, om det vil blive rekonstrueret eller ej.

Endvidere bemærker man her de to forskellige spanske Slagskibsprojekter for Enheder dels paa 35.000 og dels paa 15.000 Tons. Hvorvidt disse sidste skal være af lignende Type som den japanske KATORI — eller af en langsommere og stærkere pansret »Kystforsvars«-Type — kan ikke siges, da bestemte Angivelser herom endnu ikke foreligger.

Af de mindre Mariner har ogsaa den hollandske beskæftiget sig med Slagskibsprojekter. I Maj 1939 meddelte saaledes den hollandske Forsvarsminister, at der forelaa Projekter til Bygning af hurtige Slagskibe til de ostindiske Farvande. Det skulde dreje sig om 3 à 4 Enheder med den tyske SCHARNHORST-Klasse som Forbillede — Skibe paa 26.000 Tons med 9 Stk. 28 cm Kanoner i tre Tripletaarne, Fart 33 Knob. En Forudsætning for Bygningen af disse Slagskibe var dog, at der samtidig bevilgedes Penge til Modernisering af Havnen og Dokanlæggene i Soerabaya.

Som et Resumé af Slagskibsbygningens Udvikling i de senere Aar skal i det følgende gives en kort Oversigt over de Resultater, man nu er naaet til for De-

placementets, Fartens, Artilleriets og Torpedoarmeringens Vedkommende, medens der for Pansringens Vedkommende vil blive givet en Forklaring af Hovedprincipperne i de for Tiden anvendte Pansringsmetoder.

Deplacementet er efter alle Flaadetraktaters Bortfald i kraftig Stigning — fra 35.000 til 45.000 Tons og muligvis endnu mere*). Det »Hul«, der derved er opstaaet mellem det hidtidige Krydsermaximum paa 10.000 Tons og de moderne, hurtige Slagskibes Deplacementer paa over 35.000 Tons, kan forventes udfyldt af nye Skibstyper paa mellem 14.000 og maaske op til efterhaanden 20 à 25.000 Tons. Det ligger i Sagens Natur, at disse Typer maa være hurtigere end de moderne Slagskibe og kraftigere armeret end de moderne Krydsertyper. Samtidig vil de tillige blive hurtigere end de fleste allerede eksisterende, svære Krydsere — og ogsaa hurtigere end adskillige eksisterende lette Krydsere. Denne nye Type, som maaske mest passende kan kaldes: den moderne Slagkrydser, er allerede omtalt under Japan. Det kan her tilføjes, at England i de sidste Aar inden den nuværende Krig søgte at modsætte sig en saadan Types Fremkomst ved at prøve paa at skabe et System af to-sidede Flaadetraktater — jfr. saaledes de forskellige Bestemmelser om Deplacement og Kaliber i de engelsk-skandinaviske Aftaler.

Farten, der fra DREADNOUGHT i 1906 til NELSON i 1925 kun øgedes fra 21.5 til 23.5 Knob (bortset fra de »hurtige« Slagskibe af QUEEN ELIZABETH-Klassen), er nu ligeledes i meget stærk Stigning og har gennemgaaende naaet de Farter, der karakteriserede de tidli-

*) Efter de seneste Pressemeddelelser skal de projekterede nye amerikanske Slagskibe være paa 65.000 Tons!

gere Slagkrydsere — ja, synes endog efterhaanden at ville gaa endnu højere op. Maskineriet, der i de ældste eksisterende Slagskibe er dels Tregangs-Stempelmaskiner, dels direkte virkede Turbiner — i de noget senere dels turbo-elektrisk, dels gearede Turbiner, er i de nyeste Enheder overalt gearede Turbiner — undtagen i Lüt-zow-Klassen, hvis Dieselmotorforsøg ikke er gentaget. Ved at anvende Højtrykskedler og Turbiner med meget højt Omdrejningstal i Forbindelse med Reduktionsgear er det nu lykkedes at konstruere Maskinerier, der med samme Vægt og Rumindhold yder tre Gange saa stor en Hestekraft som Maskinerierne for tyve Aar siden. Med dette in mente forundrer det ikke, at Slagskibenes Farter nu er paa Vej op i Trediverne.

Artilleriet. For Hovedarmeringens Vedkommende er Kalibrene nu efter forskellige »Tilbagefald« (Lüt-zow, SCHARNHORST 28 cm — DUNKERQUE 33 cm — PR. OF WALES 35.6 cm) atter naaet op paa det tidligere Niveau. I enkelte Enheder (tyske, franske og italienske) »nøjedes« man med 38 eller 38.1 cm — ellers synes 40.6 cm at skulle blive det almindelige Slagskibskaliber. Utvivlsoomt eksperimenteres der dog allerede i U.S.A. og Japan med 45.7 cm Skibsartilleri.

Dobbelttaarnet, der tidligere dominerede i Slagskibene og Slagkrydserne, forekommer nu kun i ganske faa Nykonstruktioner. Det findes saaledes foruden i de nye tyske Slagskibe af BISMARCK-Klassen blot i PR. OF WALES-Klassen — og i dette sidste Tilfælde endda nærmest kun som et Rudiment.

Triplettaarnet begyndte allerede noget inden forrige Verdenskrig at vinde Indpas i russiske, italienske og østrigske Slagskibe (30.5 cm) og indførtes i 1914 i U.S.A. (35.6 cm). I 1925 benyttede England det som bekendt i

NELSON-Klassen (40.6 cm), og det er nu det almindeligste Taarn i de forskellige Nybygninger.

Quadrupletaarnet, der vakte en Del Opsigt, da det i sin Tid fremkom i DUNKERQUE, var i og for sig ikke noget nyt. De franske Slagskibe af NORMANDIE-Klassen, som sattes paa Stabelen i 1913, skulde saaledes have været armeret med 12 Stk. 34 cm anbragt i tre Quadrupletaarne.*) Efter DUNKERQUE (33 cm) udvikledes »Firekanonstaarnet« videre i RICHELIEU (38.1 cm) og PR. OF WALES (35.6 cm) — og anvendes nu antagelig ogsaa i IOWA (40.6 cm).

Efter adskillige Experimenter med Taarnenes Opstilling i Dreadnoughternes første Tid (symmetrisk Bredsideopstilling ude i Borde, Opstilling »en échelon« i Borde, Etageopstilling i Diametralplanet midtskibs mellem Skorstenene eller med tre, fire Taarne i parvis Etageopstilling agter — jfr. her AGINCOURT med 7 Dobbeltaarne i Diametralplanet!) naaede man allerede inden 1914 til det Resultat, at den bedste Opstillingsformel**) for Artilleriet i Slagskibe var: $(2 \times 2) + (2 \times 2)$ med et for det paagældende Skib saa svært Kaliber som muligt. Ogsaa efter Verdenskrigen har der været eksperimenteret — omend i mindre Grad — med Opstilling af Kanontaarne, jfr. saaledes NELSON og DUNKERQUE og i den nyeste Tid tillige PR. OF WALES***). Efter Indførelsen af Tripletaarnet er den almindelige Opstillingsformel nu: $(2 \times 3) + 3$.

*) De fire Skibe af denne Klasse (25.200 Tons) søsattes i 1914 og 1915, men de blev aldrig færdigbygget. Hovedarmeringens Opstilling var: $4 + [4] + 4$. Den femte Enhed, BÉARN, der stod paa Stabelen under hele Krigen, søsattes i 1920 og blev i 1923—27 færdigbygget som Aërodromskib.

**) Under Hensyn til Bestrygningsvinkel, Ildledning, Maximums trykkelse af Panser med Minimum af Vægt m.v.

***) NELSON: $((2 \times 3) + [3]) + 0$; DUNKERQUE: $(2 \times 4) + 0$; PR. OF WALES: $(4 + 2) + 4$.

Med voxende Displacement vil Formlen: $(2 \times 3) + (2 \times 3)$ være sandsynlig i den nærmeste Fremtid. Det kan her anføres, at man i Østrig allerede i 1909—11 i VIRIBUS UNITIS-Klassen anvendte denne Opstilling (30.5 cm). Saafremt imidlertid Quadrupletaarnet finder Anvendelse, vil Opstillingen over $(2 \times 4) + 4$ — jfr. U.S.S. IOWA — kunne resultere i: $(2 \times 4) + (2 \times 4)$.

Endvidere bemærkes, at Hovedarmeringens Taarne nu altid opstilles i Diametralplanet. En Opstilling delvis i Borde som i de første engelske og tyske Dreadnoughter (jfr. tillige brasiliansk MINAS GERAES) giver mindre Bredsideild — og selv om Opstillingen for at faa 100 % Bredsideild sker »en échelon« (jfr. tysk GOEBEN, nu tyrkisk YAVUZ og spansk JAIME I), vil en Opstilling uden for Diametralplanet være uheldig af Hensyn til Beskyttelsen (jfr. Omtalen af »Trin-Pansring« senere).

Med Hensyn til Mellemarmeringen er Opfattelserne delt mellem

- a) et rent Mellemkaliber (Fladbaneskyts) + Lufts skyts — og
- b) Lufts skyts, der tillige anvendes som A.T. Skyts (dual purpose).

Allerede i NELSON og RODNEY gaves der A. T. Skytset (12 Stk. 15.2 cm) en Elevation af indtil 60° , saaledes at det under visse Omstændigheder kunde anvendes som Lufts skyts. I PR. OF WALES-Klassen er Skridtet taget fuldtud, idet de 16 Stk. 13.2 cm A.L.K. her tillige anvendes som A.T. Skyts. I U.S.A. er Kaliberet for dette »Dual purpose«-Skyts gaaet helt ned til 12.7 cm (16 Stk.), i Frankrig er det 15.2 cm (15 Stk.) I Tyskland og Italien er Mellemarmeringen derimod delt i 12 Stk. 15 cm som A.T. Skyts og henholdsvis 14 Stk. 10.5 cm og 12 Stk. 90 mm som A.L. Skyts. Det

skal tillige anføres, at denne delte Mellemarmering ogsaa findes i LÜTZOW-Klassen og i de ombyggede italienske Slagskibe, medens Frankrig allerede i DUNKERQUE-Klassen anvendte det enkelte Mellemkaliber (16 Stk. 13 cm A.L.K.)

Det 15 cm Fladbaneskyts som Mellemarmering i LÜTZOW-Klassen m.v. maa antagelig tillige ses i Forbindelse med disse Slagskibes Anvendelse som Handelsødelæggere.

Man bemærker i denne Sammenhæng, at i de Mariner, hvor Slagskibene har et enkelt Mellemkaliber, er ogsaa de nyere Aërodromskibe armerede paa tilsvarende Maade med »Dual purpose«-Skyts (ARK ROYAL, RANGER, YORKTOWN, JOFFRE), medens derimod GRAF ZEPPELIN ligesom de tyske Slagskibe foruden særligt Luftskyts tillige har 15 cm Fladbaneskyts. Mellemarmeringen i de japanske Slagskibe er ikke kendt, men efter Overensstemmelserne mellem Slagskibene og Aërodromskibene i denne Henseende i de øvrige Stormagtsflaader, kan man maaske af Enhedskaliberet i de japanske Aërodromskibe slutte, at dette ogsaa findes i de japanske Slagskibsnybygninger.

Mellemarmeringen — hvad enten den er Fladbaneskyts eller kombineret A.T. og A.L. Skyts — opstilles nu altid i Taarne (Enkelt-, Dobbelt- eller Tripletaarne).

Torpedoarmeringen, der gennem mange Aar har været bibeholdt som en Slags Chancevaaben i Slagskibene, er nu bortfaldet. NELSON og RODNEY med deres 2 Stk. 60.9 cm Undervandsapparater er de sidste egentlige Slagskibe med Torpedoarmering. Ogsaa ved de forskellige Slagskibsrekonstruktioner er Torpedovaabenet i adskillige Tilfælde fjernet — saaledes bl. a. i alle rekonstruerede engelske, amerikanske og italienske Enheder. Det bemærkes dog, at i de engelske Slag-

krydsere er Torpedoarmeringen, der her hovedsagelig bestaar af Overvandsapparater, bibeholdt ved Rekonstruktionen.

Pansringen. Udviklingen af denne Faktor er sikkert den, der i Almindelighed kendes mindst til — maaske fordi den springer mindst i Øjnene. Ved Sammenligning mellem Beskyttelserne i de forskellige Slagskibe benyttes ved en mere overfladisk Bedømmelse som Regel blot Maximumstykkelsen af Skibenes Vandliniepanser. Men disse Maximumstykkelser alene er selvsagt ikke nok til at danne Grundlaget for en mere grundig Sammenligning, idet saavel Udstrækningen af Panseret som ogsaa dets Opdeling i flere forskellige Afdelinger eller Trin selvfølgelig maa tages i Betragtning.

Undersøger man paa Skitserne i en Flaadekalender Fordelingen af Panseret i forskellige af de ældste endnu eksisterende Slagskibe som for Exempel tysk SCHLESIEŃ, engelske Slagskibe fra Verdenskrigen, franske Slagskibe 1911—13, japanske Slagskibe og Slagkrydsere 1912—17, russiske Slagskibe, spansk JAIME I, tyrkisk YAVUZ og amerikanske Slagskibe op til 1912, vil man se, at disse Skibe har et Vandliniepanser af temmelig lang Udstrækning i Vandlinien samtidig med, at dette Panser midtskibs fortsætter op i et mere eller mindre højt Sidepanser. Denne Pansringsmetode, der stammer fra Halvfemserne, kaldes almindeligvis »Citadel- og Vandliniepansring« — eller blot »Citadelpansring«, idet man her foruden Vandlinien søger at beskytte forskellige sekundære Objekter saasom Optræk, Kasematter til Mellemarmeringen m.m., saaledes at der skabes et pansret »Citadel« midtskibs. Helt uafhængigt heraf findes selvfølgelig tillige en stærk Pansring af Kommandotaarn og Hovedarmeringens Taarne — som Regel af samme Tykkelse som Vand-

liniepanserets Maximum. Ud mod Stævnene aftager Tykkelsen af Vandliniepanseret i mere eller mindre stærk Grad.

De store Vægtkrav, der her stilledes — saafremt Citadelpansringen virkelig skulde være effektiv — kunde ikke honoreres, naar der samtidig skulde tages behørigt Hensyn til Farten og Armeringen. Der opstod derfor en ny Pansringsmetode (eller rettere: Panserfordelingsmetode), hvor man opgav den sekundære Beskyttelse (højt Sidepanser, Kasematter m. m.) og indskrænkede sig til at koncentrere Pansringen om den midterste Del af Vandlinien, Kommandotaarn og Hovedarmeringen. Disse Dele kunde nu faa et noget sværere Panser. Denne Metode, der anvendtes i U. S. A. i NEVADA (1914) og senere Enheder og i England i NELSON, kaldes »Tømmerflaade-Pansring« — men den rigtigste Betegnelse vilde vel nok være »Monitor-Pansring«. Saafremt man nemlig fjerner alle de upansrede Partier fra disse Skibe, vil den pansrede Del, der saaledes bliver tilbage, have en vis Lighed med en stor Monitor — et fladt Skrog, hvorfra kun Kommandotaarn, Optræk og Kanontaarnene med deres Stammer stikker op. Man regnede faktisk med under Kamp at maatte prisgive alle de upansrede Dele af Skibet ud fra Mottoet: den, der vil beskytte alt, beskytter intet! Og skønt et saadant Skib maaske under en Kamp kunde faa alle sine upansrede Dele slaaet i Stykker, saa det kom til et ligne en Oplagsplads for gammelt Jern, vilde der dog være en vis Chance for, at alle Skibets vitale Dele stadig kunde være intakte og i Orden. Pansringens Hovedopgave: Bevarelsen af Skibets Flydeevne og Kampkraft vilde saaledes være opnaaet ved Koncentrationen af Pansringen til kun at omfatte de vitale Dele.

I sin Tid maatte denne Metode derfor anses for at være Optimum. Ganske vist vilde et saadant Skib

efter en langvarig Artillerikamp om Dagen være ilde stedt, hvis det udsattes for et Jagerangreb om Natten — men Erfaringerne fra Verdenskrigen netop med Hensyn til natlige Jagerangreb syntes dog alligevel at vise Berettigelsen af en saadan Pansringsmetode.

Udviklingen af Søkrigsvaabnene i den senere Tid har imidlertid medført, at denne Metode nu ikke mere kan anses for at være tidssvarende. Et Slagskib, der som i ovenanførte Exempel har faaet raseret sine upansrede Dele efter en Artillerikamp, vil — skønt de vitale Dele og herunder Hovedarmeringen stadig er intakte — være et let Bytte for moderne Bombeluftfartøjer. Lufttruslen stillede saaledes Slagskibsbygningen overfor nye Problemer med Hensyn til Beskyttelsen. Den direkte, defensive Beskyttelse mod Bombetræffere var dog ikke noget nyt. De voksende Skudafstande og Projektilernes dermed følgende mere og mere lodrette Anslag havde allerede, længe inden Lufttruslen var blevet til Virkelighed, medført Indførelsen af to eller flere Panserdæk. Det nye Moment var at genindføre en Slags sekundær Pansring.

Denne nye Metode, der bedst kan karakteriseres som en trinvis Pansring eller »Trin-Pansring« (»Staffel-Panzer«), har — populært udtrykt — en vis Lighed med Undervandsbeskyttelsen ved Bulges, idet man dels er gaaet bort fra det hidtidige Princip: at Projektilerne skal sønderbrydes og sprænges ved Anslaget mod Panseret. Ved Trin-Pansringen opfanges Projektilet af det yderste Pansertrin, der er af mere elastisk Materiale end tidligere. Projektilets Kraft anvendes dels til at bevæge en større Del af Panserfladen tilbage — dels til selve Gennembrydningen.

Ved Pansermaterialets Elasticitet forsinkes Projektilet saa meget ved Gennembrydningen, at det bringes til Detonation. Sprængstykkerne opfanges da af det næste Trin, som anbringes mindst 4 à 5 Meter

bag det første — eller yderste — Trin. Alt efter Skibets Bredde kan der maaske længere inde findes endnu et tredie Trin. Tværs paa Trinene gaar forskellige Pan-sertraverser, der sammen med Panserdækkene yderligere skal lokalisere Sprængstykkernes Virkning. De indre Trin, der ikke skal modstaa det direkte Anslag, er selvsagt af forholdsvis ringe Tykkelser — det yderste er derimod af betydelige Dimensioner, omend det selvfølgelig ikke naar op paa samme Tykkelse som Vandliniepanseret i Slagskibe med »Monitor-Pansring«.

I Forhold til »Monitor-Pansringen« spares ved »Trin-Pansringen« — trods Panserets større Udstrækning — nogen Vægt, og dette i Forbindelse med de øgede Deplacementer gør, at der kan ofres en betydelig Vægt til at beskytte Luftskyts og Mellemarmering ved Pansertraverser, Skjolde, Taarne og lign.*) En Fuldtæffer paa disse sekundært beskyttede Steder vil selvfølgelig have stor lokal Virkning — men Pansertraverserne m.v. begrænser denne Virkning.

Som Exempler paa Trin-Pansring kan nævnes LÜTZOW-Klassen, DUNKERQUE og VITTORIO VENETO. I de engelske Slagkrydsere REPULSE og RENOWN er denne Metode til Dels anvendt.

Med Hensyn til Beskyttelsen mod mere eller mindre lodrette Anslag af saavel Projektiler som Luftbomber har man som allerede nævnt for længere Tid siden (ca. 1900) indført en Slags Trin-Pansring ved at anvende to eller flere Panserdæk. Det øverste — og tyndeste — af disse Dæk beskyttede som Regel kun »Citadel-Omraadet« og laa vandret paa Vandliniepanserets Overkant — medens det underste — og tykkeste — hvælvede Panserdæk dækkede hele Skibet og tilsluttedes Vandliniepanserets Underkant. Da Projektilernes Baner tidligere — paa Grund af de kortere Skudafstande —

*) Ubeskyttet Luftskyts anbringes saaledes forskellige Steder i »Forsvindingslavetter«.

var mere flade, regnede man med, at Vandliniepanserel eller Sidepanseret først skulde gennembrydes, hvorved Projektilet bragtes til Detonation. Det underste Panserdæk skulde da tjene som en Slags Trin og opfangne Sprængstykker. Med de efterhaanden mere og mere lodrette Anslag maatte man imidlertid regne med, at Panserdækket kunde rammes af direkte Træffere — som ikke havde gennembrudt noget Sidepanser — og idet det underste Panserdæk forblev af nogenlunde de samme Dimensioner som tidligere, gav man nu det øverste Panserdæk en betydelig større Tykkelse og større Udstrækning for derved at fremkalde Detonation af Projektiler med mere lodret Anslag. Det nederste Panserdæk, der nu i Forhold til det øverste er det tyndeste, skal saaledes stadig virke som Trin og optage den sekundære Sprængvirkning.

I de nyeste Slagskibe vil man se, at Tykkelsen af det øverste Panserdæk er 152 mm — det nederste 102 mm (jfr. NIELS JUEL's Vandliniepanser: 195 mm!) — og Udviklingen vil antagelig medføre, at det øverste Dæks Tykkelse stadig forøges. I visse Slagskibsprojekter, hvor man udelukkende synes at have taget Hensyn til de lange Skudafstande og Lufttruslen, er det endda foreslaaet at gøre Tykkelsen af Panserdækkene betydelig større end Vandliniepanserets. Mod Sprængvirkning anvendes tillige i udstrakt Grad de saakaldte »Detonationsdæk« — d. v. s. 10 til 25 mm tykke Dæk af særdeles elastisk Pansermateriale. Som Navnet angiver skal et saadant Dæk — som Regel det øverste — paa et saa tidligt Tidspunkt som muligt paavirke Projektiler og Luftbomber for at bringe dem til at detonere saa langt som muligt fra Panserdækkene.

Som Afslutning paa denne Oversigt over Slagskibsmateriellet skal Opmærksomheden henledes paa et Forhold, der i denne Forbindelse ikke er uden Interesse.

Det vil ses, at adskillige af de ældste Slagskibe (af Dreadnoughttypen) er fra 1911 og 1912 — enkelte endda helt fra 1908 og 1909. Disse Skibe, der er »still going strong«, er saaledes ca. 30 Aar gamle, uden at de endnu regnes for at være egentlig forældede — adskillige har endda fornylig gennemgaaet — eller gennemgaar for Tiden — kostbare og omfattende Rekonstruktioner, der formentlig vil kunne forøge deres Levetid endnu en hel Del Aar. I Modsætning hertil er det værd at lægge Mærke til, at ved Verdenskrigens Udbrud i 1914 var Slagskibe og Kystpanserskibe med en Alder af over 30 Aar — det vil sige fra før 1884 — haabløst forældede — og forlængst udrangerede. Ja, selv 20—30 Aar gamle Slagskibe var dengang værdiløse og fandtes kun hist og her i faa Exemplarer som Havneforsvarsskibe og lignende.*)

Trods Teknikens rivende Udvikling efter Verdenskrigen med alle de Erfaringer og nye Vaaben, som denne Krig har givet, har de 30 Aar fra 1910 til 1940 altsaa ikke nær haft en tilnærmelsesvis saa forældende Virkning som de 30 Aar fra 1884 til 1914. Det vilde være nærliggende at nævne Washingtontraktaten som Aarsag hertil, men undersøger man Grundene til dette tilsyneladende Misforhold nøjere, vil man finde, at Sagen er mere kompliceret, og at det er et Sammentræf af forskellige, indbyrdes uafhængige Faktorer, der har betinget denne Forskel — Faktorer, der har haft en »forældende« Virkning i Perioden 1884—1914 og andre, der har haft en »bevarende« Virkning i Perioden 1910—1940.

De Slagskibe og Panserskibe, som byggedes i 1880'erne var hovedsagelig pansrede med Compoundpanser — i visse Tilfælde dog ogsaa med Panser af

*) Jfr. dansk Panserskib IVER HVITFELDT (1886), der under Sikringsstyrken 1914—18 anvendtes som Vagtskib i Flaadens Leje (Hønsbroløbet).

blødt Staal (mild steel) — indtil Harveypanseret i Begyndelsen af Halvfemserne fortrængte disse svagere Pansermaterialer. Harveypanseret dominerede i Halvfemsernes Panserskibe, indtil det omkring Aarhundredeskiftet efterhaanden selv blev fortrængt af K.C.-Panseret (Krupps cementerede Panser). Paa Grund af Compound- og Staalpanserets ringere Modstandsevne var saaledes allerede længe inden 1914 alle Skibe med disse Pansermaterialer forældede, og Skibe med Harveypanser led efterhaanden — omend mindre grelt — samme Skæbne.*)

Foruden Panserets og Søartilleriets**) stærke Udvikling i Perioden 1884—1914 var tillige Indførelsen af Dreadnoughttypen i 1906 medvirkende til, at alle ældre Slagskibe hurtigt deklasseredes, omend Præ-Dreadnoughterne***) for Størstedelen endnu fandt Anvendelse under hele Verdenskrigen.

Som Aarsag til at Perioden 1910—1940 ikke virkede tilsvarende forældende, maa selvfølgelig først og fremmest nævnes Washingtontraktaten, men desforuden maa det erindres, at medens Slagskibsmateriellet tidligere bestod af mange Enheder med mere beskedne Tonnager, hvor en enkelt Enhed eller to lettere kunde udskiftes, var det nu koncentreret i faa Enheder med store Tonnager. Dette Forhold spillede især en Rolle for de mindre Sømagter, der ikke havde deltaget i Washingtonkonferencen, og som ved den indtraadte Stilstand i Slagskibsbyggeriet selvfølgelig ikke følte sig foranledigede til at kassere eller udskifte deres faa store, kostbare Enheder.

(Fortsættes).

*) Som bekendt var Forholdet mellem de forskellige Pansermaterialers Modstandsevne følgende: 300 mm Jernpanser = 200 mm Staal- eller Compound- = 125 mm Harvey- = 100 mm K.C.-Panser.

**) Røgsvagt Krudt og forbedrede Affutager (Kappe- i Stedet for Slædeaffutager m.v.)

***) Ved »Præ-Dreadnoughter« forstås de i Tiden fra ca. 1902 til 1910 byggede Slagskibe paa 13—17.000 Tons med kraftig Mellemarmering (17—26 cm Kanoner).

Den danske Lods.

Med den nylig udkomne Del I af »Den danske Lods« foreligger nu dette Værk fuldstændigt i omarbejdet Form.

Det har vist sig at være en heldig Idé at dele Bogen, der i et enkelt Bind var ret uhandeligt, i tre Dele og navnlig udskille Del I, hvis Undertitel er

»Almindelige Oplysninger for Skibsfarten«

idet de mange Henvisninger til Del I i de to øvrige Bind gør det bekvemt at have denne Del for sig selv, saaledes at man ikke behøver at blade tilbage som tidligere, men kan have begge Bøger opslaaede samtidig.

Delingen i de 3 Bind gør det ogsaa lettere at bringe Tillæg med Rettelser end tidligere, hvor Rettelser til alle tre Dele maatte udsendes paa een Gang.

Ud over de tidligere Oplysninger, der alle er ført op til Dato, indeholder Bogen flere nye Afsnit som »Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand«, »Regler for Besejling af Kystfarvande under visse Forhold«, »Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)«, »Forholdsregler til Betryggelse af Dybdeforringelse i danske Farvande«, »Grænser for Bundgarnsstader langs Jyllands Østkyst«, »Istjeneste«, »Signaler for Ministrygningsfartøjer«, »Bestemmelser for Søluftfartøjer« m. m. Afsnittet om Radioudsendelser er stærkt forøget.

Foruden om danske Forhold giver Del I en kortfattet Oversigt for Sveriges og Tysklands Vedkommende vedrørende »Regler for Besejling af Kystfarvande under visse Forhold«, Undersøiske Kabler«, »Afmærk-

ning«, »Afmærkning af Vrag«, »Fyr- og Taagesignalstationer«, »Lodsvæsen«, »Toldvæsen«, »Karantænevæsen«, »Redningsvæsen«, »Bjergnings-skibe«, »Telegrafvæsen«, »Stormvarselsstationer«, »Signaler for Uddybningsmaskiner«, »Undervandsbaadsøvelser«, »Signaler for Skydning og Ministrygningsfartøjer.

Endelig indeholder Bogen Omsætningstabeller mellem Grader og Streger, Meter og danske Favne og Fod, Meter og engelske Favne og Fod.

Som det vil ses, er det en Mængde Oplysninger, man kan hente i Del I, og Søkortarkivet maa ønskes til Lykke med det nu afsluttede Værk.

C.

Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1940—41.

Det 156. Forsamlingsaar.

29. Oktober 1940: 1. Dagsorden i Henhold til Lovenes § 27.
2. Meddelelser fra Formanden.
12. November 1940: Kommandørkaptajn A. H. Vedel: Søværnet under de nuværende Forhold.
26. November 1940: Kommandør A. V. Grandjean: Meddelelser fra en Tjenesterejse til Tyskland, Belgien og Frankrig.
3. December 1940: 1. Meddelelser fra Formanden.
2. Behandling af den under Mærket »Invidere sperno« indsendte Besvarelse af Prisspørgsmaal for 1939.
10. December 1940: Orlogskaptajn H. J. Rasmussen: En Time Søartilleri.
17. December 1940: Kommandørkaptajn Michaelsen: Holmens passive Luftværn.
21. Januar 1941: Kommandørkaptajn H. E. Foss: Kystdefensionen under Søværnsloven af 1937.
4. Februar 1941: 1. Søløjtnant I Ulrich: Oplevelser fra Krigen i Finland.
2. Forelæggelse og Afstemning om Forslag til Prisspørgsmaal for 1941.
11. Februar 1941: Kaptajn af Fodfolket J. V. Holt: Fra Opmaalingsarbejdet paa Vestgrønland. (Foredrag med Lysbilleder.)
18. Februar 1941: Orlogskaptajn H. Bahnsen: Magnetminer, Strygning af dem og Sikring imod dem.
25. Februar 1941: Kaptajnløjtnant C. J. H. Høegh-Guld-

- berg: Indledning til Diskussion om Emnel Sø-officerernes ydre og indre Front.
4. Marts 1941: 1. Kommandørkaptajn F. H. Kjølsten: Meddelelser fra Marineattachéen i Berlin.
2. Meddelelse fra Formanden.
11. Marts 1941: Kommandørkaptajn K. Hammerich: »Folk og Forsvar«-Bevægelsen i Sverige.
25. Marts 1941: 1. Kommandørkaptajn E. M. Dahl: Om Mineskibsdivisionens Nybygninger og nogle Betragtninger over disses Anvendelse.
2. Nedsættelse af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1941.
3. Valg af Bestyrelse.
-

Til Forsamlingsaarets 6., 7. og 12. Møde var der inviteret Gæster.

Paa Aarets første Møde valgtes til:

Redaktør af »Tidsskrift for Søvæsen«: Kommandør P. Ipsen. Redaktørsuppleant: Kommandørkaptajn A. H. Vedel.

Redaktionsudvalg: Orlogskaptajnerne Qvistgaard, Petersen, Mørch og Harms samt Kaptajnløjtnant J. Valentiner.

Voldgiftsraad for »Tidsskrift for Søvæsen«: Kommandørerne E. M. Baron Gyldenkrone og A. E. V. Grandjean.

Revisorer: Kommandør Ackermann og Kommandørkaptajn E. M. Dahl. Revisorsuppleant: Orlogskaptajn Madsen.

Følgende Udvalg er nedsat i Forsamlingsaaret:

Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1941:

Kommandør Grandjean, Formand, Orlogskaptajn Steensen og Kaptajnløjtnant Garde.

Suppleanter er:

Kommandør Andersen, Orlogskaptajn B. Larsen og Kaptajnløjtnant Bjerre.

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 25. Marts 1941 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende valgt:

Formand: Kaptajnløjtnant H. Louis-Jensen.

Næstformand: » A. Helms.

Regnskabsfører: Søløjtnant I K. Konradsen.

Suppleant: Kaptajnløjtnant E. Wern.

Søe-Lieutenant-Selskabet i Maj 1941.

E. J. Saabye.

Formand.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juni Maaned.

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

1. Juni 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 25 Linieskibe og 10 Fregatter m. fl. under hollandsk General-Admiral Tromp og Admiral Niels Juel slaar ved Øland Södre Udde svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorentz Creutz. Admiral Creutz Flagskib »Kronan« kæntrer og springer i Luften med hele Besætningen. Svenskerne mister 4 Linieskibe, 2 Fregatter og ca. 4000 Mand, deriblandt 3 Admiraler. (Medaille slaaet.)
1. Juni 1677: Ostørsøeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juel slaar ved Møen svensk Gøteborgeskadre paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter og 2 armerede Jagter under Admiral Sjøblad; 6 svenske Skibe erobres, 1500 Mand deriblandt Admiral Sjøblad tages til Fange.
2. Juni 1677: 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: Skønnerten »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 Pølder samt Dampskibet »Gejser«, Chef Kaptajnløjtnant Wulff,

fra Nordsøeskadren beskyder ved Helgoland 3 slesvig-holstenske 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 Brunsbüttel, 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 »Resource« til at afstaa fra Visitation af dansk Konvoj. Den 6. Juni s. A. er engelsk Fregat »Ceres« ligeledes afvist udfor Malaga.
9. Juni 1535: Allieret Flaade paa 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 16. Juni.
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 Sejrs erobrer Estland. Iflg. Sagnet falder Danmarks Nationsflag »Dannebrog« paa denne Dag ned fra Himmelen i Slaget ved Lyndanisse ved Reval, senere altid anvendt i Flaaden som Orlogsflag.
16. Juni 1750: Kong Frederik V anlægger som første Konge Søofficersuniformen ved Orlogsskibene »Neptunus« og »Sjælland«s Afløbning paa Nyholm.
16. Juni 1845: Korvetten »Galathea«, Chef Kaptajn Steen Bille, hejser Kommando for Togt Jorden rundt for Fremme af Handel og videnskabelige Undersøgelser m. m. Korvetten anløber bl. a. Østasien for Aflevering af danske Besiddelser i Indien: Tranquebar og Serampore til England, medens Nicobarøernes Kolonisation understøttes, senere anløbes Sydamerika; Hjemkomst i 1847.
17. Juni 1397: Kalmarunionen stiftes, hvorved Nordens 3 Riger forenes.
19. Juni 1794: Eskadre paa 8 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Krieger forener sig med svensk Eskadre paa 8 Linieskibe under Viceadmiral Wachtmeister til Hævdelse af Neutraliteten i Farvandene som Følge af det den 27. Marts 1794 indgaaede bevæbnede Neutralitetsforbund. De forenede Eskadrer udrustes derefter de følgende Somre under skiftevis Kommando indtil Slaget paa Københavns Rhed den 2. April 1801, som den svenske Flaade paa Grund af Modvind ikke naaede at deltage i.
19. Juni 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulff, med 4 Kanonbaade under Sekondløjtnant Foss erobrer engelsk Orlogsbrig »Seagull« udfor Flekkerø i Norge.
22. Juni 1743: Ordre udstedes om, at alle Skibschefer skal føre Orlogsvimplen, tidligere førtes denne kun af Kommandører og Kommandørkaptajner.
26. Juni 1565: Admiral Herluf Trolle dør efter at være blevet saaret i Slaget ved Bukow. Berømt som Flaadefører fra Syvaarskrigen og Skaber af en begyndende Sotaktik.

25. Juni 1670: Kongelig Ordre udstedes til at oprette »Den historiske Modelsamling paa Holmen.
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: Panserskonnerterten »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« udfor Randers Fjord.
30. Juni 1694: Orlogsskibet »Gyldenløve« med Konvoj, Chef Kommandørkaptajn Barfoed, angribes af engelsk Eskadre i Kanalen efter at have nægtet at kippe Orlogsvimpen 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Flyvevæsen.

Air Vice-Marshall Medhurst er udnævnt til Souschef i R. A. F.'s Stab.

Den nye »Spitfire« Jager, Model 1941, bestaar af 90.000 Dele. Luftfartøjerne samles paa Transportbaand.

Den engelske »Defiant« Natjager er tosedet og udstyret med en Rolls Royce Merlin Motor; den har høj Hastighed, og det drejelige Taarn er svært pansret og forsynet med 4 Maskinkanoner.

De af Consolidated Aircraft Corporation i San Diego i Kalifornien til England leverede svære Bombeflyfartøjer har faaet Navnet »Liberator«. Det er et Monoplan, 22 m lang, Spændvidde 37 m, med 4 Stk. Pratt- and Whitney Motorer paa hver 1200 HK.s. Tomvægt 20 ts, Hastighed 536 km/T, Aktionsradius 4800 km og med stor Nyttelast. Det kan flyve i 16 Timer uden Brændstof-fyldning.

»Jane's« »All the Worlds Aircraft« udkommer ikke mere.

(M. W. Maj 41) H. H.

Sverige.

Truslen fra Luften mod Flaadeenheder.

Det svenske »Tidskrift i Sjöväsendet« Febr. 1941 giver en samlende Oversigt over Kampe mellem Luftstyrker og Flaadestyrker; heri anføres bl. a.:

»De før Krigsudbruddet udtrykte Formodninger om, at Krigen vilde begynde med hensynsløse Luftangreb mod Flaadestyrker for at uskadeliggøre de store Enheder og dermed i det store og hele hindre fremtidige Søkrigsoperationer, har vist sig ikke at være i Overensstemmelse med Virkeligheden. Tilløb til en saadan Luft-

krigsførelse i mindre Skala er tidligere blevet forsøgt fra begge Sider, men da det tilsigtede Resultat udeblev, er de ikke genoptaget. Dette er saa meget mere mærkeligt, som Stormagternes Luftstridskræfter stort set har været til Disposition for saadant Formaal de første 8 Maaneder af Krigen; det maatte forventes, at en Reduktion af Søstridskræfterne ved Luftangreb i denne Periode kunne have faaet betydelige Konsekvenser for de paafølgende mere offensive Krigsoperationer.

Skønt de relative faa Slagskibe paa Grund af deres store Kampværdi, Kostbarhed m. m. er attraaværdige Maal for Luftangreb, idet de bl. a. er lette at finde og følge til Søs, er der ikke hidtil forekommet Totalødelæggelser af Slagskibe som Følge af Bombeangreb.

Aarsagen hertil synes at være, at saadanne Enheder er vel-pansrede mod Bomber og har tilfredsstillende Koncentration af Luftværnsskyts. Mulighederne for at forsyne Slagskibe med Beskyttelse mod Bomber er forholdsvis større end for Beskyttelse mod Torpedoer og Miner.

Det her anførte maa naturligvis ikke føre til den Slutning, at Slagskibe ikke kan sænkes af Luftstridskræfternes Kampmidler, men det synes berettiget at konstatere, at Luftangreb paa Flaadeenheder ikke er alvorligere end Angreb herpaa med Krigsskibes egne Kampmidler, under Forudsætning af, at de paagældende Flaadeenheder er af saa ny Dato, at der ved deres Konstruktion og Udrustning ogsaa er taget Hensyn til Angreb fra Luften.

(Jvfr. Marine Rundschau Febr. 1941 Side 119 om samme Emne).

H. H.

Jagere.

I en historisk Oversigt over de svenske Jagere hedder det: Jagertypen af 1924, som i Realiteten stadig bygges i Sverige førtes ikke paa alle Punkter op i Niveau med det, Udlandet byggede, og for hvert Aar, der er gaaet, og med hver ny Enhed, der er sat i Tjeneste, er vor nuværende Jagertype, i alle Tilfælde hvad der angaar Artilleriet, blevet mere og mere umoderne, og deres Kvalifikationer har fjernet sig mere og mere fra dem, der i Udlandet er stillet som Krav til Nutidens Jagere — Orlogsfartøj, som skal kunne bruges til alt.

Allerede for fem Aar siden — maaske ogsaa tidligere — ansaa vore maritime Myndigheder »Ehrenschild«-Typen som værende ude af Stand til at opfylde de Krav, der skulde gøre en Jager up to date.

Hermed er ikke sagt, at Skibene er behæftede med Fejl, ubrugelige eller lignende. Der menes kun, at allerede paa det Tidspunkt indsaa de ansvarlige Myndigheder, at 1.000 t og tre 12 cm Kanoner ikke var tilstrækkeligt til en moderne Jager. En Forøgelse af 12 cm Kanonerne Antal til fire tillige med en forandret Opstilling af dem skulde betyde et stort Fremskridt og et afgjort Plus for vor Jagertype. Bekostningshensyn lagde her Hindringer i Vejen, som altid naar det gjaldt vore Orlogsskibskonstruktioner. Man skulde fortsætte med de en Gang paabegyndte Typer, og endnu omkring atten Aar efter dens Konstruktion benytter vi omtrent de samme Data og søger at naa de størst mulige Forbedringer inden for de en Gang afstukne Rammer.

Den Forøgelse af Jagere, vor Marine fik med Erhvervelsen af Psilander, Puke, Romulus og Remus er meget betegnende. De to førstnævnte repræsenterer, skønt 15 Aar gamle, i Hovedsagen den Jagertype, vi selv burde have kunnet bygge i denne Tid. De sidstnævnte, som vel i Hovedsagen skal være Model til i det mindste en mindre Serie svenske Jagere, tilhører den til U-Baadsbevogtning og U-Baadsjagt specialiserede Jagertype, som Udviklingen har fremtvunget, og som hos os ikke tidligere har været fremstillet, naar man ikke vil regne med »Mode«-Serien. (Sveriges første Jagere).

En mindre Jagertype er nødvendig — det fremsattes allerede i Admiral de Champs Redegørelse, der i sin Tid af de Usagkyndige blev haanet som lyseblaa Fantasier, der ikke havde noget med Virkeligheden at gøre, men som i disse Dage i Principperne er blevet godkendt. Den har sin naturlige Plads, baade i Kystflaaden som Nærdækning mod Undervandsbaade og til Løsning af visse enklere Jageropgaver samt i Lokalstyrkerne for i højere Grad at kunne udfylde Jagernes Plads. Der er altsaa uomtvisteligt Brug for disse Fartøjer.

Derfor maa man naturligvis ikke undlade at bygge den renydyrkede, egentlige Jager. Udenlands betragtes Jagere som rent »Forbrugsgods« — Storbritanniens og Tysklands store Jagertab kendetegner dette Forhold — og selv med et begrænset Antal Artilleriskibe, det være sig Kystforsvarsskibe eller Krydsere, er Behøvet af kraftige Jagere saa stort, at Sveriges nuværende Antal maa anses for at være meget utilstrækkeligt.

Det maa derfor være rigtigt i Sammenhæng med en Oversigt over vore Jageres Udvikling, kraftigt at henstille lil Statsmagterne endnu en Gang at prove dette Spørgsmaal. Fagmændenes Opfattelse er sikkert hundrede Procents Enighed om det uafvise-

lige Krav om hurtig Nybygning af en kraftig Jagertype, der har fire 12 cm Kanoner og otte Torpedorør og en Fart paa omkring 40 Knob.

(Sv. F.)

Undervandsbaade.

U-Baaden »Sjöormen«s Søsætning paa Kockums Værft i Malmö er den første offentliggjorte Stabelafløbning af de seks Baade i »Sjölejonet«-Serien, som findes i Byggeprogrammet 1939—40. Efter »Marinkalendern« hedder de »Svärdfisken«, »Tumlaren«, »Dykaren«, »Sjöhästen«, »Sjöormen« og »Sjöborren«. De er altsaa en Fortsættelse af »Sjölejonet«-Typen, af hvilken den første — der har givet Typen Navn — blev færdig 1938; den fulgtes i 1939 af »Sjöbjörnen« og »Sjöhunden«. Deplacementet er 580 t, Armeringen 2×4 mm Rekylkanoner, 2 Rekylgeværer og 6×53 cm Torpedorør. Farten angives til 16 Knob i Overfladen. Den hurtige Stabelafløbning den 5. April kendetegner, kan man sige, den Travlhed og den Arbejdsiver, som har været til Stede, og som stadig findes ved Sveriges fornemste Undervandsbaadsværft.

To Søstre har for »Sjöormen« maattet gøre Springet ud i det vaade paa en tilsyneladende brutal Maade, idet disse tre U-Baade nemlig er søsat tværskibs. I Modsætning til, hvad der ellers er Tilfældet ved en »normal« Søsætning, hvor Skibet glider helt ud fra Stabelen i sin Længderetning, maa det ved denne Metode fra ca. en Meters Højde slippe Glidebanen og lade sig falde ned i Vandet.

Denne Metode har som Følge af talrige Bestillinger maattet anvendes ved Kockums Værft for at kunne bygge flere Undervandsbaade samtidig, hvilket ikke blot har krævet nye Beddinger, men ogsaa Anvendelse af nye Bassiner, som man ikke tidligere har kunnet benytte til Stabelafløbninger, fordi de var for smaa til at tillade langskibs Stabelafløbninger. Der er dog ingen Risiko ved denne brutale Maade, tværtimod har »Sjöormen« og dens to paa samme Maade søsatte Søsterskibe efter Eksperters Udsagn taget Vandet paa en for Skroget skaansom Maade.

Færdigbygningen af alle disse Enheder betegner en Mærkepæl i den svenske U-Baadslaades Historie. Naar samtlige Baade er færdige, faar Kystflaaden en Forøgelse paa tre homogene Divisioner (Flotiller), som efter Flotillebaadene kommer til at hedde »Sjölejonet«-, »Svärdfisken«- og »Sjöhästen«-Divisionerne. Denne U-Baadstype maa anses for at være særlig vellykket, fordi den foruden stor Kampværdi besidder flere Egenskaber af høj Kvalitet.

Ved en Sammenligning med fremmede Undervandsbaade ses, at den svenske »Sjölejon» er af en særdeles god Klasse. Den kan ganske vist ikke paa noget enkelt Punkt betegnes som Rekordindehaver, men har i Stedet flere Egenskaber, der langt overgaar det, der er normalt for U-Baade. Saaledes har disse Baade en høj Marchfart, dykker særlig hurtigt, har gode Manøvreegenskaber og god Sødygtighed og har i Forhold til Størrelsen og den rigelige Udrustning usædvanlig gode Behoelsesforhold. Dette sidste er af stor Betydning for Udholdenheden og Slagkraften ved længere Tids Ophold i Søen.

Svenskerne haaber, at de tre allerede paabegyndte Undervandsbaade U 1—U 3 af mindre Type snart skal blive færdige. Med dem gøres et Sidespring fra den tidligere Udvikling, idet den i Sverige gennem de senere Aar benyttede Tonnage paa 5—600 tons er formindsket med ca. 200 til rundt regnet 370 t. De som Følge af Tonnagereduktionen formindskede Udrustnings- og Aktionsmuligheder — flere andre Faktorer berøres ogsaa, naar Tonnagen gaar ned — bevirker at Togterne til Søs bliver kortere end for de større Baade. At imidlertid smaa U-Baade ogsaa kan gøre sig gældende under visse Forhold, ses i den nuværende Krig, hvor de tyske 250 t-U-Baade har opereret i relativ stor Afstand fra deres Baser.

Rigsdagen bevilgede for Jul Midler til yderligere et Antal Undervandsbaade, men deres Størrelse og paatænkte Udrustning er ikke blevet offentliggjort. Svenskerne har imidlertid Grund til at glæde sig over, at der sørges for Udvidelse af U-Baadsvaaben, hvilket medfører en betydelig Forøgelse af Flaadens Virkningsmuligheder. Antallet af moderne U-Baade stiger altsaa betydeligt. For at faa et klart Billede af det svenske U-Baadsvaaben, maa man dog stadig tage den Alder i Betragtning som de stadig i Tjeneste værende ældre U-Baade har. De fleste af de nye Baade er jo blot Erstatning.

For Øjeblikket befinder der sig to Skibe under Udrustning, dels Værkstedsskibet »Patricia«, som skal erstatte det udtjente Depotskib »Svea«, dels Bjærgningsskibet »Belos«. »Patricia« (ex Svenska Lloyds Passagerskib »Patricia«) for Underbringelse af U-Baadbesætninger, Værksteder, Forraad m. m. »Belos« (ex Dykeri- och Bergningsaktiebolaget Neptuns »Belos«) skal udrustes med Redningsklokke af i Hovedsagen amerikansk Mønster samt Udrustning til Dykkeruddannelse. Disse to Skibes Indlemmelse i Søforsvaret er imødeset med Længsel, ikke mindst af U-Baadfolkene.

(Sv. F.) F. H.

Tyskland.

Flyvevæsen.

I »Luftwissen« April 1941 giver von Helmuth Wenke fra Junkers Flyvemaskinfabriker en teoretisk Belysning af visse Forhold vedrørende Dykbombekastet hvoraf indirekte fremgaar, at Hastigheden i Dykangrebet antagelig ikke kan forventes at ville stige yderligere.

Heri anføres bl. a. som Forklaring paa Anvendelse af Luftbremser (i Luftfartøjer med stor Maximumshastighed) under Dykning følgende:

»Ved en Udretning efter en Dykning maa Kraftpaavirkningen ikke overstige 6 g, Denne Kraftpaavirkning er afhængig af Udretningsradius og Hastigheden, d. v. s. at mindre Hastighed i Dykket giver mindre Udretningsradius, hvilket vil sige, at Højden for Bombekastet kan være tilsvarende mindre.

Da Træfsikkerheden for en Dykbomber i høj Grad afhænger af Sigtemulighederne og Afstanden til Maalet, idet bl. a. Vindens Indvirkning er stor baade paa Luftfartøjet og paa Bombens Bane paa Grund af den relativ ringe Faldhastighed for Bomben (i Sammenligning med et Projektils Hastighed), er det vigtigt at kaste saa tæt som muligt ved Maalet, hvilket — som ovenfor anført — opnaas ved at mindske Hastigheden i Dykningen ved Hjælp af Luftbremser«.

(Iøvrigt henvises til Artiklen; jvfr. »Flygning« April 1941 om samme Emne).

H. H.

U. S. A.

Flyvevæsen.

Ifølge »Associated Press« er Prøveflyvningerne med Bombeluftfartøjet »Glenn L. Martin B-26« forløbet tilfredsstillende. Maximumshastighed 640 km/T. Luftfartøjet er antagelig udstyret med 2 Stk. 1250 HK Pratt & Whitney »Double Wasp« Motorer. Den nævnte amerikanske Type skal bl. a. fabrikeres i Kanada.

Hæren søger 16500 unge Mænd til frivillig Tjeneste i Luftvaabnet. Ansøgningsfrist til 1.-3. Tjenestetid 3 Aar. Man vil inden 1.-7. forøge Personelstyrken fra 6180 Officerer, 7000 Kadetter og 83000 Underofficerer og Menige til 10000 Officerer, 15000 Kadetter og 151000 Underofficerer og Menige.

(M. W. Maj 41) H. H.

Organisation.

Amerikas forenede Stater gør for Tiden voldsomme Anstreltelser for at udbygge sin Marine til at blive »the biggest in the world«. Samtidig udvider Marinen sine Operationsmuligheder i Kraft af en Overenskomst med Storbritannien om Ret til at benytte tidligere britiske Besiddelser paa den vestlige Halvkugle til Gengæld for Erhvervelsen af ældre amerikanske Jagere.

Begge disse Fakta gør det nødvendigt i visse Henseender at foretage en Udvidelse af den tidligere Organisation. Det kan derfor være af Interesse at se, hvorledes denne Marine hidtil har været organiseret — en Organisation, som er forholdsvis ung, og derfor kun lidt bundet af traditionelle Hensyn under Opbygningen.

Nedenstaaende Oversigt er i det væsentlige et Uddrag af et Kongresdokument, som blev lavet i 1937 paa Foranstaltning af Formanden for Senatets Marinekommission i Samarbejde med Marinedepartementet.

»De forenede Staters fundamentale Marinopolitik«, hedder det i Dokumentet, »er at opretholde Marinen i tilstrækkelig Styrke til at underbygge den nationale Politik og Handel og til at værne Besiddelserne, saavel de oversøiske som dem paa det amerikanske Fastland.«

Præsidenten er selvsagt øverste Chef (Commander-in-Chief), men han administrerer det hele gennem Marineministeren (Secretary of the Navy), som til sin Assistance har en Viceminister (Assistant Secretary of the Navy).

Marinedepartementet (The Navy Department) indbefatter saavel Kommandomyndigheden som den økonomiske og tekniske Forvaltning.

Først er nævnt »The General Board« som efter vor ældre Terminologi nærmest bør oversættes ved »Kollegiet«. Dette Kollegium har dog ingen administrative Pligter. Det blev oprettet ^{10/3} 1900 for »at sikre Flaadens effektive Forberedelser i Tilfælde af Krig og for Forsvaret af Kysten«. Da imidlertid Stillingen som »Chief of Naval Operations« blev oprettet i 1915, gik Kollegiet over til at blive et rent raadgivende Organ til Drøftelse af marinepolitiske Spørgsmaal, som f. Eks. udtaler sig om Flaadens Sammensætning med Hensyn til Antal og Typer af Skiibe og Luftfartøjer, Byggeprogrammer m. v. Kollegiet bestaar gerne af 5-7 Officere af højeste Rang, hvoriblandt afgaaede Admiraler, som undertiden benævnes »Elder Statesmen«.

Mens det nævnte Kollegium blev oprettet ved en Departements-

ordre, var det Kongressen selv, som i Form af en Lov ($\frac{3}{8}$ 1915) skabte »The Office of the Chief of Naval Operations«. Dette Kontor udgør den amerikanske Marines egentlige Admiralstab (Marinestab), og dettes Chef — som staar øverst paa Anciennitetslisten — er paa een Gang den amerikanske Marines »Chef for Søværnskommandoen« og »Chef for Marinestaben« efter dansk Terminologi. Han har Ledelsen af eller er den bestemmende i alle strategiske eller taktiske Spørgsmaal, Spørgsmaal om Organisation, Ovelser m. v., saaledes som det fremgaar af den følgende Oversigt over hans Kontors 10 forskellige Afdelinger:

1. *Sekretariatet* har Ledelsen af den indre Tjeneste ved The Office of the Chief of Naval Operations: Civilt Kontorpersonel, hemmelige Arkiver, Anskaffelser til Kontorerne m. v.

2. *Centralafdelingen* er Admiralstabschefens egentlige eller umiddelbare Stab. Den behandler Spørgsmaal vedrørende De Forenede Staters Marinepolitik, Organisation, Budgetter eller Sager, der skal til Behandling i Kongressen, Forbindelsen med de andre Regeringsdepartementer, internationale Anliggender, Traktater og Konventioner, Besøg af fremmede Orlogsskibe, Samarbejdet mellem de forskellige Afdelinger o. s. v.

Under denne Afdeling ligger ogsaa et særligt Kontor for Administrationen af de amerikanske Ø-Besiddelser, som staar under sømilitært Styre (Guam, den sydligste af Marianerne, 5100 sml. fra San Francisco, 20.000 Indbyggere, og amerikansk Samoa (Tutuila m. fl. Øer) 2200 sml. Syd for Hawaii, 12.000 Indbyggere).

3. *Operationssektionen* (War Plans Division) udarbejder Planer for Krig. Den staar i Kontakt med de forskellige Krigshøjskoler og har Repræsentanter saavel i den fælles Hær- og Flaadekomité (Joint Army and Navy Board) som i Komiteen for Luftfart (Aeronautical Board).

4. *Sektionen for Skibsbevægelser* (Ship Movements Division) dirigerer saavel Skibenes som Luftfartøjernes Forlægning, organiserer de forskellige Flaadestyrker, leder Marinens Transporttjeneste og staar i Kontakt saavel med Shipping Board som med Handelsflaaden.

5. *Efterretningssektionen* (Intelligence Division) samler, bearbejder og kundgør Oplysninger af sømilitær Interesse. Under denne Sektion sorterer endvidere Forbindelsen med Presse og Publikum, Censur, Biblioteksvæsen, søkrigshistoriske Beretninger, Marineattachéer.

(Fortsættes).

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Krigen 1939 —
- 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Oehrich, C.: Kriegsschulddiskussion in Frankreich... (Hvad kendte Franskmænd skriver om Krigens Aarsager og om Aarsagerne til Frankrigs Nederlag: Bonnet, Brinon, Allard, Flandin, Maurois, Recouly, Dutrey og Dèat.)
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).
Foder, M. W.: The blitzkrieg in the Low Countries...
Møller, Erik: Kampe og Strid og Borgerkrig. »Gads danske Mug.« 35. Aarg., Nr. 3. S. 183. H.
Höjer, T. T.: Det franska sammenbrottet och dess bakgrund.
Lehmann, H.: Die britischen Dominien im Kriege. I. Neuseeland...
- 7,3.: Militære Operationer.
- 7,31.: Landkrig.
Armstrong, H. Fish: The Downfall of France...
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
- Danmark.
Skade, Rigmor: Danmark under Krigen. Økonomiske Foranstaltninger Juli—December 1940. »Økonomi og Politik«, 14. Aarg., Nr. 3 og 4, Till. H.
- Tyskland.
Reele, Jeanne: Den statliga prisregleringen i Tyskland...
- 7,41.: Produktion og Transport.
- Indien.
Langlet E.: Indien industrialiseras för krigsbehov...

(forts.)

II. Bistrup.

Folk og Værn -

med særligt Henblik paa svenske Forhold.

Af Kommandørkaptajn i Reserven Kai Hammerich.

(Foredrag, afholdt paa Frederiksberg Slot paa Krigsministeriets Instruktionskursus i Maj 1941 for Befalingsmænd af Hær og Flaade, paa Grundlag af Oplysninger og Indtryk fra en Tjenesterejse i Sverige.)

Forholdet mellem Nation og Værn var for nogle Aar siden for Sveriges Vedkommende paa mange Omraader analogt med Danmarks: En stor Del af Befolkningen, særligt Arbejderklassen, stod uforstaaende — til Tider oppositionelt — overfor Forsvarets saavel etiske (opdragelsesmæssige) som militære Værdier. En dyb Kløft skilte Værnene fra store Dele af Befolkningen.

Aarsagerne til denne Kløft ligger saa langt tilbage, at de kan bedømmes og forklares rent historisk: Igenem længere Tid havde Norden været forskaanet for Krige. I denne Periode gik Liberalismens og Internationalismens Bølger ind over saavel Sverige som Danmark. Samtidigt hærgedes Landene af en ofte meget bitter social Klassekamp, som bragte Forsvarsspørgsmaalet ind i indrepolitiske Brydninger. Fra svensk socialdemokratisk Side har man udtrykt det saaledes: At man i Fædrelandets hellige Navn bekæmpede Arbejderbevægelsen paa en saadan Maade, at denne førtes ind i en Politik, der maatte modarbejde Forsvarsmagten og dens Udvikling. (I Danmark er Provisoriestriden et endnu grellere Eksempel herpaa).

Fra bl. a. Landbobefolkningens Side bedømte man

ofte Forsvaret efter en kort økonomisk Alen, hvor det var bedre at ofre Penge til Smør end til Kanoner, indtil man forstod, at Kanonerne Opgave i sidste Instans dog netop maatte være at kæmpe for Smørret!

Efter den forrige Verdenskrig ændredes det politiske Billede i Europa, og det unge Socialdemokrati i Sverige begyndte at forstaa, at man paa det forsvarsmæssige Omraade — med Realiteterne for Øje — maatte lade tidligere Tidens Idéer fare. Dette er udtrykt saaledes af *Arvid Rudling* »For dem, som accepterer Forsvarsmagten, er Krig det mindre Onde og Tab af Frihed det større Onde«.

Allerede faa Aar efter Verdenskrigen gav man paa Krigsskolen forsøgsvis Adgang til Forelæsninger, ført frem af Mænd, hvis Partier før havde staaet afvisende overfor et nøjere og mere personligt Samarbejde med Værnene. Disse Forelæsninger vakte den allerstørste Interesse og Opmærksomhed paa Skolerne. Her skal særligt nævnes det Initiativ, som den daværende Chef for Krigsskolen, den nuværende Chef for Hemvärnet, Oberst *Gustaf Petri*, samt fra Marinens Side Kommandør *C. G. Wahlström*, udviste. Fra socialdemokratisk Side skal nævnes Rektoren ved Brunnsvik Arbejderhøjskole, Dr. *Alf Ahlberg*, og Formanden for Sveriges socialdemokratiske Ungdomsforbund, Sekretær *Torsten Nilsson*. De her nævnte 4 Mænd var da ogsaa blandt dem, der aktivt medvirkede til, at der den 15. og 16. Maj 1939 fandt en meget betydningsfuld Konference Sted mellem Repræsentanter for Værnene, for Ungdomsforbundet, for Fagforeningsbevægelsen og for enkelte Repræsentanter for kulturelle Organisationer — en Konference, som i nogen Grad kan sammenlignes med den Konference, der fandt Sted herhjemme de sidste Dage af Januar Maaned i Aar.

Den svenske Konference er udførligt beskrevet i

Bogen »Folk och Försvar«, hvorfra jeg skal citere enkelte Udtalelser:

Forbundsformand *Torsten Nilsson* skriver til Indledning bl. a.:

»Der har længe været Ønske om en Samhørighed mellem Folk og Forsvar i dette Land. Spørgsmaalet er blevet aktualiseret gennem de sidste Aars Udvikling i Verdenssituationen. Det drejer sig nu om at forsvare Landets Kultur og Frihed. Dette i Forbindelse med en Udjævning af Klassekampen har hos os øget Forstaaelsen af Forsvarets Betydning og Opgaver. Krigens Beherskelse af alle Have og Luftrum medvirker ogsaa til i højere Grad end før at samle hele Nationens moralske Modstandskraft. Udviklingen har saaledes paa to væsentlige Felter drevet Folk og Forsvar nærmere sammen.

Landets Værn er i høj Grad Ungdommens Sag. Om Folk og Forsvar skal bringes i nærmere Kontakt, bør Ungdommen aktivt være med. Men Forudsætningen herfor er, at gamle Stridsspørgsmaal skrinlægges, at den civile Ungdom faar Kendskab til Forsvarets Væsen og Opbygning, samt at Forsvarets Folk faar Indblik i Landets sociale Forhold, Tankesæt, politiske Maal o. s. v. Dertil kommer, at Ungdommen deltager i Beredskabets Arbejde baade paa obligatorisk og frivillig Vis, thi en ydre Nødvendighed kræver et indre Sammenhold nu.

Men Forstaaelse vindes dog ikke paa mekanisk Vis. Enhver nok saa velmenende Beslutning bliver uden Værdi, saafremt den ikke i Praxis føres ud i Livet. Den Aand og Vilje, der behersker os kommer til at gøre Udslaget. I Betragtning af denne Virkelighed og for at gøre Problemet

praktisk og ikke teoretisk, har Sveriges socialdemokratiske Ungdom indkaldt til denne Konference samt givet Opfordring til at lignende Konferencer følger efter udover Landet.«

Oberst *Gustav Petri* udtaler:

»Jeg kan i Tilslutning til Indledningen give nogle Oplysninger vedrørende den Undervisning om sociale Problemer, som gives paa de militære Skoler. Paa Krigshøjskolen har der allerede i adskillige Aar været Forelæsninger vedrørende de specielle Arbejderorganisationer og Arbejderungdommen. Disse Forelæsninger bliver omfattet med meget stor Interesse og indgaar i en Serie Forelæsninger om almene Samfundsforhold. Ved Krigsskolen og Søkrigsskolen har disse Problemer ligeledes været Genstand for stor Interesse og stor Opmærksomhed. Den Udvidelse af Undervisningstiden i Krigsskolen, som foretoges af Rigsdagen i 1936, har medført, at Timeantallet for Emnet »Stats- og Samfundslære« er mere end fordoblet, saaledes at der nu medgaar 40 Timer dertil.

Den Forelæsningsserie, som Eleverne faar omfatter: Samfundets Udvikling, Industrialismens Gennembrud, Afholdsbevægelsen, de faglige Organisationsvirksomheder o. s. v. Desuden suppleredes paa saavel Krigsskolen som paa Søkrigsskolen disse Undervisningsemner med et Antal Forelæsninger, hvor bl. a. Formanden for socialdemokratisk Ungdomsforbund, *Torsten Nilsson*, gennem de sidste Aar har stillet sig til Raadighed og givet Orienteringer, væsentligt med samme Synspunkter, som i Dag er blevet fremført. Jeg tror, at han, ligesaavel som jeg, kan bevidne, at Interessen blandt Eleverne er meget stor for disse Forhold.«

Kommandør *C. G. Wahlström* udtaler i samme Forbindelse:

»Jeg vil gerne med nogle Ord supplere Oberst *Petri's* Oplysninger om den Virksomhed, som øves indenfor Forsvaret for at opnaa øget Forstaaelse med de brede Lag. Og jeg vil gøre det for at vise, at det Ønske om bedre Forstaaelse, som denne Konference vidner om, har dybe Rødder — ogsaa hos os.

Allerede umiddelbart efter Krigen begyndte vi ved Marinen med militærpædagogiske Kursus. Disse Kursus havde som et af deres væsentlige Formaal at skabe øget Forstaaelse mellem Befolkningen og Forsvaret. Denne Forstaaelse søgte vi senere at fremme gennem at indbyde Repræsentanter for Arbejderbevægelsen til at komme til os Officerer, særligt de unge Officerer, og udveksle Synspunkter vedrørende Spørgsmaalet: Folk og Forsvar. Blandt de, som fulgte Indbydelsen, var bl. a. *Alf Ahlberg*, der var en gammel og velset Gæst ved Søofficerernes Kursus.

Vi forsøgte ogsaa at sende unge Officerer til Universitetta for at studere Psykologi, særligt Massepsykologi. Dette begyndte vi med allerede 1919 og 1920. De Erfaringer vi fik gennem Officerernes Uddannelse i Militærpædagogik førtes senere videre til Underbefalingsmændenes og Underofficerernes Uddannelse. Vi har gennem flere Aar haft militærpædagogiske Kursus ogsaa for disse Kategorier, og ogsaa ved disse Kursus er der blevet holdt Foredrag af Repræsentanter for Arbejderbevægelsen.

Endelig har vi haft unge Officerer som Elever paa Folkehøjskolerne. Vi forsøgte i Begyndelsen — for en 6—7 Aar siden — med Brunnsvik. Rek-

toren, *Alf Ahlberg*, var med paa Sagen, de maritime Myndigheder var med, de unge Officerer var beredte til at bringe det Offer, det kunde være at dele Værelse med Mænd af Arbejderklassen og være Lige med en Arbejder gennem et Undervisningsaar. Alt var klart, men Skolens socialdemokratiske Bestyrelse sagde nej! Saa fortsatte vi til Sigtuna Folkehøjskole, til Rektor *Manfred Bjørkquist*, og han sagde straks ja. Dette første Forsøg er siden blevet fulgt af flere, og paa en vis Maade er det blevet en Regel, at unge Søofficerer har været Elever paa en Folkehøjskole. Resultatet har været umaa-deligt godt.

Der har ligget en dobbelt Tanke bag. Dels skulde den unge Officer lære at forstaa Arbejderungdommen, dels skulde Arbejderungdommen lære de unge Officerer at kende. Der har været meget at lære paa begge Sider, og Samværet har, som sagt, givet de allerbedste Resultater. De unge Officerer har faaet en meget stor Respekt for Arbejderungdommen og dens Bestræbelser og har siden i Marinestaben og indenfor andre af Flaadens Institutioner holdt Foredrag om deres Erfaringer — ogsaa dette med godt Resultat. De har endog senere — det ved jeg — bibeholdt en nær Kontakt med deres Kammerater fra Folkehøjskolerne til Gavn for Forbindelsen mellem Folket og Forsvaret.

Denne Hovedkonference efterfulgtes af en lang Række af Lokal-Konferencer, hvori inkluderedes *alle Samfundsgrene* — et maalbevidst Arbejde i det svenske Folk paa en Mentalitetsforskydning i Forhold til Forsvarsspørgsmaalet, saaledes at dette een Gang for alle blev løftet ud af Partipolitiken. I Tidsskrifter, Presse og Bøger sporedes, at der var stærke Kræfter bag denne

nye, positive Indstilling. Fra Bogen »Demokratin och försvaret i teori och praktik« skal jeg citere følgende:

»Til *Per Albin Hansson's* Ord: For mig er Forsvarets Demokratisering mere et Spørgsmaal om Aand end om Bestemmelser« har Oberst *K. A. Bratt* føjet følgende:

»Men, hvorledes kommer den Aand? I hvert Fald ikke af sig selv! Hverken indenfor Samfundet som Helhed eller indenfor de samvirkende Organisationer. Hvilke Anstrengelser har ikke Demokratiets Tilblivelse krævet gennem Tiderne. Selv *det* har gennem forskellige Midler maattet organiseres frem. Hvorfor skulde saa Forsvarets Forankring i Folket nu komme som et Brev med Posten. Derfor er Forsvarets Demokratisering ikke noget teoretisk Problem, men en Arbejdsopgave for os alle.«

Og lidt senere: »Vort Maal er naaet, om vi en Dag overalt træffer vore Folk, som har staaet fremmed overfor Forsvaret, ude paa Luftværnernes og andre frivillige Korps' Øvelsespladser, og til Gengæld finder Forsvarets Befalingsmænd med i det almindelige kulturelle Arbejde i vort Land. Vi tror paa, at Fremmedforholdet f. Eks. mellem Arbejderbevægelsen og Værnene med lidt god Vilje kan ophøre paa alle væsentlige Punkter. I det praktiske Arbejde herfor vil vi alle finde nye Veje til at styrke Forsvarets folkelige Stilling og dermed Forsvaret selv.«

At dette Haab er gaaet i Opfyldelse skal jeg senere komme ind paa. Her skal blot citeres, hvad *Chefredaktør Folke Thunborg* bl. a. skriver $\frac{6}{2}$ 1941 i en Artikel i Ugebladet »Folk och Försvar«:

»De Konferencer om Emnet»Folk og Forsvar«,

som i det socialdemokratiske Ungdomsforbunds Navn er holdt paa forskellige Steder i Landet gennem de sidste to Aar, har i al deres Enkelthed tjent som et Forum for militære og civile Interesser, som tidligere har haft svært ved at komme paa Talefod med hinanden. Den indbydende Organisation har søgt at give Sammenkomsterne et repræsentativt Præg. Som Forbillede toges den Konference, som blev afholdt i Stockholm i Maj 1939, med Repræsentanter for Regeringen, det højeste Forsvarsvæsens forskellige Aldelinger, de militære Personelorganisationer, det frivillige Forsvarsarbejdes forskellige Sammenslutninger, Fagforeningsbevægelsen, Landbrugsforeninger og det frivillige Uddannelsesarbejde.

Det vilde være en Overdrivelse at paastaa, at Forsamlingen var enige paa alle Punkter, men det er derimod uimodsigeligt, at denne Drøftelse skabte nye, saglige Forudsætninger for en ubestridt øget Forstaaelse mellem de nævnte Parter. Samme Aand har præget de Konferencer, som siden har været afholdt i saa at sige alle Sogne.

Ofte er det ved disse Sammenkomster blevet fremhævet — baade af militære og civile — at det vilde være til stor Gavn for Forsvaret, om Officererne gennem deres Uddannelsestid fik Lejlighed til at lære de Organisationer og Institutioner i svensk Samfundsliv at kende, som i saa høj Grad paavirker den almindelige Mands Tankeverden og civile Eksistens. Megen Friktion vilde derved kunne undgaas ved Befalingsmændenes Omgang med Mandskabet, en Friktion, som ofte beror paa, at man fra forskellige Sider ser saa uens paa visse Forhold. Man maa imidlertid tage sig i Vare for at drage altfor letkøbte Slutninger af dette Reson-

nement. Om to Parter skal blive enige, fordrer det begges interesserede Medvirken.

Medens dette Nummer forlader Trykkeriet, er der ved Krigshøjskolen en Forelæsningsserie, som giver Oplysninger om, at den Opfattelse til Fulde deles paa højeste Steder indenfor Forsvaret. Efter at man gennem de senere Aar har givet Plads for nogle enkelte Forelæsninger med dette Formaal, har man paa Programmet for denne Vinter afsat en hel Uge til Orientering om Emnet: »Svensk Samfundsliv og svenske Samfundsproblemer«. Det har været mange interessante og betydningsfulde Spørgsmaal, som har staaet paa Dagsordenen: Den svenske Stat, det kommunale Selvstyre, de politiske Partier, de kooperative Virksomheder, de private Erhvervsvirksomheder, de religiøse Folkebevægelser, det frivillige Uddannelsesarbejde, Afholdsbevægelsen, Folkehøjskolerne, Spørgsmaal vedrørende Arbejdsmarkedet set fra Arbejderes og Arbejdsgiveres Side, den svenske Presse o. s. v. Som Foredragsholdere medvirker de nævnte Organisationers Medarbejdere eller andre kvalificerede Kræfter.

Chefen for Krigshøjskolen, Oberst *C. A. Ehrensvärd*, kommenterer dette Initiativ paa følgende Maade:

»Det har syntes ønskeligt, at Krigshøjskolens Elever har faaet Lejlighed til paa en mere indgaaende Maade end hidtil at vinde Kendskab til det svenske Samfund, som udgør ikke blot Baggrunden for, men ogsaa Grundlaget for Forsvarets Virksomhed og tillige det endelige Motiv for Forsvarets Eksistens. Paa et Tidspunkt, da man i meget større Omfang gør Krav paa det svenske Folks Interesse og Offervilje for Forsvaret, er det visse-

rigtigt — og for Forsvaret uundgaaeligt — at dets Personel faar stærk Berøring med og Forstaaelse af de almene Samfundsproblemer og dermed bedre Sambørighed med de voksende Samfundskredse, som nu drages ind under Forsvarets Interessesfære under de mest skiftende Former. Kunde disse Forelæsninger desuden give et levende Billede af den uopløselige Sammenhæng mellem svensk Samfundsliv og den Frihed, vi alle vil forsvare, saa er deres Hovedformaal naaet.«

Redaktøren slutter Citatet med følgende:

»Kloge Ord! Naar de nu følges af Handling er dette et af de mange Beviser for, at Begrebet »Folk og Forsvar« er mere end en Talemaade. Det har udløst et nyt Fællesskab i dette Land. Det er vokset frem som et Resultat af en mærkelig demokratisk Udviklingsproces. Dette giver os Grund til at haabe, at denne Bro vil vise sig bæredygtig ogsaa i Fremtiden.«

Krigsudbruddet den $1/9$ 1939, efterfulgt af Begivenhederne for Norden omkring $9/4$ 1940, satte hele Sveriges Forsvarsberedskab ind i en helt ny og voldsom Udvikling, men vi har her Grund til at understrege, at en dybtgaaende Nyorientering indadtil altsaa paa da-værende Tidspunkt var i fuld Udvikling. Alt dette bar imod en enestaaende national Samling, hvor alle Landets gode Kræfter sattes ind mod det fælles Maal: Sveriges Uafhængighed.

Man saa paa den moderne Krigsførelse som totalitær i den Forstand, at den civile Befolkning ikke alene indirekte, men muligt ganske direkte, kom til at mærke Krigens Følger i Form af Evakuering, Luftangreb paa civile Maal, 5. Kolonne, landsskadelig Pro-

paganda o. s. v. Derfor maatte Anstrengelserne rettes mod at gøre Forsvaret totalitært ved at inkludere den civile Befolkning paa flest mulige Omraader, hvorved Sammenspillet mellem det civile og militære Moment yderligere understregedes kulturelt, økonomisk og beskæftigelsesmæssigt — altsammen til Styrkelse af Forsvarets Effektivitet.

Jeg skal i det følgende omtale de vidtforgrenede Krigsorganisationer, som i første Række tilsigter at bevare en levende Forbindelse mellem Folket og Forsvaret. Her maa skelnes mellem:

A. *Statens militære Organisationer,*

B. *Statens civile Organisationer,*

C. *De frivillige Organisationer.*

Disse Organisationer er paa den ene Side ganske uafhængige af hinanden. Paa den anden Side staar de i nøje Kontakt med hinanden gennem Udveksling af Repræsentanter i de respektive Styrelser, saaledes at man ikke paa noget Felt arbejder isoleret. For alle tre Kategoriers Vedkommende gælder at deres Arbejde baade sigter mod den indre Front (Befalingsmandsgrupperne og de Værnepligtige) og mod den ydre Front (Befolkningsgrupperne).

A. Statens militære Organisationer.

Her staar for Tiden som øverste Instans Överbefälhavaren, General *Thörnell*, der gennem Forsvarsstaben med dens 3 Underafdelinger — Arméstaben, Marinestaben og Flygstaben — virker ud til saavel den eksterne, som den interne Side.

Her skal særligt nævnes Forsvarsstabens *U. P. Afdeling* (Opplysnings- og pressavdelingen), der ledes af en Stabsofficer for henholdsvis Hær og Søværn. Under denne Afdeling sorterer forskellige Sektioner for henholdsvis:

Sjælesorgsomraadet,
 Oplysningsomraadet,
 Filmsomraadet,
 Underholdningsomraadet,
 Forsorgsomraadet.

Sektionen for Sjælesorgsomraadet (Själavårdsdetaljen) ledes af en Chefsfeltpræst, og herunder sorterer Samarbejdet med Biskopper m. fl., kirkelige og frikirkelige Organisationer, »Centralraadet for religiøs og kulturel Virksomhed indenfor Forsvaret« samt alle Feltpræsterne. Alt, hvad der har at gøre med personlig Sjælesorg, militær Gudstjenester, militær Begravelser, kirkehistoriske Foredrag o. s. v. er henlagt herunder. Man har fra Finlands sidste Frihedskrig indhøstet en Række værdifulde Erfaringer, som man søger at udnytte indenfor denne Sektion.

Oplysningsomraadet (Bildningsdetaljen) ledes af en Linieofficer. Her staar man ligeledes i Forbindelse med »Centralraadet for religiøs og kulturel Virksomhed indenfor Forsvaret«. Endvidere har man herfra Forbindelse med Universitet og Højskoler, med de forskellige Folkeoplysningsorganisationer, med Statens og Kommunernes Biblioteker, med Radiotjenestens Programudvalg, samt med den vidtforegrene Korrespondanceundervisning, som senere skal omtales.

Filmsomraadet (Filmsdetaljen) ledes af en Linieofficer. Under Sektionen hører saavel Fremstilling som Fremvisning af Armé-, Marine- og Flyverfilm, Instruktion af Filmofficerer ved samtlige Afdelinger samt Forbindelse med Programudvalget for Landets Biografteatre.

Underholdningsomraadet (Førstrøelsesdetaljen) ledes ligeledes af en Linieofficer og staar i Forbindelse med Rigesteatrets og de private Teatres Organisationer samt med Organisationer for den almindelige Folkeforly-

stelse. Sektionen samarbejder med en Række Kunstnere, der stiller sig til Raadighed for at udnytte Mandskabets Fritid med god Underholdning.

Forsorgsomraadet. Her udføres et meget stort Arbejde med Hensyn til det, man kalder for den militære Forsorg. Under Ledelse af Linieofficerer administreres Lovgivningen om Forsorg for det indkaldte Mandskab og dets Familier. Herom nærmere.

Endelig maa nævnes U. P. Afdelingens Forhold til *den samlede Presse*, hvor der i samtlige Stabe og Understabe er organiseret et meget nøje Samarbejde med Pressen.

Som det vil fremgaa af ovenstaaende er hele denne vidtforenede U. P. Afdeling fuldkommen tjenstligt organiseret, men paa en saa effektiv Maade, at der kanaliseres ud til alle betydende Faktorer i det svenske Samfund til Styrkelse af en god Aand ikke mindst med Henblik paa de værnepligtiges Fritid.

Det maa bemærkes, at dette store Organisationsapparat i Øjeblikket fungerer som under Mobilisering. Der er tre Sider, som Forsvarsstaben for at opretholde Slagkraften i det svenske Forsvarsberedskab i særlig Grad har været opmærksom paa:

1) Det er paatrængende nødvendigt, at *det indkaldte Mandskabs økonomiske Forhold* i alle Henseender virker forsvarligt for den enkelte. Hvis den værnepligtige paa Grund af Indkaldelse mister sit private Erhverv, eller hvis den værnepligtige under sin Indkaldelse véd, at hans Familie lider Nød, eller at hans Forretning gaar i Stykker, kan man ikke af denne vente — gennem et langt Forsvarsberedskab — den Værnevilje, som giver Vaabnene Slagkraft, og som gør, at den enkelte kan bevare sin Interesse og sin Indsats for Landets Forsvar.

Den svenske Lovgivning tager derfor Sigte paa en megel omfattende Militærforsorg, saaledes at den indkaldte værnepligtige ikke har meningsløst store økonomiske Bekymringer, men ved en Række Lovbestemmelser faar sin Familie økonomisk sikret *gennem Familietillæg*, der — afhængigt af Børneantallet — kan stige ikke ubetydeligt, (for Tiden pr. Dag indtil Kr. 2.25 for Hustru, Kr. 1.50 for Børn over 16 Aar og Kr. 0.90 for Børn under 16 Aar), *gennem rentefri Værnepligtslaan* fra Kr. 200.00 til Kr. 4,000.00, hvor det skønnes paa-trængende nødvendigt, at Familieforsørgerens Arbejde kan fortsættes, samt *gennem Forbud mod Afskedigelse* fra Arbejdsgiverens Side foranlediget ved Indkaldelse til militær Tjeneste.

I Danmark, hvor ellers den sociale Forsorg er gennemført i større Udstrækning end i de fleste andre Lande, forekommer det mig, at vi her har et slem Hul i vor sociale Forsorg. Værneviljen vilde sikkert øges i dette Land, saafremt den værnepligtiges Familie ikke blev henvist til Socialkontorerne, men til en særlig militær-social Foranstaltning, ligesom det sikkert vilde betyde uhyre meget, at den værnepligtige ved sin Hjemsendelse ikke saa ofte blev kastet ud i den store, graa Arbejdsløshed. Den svenske Erfaring udtaler klart, at for manges Vedkommende staar Værneviljen i direkte Forhold til dette Problems rette Løsning.

2) Man anser det endvidere i Forsvarsstaben for mere og mere nødvendigt af Hensyn til den gode Aand i Værnene, at *Befalingsmændene faar et konkret Kendskab til de Samfundsforhold, hvorfra det indkaldte Mandskab rekrutteres*. Den værnepligtige, som hos sine Foresatte mærker totalt Ukendskab til de Livsvilkaar, hvorfra han kommer, har vanskeligt ved at vise sine Foresatte den for Tjenesten nødvendige Respekt. Der lægges derfor, som allerede nævnt, paa Befalingsmandsskolerne større

og større Vægt paa i Timeplanerne at indlægge Forelæsninger om aktuelle Samfundsproblemer, ligesom Undervisningen i Pædagogik synes at faa større og større Plads, saaledes at Befalingsmændene bedre sættes i Stand til tillige at løse deres folkeopdragende Opgaver. Det er ogsaa derfor, at yngre Befalingsmænd nu regelmæssigt faar Lejlighed til at følge Undervisningen paa Landets forskellige Folkehøjskoler.

3) Det tredie og meget vigtige Felt Forsvarsstabens U. P. Afdeling arbejder med er *Udnyttelsen af de værnepligtiges Fritid*. Erfaringerne fra Verdenskrigen 1914—18 viste, at megen Misfornøjelse under den værnepligtiges lange Indkaldelsestid havde sin Rod i én altfor ringe Hensyntagen fra de ansvarshavendes Side overfor de værnepligtiges Fritid, saaledes at nedbrydende Kræfter fik Lov til at virke. Et Værns militære Sammenbrud eller Opløsning behøver ikke altid at have en militær Aarsag, men den kan ogsaa være af moralsk Art. Bag det vidtforegnede Arbejde, der i Dag gøres i Sverige for det indkaldte Mandskabs moralske og aandelige Højnelse, ligger der dybtgaaende Overvejelser og Erfaringer.

Naar den værnepligtige indkaldes, faar han derfor udleveret forskellige Tryksager, saaledes at han straks ved Starten faar et Indtryk af, hvordan hans Muligheder under og efter Værnepligtstiden er. Ikke alene gennemgaas den militær-social Lovgivning for ham, men han faar tillige at vide, at Studiegrupper, Forelæsninger, Korrespondancekursus, Feltgudstjenester, Feltbiblioteker, Blade, Tidsskrifter og Radioforedrag, Musik og Sangøvelser, Fritidsidræt, Sløjdundervisning og anden Fritidsbeskæftigelse staar aaben for enhver.

Det er givet, at man ved disse Foranstaltninger ikke alene maa betale i Penge, hvad dette koster, men man maa tillige forstaa, at der her kræves et saa forøget Arbejde fra Befalingsmændenes Side, at en *Udvidelse af Rammerne* ogsaa af den Grund har været nødvendig. En særlig Udvidelse skal her omtales:

Da det ofte vil være vanskeligt at faa den fulde Udnyttelse af de for de værnepligtige gældende Fritids- og Forsorgsbestemmelser, idet Befalingsmændenes Tid jo først og fremmest maa gaa til den rent krigsmæssige Uddannelse, ansættes der ved de forskellige Regiments-, Bataillons- og Kompagnistabe *Tillidsmænd* (Ombud), som har til Opgave at være Mellemlid mellem Stabene og de værnepligtige. Disse Tillidsmænd udtages blandt særlige dertil kvalificerede værnepligtige, som efter et Par Maaneders Tjeneste kan opnaa forskellige Befalingsmandsgrader. Disse Tillidsmænd bidrager paa tilfredsstillende Maade til at tilvejebringe en daglig god Kontakt mellem Stabene og Mandskabet, hvorfor der fra Forsvarsstabens U. P. Afdeling tillægges denne af Rigsdagen godkendte Ordning overordentlig stor Betydning. For Søværnets Vedkommende har man netop for Tiden under Overvejelse at indføre lignende Mellemlid mellem de forskellige Marinekommandoer og Mandskabet (Marineombud). Disse Tillidsmænds Opgave er — under de respektive Chefers Ansvar og Direktiv — bl. a.:

- at medvirke som Raadgivere for de værnepligtige ved Udfærdigelse af Ansøgninger, sigtende paa den militære Forsorg,
- at stille Forslag om Oplysningsarbejde blandt de værnepligtige paa Grundlag af den daglige Kontakt med disse,
- at planlægge og organisere Studie- og Forelæsningsvirksomhed,

at organisere og lede Feltbiblioteksvirksomhed,
 at forestaa Anskaffelse og Fordeling af Aviser,
 Radioapparater, Musikinstrumenter og Idræts-
 materiel m. v.
 at organisere den almindelige Fritidsunderholdning,
 at samarbejde med Feltpræster samt med de lo-
 kale Idræts- og Oplysningsorganisationer,
 samt i alle Forhold at virke opmuntrende og for-
 midlende, saaledes at Mandskabet faar Forstaa-
 else af Stabens Ordre og Beslutninger, og at
 Stabene faar en kontinuerlig Forbindelse med
 Mandskabet.

Sluttelig skal med Hensyn til det store Arbejds-
 omraade, der paahviler Forsvarsstabens U. P. Afdeling
 bemærkes, at der til de forskellige Sektioner ikke alene
 er knyttet en lang Række faste Befalingsmænd, men
 at der til Sektionerne tillige er knyttet et betydeligt
 Antal dertil kvalificerede værnepligtige Befalingsmænd
 — de saakaldte »Civila-Militärer« — udtaget blandt
 Juristers, Theologers, Pædagogers, Redaktørers og an-
 dres Rækker, (saaledes var der til Marinestabens Presse-
 sektion knyttet ikke mindre end 8 Stabs-Redaktører).
 Disse Mænds særlige faglige Indsigt og Forudsætninger
 tillægges der en overordentlig stor Værdi.

Naar Talen er om Forbindelsen mellem Folk og
 Værn er det af Interesse her at nævne en anden Ind-
 sats fra militær Side nemlig »*Ny militær Tidsskrift*«,
 der paabegyndtes i Slutningen af forrige Aar. Dette
 Tidsskrift er nu fælles for alle tre Vaabenarter, hvilket
 hermed ikke er ensbetydende med, at de specielle Tids-
 skrifter er ophørt. Tidsskriftet har en Redaktionskomité,
 hvori et Tværsnit af Landets mest betydende Mænd er
 repræsenteret, hvilket igen vil sige, at de Artikler, som

her udkommer faar en helt anden bred Basis end tidligere samtidig med, at Tidsskriftet udkommer i et langt større Oplag som fælles Organ for samtlige Værn. At Rigsdagsgrupperne er repræsenteret i Komitéen betyder endvidere, at Forslag af økonomisk Rækkevidde paa Forhaand har fundet en vis Forstaaelse hos Bevillingsmyndighederne. Tidsskriftet har stadig Artikler af rent fagmæssig Art, men at disse læses af videre Kredse virker kun med til at styrke Forsvarets Position i Landet, ligesom Artikler fra civil Haand bidrager til at aabne Officerernes Øjne for en Række Problemer, der i sig selv er betydningsfulde, fordi de tangerer de militære Spørgsmaal (f. Eks. Forsyningspolitik, Opdragelse o. s. v.).

At Spørgsmaalet om »Folk og Værn« for Tiden i høj Grad optager Tidsskriftets Spalter er kun selvfølgelig. Og at Bladet ofte citerer, ogsaa hvad andre skriver og mener om denne Sag, skal for Fuldstændighedens Skyld anføres. I Tidsskriftet for December 1940 citeres saaledes eksempelvis en Artikel i »Fackföreningsrörelsen« af Redaktör *Karl Fredriksson*, som bl. a. giver Udtryk for følgende ikke uinteressante Opfattelse af Udviklingen mellem Folk og Værn:

»..... Den store Forskel i Dag er Mandskabets ubetingede Villighed til at gøre sit Bedste. Her er det fortrinsvis Arbejderbevægelsens ændrede Holdning, der har gjort Udslaget. Men »Omvendelsen« har spredt sig længere ud end til disse Arbejderkredse. Det mærkes overalt i vort Folk. Vi staar midt i en national Genfødelse, hvilket giver sig sit særlige Udslag overfor Forsvaret. Det maa være en Glæde at kommandere det Mandskab, som før satte en Ære i passiv Modstand. En første Betingelse for et godt Forhold mel-

lem Folk og Forsvar er, at Folket erkender Forsvaret som en nødvendig Livsfunktion. Denne Forudsætning findes nu. Her er det Befolkningen og ikke mindst Arbejderne, der har taget det første Skridt.

At man fra Værnenes Side glæder sig over denne Ændring i Indstillingen er kun naturligt. Men skal Pendulet ikke svinge tilbage, er det ogsaa nødvendigt, at man fra Forsvarets Side medvirker til at stabilisere det, der nu er opnaaet.

Hovedsagen er imidlertid, at det gaar fremad, at det bliver bedre. Og at det bliver bedre er uden al Tvivl. Forsvarets Folkelighed er ikke udelukkende et Spørgsmaal om Mentalitetsforandring hos Officererne, men en Side af Folkets eget Liv. Brister Samarbejdet, saa er det i første Række Folkestyret selv, der bærer Ansvar. Ligesom det ogsaa i Dag er det svenske Folkestyres Ære, at det er blevet bedre — socialt, kulturelt og militært. . . . «.

Tidsskriftet redigeres af Major *Arvid Eriksson* for Tiden kendt under Navnet »Radio-Majoren«, i hvilken Egenskab han udøver en betydelig Indsats gennem sine meget populære *Radioforedrag*, der senere i stort Oplag udkommer som *Propagandaskrifter* bl. a. under Titlerne:

- »Vi kan forsvare os«,
- »Sjette Kolonne«,
- »Spioner, Sabotører og Panikskabere«,
- »Svensk Forsvarsvilje« o. s. v.

Af andre *Propagandaforetagender* til Forstaaelse af Værnets Betydning — og udført paa Initiativ fra Værnene — skal nævnes: Sveriges første Forsvarsudstilling i Stockholm i Efteraaret 1940. Den fik en meget stor

Succés. Endvidere skal nævnes Udgivelsen af det smukke Billedværk »Sverige i Vaaben« samt »Medborgerbogen om Folkeforsvaret«, der svarer til den nylig udkomne Forsvarsbog herhjemme.

B. Statens civile Organisationer.

Her maa i første Række nævnes det Arbejde, som udgaar fra Udenrigsdepartementet gennem Statens *Informationsstyrelse*. Informationsstyrelsen staar i Forbindelse med Udenrigsministeriets Pressebureau og Forsvarsstabens Pressesektion. Af særlig Interesse er Informationsstyrelsens *Afdeling for kulturelt og socialt Folkeberedskab* (Folkeberedskabet), som stiftedes den $1/7$ 1940, og som bestaar dels af et Nævn dels af et Repræsentantskab. I denne Sektion er ogsaa Værnene repræsenteret. Folkeberedskabet er en Slags Forbindelsescentral for en lang Række af Organisationer. En Række af Landets bedste Mænd er knyttet til Folkeberedskabet, som er et af de Steder, hvor de civile og militære Interesser har fundet hinanden i et fint Stykke Samarbejde. Basis for Samarbejdet er bl. a.:

- at fremme Mod og Ro i det svenske Folk,
- at modarbejde Isolering — saavel mellem Mennesker som mellem Landsdele,
- at informere Folket om Landets Stilling,
- at modarbejde skadelige Rygter og Propaganda,
- at medvirke til, at det ordinære Arbejde holdes i Gang,
- at levendegøre, hvad det svenske Folk har at forsvare,
- at fremme Enhedsviljen til Forsvar.

Hertil medvirker forskellige Organisationer: De kirkelige Organisationer, Fagforeningsbevægelsen, politiske

og andre Ungdomsorganisationer, Afholdsbevægelsen, Idrætsorganisationerne samt Presse, Film, Radio o. s. v.

Folkeberedskabet virker i ikke ringe Grad inciterende ved at stille Samfundets forskellige Faktorer overfor deres Opgaver og Ansvar samt ved at bringe de forskellige Bevægelser og Organisationer i Forbindelse med hinanden.

Folkeberedskabet medvirker endvidere til Afholdelse af Foredrag udover Landet, til Fremvisning af Film af national og oplysende Art samt til Udsendelse af Brochurer. Det udgiver fra 1. November 1940 et Maanedssblad »Folkeberedskap«.

At komme nærmere ind paa hele dette store Organisations- og Oplysningsarbejde skønnes ikke nødvendigt. Det er tilstækkeligt at oplyse, at Folkeberedskabet er en af de meget betydningsfulde Kanaler, hvorigennem der dels spredes Forsvarsforstaaelse og Forsvarsvilje udover Landet, dels tilføres Værnenes Folk Samfundskendskab og social Forstaaelse.

C. De frivillige Organisationer.

Centralkomitéen for det frivillige Forsvarsarbejde (C. F. F.) har til Opgave i Samraad med de frivillige Forsvarsorganisationer at medvirke til en Styrkelse af Landets Værnekraft ved at fremme *det frivillige Forsvarsarbejde* og skal som saadan holde Offentligheden underrettet om de frivillige Forsvarsarbejders Virke samt om, hvorledes Landets Borgere bedst kan støtte disse. C. F. F. skal søge at afveje de forskellige Virksomheder mod hinanden, saa disse kommer til at supplere hinanden.

C. F. F. staar saaledes paa den ene Side i en levende Forbindelse med de frivillige Forsvarsorganisationer, de faglige Organisationer, Erhvervsorganisa-

tionerne og de politiske Ungdomsforbund. Paa den anden Side har Centralkomiteén en ligesaa levende Forbindelse med Forsvarsstabens forskellige Afdelinger.

Naar man sammenholder C. F. F. med Statens civile og militære Organisationer ser man, hvorledes Forbindelsen organisatorisk derved er knyttet til alle Sider.

Af frivillige Forsvarsorganisationer i Sverige skal i første Række nævnes:

Skyttebevægelsen,

Landstormsbevægelsen,

Hjemmeværnet,

Lottebevægelsen,

Kvindeforeningernes Beredskabskomité samt

Luftværnsforbundet.

Skyttebevægelsen stammer fra 1895. Den staar over alle sociale og politiske Modsætninger, har gennem de sidste Aar faaet en meget stærk Tilslutning (ca. 100.000 nye Medlemmer) og er saaledes stadigt et væsentlig Led i Forsvarsfronten. Ved Udgangen af 1940 havde Bevægelsen 250.000 Medlemmer (2.300 Foreninger), og der var i Aarets Løb afgivet ca. 25 Mill. Skud. Stats-tilskudet for 1940 var ca. 2 Mill. Kr.

Ogsaa *Landstormsbevægelsen* er af ældre Dato. I 1904 organiseredes den som en Del af Forsvaret. Den omfatter nu alle vaabenføre Mænd i Alderen 36—46 Aar, ialt ca. 200.000 Mand. Ved Gennemførelsen af 1936-Forsvarsordningen udbyggedes Landstormens Organisation. Udrustning og Bevæbning forbedredes, og der indførtes obligatoriske Landstormsovelser. Disse omfatter for de fleste en 5 Dages Genindkaldelse og for visse Befalingsmandskategorier en 12 Dages Specialuddannelse. Landstormsbevægelsens egentlige Opgave er at uddanne Landstormskadret (Befalingsmandskursus 1940: ca. 8.000 Elever, hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ afsluttede Kursus med bestaaet Eksamen), men desuden har Bevægelsen til Op-

gave at vække og opretholde Forsvarsinteressen i den brede Befolkning. Landstormsbevægelsen er organiseret gennem 258 Mandsforeninger, 6 Luftværnsforeninger, 24 Landstorms-Bilkompagnier, 265 Kvindeforeninger, 86 Ungmandsforeninger samt den saakaldte Garanti-forening, hvis Formaal det er at yde Landstormsbevægelsen økonomisk Støtte udover Statsbevillingerne. Samlet Medlemsantal 1940: ca. 110.000.

Hjemmeværnet, der er den trediestørste Forsvarsorganisation, er af ny Dato (1939). Chefen for Hemværnet er den tidligere omtalte Oberst *Gustaf Petri*. Hjemmeværnets Opgave er i første Række at kunne mobilisere dertil uniformerede, men ikke indkaldte Mænd til Tjeneste i Tilfælde af bl. a. Angreb fra Faldskærmstroppe, Luftangreb, Slukning af Skovbrande som Følge af Bombenedfældning samt paa anden Maade assistere Hæren. Denne Folkebevægelse er udsprunget af Folket selv, og er et af mange praktiske Udslag af Livskraften i Forbindelsen mellem Folk og Værn. Denne frivillige Forsvarsorganisation har den Særstilling at være under Ledelse af faste Befalingsmænd af Linien. Der er snart i hvert eneste Sogn i Sverige dannet større eller mindre Afdelinger. Den omfatter Mænd, der er før eller udover Indkaldelsesalderen.

Lottebevægelsen indtager en fremskudt Plads mellem de frivillige Forsvarsbevægelser. Den startede 1924 som en Støtte for den frivillige Landstormsbevægelse, men Bevægelsen arbejder nu i direkte Forbindelse med Hær og Flaade, idet der findes saavel Armélotter som Marinelotter. Lottetjenesten omfatter bl. a. Forplejnings-, Kontor-, Telefon- og Sygehjælpstjeneste.

Kvindeforeningernes Beredskabskomité, der stammer fra 1938 har til Opgave bl. a. at forberede Beredskabsarbejde saasom Evakueringsarbejde, Erstatning af mandlig Arbejdskraft m. v.

Endelig skal nævnes *Rigsluftsbeskyttelsesforbundet* (Luftværnsforbundet), der opstod 1937 i Forbindelse med Luftværnslovgivningen. Luftværnet har sat sig som Maal, at alle til Opgaven egnede og ikke til andet Arbejde udsete Medborgere skal have i det mindste nogen Uddannelse. For at dække Sveriges Behov kræves at mindst 300.000 uddannes. Det afholder derfor — ligesom de øvrige Frivillig-Bevægelser — en lang Række Kursus og Øvelser — ikke mindst i Brand- og Samaritertjeneste.

Naar man ser alle disse store frivillige Bevægelser for sig, forstaar man, at disse Bevægelser er en Illustration af det svenske Folks Livsvilje. Ingen svensk Familie er uberørt af Forsvarsberedskabet i Dag. Hustruen kan være Lotte, Datteren Landstormskvinde, to Sønner kan være indkaldt, medens en yngre Søn og Faderen begge kan staa i Hjemmeværnet o. s. v. Det er bag alt dette Arbejde C. F. F. har stillet sig. Fra 1. Januar 1941 udgiver det et Ugeblad »Folk och Försvar«. Bladets Maal er ikke alene at virke øjeblikkeligt populariserende for Værnene og det frivillige Forsvarsarbejde, men tillige at virke til at rodfæste Forsvarsviljen, saa den ikke blot dikteres af den øjeblikkelige Situation. Bladet understreger ofte det Slagord: »Naar Freden engang vender tilbage, skal Forsvarsviljen leve videre!« Det er bemærkelsesværdigt, at Bladet, som er ypperligt redigeret, til Chefredaktør har C. F. F.s Generalsekretær *Folke Thunborg*, som tillige repræsenterer Sveriges socialdemokratiske Forbund. Som Bilag til »Folk och Försvar« udkommer Bladet »Hemvärnet« 1 Gang maanedlig.

I Forbindelse med C. F. F. virker en anden be-

tydningsfuld Faktor, nemlig »*Brevskolen*«, der ledes af Rektor *Ragnar Lund*. Brevskolen har bestaaet i adskillige Aar, baaret frem af den svenske Andelsbevægelse og de svenske Brugsforeninger. Den virker hovedsagelig oplysende og folkeuddannende gennem *Korrespondancekursus* m. v. Denne Organisation stillede sig ved Krigens Udbrud til Raadighed for Forsvaret og bekendtgjorde gennem Presse og Radio, at den indbød til Korrespondancekursus om Sveriges Forsvarsberedskab. Som Lærere fungerer tillige Befalingsmænd af forskellige Grader, bistaaet af op til 100 værnepligtige (særligt blandt de Studerende) til Assistance ved de mange personlige Besvarelser.

Det første Kursus hed »Beredskabskursus om Folkeforsvaret«, og det efterfulgtes af et Kursus om »Søforsvaret« og et Kursus om »Hjemmeværnet«. Disse Kursus gennemarbejdes i de militære Stabe. Der har indtil nu deltaget ca. 150.000 Deltagere i disse Korrespondancekursus, som paa en udmærket Maade bidrager til at vække Folket til Eftertanke ved at stille dem overfor Spørgsmaal, som skal besvares skriftligt. Disse Kursus er ogsaa en udmærket Hjælp i Arbejdet for de værnepligtiges Fritidsbeskæftigelse samt i Uddannelsen af Landstormsmænd, Hjemmeværnsmænd o. s. v., hvis praktiske Uddannelse herved faar et udmærket teoretisk Supplement. Brevskolen har paa en enestaaende Maade naaet ud til de fjerneste Egne af Landet for ogsaa at bringe Forstaaelse af Forsvarets Opgaver.

Yderligere skal som frivillig Indsats nævnes *Foredragene om Krigsspørgsmaal*, hvor der over hele Landet, paa Foranledning af Arbejdernes Oplysningsforbund, holdes Foredrag om det aandelige, det kulturelle, det økonomiske og det militære Beredskab samt om udenrigspolitiske Spørgsmaal. Ialt var i Vinter mobiliseret mellem 300 og 400 Foredragsholdere med gennem-

snitlig et Par Foredrag hver. Og her ser man en dyb Vekselvirkning mellem Landets bærende Faktorer, hvor bl. a. Universitets- og Skolefolk, Teologer, Jurister, Politikere og Officerer enkeltvis eller sammen rejser ud til Landets fjerneste Talerstole.

Som *Resumé* af ovenstaaende vil jeg gerne tilsidst anføre, at Værneviljen i det svenske Folk i Dag staar som et Symbol paa et Sverige, hvis Enighed aldrig har været større end nu. Sammenholdet mellem de politiske Partier er større end nogensinde før, og i alle militære, økonomiske eller kulturelle Spørgsmaal spores der en inspirerende Samhørighed — en Enighed, der er vokset frem ikke blot af de ydre Forhold, men som skabes og opretholdes Dag for Dag gennem konkret og maalbevidst Samarbejde mellem alle betydende Personer og Organisationer med det Formaal paa den ene Side at lade den civile Befolkning forstaa Forsvarets Nødvendighed og Opgaver, og paa den anden Side at lade Forsvarets Folk forstaa Nødvendigheden af et større Kendskab til Nationens økonomiske, sociale og kulturelle Kaar. Der arbejdes her paa langt Sigt, hvor meget i Samarbejdet venter paa en stadig større Uddybning.

Jeg mødte i Sverige en Række Mænd og Kvinder, hvis hele Indstilling og Personlighed gennemgaaende virkede meget inspirerende. For de virkede alle i en større Sags Tjeneste. De var ikke alle enige, men de var alle i positivt Samarbejde. De øvede sig i den store Kunst, som man kan kalde »Samarbejdets Kunst«. Man saa for sig Billedet af en Nation, der byggedes op af et voksende Hold af Mennesker, der ikke skabtes ved nye Systemer, men ved nye Indstillinger, og hvis Evner udvikledes gennem konkrete og paatrængende

nødvendige Opgaver, som de havde faaet Syn for. Til Løsning af disse Opgaver tænkte man meget mere i Personer end i Principper. Der arbejdes intenst, hvor det gjaldt om at skabe Tillid og Forstaaelse.

Man saa paa Værnene som Indebærere af Samfundsskoler paa lige Fod med andre Skoler, og Befalingsmændene trænede til Samfundssyn, Disciplin, Offervilje og Samarbejde. Isolationens Mure, som vel var stærkere før i Tiden i Sverige end i Danmark, var brudt. Man ligefrem trænede Folk til at includere og til at samarbejde.

Landets øverste Myndigheder stod bag hele denne Udvikling — det være sig Regering eller Rigsdag, de militære Chefer eller de civile Myndigheder. Ligesom den fysiske Træning udvikler sin Mand, saaledes var nu ogsaa den kulturelle og aandelige Idræt ved at blive anerkendt som et væsentligt Led i et Lands Kamp for Frihed og Uafhængighed.

Selv om den militære Situation i Danmark og Sverige for Tiden er forskellig, findes der dog en Række Lighedspunkter, som viser, at ogsaa Danmark — ganske vist udfra et andet Udgangspunkt — netop nu har store Muligheder for en national Samling om Forsvarsspørgsmaalet, dels gennem en fortsat Videreførelse af den personlige Kontakt mellem de to Værn, dels gennem en stedse stigende Udbygning af Forbindelsen mellem Værn og Folk.

Maa jeg slutte med det Ønske Partiformand *Torsten Nilsson* gav mig med hjem fra Sverige, at det maatte lykkes for os i Danmark »at göra folk och försvar till två sidor af något odelbart«.

Yderligere Oplysninger om søgaaende Motor-Torpedobaade.

Af Civilingeniør, Underdirektør E. L. Barfoed,
M. I. N. A. — M. I' A. T. M. — D. I. F.

Jeg har med Interesse læst Direktør N. K. Nielsens Bemærkninger til min Artikel om søgaaende Motor-Torpedobaade i »Tidsskrift for Søværnen«.

Konklusionen deraf bliver, at *Dieselmotoren giver en Fartoverlegenhed fremfor de andre Fremdrivningsmaskinerier.*

Det er endvidere forlængst i Praksis godtgjort, at *Dieselmotorens Anvendelse sikrer de hurtigste Start- og Manøvreforhold*, der resulterer i størst mulig Slagkraft og Beredskabsevne.

Ligeledes er *Dieselmotorens store Overlegenhed i Økonomi en Kendsgerning*, idet Olieforbruget i Forhold til dampdrevne Torpedofartøjers er $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{3}$ af disses, hvilket er af største Betydning for Beredskabsbeholdningerne i et Land som Danmark.

Endelig optager *Dieselanlægget med tilhørende Oliebeholdning mindre Plads* end Turbineanlæg og Kedler med tilhørende Olie- og Ferskvandsbeholdning, hvorved der vindes Plads til Magasiner og Mandskab.

Det vigtige Spørgsmaal vedrørende Rystelser og fjendtlig Støjsflytning maa man nødvendigvis ved letbyggede Krigsfartøjer stadig have for Øje under Tilrettelæggelse af Skrogets, Maskineriets og Drivskruernes Konstruktion. Disse Forhold imødegaas nutildags med godt Resultat ved rationelle Undersøgelser, i første Række ved at undgaa, at de enkelte Dele i Skroget som Dæksbjælker, Platforme, Skrueblade etc. faar Svingninger, der ligger i Nærheden af Maskineriets Omdrejninger, endvidere ved at sørge for at Skruebladene

ikke kommer for tæt til Skibsskroget, og ved at Vandets Tilstrømning til Skrueerne faar et jævnt Forløb.

Ved meget hurtigtløbende Skrueer, hvadenten de er for turbine- eller for motordrevne Fartøjer, maa man ved passende Skrueareal, Periferihastighed og Bladtværsnit undgaa den saakaldte »Cavitation«, der viser sig ved, at Vandet ikke kan følge med paa Dele af Skruebladet og derved foraarsager voldsomme Vandslag og ofte Nedsugning af Luft.

Ved Turbineanlæg maa man som bekendt, naar det drejer sig om store Hestekræfter, anvende Gear til Nedsættelse af Skruernes Omdrejninger; men dette baade vejer en Del, tager betydelig Plads og giver et Tab paa ca. 5 % i Hestekraft.

For det foreslaaede Dieselanlæg er under iøvrigt lige Forhold valgt 3-Skrueanlæg, hvorved dels Skruevirkningsgraden er blevet forhøjet, dels mindre Dybgang er opnaaet agter og som anført, den midterste Motor kan bibeholde et lavt Olieforbrug ogsaa ved Krydshastigheder.

Denne Motors Skrue er foreslaaet 4-bladet, da man i Udlandet ved 3-skruede Skibe har Erfaring for, at man derved faar de mest vibrationsfri Forhold frem. For Motorernes vedkommende sikrer man sig imod Vibrationer og Støjoverføring ved en gennemført Afbalancering af de bevægende Dele, ved særligt Underlag mellem Maskinfundamenter og Skibsskrog, ved velkonstruerede Udstødsanordninger, Lydisolering etc., der naturligvis alt maa være omhyggeligt og detaljeret gennemført.

Hensynet til Fartøjets egne mere eller mindre ømfindtlige Installationer som Radiopejler, Sigtemidler, Kompasser etc. samt til Mandskabets Velvære behøver derfor ikke, naar de rette Forholdsregler tages, at være anderledes end for Eks. i en Undervandsbaad med

Dieselmotorerne gaaende i Overfladesejlads. Overfor Støjaflytning fra andre Skibe er det derimod den fra Skrueerne frembragte Støj, der er afgørende og ikke Anvendelsen af Dieselanlæg eller Turbineanlæg.

Naar de rigtige Hensyn er blevet taget, har det derfor ogsaa været muligt at anvende meget hurtigtgaaende og letkonstruerede Stempelmaskinerier i Hurtigbaade og letbyggede Dieselyachter, for ikke at tale om i Flyvemaskiner, Automobiler etc., der trods meget store Akcelerationer for de bevægende Dele af Maskineriet har kunnet blive saa vibrations- og støjfri, at Dieselmotorens Anvendelse har vist sig fuldt ud forsvarlig. Et Torpedofartøj, der har Kedler, er paa sin Side stærkt udsat for Opdagelse, om Dagen paa Grund af Røgdannelse og om Natten paa Grund af Flammedannelse fra Skorstenen, saasnt der forceres.

For at faa de af Direktør Nielsen anstillede Sammenligninger mellem dieseldrevne og turbinedrevne søgaaende Torpedobaade saa fyldestgørende som muligt bør man iøvrigt ogsaa sammenholde Virkningsgraderne for den samlede Fremdrivning. Denne vil i det foreliggende Tilfælde, ca. 34 Knobs Fart, ligge ca. 12 — 15 % daarligere for Turbinebaadene, hidrørende fra Skruevirkningsgrad, Gearinstallation og daarligere Placering af Drivskrueerne, idet Dieselmotorens 3-Skrueanordning tillader en langt gunstigere Placering af Skrueerne i Forhold til Skibsskroget, og iøvrigt Tabet i Gearet ikke eksisterer, saaledes at der ved maksimalt Dybgaaende agter paa 2,4 m opnaas en yderligere Fartoverlegenhed paa ca. $\frac{3}{4}$ Knob, eller — om man foretrækker — opnaar Mulighed for en mindre Hestekraft og Oliebeholdning og dermed et mindre Displacement. Der er derfor i de foreliggende Torpedobaade med Dieselmotorer en tilsvarende Reserve i Fart i Sammenligning med Turbinebaadene.

Saafernt man vil anvende Turbineanlæg uden Gear, bliver Tabet i Virkningsgrad paa Grund af Turbineskruernes meget høje Omdrejningstal henved 30 til 35 % i Forhold til Torpedobaade med Dieselanlæg.

Mit Forslag om at anvende 6 Stk. A. L. 20 mm RK, hvoraf de to paa det let pansrede Dæk over Styre- og Navigationsbro, er fremkaldt ved de under nuværende Krig almindeligt forekommende Krav om bedre Beskyttelse for nævnte Installationer mod Luftangreb, især mod Maskingeværild. Platformen herover egner sig derfor ganske godt til A. L. Skytset, ligesom Afstandsmaaler og Ildledelsesstation er anbragt sammesteds, hvor frit Udsyn til alle Sider er særlig godt.

For iøvrigt at underbygge, at jeg i et saa anset Fagskrift som »Tidsskrift for Søværnen« beskæftiger mig med ovennævnte stærkt marinetekniske og sømilitære Problemer, kan jeg for at orientere Tidsskriftets Læsere — og idet jeg haaber, at det ikke maa blive opfattet paa anden Maade — oplyse, at jeg i mit Virkefelt saavel i Udlandet som her i Landet som Ingeniør og Konsulent har deltaget i og ledet Bygningen af Krigsfartøjer af vidt forskellig Art, saavel Slagskibe som Krydsere, Torpedofartøjer m. m. og f. Eks. har konstrueret en Række af den danske Marines Undervandsbaade af »Ran« og »Rota«-Klassen.

Endvidere har jeg lige fra Dieselmotorens første Anvendelse hos Burmeister & Wain i søgaende Skibe indgaaende beskæftiget mig med Vibrationsproblemer og udviklet specielle Beregningsmaader herfor — se for Eks. »Motorship« Februar 1926, — og det er paa Grundlag af disse mangeaarige Erfaringer, at jeg mener, at de fremsatte Forslag, udført med de Metoder og Hjælpe-midler som man raader over nutildags, lader sig realisere paa fuldt betryggende Maade overfor saavel de tekniske som de sømilitære Krav.

Replik til Artiklen Søgaaende Motor-Torpedobaade.

Af Direktør for Orlogsværftet N. K. Nielsen, M. Ing. F.

Underdirektør E. L. Barfoeds Artikel »Søgaaende Motor-Torpedobaade« har formentlig den Hovedopgave at paavise »Fordelene ved Anvendelsen af danske Dieselmotortyper i søgaaende Torpedobaade« (Side 215), hvorimod den lægger mindre Vægt paa det afgørende at afveje Fordele og Mangler ved dette Fremdrivningsmaskineri sammenlignet med andre.

Artiklen behandler imidlertid en Række Problemer, som ligger ganske udenfor Hovedformaalet, saasom: Propellerkonstruktion, Propellercavitation, Vandtilløb til Propellerne, Propellernes Afstand fra Skibsskrog (Tipclearance) o. l., men det, der er anført herom, er baade velkendt og bragt i Anvendelse i dansk Krigsskibsbygning for mange Aar siden.

Den i Artiklen omtalte Røg- og Flammedannelse fra Skorstenen refererer til kulfyrede Kedler, men der har i de sidste 20 Aar ikke her i Landet været bygget Torpedobaade med saadanne Kedler, og ugearede Turbiner er af endnu ældre Dato, hvorfor ingen af disse Gener er knyttet til moderne Torpedobaadsbygning.

Hvad endelig Artiklens Konklusion, »at Dieselmotoren giver en Fartoverlegenhed fremfor de andre Fremdrivningsmaskinerier«, angaar, maa der *atter* erindres om, at dette kun har stærkt begrænset Gyldighed i Torpedobaade og *endda kun under den hypotetiske Forudsætning*, at Skrogvægten »tænkes ansat ligesaa lav i en diesel- som i en turbinedrevet Torpedobaad« (Side 218).

Ved Bedømmelsen bør alle Forhold tages i Betragtning, og derunder bl. a.:

1. At en Indbygning af Dieselanlæg under Opnaelse af en saadan Højde i Motorrummene, at en vilkaarlig Motorcylinder kan udskiftes under Hoveddækket, vil føre til en Forøgelse af Fartøjets Sidehøjde, og at dette og andre Forhold endvidere vil bevirke, at Fartøjets Bredde maa forøges.

Disse Forøgelser af Fartøjets Hoveddimensioner giver Anledning til en betydelig Forøgelse af Skrogvægten.

2. At Vægten af det lette 7500 BHK danske Dieselanlæg overstiger Vægten af det tilsvarende Turbineanlæg (begge indeholdende Vægtene af Kedelanlæg og Hoved- og Hjælpemaskinerier med Aksler og Skruer samt af Skibets Hjælpemaskinerier incl. Elektricitetsforsyning o. l.) med ca. 7 %, hvorfor den foretagne Ligestilling af disse Vægte ikke skal opfattes i absolut Forstand.

3. At Tomgangsrotationen af Sideakslerne under Krydsfart kræver en H K, som andrager ca. 30 % af den, der medgaar til den egentlige Fremdrivning ved Krydsfart, hvilket foraarsager, at Olieforbruget og dermed Baadens Oliebeholdning bliver forøget med ca. 30 % af den Beholdning, som vilde være nødvendig, hvis Fartøjet sejlede Krydsfart uden Sideskruernes Tilstedeværelse.

4. At Drivmidlet til Sideakslernes Tomgangsrotation foraarsager en ikke ubetydelig Vægtforøgelse af Maskinanlægget.

5. At Motorfundamenternes og en stor Del af de øvrige Skrogdeles Materialedimensioner maa forøges i stor Udstrækning i den dieseldrevne Torpedobaad, hvilket giver Anledning til betydelige Vægtforøgelser.

Allerede de 4 førstnævnte Forhold vil bevirke, at

Deplacementet af Dieselbaaden fuldt udrustet med halve Forbrugsbeholdninger vil være ca. 5 % større end Deplacementet af Turbinebaaden i *samme* Tilstand og med *samme* H K, hvilket giver Anledning til, at Dieselbaaden er Turbinebaaden fartunderlegen med ca. $\frac{1}{2}$ Knob.

Foretages Sammenligningen ved *ens* Deplacementer for fuldt udrustet Fartøj med halve Forbrugsbeholdninger, bliver Resultatet, at den dieseldrevne Baads H K maa reduceres for at overholde Deplacementet, hvilket giver en Fartunderlegenhed for Dieselbaaden paa ca. 1 Knob.

Tages endvidere det i Pkt. 5 anførte Forhold i Betragtning, vil den nævnte Fartunderlegenhed forøges yderligere i samme Grad, som Dieselbaadens Materiale-dimensioner i Forhold til Turbinebaadens maa forøges for at reducere dens Rystelser.

Berettigelsen af at sammenligne Risiko for Rystelser i en Undervandsbaad og i en dieseldrevet Torpedobaad af samme Deplacement er meget ringe, idet sidstnævnte har ca. 6 Gange større Maskinanlæg end førstnævnte, men kun ca. $\frac{2}{5}$ af dennes Materiale-dimensioner indbygget i en Skrogform, der er daarligere egnet til at forhindre Forplantning af Rystelser end Undervandsbaadens.

Turbinegearets Vægt og Virkningsgrad, saavel som Maskineriets Virkningsgrad som Helhed, har ingen Betydning for den omhandlede Sammenligning af de to Maskinerier med samme A H K, maalt agten for Gearret, idet Gearets Vægt er inkluderet i det samlede Maskineris Vægt pr. A H K.

Det samlede Dieselanlæg m. m. i en Torpedobaad optager ikke mindre Plads end Turbineanlægget med Kedler m. m.

Den lette Dieselmotors Fordele er dens hurtige Start- og Manøvreforhold samt dens ringe Olieforbrug,

hvilke er af stor militær Værdi, men dens høje Anskaffelsespris og Vedligeholdelsesomkostninger taler i dens Disfavør, og som Fremdrivningsmaskineri i Torpedobaade er den, naar *alle* Forhold tages i Betragtning, Turbinemaskineriet underlegen. End ikke Lande, hvis Dieselmotorindustri har udviklet meget hurtigtløbende og endog overordentlig lette Dieselmotorer, har hidtil anvendt Dieselmaskineri i Torpedobaade med kraftig Bevæbning.

Som det fremgaar af ovenstaaende, rummer Artiklen en Del overdrevet Optimisme, men intet nyt for Søværnets tekniske Ledelse.

Denne følger kontinuerligt Dieselmotorens Anvendelsesmuligheder i Krigsskibsbygningen — bl. a. derigennem, at Orlogsværftet vedrørende lette Dieselmotorer til Undervandsbaade er mangeaarig Licenstager hos A/S Burmeister & Wain.

Ved et af dette Firma i 1939 udarbejdet Forslag til Dieselmaskineri til en noget større Torpedobaad viste Vægten af Maskineri og halve Forbrugsbeholdninger sig at overskride Vægten af det tilsvarende Turbinemaskineri i endog meget betydelig Grad.

Blandt nær forestaaende nye Udviklingstræk for Torpedobaadsmaskinerier kan nævnes Vandrørskedlernes eventuelle Afløsning af »Velox«-Kedler, der baade er lettere i Vægt, mere økonomiske og kræver ringe Tid til Start.

Endvidere kan nævnes dels Gasturbiner, der ligesom Dampturbinen har konstant Drejningsmoment og ligeledes er dynamisk udbalanceret (fri for Vibrationer og Rystelser), og dels eventuelt den meget hurtigtløbende gearede Dieselmotor.

Diskussionen om dette Emne er hermed afsluttet i Tidsskrift for Søvæsen.

Red.

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-Lojtnant og Elefantridder (Medaille slaet).
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 1868: Underofficersgraderne ændres, f. Ex. bliver Højbaadsmand til Overbaadsmand o. s. v.
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 Schouthbynacht Kaas bombarderer Algier
4. Juli 1811: 27 Kanonbaade under Premierlojtnant de Falsen angriber 4 engelske Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Brigger med Konvoj ved Hjelmsø; 4 Kanonbaade mistes, 1 engelsk Fregat samt 17 Konvojskibe sønderskydes men undslipper.

6. Juli 1812: Fregatten »Najaden«, Chef Kaptajn Holm, samt Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Kiel« kæmper i Lyngør Havn med engelsk Linieskib »Dictator«, Chef Captain Stewart, samt Orlogsbriggerne »Calypso«, »Podargus« og »Flamer«. »Najaden« brænder og skydes i Sænk uden at stryge.
6. Juli 1849: 1 Dampskib, 1 Kanonbaadsdivision og 18 Transportfartøjer under Kaptajn Krenchel deltager i Udfaldet fra Fredericia og besætter Snoghøj; 4 Dampskibe, 2 Kanonbaade og 4 Transportskibe under Kaptajnløjtnant Muxoll angriber Fjendens Retrætelinier ved Trældenæs og Randsfjord.
7. Juli 1565: Flaadestyrke paa 21 danske og 17 lübske Skibe under Admiral Otto Rud slaaes mellem Rügen og Bornholm af svensk Flaade paa 46 Skibe under Admiral Klas Horn. Danskerne mister 3 Skibe og ca. 4000 Mand, deriblandt Admiral Otto Rud, Svenskerne mister 4 Skibe og ca. 2000 Mand.
8. Juli 1362: Flaaden under Hertug Kristoffer af Lolland slaaes paa Københavns Rhed af lübsk Flaade paa 28 Kogger og 24 Snekker under Grev Henrik og Borgmester Wittenberg.
8. Juli 1716: Eskadre paa 2 Fregatter, 2 Skytsskibe og 3 Galejer under Kaptajn Tordenskjold angriber i Dyrøen svensk Førselsflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schouthbynacht Strömstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejringshær ødelægges. (Medaille slaet).
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 Hvidtfelt ødelægges ved Warnemünde 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 Kon-

- treadmiral Krieger førende russisk Gjøse forener sig med russisk Eskadre under Viceadmiral von Dessen for i Kattegat og Ostersøen at true Sverrig.
16. Juli 1788: Kongelig Resolution for at Orlogsflaget hejses paa Batteriet »Christianus Sextus« som Københavns Salutbatteri (tidligere hejst fra 1. Oktober 1784 paa Kastelspynten).
18. Juli 1770: Flaadens Chef, »Sur-Intendant de Marine«, General-Admiral-Løjtnant Fr. Dannekiold-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 Vesterhavssøerne under Kaptajnløjtnant Hammer brændes og sænkes ved Føhr af egen Besætning forinden Vesterhavssøerne 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 Schested afslaar ved Nydyb, Rügen, svenske Angreb fra 5 Linieskibe 3 Fregatter og 15 Skytsskibe m. fl. under Admiral Sparre.
21. Juli 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson skyder i Neustädter Bugt slesvig-holstensk Kanonbaad »Von der Tann« i Brand, hvorefter den springer i Luften.
23. Juli 1659: Dansk-hollandsk Eskadre bestaaende af 2 danske Fregatter »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 »Jomfruen 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 der-værende 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 slaes til Vrag, 4300 Mand drukner, deriblandt Admiralerne Hans Lauritsen Baden, Jens Trudsøn Ulfstand, og lübsk Admiral Thinnappel.
31. Juli 1914: Sikringsstyrken indkaldes, og Flaaden gøres krigsberedt foran Verdenskrigens Udbrud, Viceadmiral Kofoed-Hansen Chef for Flaadens Overkommando.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Schweiz.

Flyvevæsen.

I Zürich den 24.-2. blev der af Chefen for Forsvarsministeriets Afdeling for passiv Luftbeskyttelse holdt et Foredrag om de nyeste Krigserfaringer paa dette Felt. Beretningens Grundlag er bl. a. Observationer af en Iagttager i England i Nov. og Dec. 1940.

Følgende fremførtes bl. a. vedr. Tysk Taktik:

Afvekslende Kombinationer af Spræng- og Brandbomber hyppigst 50 kg's Sprængbomber.

Til at begynde med sjældent sværere Bomber og kun i ringe Antal i Forhold til det samlede Antal Sprængbomber.

Af sværere Bomber anvendtes hyppigst 250 kg's Bomber.

De lettere Bomber (50 kg) blev ikke alene anvendt, fordi de var lettere at haandtere, men ogsaa fordi det var en mere rationel Maade at udnytte Bombelasten paa.

Foruden disse Bomber, der anvendtes til Ødelæggelse af Huse, brugtes ogsaa smaa Sprængstykke-Bomber (mod levende Maal).

Brandbomber normalt 2 kg men ogsaa paa 9 à 12 kg undtagelsesvis med Sprængladning. Virkningen forhøjes ved at flere Bomber kastes samtidigt, idet Bomberne spredes og antænder Naboluse, eller et større Maal flere Steder.

En Fuldræffer ødelægger mindre Huse fuldstændigt, men Bombers Sprængvirkning er begrænset til en snæver Omkreds.

England var til at begynde med daarligt forberedt m. H. t. Beskyttelse mod Luftangreb; navnlig var Forholdsreglerne mod Brand som Følge af Angreb med Brandbomber lidet effektive. Ved Nyorganisation er dette Forhold blevet betydelig forbedret.

H. H.

Tyskland.

Ekkolod til Luftfartøjer.

For at kunne gennemføre en Blindlanding med Sikkerhed er

det nødvendigt at have en Højdemaalet, der hurtigt og nøjagtigt kan angive Højden over Forterrain og Landingsterrain.

»Atlas-Werke« har konstrueret en saadan Højdemaalet, der virker efter Ekkolodsprincippet.

Over Vand kan Højden mellem 0 og 150 m maales med Sikkerhed, over en Flyveplads mellem 0 og 100 m og over Skov og løs Sne regnes med mellem 0 og 80 m.

Nøjagtigheden i Maalinger er ca. $\pm 0,3$ m, Højden angives ved et elektrisk Viserinstrument hos Flyveren.

Vægten af det samlede Anlæg er ca. 24 kg.

H. H.

U. S. A.

Flyvevæsen.

I Amerika holdes Forsøg med Befordring med Luftfartøjer af større Troppstyrker. Til Transport af en Division paa 10.000 Mand med Udrustning af Haandvaaben, Maskingeværer og Maskinkanoner regner man med ca. 600 Transportluftfartøjer.

(M. W. Marts 1941) H. H.

Organisation (fortsat).

6. *Kommunikationssektionen* (Communications Division) leder alt Radiovæsen, ogsaa Radiopejling og andet Signalvæsen. Det udarbejder Chiffersystemer og hemmelige Publikationer og varetager Forbindelse med Postdepartementet.

7. *Vedligeholdelsessektionen* (Fleet Maintenance Division) behandler Spørgsmaal om Reparation eller Ombygning af Skibe, udtaler sig om Nybygninger, fordeler Arbejdet paa de forskellige Skibe til de forskellige Værfter og laver Planerne til Krigsforsyning af Materiel.

8. *Søforsvarssektionen* (Naval Districts Division) har under sig de forskellige Søforsvarsdistrikter med Hensyn til almindelig Politik, Organisationsspørgsmaal, administrative Forhold og Forsvarsforanstaltninger. Det giver ogsaa Bestemmelser for Reservepersonellets Antal, Uddannelse og Mobilisering og for militære Anliggender vedrørende Marinestationer, ligesom det foretager Overførelse, Laan og Salg af Marinefartøjer og Anskaffelse af private Skibe til Marinebrug.

9. *Skibsinspektionen* (Inspection Division) udfører periodiske Eftersyn af alle Marinens Skibe og udfører Prøveture med alle

nybyggede Krigsskibe og Luftfartøjer. Denne Sektion har Repræsentanter i den fælles Handelsskibskomité (Joint Merchant Vessel Board).

10. *Øvelsessektionen* (Fleet Training Division) behandler Spørgsmaal og udarbejder Lærebøger m. v. vedrørende Uddannelsen i taktiske Evolutioner, Skydning, Maskintjeneste, Havaritjeneste, Signalvæsen og kemisk Krig.

Foruden dette store »office«, som udgør den amerikanske Marinestab, har Navy Department en Række andre Institutioner under Chefer, som staar direkte under Ministeren. Først af disse skal nævnes de 8 »Bureau«er, som nærmest er en Slags Administrationssektioner.

1. *Navigationsvæsenet* (Bureau of Navigation).

Dette »Bureau« har et Navn, som nutildags virker lidt pudsigt, idet Navigationsvæsenet egentlig er Navnet paa næsten hele den amerikanske Marines Personel-Administration, men i dette Tilfælde er det Traditionen fra en Lilleput-Marines Tid, som gaar igen. I Bureauet findes Kartotek med Oplysninger (alle tjenstlige Data, Stamruller, Bedømmelser o. s. v.) for hver eneste Officer eller menig, som er eller har været i aktiv Tjeneste i Marinen. Bureauet er Marinens »Arbejds kontor«, som sørger for Besætning til et hvilket somhelst Skib eller til hvilket somhelst Job. Det har under sig Rekrutteringstjenesten med dens forskellige Stationer, er ansvarligt for Disciplin og Uddannelse for saavel det faste Personel som for Reserven. Søofficersskolen (Naval Academy) og de højere Læreanstalter (Naval War College, the Postgraduate School) hører under dette Kontor ligesom Marinens Sømandshjem i Philadelphia.

Dog bærer Bureauet ikke sit Navn helt med Urette; for under det ligger ogsaa det, der har med Navigationsvæsenet at gøre: Marinens Observatorium (the Naval Observatory), Søkortarkivet (Hydrographic Office), Navigationsudstyr til Skibene, Forsyning med Søkort, Farvandsbeskrivelser, endvidere alt vedrørende Meteorologi og Lodsvæsen.

Man skal ikke her komme nærmere ind paa disse underlagte Institutioners Virkeomraade. Kun skal det nævnes, at the War College i Newport, Rhode Island, har 3 Kurser (+ 1 Korrespondancekursus) à 1 Aars Varighed, som gennemgaas af et mindre Antal Officerer paa forskellige Tidspunkter af deres militære Løbebane. The Postgraduate School, Annapolis, har forskellige Linier og gennemgaas af Officerer med i Almindelighed omtrent 7 Aars Tjeneste. Enkelte Officerer sendes ogsaa til forskellige, særlig tek-

niske, civile Institutter, Universiteter o. l. for at opnaa højere Specialuddannelse.

2. *Vaabenvæsenet* (Bureau of Ordnance).

Dette Kontor skal sørge for Flaadens Armering paa alle Punkter, baade i offensiv og defensiv Henseende. Det konstruerer, anskaffer og kontrollerer Kanoner, Ammunition, Torpedoer, Miner, Dybd bombler, Gasmasker, Panser o. s. v.

Kontoret har under sig følgende Bedrifter med en samlet Arbejderstab paa 12,851 civile (1937):

Kanonfabrik i Washington, D. C. (Washington Navy Yard) 7030 Arbejdere.

Krudtfabrik i Indianhead, Maryland, 561 Arbejdere.

Skydeplads m. v., Dahlgren, Virginia, 230 Arbejdere.

Torpedostation (Torpedofabrik m. m.) Newport, R. I., 3070 Arbejdere.

Torpedostationer i Keyport, Wash. og Alexandria, Va.

Minedepot, Yorktown, Va.

Vaabensfabrik, Baldwin, Long Island (Lysgranater m. m.).

Vaabensfabrik, South Charleston, W. Va.

Ammunitionsdepoter i Hinghaw, Mass., Iona Island, N. Y., Fort Lafayette, N. Y., Lake Denmark, N. J., Fort Mifflin. Pa., St. Juliens Creech, Va., Hawthorne, Nev., Mare Island, Cal., Puget Sound, Wash., Oahu (Hawaii), Cavite (Phil.).

3. *Maskinvæsenet* (Bureau of Engineering).

Under dette Bureau sorterer alt, hvad der har med Skibenes Fremdrift at gøre; Konstruktion, Bygning, Montering, Drift og Vedligeholdelse af alt Maskineri, herunder Akkumulatorbatterier til Undervandsbaade, endvidere Destillationsapparater, elektriske Motorer, Radioudstyr.

Kontoret har til sin Disposition en Række Forsøgsanstalter til Fremme af den videre Udvikling inden for de forskellige Grene: Marinens Forskningslaboratorium i Anacostia, D. C., Maskin-Eksperimentstationen i Annapolis, Kedellaboratoriet i Philadelphia og Prøveanstalten i New York. Flere af disse Anstalter har et Par hundrede Funktionærer eller Arbejdere hver.

4. *Flygevæsenet* (Bureau of Aeronautics).

Indtil Sommeren 1921 var alt, hvad der havde med Luftfartøjer at gøre, henlagt under Bureau of Navigation, men dette Aar blev et særligt Bureau oprettet for dermed at skaffe saavel Flaaden som Marinekorpset absolut første Klasses Luftmateriel. Under Kontoret hører Luftmarinestationen i Lakehurst, N. J., be-

regnet til Luftskeibe og til Faldskærmsskole, Luftfartøjsfabrikken i Philadelphia (976 Arbejdere i 1937), Luftmarinestationerne i Anacostf, D. C., Norfolk, Va., Pensacola, Fla., Seattle, Wash. og San Diego, Cal. Endvidere findes Luftbaser i Pearl Harbor, Hawaii og i Coco Solo i Panamakanal-Zonen.

Allerede paa Søofficersskolen i Annapolis faar Kadetterne den første Uddannelse i Flyvning. De egentlige Flyverofficerer faar deres Uddannelse ved Luftmarinestationen Pensacola.

Forsøg og Eksperimenter bliver drevet af Bureauet i Samarbejde med The National Advisory Committee for Aeronautics og The National Bureau of Standards.

5. Skibbygningsvæsenet (Bureau of Constructions and Repair).

Dette Bureau er ansvarligt for Nybygnings- og Reparationsarbejdet med Hensyn til Skibene. Det overordnede Personel ved Bureauet tilhører et eget Konstruktionskorps, uddannet ved The Postgraduate School og ved ledende tekniske Højskoler.

Bureauet har en Skibsmodeltank i Washington. Under det hører forøvrigt ogsaa Dykkermateriel, Udstyr til Minestrygning og Gasbeskyttelsesmateriel.

Marinens vigtigste Værfter eller Skibbyggerier er beliggende i Portsmouth (Navy Yard, Portsmouth N. H.), der bygger Undervandsbaade og mindre Overfladeskibe (1.-1. 1937 — 3380 Mand), Boston, Mass. — Jagere og Hjelpekibe, Reparation af Krydsere (3200 Mand), Brooklyn, N. Y. — alle Slags Skibe (7100 Mand), Philadelphia, Pa. — alle Slags Skibe (7300 Mand), Washington, D. C. — Reparation af mindre Skibe (iberegnet Kanonfabrikken 8200 Mand), Portsmouth, Va. — alle Slags Skibe (5400 Mand), Charleston, S. C. — Jagere og mindre Skibe (1400 Mand), Mare Island, Cal. — alle Slags Skibe (5700 Mand), Bremerton, Wash. — alle Slags Skibe (4050 Mand), Pearl Harbor, Hawaii — Reparation af alle Slags Skibe (1950 Mand), Cavite, Phil. — Reparation af Krydsere og mindre Skibe (2650 Mand).

Som bekendt benytter den amerikanske Marine ogsaa i stor Udstrækning private Værfter.

6. Bygningsvæsenet (Bureau of Yards and Docks).

Dette Kontor skal planlægge, bygge og vedligeholde alle Marinens Bygninger, Værfter, Dokker, Kajer, Jernbaner, Broer o. s. v. Det har ogsaa at gøre med Varme-, Lys-, og Telefonanlæg.

Bureauet har et eget Korps af Ingeniører (The Corps of Civil Engineers), hvorefter de fleste efter at have gennemgaaet Søofficersskolen i Annapolis er uddannet ved tekniske Institutter.

7. *Intendanturen* (Bureau of Supplies and Accounts).

Kontoret udøver de sædvanlige Intendanturforretninger, anskaffer, lagrer og udgiver de forskellige Proviantsorter, Kul, Olie o. s. v., ligesom Regnskabsvæsenet er det underlagt. Det disponerer over bestemte Fonds, har et Beklædningsmagasin (Naval Clothing Depot) i Brooklyn og to Kaffebrænderier (Brooklyn og Mare Island).

Intendanturofficererne rekrutteres dels fra Søofficerskorpset, dels fra det civile Liv. De gennemgaar alle, før de bliver ansat i The Supply Corps, et 9 Maaneders Intendanturkursus ved The Naval Finance and Supply School i Philadelphia.

8. *Sanitetsvæsenet* (Bureau of Medicine and Surgery).

Dette Kontor, oprettet ved Lov af 31.-8.-1842, staar under en Marineoverlæge med Titlen The Surgeon General of The Navy. Bureauet besørger Sanitetstjenesten, foruden i Marinen og Marinekorpset ogsaa i enkelte Ø-Besiddelser.

Under det er der 18 Hospitaler med ialt 5163 Senge og et Personel paa 278 Læger, 331 Sygeplejere og 1641 Personers Hospitalsbetjening. Alt i alt har Bureauet et Personel paa ca. 900 Læger, 250 Tandlæger, 390 Sygeplejere (Sygeplejersker), 4000 Hospitalsfolk og 1200 civile.

Foruden den ordinære Uddannelse gennemgaar Sanitetsofficererne et militært Kursus paa 8 Maaneder. Et særligt Kursus i Tropemedicin gennemgaas i Marinekorpsets Hovedkvarter i Quantico, Va., og Gaskrig studeres ved Gaskrigsskolen (The Chemical Warfare School) i Edgewood, Maryland.

(Fortsættes).

Marinens Bibliotek.

Marts — April — Maj 1941.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- *17. Peter Willemoes. Samlet i 1 Mappé. fol. H. :
Giødesen, P. F.: Peter Willemoes. »Ill. Tid.« 24. Bd. Nr. 1232. Kbh. 1883.
Grundtvig, N. F. S.: Kæmpevisen om Willemoes, sammen med *Schroder, J.*: Peter Willemoes. »Højskolebladet« Nr. 46. Kolding 1883.
Jensen, O. F.: Peter Willemoes sidste Kamp og Eftermæle. »Tiden«, Maj. U. St. 1915.
Lindbæk, J.: Peter Willemoes. U. St. & A.
Lütken, O.: Nicolai Müller og Peter Willemoes. »Nær og Fjern«. Nr. 395. Kbh. 1880.
With, C.: Peter Willemoes. Udsn. af »Dansk biografisk Lexicon«, udg. af C. F. Bricka. Kbh. 1904.
Helten fra Kongedybet. »Nutiden i Billeder og Tekst«. Nr. 346. Kbh. 1883.
Peter Willemoes m. Portr. U. St. & A.
Peter Willemoes. »Mag. for Natur- og Menneskekundskab«, Nye Suite, Nr. 13. U. St. 1854.
Peter Willemoes. »Aktor« og »Defensor«. U. St. 1904.
Peter Willemoes. Ill. »Hjemmet«. 11. Aarg. Nr. 12. Kbh. 1908.
Gave fra Løjtnant C. B. Thostrup.
18. *Giese, F.*: Von Scapa Flow zur Kriegsmarine Großdeutschlands. Kleine Wehrmacht-Bücherei, Bd. 7. Lpz. u. A. 8^o. H.
19. *Dönitz, K.*: Die U-Bootswaffe. Ill. Diagr. Berl. 1940. 8^o. H.
20. *Busch, F. O.*: Die Kriegsmarine 1919—39. Aufgaben, Wiederaufbau, Dienst, Laufbahnen und Schiffsliste. Ill. Litt.fort. Hrsg. im Auftr. des Oberkommandos der Kriegsmarine. 1.—10. Taus. München 1940. 8^o. H.
Das Wesen des Seekrieges und die Aufgaben der Kriegsmarine. Der Wiederaufbau der Kriegsmarine.
Die Reichsmarine (1919—33).
Die Großdeutsche Kriegsmarine (1933—39).

Merkblatt für den Eintritt in die Seeoffizier-, Ingenieuroffizier-, Waffenoffizier- und Verwaltungsoffizier-Laufbahnen der Kriegsmarine.

Liste der Schiffe, Boote und Fahrzeuge der Kriegsmarine. Stand: Aug. 1939.

21. Die Kriegsmarine erobert Norwegens Fjorde. Ill. & Kort. Erlebnisse von Mitkämpfern. Im Auftr. des Oberkommandos der Kriegsmarine hrsg. v. Fregattenkap. Georg von Hase. Wien 1940. 8⁰. H.
- *22. *Jennov, J. G.*: Redegørelse vedrørende Moskusoksebestandene i Nordøstgrønland. Kort. Maskinskrevet. Østgrønlandsk Kompagni Nanok. Kbh. 1941. fol. H.
23. *Kordatzki, W.*: Taschenbuch der praktischen pH-Messung für wissenschaftliche Laboratorien und technische Betriebe. Ill. Index. 3. Aufl. Zwischau Sa. 1938. 8⁰. K¹.
24. *Eriksson, R.*: Modernt Krig. Ill. Sthlm. 1941. 8⁰. Fv.
25. *Carleson, E.*: Krigsflyg. Ill. Sthlm. 1940. 8⁰. Fv.
26. *Prien, G.*: Mein Weg nach Scapa Flow. Ill. & Kort. Berl. 1940. 8⁰. H.
27. *Busch, F. O.*: Narvik. Von Heldenkampf deutschen Zerstörer. Ill. & Kort. 7. Aufl. Gütenlok 1940. 8⁰. H.
28. *Bongartz, H.*: Luftmacht Deutschland. Aufstieg, Kampf und Sieg. 1. Bd.: Werden und Aufstieg der deutschen Luftmacht. Der Luftkrieg in Polen. Ill. 2. veränd. Aufl. 21.—40. Taus. Essen 1941. 4⁰. H.
- *29. Kongelig dansk Yachtklub 1866—1914. Ill. (m. Portr. af Majestæterne, Kronprinsparret, Prins Knud og Gemalinde, Prins Axel og Gemalinde m. fl.) Kbh. 1941. 4⁰. H. Gave fra Yachtklubben.
30. *Ulrich, J.*: Døden har Vinger. En dansk Flyvers Beretning om Krigen i Finland. Ill. & Kort. (m. Portr. af Forf. og Søløjtnant Kalmberg.) Kbh. 1941. 8⁰. Fv.
- *31. *Nielsen, V.*: Det andet Anholtsfund. Ill. Kbh. 1941. 8⁰. Udsn. af »Vaabenhistoriske Aarbøger« III b. H. Gave fra Løjtn. V. Nielsen.
32. *Ingersoll, R.*: Rapport från England. (Report on England.) Från amerikansk av Niels Holmberg. Sthlm. 1941. 8⁰. Fv.
33. *Reynolds, Q.*: De sårede klaga ej. (The Wounded don't cry.) Övers. från engelskan av Chrissy Stenzel og Margaretha Odelberg. Sthlm. 1941. 8⁰. Fv.

34. *Winston, R. A.*: Styrteflyver. Med Ordfortegnelse. Oversat efter amerikansk af Dive Bomber. Ill. Forord af Oberstlojtn. T. P. A. Ørum. Kbh. 1940. 8^o. Fv.
35. Handbuch für die Schiffsführung. Ill. Diagr. Index. Hrsg. von Johannes Müller und Joseph Krausz unter Mitarbeit von Martin Berger. 3. wesentl. env. und verbess. Aufl. Berl. 1938. 8^o. M^s.
36. *Dönitz, K.*: Die U-Bootswaffe Ill. Berl. 1940. 8^o. M^s.
37. *Goerne, A. v. & Traxdorf, J.*: Die deutsche Kriegsflotte. Entwicklung und Gegenwart. Ill. Hrsg. vom Reichsbund Deutscher Seegeltung. Berl. 1940. 8^o. M^s.
38. *Busch, O. F.*: Die Kriegsmarine 1919—39. Aufgaben, Wiederaufbau, Dienst, Laufbahnen und Schiffsliste. Ill. & Kort. Litt.-fort. Hrsg. ein Auftr. des Oberkommandos der Kriegsmarine. 1.—10. Taus. München 1940. 8^o. M^s. Se Nr. 20.

H. Bistrup.

Soldateruddannelse og Opdragelse.

Af Søløjtnant I Franch Petersen.

I Militært Tidsskrift Nr. 3 af 1. Marts 1941 har Kaptajn K. A. Culmsee skrevet en Artikel: »Soldateruddannelse og Opdragelse«, der, selv om den er beregnet paa Hærens Uddannelse af værnepligtige, ogsaa i mangt og meget har Bud til Søværnet.

Den nye 2-Maaneders Eksercerskole, der er indført i Søværnet, har været et meget stort Skridt i den rigtige Retning og skal nok sætte sine Spor, hvis den vel at mærke fuldt ud bliver gennemført. (Man oplever stadigt, at der efter 14 Dages Forløb pilles Folk ud af en Skole til Sejlads og anden Tjeneste, og dette er saa meget mere forkasteligt, som man nu under den lange Skole giver sig betydelig bedre Tid med Uddannelsen, hvilket man ogsaa bør, saaledes at en Mand efter 14 Dages Forløb i det væsentlige kun har lært det Stof, man tidligere var tvunget til at gennemgaa paa en Uge).

Den nye 2-Maanedersskole er ogsaa uhyre gavnlig i en helt anden Retning, idet Befalingsmændene nu med 2 Maaneders Uddannelsestid virkelig kan faa Tid til at præge Folkene og se et Resultat af Arbejdet foran Geledet; og hermed vil ogsaa følge Interessen for og Glæden ved et saadant Arbejde. Medens man tidligere næppe naaede at trække Vejret, før det hele var forbi igen, har man nu virkelig Følelsen af at beskæftige sig med et Arbejde, der er ligesaa vigtigt, (ja maaske vigtigere) end meget af den senere Uddannelse.

Den nye Skole er efter min Mening imidlertid ogsaa for kort, bl. a. fordi »Pensummet« er udvidet. Man vil med samme Pensum som i Øjeblikket sagtens kunne bruge ca. 3 Maaneders Rekrutskole. Det vil dog næppe være gennemførligt med den nuværende korte Værnepligtstid, men vi maa vel i Fremtidens Marine regne med mindst 1 Aars Værnepligt, og da vil en 3-Maanedersskole ogsaa være Mindstekravet. Man vil saa faa tilstrækkelig Tid til at præge de værnepligtige militært, og den Form, man bibragte dem paa Rekrutskolen, vilde kunne præge dem Resten af Værnepligtstiden.

Eksercerskolens fornemste Opgave maa være at bibringe den værnepligtige en yderst *stram militær Op-træden og Form* og opdrage ham til *bevidst og automatisk Lydighed*. (De efterfølgende Citater i Kursiv er alle Uddrag af Kaptajn Culmsee's Artikel, som jeg selv har pillet ud. Forhaabentlig er det lykkedes for mig at faa netop de Ting frem, som kan have Interesse for Søværnet).

Kaptajn Culmsee siger i Begyndelsen af sin Artikel, at Uddannelsen af den værnepligtige har et dobbelt Formaal, nemlig:

- 1) den faglige Uddannelse med dertil hørende Disciplin.
- 2) den moralske Uddannelse.

For Krigsflaadens Vedkommende maa Formaalet med Uddannelsen siges at være nøjagtig den samme.

Den faglige Uddannelse med dertil hørende Disciplin.

En stor Del af den rent faglige Uddannelse — jeg tænker her for Flaadens vedkommende paa de, der faar Sejladts — vil først kunne foregaa om Bord, men Brugen af Haandvaaben: Karabin og Revolver

til Skydning og endvidere Brugen af Karabinen til Fægtning skal grundigt indøves paa Eksercerskolen. Sammen med Anskaffelsen af Karabinen fulgte Hærens nye Uddannelsesprogram i Skydning, d. v. s. en langt grundigere Uddannelse end vi tidligere brugte i Forbindelse med Remington-Geværet, saaledes at vi nu kan sige, at den værnepligtige, der har gennemgaaet dette Skydeprogram, har faaet et virkeligt grundigt Kendskab til Geværskydning. Med Hensyn til Revolver-skydning kniber det for Øjeblikket paa Grund af Forholdene noget med Tiden, og hvad angaar Bajonet-fægtning, saa tillader Tiden paa en 2-Maanedersskole kun at man lige naar de mest elementære Begyndelsesgrunde.

Kaptajn Culmsee opstiller som de vigtigste Grene af den faglige Uddannelse:

1. *Eksercits.*
2. *Skydning.*
3. *Felttjeneste og Fægtning.*

(Som en Parallel indenfor Søværnet til Punkt 3 kan man passende opstille den faglige Uddannelse om Bord i Skibene).

Samtidig siges at »*det rigtige Maal naas kun, naar Uddannelse og Opdragelse ledes sammen og danner en harmonisk Enhed*«.

»*Spørger man, hvilke Karakteregenskaber, der saaledes vedrører Uddannelsen til Krigsbrugbarhed, maa svares, at det stort set drejer sig om Disciplin, Selvvirksomhed og Tapperhed. Vanskeligheden viser sig nu, idet disse gaar i stik modsat Retning, idet Disciplinen kræver en Indskrænkning og Undertrykkelse af Personligheden for at uddanne Viljen til Lydighed, medens Selvvirksomheden forudsætter en aktiv og stærkt udviklet Personlighed*«.

For Søværnets vedkommende maa siges, at af disse

Faktorer maa Disciplinen anses for den vigtigste, idet Folkene ved Uddannelsen om Bord i de egentlige Krigsskibe som oftest faar tildelt et stærkt begrænset Arbejde, hvor den enkelte Mand næppe vil faa Lejlighed til at udvise Selvvirksomhed eller Tapperhed i egentlig Forstand.

»Under Disciplin maa imidlertid henregnes forskellige Faktorer, nemlig: Orden, Punktlighed, Lydighed i videste og snævrreste Forstand, Paalidelighed og Opmærksomhed«.

1. Eksercitsen:

»Dens Værdi for Soldateruddannelsen har været meget omstridt, fordi den nutildags ikke har nogen egentlig Betydning for Kampuddannelsen. En Ting bør imidlertid fastslaaes, at Eksercitsen stadig er af endog afgørende Betydning for den militære Opdragelse, da den er det fornemste Middel til Disciplinens Fremme. Eksercitsen er det fortræffeligste Middel til at kræve en omgaaende, ubetinget Udførelse af en given Befaling-Kommando. Pointen i Eksercitsen er nemlig i første Linie at udelukke enhver af Soldatens Tanker om sit eget »jeg« og fuldstændig tvinge ham til at underordne sin egen Vilje under den foresattes. Herved opstaar samtidig i Mandens Sind Forestillingen om den foresattes ubegrænsede Autoritet og det militære Systems Magt — ved Vanen og den stadige Gentagen gaar Lydigheden efterhaanden Manden i Blodet, saa den bliver en Del af hans eget »jeg«.

. Eksercits i sluttet Orden virker — med Regelmæssigheden og Stramheden i de i Fællesskab udførte Bevægelser — udviklende paa Samhørighedsfølelse og Korpsaand«.

»Denne er af væsentlig Betydning for Disciplinen og danner den Ring, der holder Helet sammen. Jo stærkere Korpsaand, jo lettere indordner den enkelte sig

under dens uskrevne Love — de fælles Skikke og Anskuelser, og den er en Bærer af det aandelige Princip hvorpaa Afdelingens Samhørighed hviler.

Som et værdifuldt supplerende Led til Eksercitsen bør man ogsaa nævne Gymnastikken. Vi kan ikke i Søværnet, med den forholdsvis ringe Tid, der under Eksercerskolen er afsat til Legemsøvelser (der kan iøvrigt paa en 2-Maaneders Skole af Hensyn til det øvrige Pensum ikke afses mere) give Folkene en særlig grundig fysisk Træning, ja, man kan end ikke naa at lære dem saa simple Ting som at springe rigtigt over en Hest eller Buk endsige slaa et Hovedspring, idet Hovedparten af de værnepligtige staar paa fuldstændig bar Bund ved Indkaldelsen. Gennemfører man imidlertid i Gymnastiksalen sine Krav strengt med Hensyn til Orden, Punktlighed, Nøjagtighed under Øvelserne saasom Indtagelse af reglementeret Retstilling ved Tiltale, eller ved Fremkaldelse af Geledet til en Øvelse, Opretning ved Omskiftning, Retstilling og absolut Ro efter udført Øvelse, hurtig Omskiftning o. s. v., vil Gymnastikken foruden at give nogen fysisk Træning være en umiddelbar og afvekslende Fortsættelse af Eksercitsen.

Med Hensyn til den Tid, der skal anvendes til Eksercits skriver Kaptajn Culmsee:

»Givet er det, at der ikke bør drives mere Eksercits end at den virker opdragende — og aldrig afstumpende — sker det, viser der sig en Træthedsfølelse og Ulyst, hvilket modvirker Viljen til Lydighed. Altsaa: saa kort og stram som overhovedet muligt.

Under Udviklingen af den højere og rigtigere Form for Lydighed spiller den mekaniske Lydighed en endog saa meget stor Rolle — og under Forhold, hvor fysisk og moralsk Udmattelse har sat Folkene ude af Stand til villet Lydighed, kan den mekaniske Lydighed bringe det hele frem.

Den fremkaldes ved den stramme Eksercits, der følgelig ingenlunde maa underkendes, da den er en fortrinlig Skole i Selvfornægtelse og Selvbeherskelse og vænner Soldaten til øjeblikkelig og ubetinget Lydighed overfor den befalendes korte, letsfattelige Kommando. Den bliver en Viljedressur af første Rang.....

.....Det maa paases at Eksercitsen aldrig bliver for ensformig og langtrukken, og Faren derfor ligger nær paa Grund af Nødvendigheden af den stadige Gentagen. Dette modvirkes ved stadig at finde nye Sider af Uddannelsen og ved en hyppig Vekslen af Øvelserne og Indskydelse af saadanne, som kræver Brug af Aands-evnerne. Forsyndelse herimod gør, at Folkene anser Tiden for spildt og bliver ligegyldige, og den opdragende Virkning gaar tabt. Endelig er der et Spørgsmaal, som har den største Betydning for Eksercitsens opdragende Side, nemlig den herskende Tone og Behandlingen af Mandskabet under Eksercitsen.....

.....Trods Eksercitsens artsegne Strengthed og trods at den Skarphed, hvormed den maa drives, maa der aldrig gives Afkald paa Folkenes Glæde over at vise, hvad de kan, hvad de har lært. Det naas bl. a. ved aldrig at slaa af paa store Krav, megen Ros, Konkurrence og Belønning, Vækkelse og Udvikling af Korpsaand. Opdragelsens Opgave er rigtigt løst, naar Manden stadig bliver forskriftmæssigt behandlet og trods de største Krav vedgaar at alt har været til hans eget Bedste.

Det smukkeste ydre Resultat har intet Værd for Afdelingens sande Kampværdi, hvis Uddannelsen ikke er foregaaet Haand i Haand med Udviklingen af Viljen til Disciplin«.

2. Skydning.

Jeg har allerede tidligere omtalt, at Flaaden ved Indførelsen af det nye Haandvaabens Skydeprogram

i Forbindelse med Karabinen har faaet en tidssvarende Skydeuddannelse, der ikke kan være bedre.

»Lyst og Glæde ved Skydning fremmes bedst ved at anlægge denne saa sportsmæssig som mulig, styrke Mandens Ærekærlighed og Trang til Anerkendelse ved at yde ham Anerkendelse ogsaa overfor Kammeraterne«.

Paa det Punkt kan der for vort vedkommende gøres meget med Hensyn til de værnepligtiges Uniform, nemlig ved Indførelsen af nye Skydeudmærkelsestegn. De nuværende er efter min Mening yderst slette. Man kunde i Stedet for det Uldmærke, der skal anbringes paa venstre Overarm, indføre et Slags Skydeskjold i Metal eller Guldtrækkeri, der kunde anbringes paa venstre Side af Brystet — saa det blev meget synligt. En Ting, der igen vilde bevirke, at Manden med Stolt-
hed vilde vise en Uniform, hvorpaa han havde et tydeligt, smukt Mærke, der klart viste, at han havde udmærket sig.

3. Felttjeneste og Fægtning.

Felttjenesten *»skal hævde Viljen og styrke Selvtilliden og Kravene er, at Soldaten efter Overvindelse af Anstrengelser og Savn viser den rette Beslutsomhed, Mod, Tapperhed og Initiativ. Skal dette Maal naas, maa enhver Lejlighed benyttes til at spænde Buen højt under Øvelserne. Her viser sig ikke blot Berettigelsen, men ogsaa Kravet om et Stykke af den strammeste March eller et Par stramme Geværreb før Aftrædning efter en anstrengende Øvelse, for det tvinger Manden til at bekæmpe alle Udmattelsestegn ved den stærkeste legemlige og aandelige »Tagen sig sammen«*

.»Under March skal han tvinges til at iagttage de givne Forskrifter for Afstand, Mellemlængde, Retning, Hastighed og Udtræden — ingen forlader sin Plads uden Tilladelse, hvilket alt sammen danner en langvarig

Lydighedsøvelse. Ved strenge Marcher er Lydigheden dog ikke nok, her maa han yderligere opbyde en aktiv Viljekraft for at staa Anstrengelserne igennem og ikke afslappes. Driofjederen for denne Viljeudvikling er Æresfølelsen og Korpsaanden«.

Den moralske Opdragelse af de værnepligtige.

En stor Del af denne Opdragelse ligger foran Geledet, nemlig hos Officeren: i hans Behandling af Folkene, hans Krav til dem og ikke mindst til sig selv samt endelig hans personlige militære Optræden (her griber altsaa den faglige og den moralske Opdragelse ind i hinanden).

Herom hedder det: »Den absolutte Nødvendighed af at skaffe og opretholde Disciplin tvinger til en velvillig — men gennemført streng Behandling. Enhver Forsyndelse mod de militære Pligter maa straks straffes. Lige saa sikkert som Strenghed er en Nødvendighed, maa Brutalitet fordømmes, saa meget mere som ens undergivne er ude af Stand til Retsfærdiggørelse eller Forsvar. . . . Den rette Soldat forlanger streng Tjenesteopfattelse og store tjenstlige Krav, og han er langt mere imponeret af den strenge foresatte end af den blødsødne, for han ønsker nemlig at agte og anerkende sine Officerer, og det kan han kun overfor en Personlighed med Karakter og Evner til at føre Kommando med den fornødne Hårdhed. Det kan med Rette siges, at intet Middel for Officeren er som hans eget smukke og følgeværdige Eksempel. Han maa derfor tilstræbe at føle sig som værende altid i Tjeneste.

Alt, hvad han siger og gør er underkastet de undergivnes kritiske Øjne og Øre — hele hans Levevis maa være uangribelig, saa han med Rette kan staa som et Ideal legemliggjort af ham. Gør han ikke dette, vil Følgerne blive et uvægerligt Tab af Tillid og Agtelse —

alle smukke Ord, der staa i Modstrid med hans Handlinger, vil kun blive opfattet som tomme Fraser uden nogensomhelst dybere Virkning«.

Af uhyre Betydning er Officerens og naturligvis alle ved Afdelingen værende Befalingsmænds Optræden foran Geledet, f. Eks. naar der kommanderes. Der syndes meget herimod. Ingen Befalingsmand maa staa »rør« endsigte være under Bevægelse, naar han kommanderer foran sine Folk. Han maa selv indtage en uangribelig Retstilling, naar han modtager Ordre af eller taler med foresatte foran eller i Sigte af sine Folk, ingen Sløseri med den militære Hilsen maa forekomme (ogsaa naar den menige fra Geledet kaldes frem til Befalingsmanden og gør Honnør for denne, maa Svar-Hilsen udføres korrekt fra Retstilling — stadig i Forvisningen om at alles Øjne hviler kritisk paa ham). Befalingsmandens Optræden maa være saaledes, at den værnepligtige kan tillade sig nøjagtig det samme som han, hvad angaar militær Optræden. Af stor Betydning vilde det være, hvis *alle* Befalingsmænds Hilsen blev udført korrekt. Der syndes uhyre meget herimod, baade i og udenfor den egentlige Tjeneste — paa Gaden o. s. v. hvor den militære Hilsen aflægges. Den værnepligtige bør ikke kunde sige til sig selv, at den Hilsen, han lærer, kun gælder for den menige. Han maa ikke faa det Indtryk, at man har Lov til at have sine egne Ejendommeligheder med Hensyn til Honnør, naar man naar et Antal Trin op i Graderne; dette vil uvægerligt medføre, at han selv ændrer sin militære Form, efterhaanden som han bliver gammel i Gaarde. Der findes kun een reglementeret Form for Hilsen, og den bør man kunne forlange, at alle følger. Alt dette er latterlige Smaating, vil mange maaske sige; men det er Smaating, der betyder umaadelig meget for Opdragelsen af den værnepligtige, Ting der, naar Befalingsmanden for-

sømmer dem, fører til Sløseri hos Folkene med den militære Form, og derigennem giver sit lille Bidrag til, at den Ensartethed, Punktlighed og Orden, der maa og skal præge enhver værnepligtig, bringes til at vakle, og derved igen bidrager sit til at Disciplinen i det hele taget forringes.

Jeg vil gerne her med det samme have Lov til at gøre et lille Sidespring og sige et Par Ord om Uniformen.

Uniformen for værnepligtige, som den er i Øjeblikket, er formaalstjenlig og smuk. Men mon der ikke kunde indføres flere Pasformer, saa vi i højere Grad var i Stand til at give en bestemt Mand en Uniform, der bedre svarede til hele hans Fysik? Det vilde naturligvis blive dyrere, men med Indførelsen af en længere Værnepligtstid, kunde det sikkert i Længden betale sig, da det ogsaa utvivlsomt vilde hæve den værnepligtiges Interesse og Omhu for Uniformen og samtidig give ham Stoltheden ved at være velklædt og smukt klædt. Vi har kun een Form, der er den reglementerede, og det maa være enhver Befalingsmands Pligt øjeblikkelig at skride ind overfor Afgivelser heri. Det er særligt i den senere Tid blevet Mode at lukke Bosseronnen højt op i Halsen ved Hjælp af en Sikkerhedsnaal, saaledes at Slipsehovedet bliver meget langt og at binde Slipsebaandet rundt i en Sløjfe paa Forkant af Slipset. De værnepligtige, der, bortset fra Eksercerskolens Folk og Folk fra Søværnets Kaserne, paa Gaden træffes reglementeret paaklædt kan efterhaanden tælles, saaledes har den nye Mode grebet om sig, saa man maa gaa ud fra, at der i Søværnets Skibe og Institutioner gøres meget lidt for at hindre det. Til Gengæld sender Befalingsmænd og Patrouiller fra Eksercerskolen, Folk hjem for at melde sig om Bord, hvis de er ureglementeret paaklædt. Den eneste Maade at komme

dette Uvæsen til Livs paa, er at *alle* Befalingsmænd skrider ind, hvorsomhelst de maatte træffe paa Uniformsuregelmæssigheder.

Officeren som Opdrager og Lærer.

Om de Krav, der paa Grundlag af det foregaaende maa stilles til Officeren som »Opdrager og Lærer« skriver Kaptajn Culmsee:

»Medens Officerens Opgave i Krig er at være Fører bestaar den i Fredstid i at være Soldateropdrager.

Hans Opdragervirksomhed indskrænker sig imidlertid ikke til enkelte tjenstlige Handlinger, men til hele hans Virksomhed i som udenfor Tjenesten, og den vedrører ikke blot del rent soldatermæssige hos de undergivne, men ogsaa det rent menneskelige.

Der paalægges altsaa Officeren som Opdrager meget store Forpligtelser, og han maa sætte hele sin Personlighed ind paa Opgavens høje Maal og stille store Krav til sin egen Viden og Kunnen, Selvovervindelse, Selvtugt og Offervilje — ja, større end nogen anden Opdragervirksomhed.

Forudsætningen for et godt Resultat er gode pædagogiske Anlæg, hvilket er et medfødt Gode, som, hvis de helt mangler, ikke kan læres gennem Bøger.

Deraf kan man jo saa slutte, at det vil være formaalsløst at beskæftige sig med pædagogiske Spørgsmaal — men det er dog absolut galt. Selv den pædagogisk set bedst udrustede kan naturligvis lære, udvikle og underbygge sit sikre Instinkt, og for den middelmaadigt udrustede kan det give ham Belæring og Indsigt, som vil hjælpe ham over mangen en Fejltagelse i hans Virksomhed som Opdrager.

.Vanskeligheder hos Officeren ligger i at paavirke Folkenes Hjerte og Gemyt, og for at kunne gøre det, bør han have Kendskab til Sjælelivets Love og den

almindelige Psykologi i den Udstrækning, som det kan have Betydning for ham som Soldateropdrager. Man maa være klar over at de psykologiske Vanskeligheder vokser kolossalt med de forøgede Krav, som den moderne Krig med dens mangeartede Midler stiller til Soldatens Nerver, og Opretholdelsen af den rette Kampvilje er i højeste Grad afhængig af Førerens psykologisk rigtige Holdning — det har Krigen tilfulde vist. Officeren maa være vel inde i sine faglige Sager, hvor den stærke tekniske Udvikling kræver at han stadig følger med. Han maa have Føling med den politiske Udvikling og kende Landets Historie, Tidens store Spørgsmaal maa han følge og kunne udtale sig om — han maa være en all-round, dannet og velinstrueret Mand.

Mandskabet kommer fra alle Samfundsklasser, og et Kendskab til de forskelliges Livsvilkaar er nødvendig for at kunne forstaa deres sjælelige Tilstand og deres sociale Forestillinger. Officeren bør ligeledes sætte sig ind i Arbejdsforhold og Lønningsforhold indenfor de forskellige Erhvervsgrene, og denne Indsigt kan naas ved Selvsyn og Samtaler — og komme ham til Gode under Opdragervirksomheden — kort sagt: han maa forstaa Tidens store sociale Spørgsmaal.

Hærens gode Aand grunder sig paa et personligt Trokabsforhold mellem Officeren og Mandskabet, og det er Officerens Sag at fremelske de følelsesmæssige Betingelser derfor. Trokabsforholdet er afgørende for hele Opdragelsens Resultat.

De sjælelige Driivkræfter, det her drejer sig om at fremkalde og opelske, er Tillid, Agtelse og Kærlighed — de kan ikke befales eller gennemtvinges.

Officeren maa have Temperament, for hele Soldater-tjenesten kræver Friskhed, Livlighed og dermed »Gang i Sagerne«. Kedsommelighed er som Gift for Tropperne, idet den dræber Arbejdslykeden og undergraver Hengiven-

heden for Føreren«. (Her kunde passende tilføjes: og Fantasi).

Det siger sig selv, at man ved at bringe Arbejdsglæden frem hos Folkene kan naa meget længere end man ellers vilde være i Stand til. Alle, der har været paa Eksercerskole, ved at der kan fremkomme Tidspunkter, hvor man tydeligt kan mærke at Folkene er ved at blive trætte, d. v. s. ikke fysisk trætte, men Arbejdet er ved at virke kedsommeligt paa dem. Det kan ske, og sker oftest, Dagen efter en Fridag, eller paa Dage hvor man har meget Eksercits og Marchøvelser — Symptomerne er ufejlbarlige: der spores ikke Uvilje af nogen Art, men den rette Appel og Fryghed, Prikken over øiet, der ved Eksercits paa Befalingsmanden virker som den herligste Musik, kort sagt Arbejdsglæden, mangler.

Der findes to forskellige Maader, man kan naa over et saadant Dødpunkt paa:

1) man kan tvinge det ønskede Resultat igennem, ved f. Eks. at fortælle Folkene, at de langt fra præsterer noget godt, og at man agter at fortsætte med en bestemt Øvelse, til det ønskede Resultat naas, uanset hvor lang Tid, det maatte tage. Man vil ogsaa naa dette Resultat, men der vil ikke være nogen Glæde eller Interesse et spore hos Folkene.

2) Man kan gaa en helt anden Vej, nemlig tilstaa dem en eller anden lille Frihed, Afveksling, og saa fortsætte. Jeg har selv en Dag paa Foraarseksercerskolen, da Vejret var meget varmt, under Eksercits, hvor Sløvhed tydeligt begyndte at spores, taget hele Kompagniet op i Mastekranen, ladet dem nyde Udsigten, fortalt om Forterne og hvad der ellers var at se — alt sammen tog det kun et Kvarters Tid — med det Resultat, at det var som at faa med helt andre Mennesker at gøre, Folk som Arbejdsglæden formelig

lyste ud af, og som man kunde se paa, at de til Gengæld vilde præstere det helt store. Arbejdet blev pludseligt meget lettere for baade Befalingsmænd og Folk.

Videre hedder det i Artiklen:

»Han bør ikke holde sig stift og afmaalt fra Folkene — men give sig af med dem — ja mangler han Temperament kan han med Vilje og Selvopdragelse bøde væsentligt herpaa. Karakteren er af ligesaa opdragende Betydning for Opdragerens Forhold til Mandskabet. Det bør være saadan, at Folkene karakteriserer Officeren som en fin Mand, og gør de det, følger de ham gerne og vil selv føle sig smaa overfor ham og derefter søge uvilkaarligt at ligne ham. Sjælsstorhed er uforeneligt med Smaalighed, bæren Nag og Chikane.

Sjælsstorhed danner Grundlaget for den foresattes indre Autoritet og sande Værd som Fører, og er han i Besiddelse deraf, kan han kræve utrolige Anstrengelser, Savn og Lidelser og være sikker paa at Soldaten til det yderste stiller sine Kræfter og Evner til Raadighed.

Opdragelsen, der hviler paa Sjælsstorhed, vender sig mod de bedste Sider af Soldatens Karakter og føres i et højt Plan. Vel er det givet at Skuffelser og Tilbageslag aldrig udebliver af den menneskelige Natur, men derfor maa man aldrig vige tilbage af Frygt for saadanne Tilbageslagsmuligheder, naar man stiller sine Krav og Fordringer, men skarpt gribe ind overfor dem, naar de maatte vise sig.

Den efter de fornævnte Tanker bedste teoretiske Karakterdannelse maa naturligvis prøves i Praksis ved at fri de undergivne for det strenge Formynderskab og stadige Overvaagen, hvorved opstaar Muligheder for, ja ligefrem Fristelser — til at bryde ud, som vil vise, om de undergivne har den rette Moral eller ej.

.Det er en Kunst at bringe Soldaten til at føle en indre Trang til at aftvinge den foresatte en vis Beundring for sig som en brav Mand og en rigtig Soldat.

Officeren maa som Opdrager stræbe efter at staa saa højt som muligt i de undergivnes Omdømme, og Ligegyldighed heroverfor er en afgjort Fejl, for hvis han mener, det er ligegyldigt, hvad Folkene tænker om ham, indrømmer han derved, at han ikke erkender Betydningen af deres Hengivenhed imod ham som deres Fører og for Afdelingens Kampværdi.

Officerens Vilje til at erhverve de undergivnes Tillid fører ganske af sig selv ind paa den rette Vej til den rigtige Mandskabsbehandling, og den første Betingelse, for at kunne behandle de undergivne rigtigt, er, at man virkelig kender den enkelte rigtigt, og dette Kendskab faar man let ved Rekrutlister, Selvbiografier og gennem Samtaler med Folkene saavel i som udenfor Tjenesten paa en ligefrem og tvangsfri Maade, ved at iagttage dem nøje angaaende deres legemlige og aandelige Færdigheder, deres Stabilitet og Viljestyrke i Tjenesten, deres Paalidelighed og hele Færden, og gennem alt dette bedømme deres Karakter. Dette Kendskab til Karakteren maa og skal danne Grundlaget for hele Mandskabsbehandlingen.

Overfor frygtsomme og ubehjælpomme kræves en vidtgaaende Taalmodighed. Særlig Opmærksomhed vises mod tilbageholdende Naturer — der tit bliver miskendt — Krigen viser, at de meget ofte er de bedste Folk.

Al usund Strugleri, Ukammeratskab og Øjentjeneri maa skarpt holdes nede. Vanskelige Følk med stærk Modvilje mod al underordnen og derved mod hele Militærsystemet har ofte en udpræget Selvtillid, en god Forstand og en stærk Vilje. De maa indfanges ved Appelleren til deres gode Egenskaber og Forklaring af det heles Nødvendighed — men hjælper det ikke, er der kun eet at gøre, nemlig at knække deres Modstand ved Strengthed og endelig — Tvangsmidler.

Nogle lider under en sjælelig Depression under det militære Systems Virkninger, og overfor disse er For-

staaelse og Venlighed at anvende saaledes at Opdragerens moralske Styrke i Længden tilbagegiver dem deres indre Ligevægt. Den døvne maa behandles anderledes end den flittige, den følsomme anderledes end den ligeglade — og Resultatet naas ved passende Anvendelse af Ros og Dadel».

Alt, hvad Kaptajnen har sagt om Pædagogik er utvivlsomt rigtigt, men det er et stort Spørgsmaal, om vi kan naa — og har Tid til at naa — noget tilfredsstillende Resultat ved at give os af med Pædagogikken i den teoretiske Form.

Militær Pædagogik maa være noget, der har nøje Tilknytning til vor praktiske Virksomhed. Kravene til alle vore Befalingsmænd maa være saaledes formet og opfyldt, at ingen slipper igennem, der ikke egner sig til at omgaas underordnede. Kravet eksisterer forøvrigt i vor »skikkel-Karakter« og senere i vore Forfremmelsesbedømmelsers forskellige Rubrikker. Den Pædagogik, vi skal kunne og kan naa at lære, maa være praktiske »Leveregler«. Militær Pædagogik kan allerbedst læres i Forbindelse med den praktiske militære Uddannelse. Her er Læren nemlig tvunget til at efterleve Reglerne, medens han underviser. Den døde Undervisning fra et Kateder af en Lærer, der ikke behøver at demonstrere, at han selv retter sig efter sine Læresætninger, er intel værd.

Kaptajn Culmsee siger i Begyndelsen af sin Artikel, efter at have ridset op, hvad Formaalet med Uddannelsen af den værnepligtige er:

»at løse disse Opgaver tilstrækkeligt grundigt paa de 5 Maaneder, der herhjemme er tilstaaet, kan jo nok siges at være en Umulighed — særlig under Hensyn til den antimilitære Indstilling Hovedparten af de Værnepligtige møder med — og dette medfører naturligt at Befalingsmændene fristes til at lægge an paa at opnaa

de bedst mulige Resultater ved den rent faglige Uddannelse — kun i nogen Grad paa Disciplinen — og lader den moralske Opdragelse ligge som mindre væsentlig. Og det er ganske naturligt, da det altid er den faglige Uddannelses Resultater, som inspiceres og bedømmes af højere foresatte«.

At Værnepligten herhjemme kun er 6 Maaneder har i Søværnet ofte været paataalt, for det første fordi man ikke naar at give den værnepligtige en tilstrækkelig grundig faglig Uddannelse, og for det andet fordi det virker nedbrydende paa al Befalingsmandspersonel hvert halve Aar at skulle hjemsende en halvvejs uddannet Besætning for derefter at tage fat paa Uddannelsen af en ny. Naar Kaptajn Culmsee siger, at Hovedparten af de værnepligtige møder med en antimilitær Indstilling taler han antagelig ud fra tidligere Erfaringer. Enhver, der har været paa een af de sidste Eksercerskoler, kan bevidne med hvilken dybt ændret Indstilling, den værnepligtige nu møder til Militærtjenesten.

Jeg tror ikke at Moralen nogensinde har været bedre end Tilfældet er paa de sidste Skoler, hvor Kompagnierne bl. a. i vid Udstrækning har taget Sangundervisningen til Hjælp og haft stor Glæde af den. (Et stort Spørgsmaal i Forbindelse med Sangen staar aabent: Hvorfor har Søværnet ikke et Musikkorps? Det savnes haardt. Selv om vi ikke for Tiden har store Skibe ude, vilde et Musikkorps ogsaa være til uvurderlig Nytte paa Eksercerskolen, der jo nu for de værnepligtiges vedkommende dækker rundt regnet de 6 af Aarets 12 Maaneder). Den unge møder nu med Lyst og Interesse til sin Tjeneste, og jeg tror ikke, at noget Land vil kunne opvise bedre Menneskemateriale end det, vi for Tiden faar. Man vil med dette kunne gøre Underværker. Maatte det kun blive fuldt udnyttet.

Gamle Skibsnavne.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

En Gennemgang af vore Flaadelister er som at blade i en gulnet Billedbog; man nikker til gamle Bekendte, undrer sig over længst forglemte Navne og smiler af andre, som nu har en pudsig Klang, alt imedens Minder kaldes frem om svundne Tiders Orlogsfærd i Krig og Fred. Men for at blive ved selve Skibsnavnene, saa er det samlede Billede saa broget, at man uvilkaarlig gør sig det Spørgsmaal, om der ligger noget egentligt System til Grund for dette Væld af forskelligartede Navne, og hertil kan svares baade ja og nej.

Fra de Tider, da Byer og Len stillede Orlogsskibe til Forstærkning af den egentlige Orlogslaade eller til lokalt Forsvar er Skibsnavnene ganske naturligt prægede heraf, man træffer Byens Løve, Aarhus Skibet, Falk von Bergen, Falk von Aalborg, Eske Billes Galion, Mogens Giøes Holk o. s. v., men ogsaa Bygningsstedet kan indgaa i Skibets Navn saaledes Haderslev Skude, Kolding Jagt m. fl.

Hertil kommer en lang Række Skibe, som er erobret eller beslaglagt, som f. Eks. Hamborger Pris, Danziger Pris o. s. v., medens andre er erholdt ved Køb eller Leje eller stillet til Raadighed som mer eller mindre frivillig Gave, hvorved et stort Antal Skibsnavne af tilfældigt Præg har faaet Indpas.

Andre Skibe har slet intet Navn, men benævnes efter deres Art; Galionen, Barken, Formalet Holk, Fyrblasen, Pinken, Smakken, Ølholken, Pinassen, Galejen, Sandbaaden o. s. v.

De egentlige Orlogsskibe — de kgl. Skibe — har som Regel Navn af virkelig Karakter og præget af Tidsaanden. Valget er særlig faldet paa Bibelens store Skikkelser som Abraham, Isak og Jacob, Moses og Salomon, Gideon og Josva, og den store Skibsbygger Noa er ikke forglemt, han giver ofte Navn til de parvis optrædende Skibe Noæ Arc og Archa Noæ; dernæst en Række Skibe opkaldt efter Skytshelgener St. Michel, St. Peder, St. Jørgen, St. Hans m. fl., og endelig de mytologiske Navne som Jupiter, Herkules, Jason, Akilles og hele det Selskab, hvorimod de nordiske Guder først er optaget paa et ret sent Tidspunkt.

Samtidig findes selvfølgelig den store Mængde af Navne hentede fra Dyre- og Fugleverdenen, lige fra de stærke og grumme som Løven, Leoparden, Uroksen og Ørnen til de mere tamme og frygtsomme som Haren, Lammet, Musen, Strudsen og Duen, samt Havets store Dyr og Fisk.

Et Par Navne har særlig Vægt, fordi de tildeltes efter Fr. II's udtrykkelige Ønske, nemlig: »Gott sei mit Uns« og »Wohl Heer im Gottes Namen«.

Ogsaa Chr. IV satte med megen Myndighed sit Præg paa Navngivningen, hans første store Skib fik Navnet: Victor, og senere fulgte Udfordringen til Sverige med det berømte Skib »De threi Crooner«, der indleder Rækken af heraldiske Navne fra det danske Rigsvaaben, som: Tre Løver, To Løver, Lindormen, Svanen, Stormarn, Oldenborg, Nældebladet o. s. v. Af Rigsregalierne træffes kun Kronen og det forgyldte Æble.

De bibelske Navne videreføres, men gives nu til mindre Skibe og Galejer.

Adskillige Navne synes at hidrøre fra særlige Begivenheder, om hvilke der ikke haves tilforladelig Efterretning. »Trost« er antagelig opkaldt efter Kongens Yndlingshund, »Pønitants« lader formode, at Kongen

gjorde Afbigt i en eller anden Anledning. Til denne Gruppe kan muligvis henføres de snurrige Navne Hillebarnet, Lykkepotten, Marstrands Plage og Summa Summarum. Til Gengæld vides, at Caritas fik Navneforandring til Patientia, fordi det lykkedes at redde det kostbare Skib, som var udstyret med særlig Komfort til Kongens eget Brug, da det kæntrede i Havnen under en orkanagtig Storm, og et nyt Skib, der under Bygningen kæntrede og sank ved Tøjhuset, fik efter Optagelsen Navnet Forloren Søn.

Nogle Skibe har mindre velklingende Navne og har antagelig været klodsede og lidet attraaværdige at sejle med som f. Eks. Gumphønen, Fladlusen, Stingsothen, og Stumpet Dorethe. Det sidste Navn er rimeligvis tænkt som en Haan mod Kirsten Munks Datter Dorothea Elisabeth, som Chr. IV ikke vilde vedkende sig og i et Brev kalder »Din stumpede Dorothea«. Til Gengæld kan nævnes smukke Skibsnavne som »Følgesvenden«, der erstattede det oprindelige Navn »Følg efter« eller »Kom efter«, som ikke slog an, Højenhald, der egentlig hed »Ørnen sidder paa Højenhald«, Sanct Peder med Nøglen og det romantiske Navn Jomfrusvenden, der er en Forkortelse af det oprindelige Navn »Svenden forglemmer Jomfruen aldrig«.

Af Navneforvanskninger, der skyldes Ukendskab til den rette Stavemaade, findes en Del. Leoparden kaldes ofte Løveperten, og i formentlig Analogi hertil blev det opbragte Skib »Lillium pertit« kaldt »Lilleperten« (Lille Hest), Stormarn nævnes som »Store Maren«, hvoraf rimeligvis er afledet det ellers uforklarlige Navn »Lange Maren«, der blev givet den svære Bombarderpram, som byggedes til Tordenskiolds Angreb paa Baahuslen.

Et enkelt Skibsnavn, som i Eftertidens Bevidsthed indtager en Særstilling, er Chr. IV's Flagskib Hellig

Trefoldighed. Flaaden havde ganske vist tidligere haft en Galej af dette Navn, som iøvrigt dengang var ret almindelig benyttet til Koffardiskibe, men Navnet er uløselig knyttet til Kongens berømmelige Kamp paa Kolberger Heide. Som bekendt opstod der under Festlighederne i Anledning af Carlshamns Overgivelse i 1676 Ild i Skibet, der opbrændte til Vandlinien, og Navnet blev ikke ført videre. I 1747 blev en Planke optaget fra Vraget og indsat i Brigantinen Langeland for at undersøge Tømmerets Holdbarhed, men allerede i 1755 viste det sig, at den lange Nedsænkning i Vandet ikke havde givet Træet den forventede Modstandsevne mod Forraadnelse.

Ved Fr. III' Tronbestigelse skete der en afgjort Vending i Navngivningen, som holdt sig i hele Enevældstiden og ophørte med denne, idet de største Orlogsskibe, og særlig Tredækkerne, fik Kongens Navn; til at begynde med i den latinske Form f. Eks. Fredericus Tertius og Christianus Sextus, medens de følgende Skibe i Rang opkaldtes efter den regerende Dronning og de kgl. Prinser og Prinsesser, ligesom Afløbningsdagene fejredes med stor Pragt og søgtes henlagt til Kongehusets Fødselsdage og andre Mindedage. Vanskeligheden ved at finde passende Navne til de øvrige større Orlogsskibe var dermed lettet betydeligt, da man nu kunde vælge de bedste blandt de tidligere benyttede. En Del af de heraldisk prægede Navne udgaar og erstattes med de Landsdele, de betegnede, saaledes f. Eks. Lindormen, der baade symboliserede Wenden og Fyen, men nogle Aartier senere er dette glemt, og alle tre Navne optræder samtidigt.

Et andet Navn To Løver udgik, og det første Skib Slesvig afløb i 1684. Dette Skib havde en sørgelig Skæbne, idet det forsvandt med Mand og Mus i en Storm i Nordsøen i 1711, men efter den afsluttede

Kamp om Sønderjylland overvandt man alle Betæneligheder og gav Navnet til et nyt Skib.

Det første Orlogsskib med Navnet Dannebrog afløb i 1692 og mødte sin Skæbne 1710. Den sørgelige Ulykke gjorde et saa dybt Indtryk, at man længe kvi-ede sig ved at give Navnet til et nyt Skib, og dette skete først i 1738, da Chr. VI skrev: »der nahme Dannebrog scheinet auch wohl ein biszgen fatal zu sein, wie wohl, dasz thut nichts, Gott kan dasz schiff doch behüten!« Det senere Orlogsskib Dannebrog, der deltog i Slaget paa Rheden i 1801, blev taget i Besiddelse af Englænderne og sprang, en Time efter at Bataillen var endt, i Luften, efter at Skibet var drevet ned paa Stubben. I 1850 blev Navnet Dannebrog givet til vort sidste Sejllinieskib, og nu bæres det smukke Navn af Kongeskibet.

For Fregatterne og de mindre Skibes Vedkommende er Linierne knapt saa klare, idet der til disse Skibsklasser anvendtes de mest forskelligartede Navne, som det vil føre al for vidt at komme ind paa her. Det skal blot nævnes, at adskillige Navne var saa foretrukne, at Flaaden samtidig kunde have adskillige Skibe af samme Navn, hvorfor man maatte adskille dem paa anden Maade, saaledes Løven, der optræder i flere Skikkelser som den blaa, den hvide, den røde, den forgyldte, den norske og den svenske, eller Falken, der findes i alle Farvenuancer lige fra den graa til den spraglede. Adskillige Galejer og Jagter bærer samme Navn som de større Orlogsskibe og nævnes derfor ofte, men desværre ikke altid, med deres Stationsnavne som f. Eks. Fredericus Quartus af Arendal eller Christianssand.

En Fartøjsgruppe indtager navnemæssigt en Særstilling, nemlig Bombardererne. Rækken indledes med det nærliggende Navn Hekla, men fortsætter derefter

med Citronen, Pommerantsen og Postillionen, senere anvendes de karakteristiske Navne: Staa Brav, Weck op, Pack an og Giv paa, og de seneste fik Navnene: Dristigheden, Modet, Mandigheden o. s. v. Disse udmærkede Navne, som finder saa stor Anvendelse i andre Mariner, optræder mærkelig nok kun i en kort Periode i den danske Flaade.

Ved Genopbygningen af Flaaden efter Tabet i 1807 kom Navngivningen ind i mere faste Former. Det første nybyggede Linieskib fik det velvalgte Navn Phønix, det næste Danmark, hvorefter man fulgte de hidtil gældende Regler. Skibe af andre Skibsklasser tildeltes Navne af forskellige Navnegrupper, hvor man direkte af Navnet kunde se, hvilken Skibstype de repræsenterede. Fregatter og Korvetter tildeltes saaledes Navne fra den mytologiske Gudeverden, medens Brigger fik Navn efter danske Øer o. s. v.

Længe holdt dette System imidlertid ikke, fordi der snart fremkom stærke Ønsker om at opkalde nye Skibe efter vore Søhelte eller tidligere Skibe, der havde gjort sig særlig bemærkede, og denne smukke Tradition at bevare de gamle Skibsnavne er ført videre lige op til vore Dage, hvor de senest søsatte Minestrygere har faaet Navnene Lougen og Lolland, som har en smuk Klang i den danske Marines Historie.

Lougen var Navnet paa den første af de danske 18-Kanoners Brigger, som Stibolt konstruerede til det norske Skærgaardsforsvar, og som nød saa stor Anseelse for deres fremragende Sejlegenskaber. Briggen blev sat i Vandet ^{10/9} 1791 og gjorde sit første Besejlingstogt i Østersøen i 1792, det følgende Aar sendtes den under Kaptlnt. H. Kaas til Vestindien for at holde Kapere i Ave, den returnerede 1794 og gjorde derefter

Tjeneste paa Elben. 1797 sendtes den til Middelhavet under Kapltnt. Jens Schou Fabricius for at protegere Commercen. 1800 var Briggen, kommanderet af Kapltnt. Carl Wilhelm Jessen, paa Togt til Vestindien for at beskytte vor Handel mellem Øerne. Her havde Jessen straks en Affære med den engelske Skonnert Eagle, som bestred Lougens Ret til at optræde i disse Farvande, hvilket resulterede i en Bataille, hvor Skonnerten blev opbragt og ført til St. Thomas.

D. 3. Marts 1801 blev Jessen, som var uvidende om den engelske Krigsaktion mod Danmark, uformodet angrebet af 2 engelske Fregatter paa 26 og 22 Kanoner og maatte i en Time udholde en meget haard Kamp, hvor han en Tid lang blev doubleret af den overlegne Fjende. Under Fægtingen søgte Jessen at trække sine Modstandere ind under Pynthatteriet paa St. Thomas, som ogsaa aabnede Ilden, hvorefter Englænderne opgav Kampen. Lougen var meget ilde tilredt, men havde kun 1 død og 3 saarede, medens den engelske Fregat Arrab, Capitain Perkins havde flere døde og saa mange Grundskud, at den havde svært ved at klare sig ind til Tortola.

Briggen faldt i Englændernes Hænder, da de tog Øerne i deres Besiddelse, men blev senere frigivet og ankom til København i 1802, hvor den blev kasseret næste Aar.

En ny Brig Lougen paa 18—22 Kanoner blev sat i Vandet ²⁰/₇ 1805 og var første Gang i Søen 1807, kommanderet af Premierlnt. P. F. Wulff, hvor den som Tender fulgte Kadetskibet Prins Christian Frederik paa Togt i Nordsøen og forblev i Norge, da Krigen brød ud.

I Foraaret 1808 havde den engelske Brig Childers, Commander W. H. Dillon, længe foruroliget Handelen og rapporteredes ¹⁴/₃ at have bemægtiget sig en Galease udfør Beretfjord. Lougen laa da ved Hitterø, og Wulff stod straks til Søs og var Kl. 7 Eftm. paa Skudhold, hvorefter der begyndte en heftig Fægting.

Sejren var længe uvis; i det tiltagende Mørke skød man paa klods Hold efter Ildglimtene, indtil Fjenden Kl. 11 ved en heldig Manøvre fik et Lag forind paa Pistolskuds Afstand, hvorefter han holdt af. Wulff optog straks Forfølgelsen, men kunde ikke opsejle den, og da han 1 $\frac{1}{2}$ Time efter Midnat saa et stort Skib, som formentes at være en engelsk Orlogsmand, der var hidkaldt ved Kanonilden, opgav han Forfølgelsen.

Lougen havde kun lidt en Del Skade paa Takkelagen, men ikke mistet en eneste Mand, Childers havde derimod 2 døde og 8 saarede, blandt disse Chefen, der var saaret i begge Ben og i Skulderen. Skibet havde 5 Fod Vand i Lasten og betydelig Skade paa Master og Rejsning. Childers Armering er ikke kendt, den formodes at have været 16 Stk. 12-pundige Karronader og dermed Lougen artilleristisk underlegen, men da Briggen tidligere paa Aaret havde skudt en Kugle paa 29 $\frac{1}{2}$ Pund i Land i Norge, har den antagelig tillige haft 30-pundige Karronader, der i saa Fald har gjort den jævnbyrdig, muligvis overlegen.

Søndag ¹⁹/₆ afsejlede Lougen Kl. 2 Nat fra Christianssand, og Kl. 11 observerede Wulff en engelsk Brig, som han med Force af Sejl krydsede op imod. Da Fjenden derefter holdt ned, braste Wulff Bak for at vente paa ham, og Kl. 5 Eftm. begyndte en Fægtning, hvorunder Wulff manøvrerede saa vel, at han straks gav Modstanderen hele Laget forind. Da Vinden nu løjede af, benyttede begge Parter Bunkearer, og det lykkedes Wulff at lægge sig saa gunstigt, at Englænderen efterhaanden fik alle Aarer skudt bort. Kl. 6 kom Sekondlnt. Føns, der kommanderede Kanonbaadsflotillen i Christianssand, til med 4 Kanonfartøjer og beskød Briggen agterind, som desuagtet fortsatte Kampen i 3 Kvarter, før den overgav sig.

Briggen, hvis Navn var Seagull, Captain Catheart,

havde $7\frac{1}{2}$ Fod Vand i Lasten og blev taget paa Slæb og grundsat i Fossevika, dens Tab var 8 døde og 20 saarede, medens Lougen havde 1 Mand dræbt, 1 haardt og 12 lettere saaret.

Desværre indtraf et sørgeligt Uheld, som øgede det danske Tab. Ved Afrigningen af Seagull kæntrede Briggen pludselig over, hvorved en Tømmermand, der var ombord fra Lougen for at tætte Grundskud, samt 6 Mand fra Kanonfartøjerne, som laa paa Siden og kom i Bekneb under Briggens Master, omkom.

Lougen forblev i Norge efter Adskillelsen fra Danmark og gjorde Tjeneste til 1825, hvorefter den sejlede som barkrigget Koffardiskib og skal være forlist ved Bremerhafn Efteraaret 1881.

Laaland er vel bedst kendt som Tordenskiolds Flagskib under Operationerne mod Baahuslen, men Skibet havde allerede da fægtet med megen Bravour i to berømmelige Aktioner.

Laaland, der førte 50 Kanoner, var det sidste af de Linieskibe, Judichær byggede op til den store nordiske Krig, det afløb $\frac{3}{6}$ 1711 og var mere skarphbygget end de Skibe, der byggedes før 1707, hvorfor man ventede, at det skulde blive en særdeles god Sejler. I Generalrapporten af $\frac{6}{2}$ 1716 siges imidlertid »at Laaland er befundet en af de sletteste Sejlere i Flaaden og saa dumbt, at man mere med Sejl end Ror maa styre«. Dette kan muligvis skyldes, at Skibet har ligget paa forkert Amning, thi senere bedømmes Skibet som en god Sejler, saaledes $\frac{28}{3}$ 1719, da der rekvireredes Tælle til Skibet, »som sædvanlig har været tallet i Vandgangen af Aarsag det Skib som en god Sejler stedse bliver brugt til at krydse«.

I 1715 kommanderedes Linieskibet af Kaptajn Søren Heyer i Gabels Eskadre (8 Linieskibe og 3 Fregatter) og deltog i Slaget paa Kolberger Heide $\frac{24}{4}$.

Den foregaaende Eftermiddag havde man fra Toppen observeret den svenske Flaade (4 Linieskibe og 2 Fregatter) under Schoutbynacht Wachtmeister til Ankers mellem Femern og Langeland. Kl. 6 var den svenske Flaade let og man gjorde klar til Natkamp, men da det blev stille, ankrede begge Flaader for Natten, Laaland forblev dog let og holdt gaaende.

Ved Daggry $2\frac{1}{4}$ var begge Flaader let og bugserede i det løje Vejr imod hinanden. Kl. $10\frac{1}{2}$ udstedte Gabel en skriftlig Ordre til Cheferne, hvorefter der skulde koncentreres mod Fjendens to største Skibe. Ved Middagstid var det helt stille, men derefter friskede det op af S.-O., saaledes at den danske Flaade for Vinden kunde holde ned mod Modstanderen. I Henhold til den udstedte Ordre engagerede Laaland og Island den svenske Tredækker Nordstjärnan, hvorefter Prins Carl sejlede Skibet agten om og gav det Laget langskibs ind.

Under den paafølgende Kamp blev Laaland ogsaa beskudt af Gøteborg, hvorved det led stor Skade paa Forskibet og fik flere døde og saarede, men undlod at besvare Ilden, for af al Kraft at ruinere Nordstjärnan. Ved 7-Tiden fangede det svenske Flagskib Prinsessan Hedvig Sofia en Ugle og gik over Stag, hvilket fra dansk Side opfattedes som en Manøvre for at gennembryde Linien. Laaland forcerede Sejl, saa godt den sønder-skudte Takkelage tillod, og stevnede lige mod Flagskibets Bb. Bov, saaledes at det ikke uden at abordage kunde passere forover, og forberedte sig paa Entring. Batterierne fik Ordre at indstille Ilden og lade med dobbel Skarp og Skraa. Flagskibet drejede imidlertid af og fik paa klods Hold hele Laget fra Laaland med stor Virkning og kunde ikke svare igen, da dets Batterier ikke var ladt, det forsøgte derefter at lægge Island forover, men maatte atter holde af og gav nu Island hele sit Lag.

Under disse Manøvrer blev Laaland separeret fra

Nordstjärnan, som vendte for Vinden med de andre Skibe; den danske Flaade gik over Stag, skønt Braser, Skøder, Halse og Bugliner var sønderskudt, og forfulgte Fjenden. Da Laaland nu anvendte det Bb. Batteri, sprang en 12-pundig Kanon efter tredje Skud, dræbte 3 og saarede 6 Mand, hvorefter Skibet tilligemed det danske Flagskib Prins Christian og Island braste op for at foretage nødvendige Udbedringer, da Ilden alligevel maskeredes af de danske Skibe, der ikke havde lidt saa meget og nu forcerede frem.

Ved 8-Tiden var Takkelagen nogenlunde repareret, Prins Christian gjorde Signalet: »Enhver gør sit bedste«, og alle tre Skibe optog Forfølgelsen af Fjenden. En halv Time senere aabnede Laaland Ilden og skød paa differerende Kurser med begge Batterier indtil Kl. 9¹/₂, da der paa Grund af Mørket ikke længer kunde gøres sikre Skud. Paa dette Tidspunkt var Laaland det eneste Skib, som forfulgte, idet den øvrige Flaade havde afbrudt Kampen og var gaaet til Ankers; de tre Fregatter blev sendt paa Rekognoscering, og Skibscheferne kaldt til Møde hos den Kommanderende, men Laaland laa for langt borte og kom først til Ankers ved Flaaden henimod Midnat.

Skibet var efter den haarde Kamp meget medtaget, Skanse og Dæk saa opfyldt af nedskudt Redskab og Tovværk, at man næppe kunde flytte en Fod, og Mandskabet ganske træt og udmattet, alligevel maatte man straks paa Natten fylde nye Karduser, da der af de 35 Karduser, der var fyldt til hver Kanon, kun var meget faa til overs.

Paa Dagvagten ²⁰/₄ begyndte man at lette, men da det blev lyst, var Fjenden, der havde kappet, allerede saa langt borte, at kun Merssejlene kunde ses i Horisonten. Kl. 8 var Flaaden let og var ved Middagstid ved den svenske Flaade, der havde sat paa Land

ved Bülk med staaende Forsejl og kappede Stor- og Mesansmaster.

Inden Overgivelsen havde Wachtmeister stillet to Kanoner i Storlugen og skudt ned i Flagskibet, saaledes at det ikke senere kunde bjerges, men som bekendt forhindrede Kaptajn Wessel (Tordenskiold) ved sin resolute Optræden, at de øvrige Skibe ogsaa blev ruinerede.

Laaland sendte straks en Chaloupe over til Nordstjärnan for at tage Skibet i Besiddelse, og Chefen, Kaptajn Gustav W. von Gierten udtalte, at »det var ham kært, han med underhavende Folk blev taget til Fange af det Skib, som han regarderede for den, der mest i Bataillen havde slaaes med ham og foraarsaget de største Skader«.

Nordstjärnan var en Tredækker, men det førte ingen Kanoner i Kulen, fordi Skibet var for rankt; med den reducerede Armering førte den 76 Kanoner med 13 Kanoner i Laget og 24-pundige paa Underste Batteri (Generalstaben: Bidrag til den store nordiske Krigs Historie opgiver fejlagtig 60 Kanoner) Laaland, der kun førte 18-pundige Kanoner paa Underste Batteri, havde 28 Mand døde og 70 saarede, saaledes at nærlig hver fjerde Mand af den 400 Mand store Besætning var gjort ukampdygtige, det var det haardest medtagne Skib og havde 68 Skud i Skroget og 15 i Master og Rundholter; i alt blev afgivet 643 Skud med 18-pundige, 636 med 12-pundige og 186 Skud med 6-pundige Kanoner. Efter Affairen forfremmedes Heyer til Kommandørkaptajn.

Senere paa Aaret deltog Laaland med samme Chef i Slaget ved Rügen $\frac{8}{8}$ under Admiral Raben (dansk Styrke 21, svensk 20—21 Linieskibe), hvor det sekunderede Viceadmiral Trojels Skib Louise.

Ved andet Lag sprang en 18-pundig Kanon, som

stod paa Underste Batteri lige over Krudtmagasinet, og slog ned gennem Dækket, hvorved Sprængstykkerne med de døde og blesserede Folk faldt ned i Krudtkisten, »og den klare Ild og lyse Lue svævede og faldt ned imellem Hænderne paa dem, som var udi Karduskisten og langede Karduser op; men Gud var saa naadig, at den optændte Ild og Lue straks i Begyndelsen ved resolute Folk paa underste Dæk med Vand blev dæmpet, og Skib og Folk dermed frelst«.

Senere gik en fjendtlig Kugle tværs gennem begge Sider af Skibet paa underste Dæk og skød Skibsbaaden, som laa ophalt og fortøjet paa Bb. Side, i Sænk, saaledes at den mistedes med alt Tilbehør.

Efter 4 Timers Kamp var alle 18 og 12-pundige Karduser, som var fyldte førend Slaget, nemlig 40 Skud pr. Kanon, bortskudt, og alt disponibelt Mandskab blev sat til at fylde nye Karduser. Paa dette Tidspunkt holdt Fjenden af under Force af Sejl, og Kampen fortsattes under Forfølgelse, indtil Afstanden blev saa stor, at der ikke længer kunde gøres visse Skud med de 12-pundige Kanoner.

I den 6 Timer lange Bataille havde Laaland 9 Mand døde og 32 saarede, i alt blev afgivet 860 Skud med 18-pundige, 796 Skud med 12-pundige og 232 Skud med 6-pundige Kanoner; foruden den 18-pundige Kanon var ogsaa to 12-pundige Kanoner sprungne paa øverste Batteri, og selve Skroget var ramt af 42 fjendtlige Kugler, hvoraf de 2 under Vandet.

I November 1716 tildeltes Tordenskiold Kommandoen over Nordsøeskadren, og ¹⁸/₁₁ hejste den kun 26 Aar gamle Kommandør sit Kommandotegn paa Linieskibet Laaland.

Under Angrebet paa Gøteborg ¹⁴/₅ 1717 laa Laaland opankret udenfor Skudvidde af Ny Elfsborg, medens Tordenskiold ledede Operationerne fra Skytskibene.

19. Juli samme Aar foretog Tordenskiold sit bekendte Angreb paa Strømstad med 3 Linieskibe, 1 Stykpram og nogle Galejer, hvor han med Laaland i Spidsen under heftig Beskydning varpede sig ind og ankrede udfør Batterierne paa Laholmen, der bragtes til Tavshed i Løbet af et Par Timer, hvorefter Tordenskiold med 2 Galejer ledede Landsætningen af den Styrke, der skulde besætte Øen. Herunder blev han uformodet angrebet af fjendtlige Tropper, der i stort Antal kom ned fra Bjerget, og saaret af Skud i Skulder og Hofte maatte han opgive Aktionen, hvori Laaland havde 19 Mand døde og 22 saarede.

I December 1718 overførte Tordenskiold som Chef for Laaland og en mindre Eskadre en Troppetransport fra København til Norge, hvor han erfarede Carl XII's Død. Efter at have faaet Rygtet bekræftet i Christiania afsejlede han under meget ugunstige Vejrforhold $^{24}/_{12}$ og forcerede til København, hvor han $^{26}/_{12}$ overbragte Kongen den vigtige Meddelelse og som Belønning modtog Udnævnelsen til Schouthbynacht 4 Dage senere.

I April 1719 genoptog Tordenskiold med Nord-søeskadren Blokaden af Gøteborg med Laaland som Flagskib og traf i Juli Forberedelserne til Angrebet paa Marstrand, der sattes i Værk $^{21}/_{7}$. Herunder laa Laaland til Ankers paa Baahus Elffjord for at sikre Operationerne mod Overtaskelse fra Gøteborg, Tordenskiold gik selv $^{16}/_{7}$ om Bord paa Skytskibet Friderichshald for herfra at lede Aktionen.

Efter Marstrands Fald og Fæstningens Kapitulation $^{26}/_{7}$ var Tordenskiold atter om Bord paa Laaland $^{30}/_{7}$. Skibet ankrede $^{1}/_{8}$ udenfor Skudvidde af Ny Elsborg Kastel, hvor han gik om Bord paa Friderikshald og ledede Angrebet paa Fæstningen.

Efter Krigen var Laaland i 1723 udrustet paa Be-

sejlingstogt, i 1726 kommanderedes Linieskibet af Kommandørkaptajn Lemvig i Billes Flaadestyrke, der med den engelske Flaade skulde blokere Reval, men ved Bornholm maatte Laaland vende om paa Grund af svær Lækage ved Rorstevnen. Det følgende Aar var Skibet paa Besejlingstogt og synes ikke senere at have været udrustet paa Togt, men udgik først af Flaaden i 1762, da man længst muligt ønskede at bevare Skibet til Minde om Tordenskiold.

Bog anmeldelse.

Air Power.

Af Al Williams.

New York 1940. Index. Litt.fort. 8°. 443 S.

Marinens Bibliotek.

Anmelderen har ikke turdet paatage sig en selvstændig Anmeldelse af ovenstaaende Bog, men da den gør Indtrykket af at være en Bog, som bør kendes af *Tidsskrift for Søværns*'s Læsere til Forstaaelse af al det, særligt paa Flyveværnets Omraade, der gik forud for de Begivenheder, der nu udspilles, og da endvidere Bogen er skrevet af en Amerikaner, der uholdt af de daværende Forhold foretog sine Iagttagelser, gives der i det efterfølgende en Oversigt over Bogens Indhold efter Forlagets Rekapitulation af dette:

»I *Airpower* vurderer Al Williams, den bekendte Flyver og aeronautiske Ekspert, Flyvningens Betydning for den europæiske Krig. Forfatteren analyserer de Skridt, som førte til Grundlæggelsen af de store Luftflaader og har meget at sige om U. S. A.'s nuværende Stilling paa Luftmagts Omraader.

Medens Flyvning som Krigsinstrument gaar tilbage til den første Verdenskrig, begynder Luftmagt i Virkeligheden at tage Form i 1936, da Italien og Tyskland lagde deres dristige Planer til en stor militær Luftstyrke. Disse Planer skabte en Taktik og frembragte Maskiner, som forfærdede Verden, da den europæiske Krig virkelig brød ud.

Major Williams har, siden Begyndelsen af 1920erne, periodisk foretaget Rejser for at følge den europæiske Flyvnings Udvikling, men *Airpower* koncentrerer sig om de vigtige Aar 1936—40. De betydningsfuldste Milepæle i Tidsrummet er behandlet nogenlunde i Detailler:

Italiens Anvendelse af Flyvning under den etiopiske Erobring,

Tysklands forbavsende og forfærdende Planer, omfattende Træning af Tusinder af Svæve- og Aeroplanflyvere og Opførelse, »paa Papiret«, af Flyvemaskinefabrikker,

Lemlæstelsen af den franske Flyvestyrke ved Industriens Nationalisering og ved Regeringens almindelige Famlen,

den britiske Flaades Herredømme over Royal Air Force, og

sluttelig den tyske Erobring af Polen, som bragte det nye Vaabens Anvendelse, baade som et selvstændigt ødelæggende Vaaben og som en forbindende Enhed, der opererer sammen med en mekaniseret Hær.

I 1938 vender Major Williams tilbage til Europa, berejser, i sin egen Enkeltæder, de ledende Magters Territorier, flyver over de nuværende Krigszoner og prøver mange »of the first-line« Kampmaskiner og blandt disse særligt »the touted«? Messerschmitt Me-109. I Øjeblikket er hans Beretninger særligt belærende. Hans afsluttende strategiske Hypoteser baserer sig paa Kampen i Norge, som viste os den første Kamp mellem Luftmagt og Sømagt og som bragte Krigen i Luften frem til dens nuværende alvorlige Tilstand.

Det er ikke til at undre sig over, at en Type paa

Krigsførelse, der har forvirret den allierede Kommandos mest fremragende militære Strateger, endnu staar uklar og forvirrende for Gennemsnitsamerikaneren.

Major Williams klarlægger det (clarifies this factor), og han er i enestaaende Grad kvalificeret til i sin Helhed at forklare Verdens militære Flyvning. *Airpower* som Bog er i Sandhed en Aabenbaring.«

H. Bistrup.

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 Schouthbynacht 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 opnaet 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 Ophor.
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 Soløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæks-officerer og midlertidige Befalingsmænd.
8. Aug. 1715: Ostersøflaaden 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 Estridsson 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 fordriver 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 »Søeormen«, 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 Ran 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 Rechnitzer).
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 udfør Grenaa engelsk Orlogsbrig »Attack«.
19. Aug. 1915: 1. Eskadre under Kommandør Garde hindrer i Flinterenden ved 1. Torpedobaadsflotille, Chef Kaptajn Haack, yderligere Odelæggelse af grundstødt engelsk U-baad »E. 13«, der blev beskydt 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 udfør Blekinge Kysten af forenet svensk-lybsk og dansk (Kong Frederik II's) Flaade.
24. Aug. 1658: Baadengreb 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 Brunsbüttel og Glückstadt under Premierløjtnant Hedemann kæmper med 11 engelske Kanonbaade paa Elben.
27. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision, Chef Premierløjtnant Wulff, angriber engelsk Batteri 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.

F. Kj.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted,

Sverige.

Kystartilleri.

Kystartilleriet rantes som bekendt haardere end de fleste andre Vaaben af Forsvarsreduktionen i 1925. Saaledes nedlagdes et stort Antal faste Batterier i Vaxholms Fæstning, ligesom Dele af den bevægelige Bestykning baade her og i Karlskrona Fæstning. Älvsborgs og Hemsö Fæstninger bibeholdtes ganske vist, men uden Fredsbesætninger. Hörningholms Fæstning og Luleå Kyststillinger nedlagdes helt. Af Kystartilleriets Tropper bibeholdtes Vaxholms og Karlskrona Kystartilleriregimenter, men kun i reduceret Omfang. Kun mindre Detachementer af disse Regimenter afsaas til Tilsyn og Vedligeholdelse af Materiellet i Hemsö og Älvsborgs Fæstninger.

Indenfor den begrænsede Ramme, som herved tildeltes Kystartilleriet, arbejdedes imidlertid i de følgende Aar ufortrødent videre paa Forbedring af Vaabnets Effektivitet. Denne Periode er ogsaa karakteriseret ved en hurtig teknisk og uddannelsesteknisk Udvikling, først og fremmest af AL- og motoriseret Artilleri. Men ogsaa Kystfæstningernes Søbatterier begyndte i denne Tid at blive udbygget efter moderne Principper. Den saakaldte »havsbandslinjens« Befæstninger blev oprettet i Vaxholms Fæstning, ligesom Karlskrona ogsaa fik nogle nye Batterier.

Ved Forsvarsordningen af 1936 tildeltes der Kystartilleriet ny og udvidede Opgaver, og det fik en hertil svarende udvidet Organisation. Først og fremmest huskes Oprettelsen af Gotlands Kystartilleriforsvar samt Forøgelsen med visse motoriserede 15 cm Divisioner, Oprettelsen af Gotlands Kystartillerikorps og Forøgelsen af Regimenternes Personelrammer.

Den øgede Forstaaelse af Kystartilleriets Betydning ved Siden af de øvrige Vaaben i Rigsforsvaret, som kom i Forsvarsordningen 1936, er imidlertid efterhaanden og særlig under Trykket af de sidste Aars Begivenheder kommet til klarere Udtryk. Størrelsen og

Arten af de nye Opgaver, der er kommet til, eller de Forholdsregler, der er taget, kan dog af naturlige Grunde ikke angives her. Saa meget kan dog siges, at det Kystforsvar, der fandtes, er blevet yderligere forstærket, at mange Omraader og Pladser paa den svenske Kyst, som tidligere savnede Kystartilleri, nu har faaet permanent udbygget et saadant Forsvar, samt at endelig motoriserede, tunge Kystartilleribatterier haves til Disposition til Opgaver i særlige Kystafsnit, alt efter Øjeblikkets Krav. Det kan ogsaa nævnes, at Kystartilleriets Vaaben ved Udnyttelse af Teknikkens seneste Landvindinger og af Erfaringerne fra de sidste Aars Krigshændelser har faaet øget Effektivitet og Modstandskraft mod fjendtlig Ildvirkning. Moderne Søbatterier er blevet oprettet, og de ældre har ved Modernisering faaet større Skudvidde og Nedslagskraft. Forbedrede Ildledelsesinstrumenter har muliggjort større Skydepræcision, og andre tekniske Hjælpemidler skaber bedre Forudsætninger for Artilleriets Virksomhed.

Det bevægelige Artilleri er blevet forstærket og har faaet større Betydning bl. a. paa Grund af den større Marchhastighed og den større Evne til at kunne gaa frem i Terrainet, som nu er til Stede ogsaa ved store Kalibre, takket være Materialernes tekniske Fuldkommenhed, særlig i Retning af Traktorer og Trækbiler.

Man har faaet Minetyper af nye Konstruktioner, og tekniske Forbedringer har givet forøgede Muligheder for bl. a. Kabelmine-spærringer.

Truslen fra Luften er endelig ved Kystartilleriet imødegaaet ved Forstærkning af Luftværnet og ved passive Forsvarsforanstaltninger.

Den Organisation, Kystartilleriet fik ved sin Oprettelse i 1902 bibeholdtes i store Træk til 1936. Vaabnet udgjorde ved Siden af Flaaden en Del af Marinen, og dets højeste Ledelse udøvedes under Kongen af Chefen for Kystartilleriet, der havde Generalsrang. Ej heller Forsvarsordningen af 1936 medførte principielle Ændringer i denne Organisation. Kystartilleriet skulde saaledes som et særligt Vaaben indgaa i Marinen, men sidestillede nu med Flaaden under den nyoprettede Chef for Marinen. Chefen for Kystartilleriet med sin Stab skulde saaledes ligesom Marinestaben som et Organ assistere Chefen for Marinen i Udførelsen af dennes Arbejde, men han skulde samtidig være Chef for Kystartilleriets Personel og Inspektør for Kystartilleriet med Hensyn til Uddannelse, Øvelser og Materiel.

Allerede ved Udarbejdelsen af Forsvarsordningen 1936 gjorde der sig Tvivl gældende angaaende denne Organisation ligesom an-

gaaende Kystartilleriets Stilling i Forsvaret i Almindelighed. Det forudsattes allerede da, at Spørgsmaalet om Kystartilleriets Organisation skulde klarlægges paa et senere Tidspunkt, naar der var vundet Erfaringer om den nye Organisation. En saadan Udredning er nu i det store og hele afsluttet, og det første synlige Resultat forelaa i Form af et Forslag til Rigsdagen den 28. Marts 1941 »angaaende visse Spørgsmaal vedrørende Kystartilleriets Stilling i Forsvarsorganisationen. (Se Pag. 239 — Maj 1941).

Forslaget er vedtaget, og Generalmajor Åström er nu Inspektør for Kystartilleriet.

(Sv. F.)

Motortorpedobaade.

I den nuværende Krigs Tid har man ofte i Pressen læst Rapporter om tyske Motortorpedobaades vellykkede raider — fremfor alt i den engelske Kanal. De tyske Motortorpedobaade, de saakaldte Schnellboote, har angrebet og sænket engelske Jagere, Bevogtningsfartøjer og Handelsskibe. Deres egne Tab har — efter Kommunikéerne — været meget ringe.

Det er givet, at moderne Motortorpedobaade, takket være høj Fart, lille Udstrækning og god Armering, har store Chancer i Angreb paa Konvojer og Bevogtningsfartøjer, naar de benytter nærliggende Baser. Overfor Orlogsflaaderne med deres hurtigskydende Automatvaaben synes dog Motortorpedobaadsangreb ved Dagslys — forudsat Angrebet ikke sættes ind med mægtige Sværme — stadig ikke at have megen Chance for at kunne lykkes. Man skal hverken over- eller undervurdere Motortorpedobaadsvaabnet. Disse smaa Krigsskibe har deres store Chance ved Angreb paa Troppetransportskibe, Konvojer og i Mørke eller med daarlig Sigtharhed ogsaa mod andre Arter af Krigsskibe. I Øjeblikket udgør de et uundværligt Supplement til en Krigsflaade, men de kan ikke paa nogen Maade erstatte hverken Jagere eller Undervandsbaade.

Motortorpedobaaden dukkede op under forrige Verdenskrig, og særlig de italienske og engelske Typer fejrede i flere Tilfælde store Triumfer. De italienske Motortorpedobaade gjorde flere vellykkede Angreb i Adriaterhavet mod den østrigske Flaade, som de takket være vidtgaende offensiv Aand og Tapperhed tilføjede svære Tab.

De engelske Motortorpedobaades Virksomhed under den forrige Verdenskrig er bedst kendt fra de fremgangsrige Operationer ved Flanderns Kyster og mod den russiske Flaade i den finske Bugt. I 1919 lykkedes det et Antal engelske Motortorpedobaade

trods Minefelter og Bevogtning, at trænge ind i Kronstadts Havn og der sænke tre større russiske Krigsskibe. Tre Motortorpedobaade tabtes herved.

Allerede i Begyndelsen af Tyverne erhvervede den svenske Flaade to italienske Motortorpedobaade, søsatte 1919. De var paa ca. 12 t og armerede med 2×45 cm T. og et MG. Farten var ikke mere end 24 Kn. Senere kom to engelske Baade til, søsatte hos Thornycroft 1925. De havde omtrent samme Deplacement og samme Armering, som de to førstnævnte, men Farten var 40 Kn.

Erfaringerne fra de Øvelser, der holdtes med disse Baade, klarlagde, at der først og fremmest behøvedes større Baade med kraftigere Armering, som kunde gaa til Søs, selv om det blæste mere end 10—12 m/sek.

Disse Krav til Egenskaberne hos Motortorpedobaade er nu blevet opfyldt med forrige Aars Indkøb af 6 Motortorpedobaade i Udlandet. Disse Baade opfylder alle Krav i Retning af Modernitet og er en udmærket Forøgelse af den svenske Flaade. Følgende almindelige Data for en moderne Motortorpedobaad giver et omtrentligt Indtryk af de nyeste Typers Egenskaber:

Fart: 40—50 Kn.

Deplacement: 20—25 t.

Længde: 20—22 m.

Bredde: 4—6 m.

Dybgaaende: 0,9—1,1 m.

Torpedoarmering: 4×45 cm eller 2×53 cm.

Artilleriarmering: 1—2 MG.

Dybdebomber.

Taageapparat.

Aktionsradius: 5—700 Sml.

God Sødygtighed.

Til Glæde for Sverige er der iværksat en indenlandsk Produktion af Motortorpedobaade. I Sommer og til Efteraaret skal de første Baade leveres, og med Kendskab til den svenske Skibbygningsindustri's solide Arbejde og store Erfaringer kan man forvente, at denne velkomne Forøgelse af det svenske Motortorpedobaadsvaaben kommer til at bestaa af fuldt moderne, hurtiggaaende Baade med god Armering.

Efter hvad der fremgaar af »Marinkalender 1941« bygges eller er der bygget, da Kalenderens Materiale indsamledes, otte svenske Motortorpedobaade, T 15—T 22. De fordeler sig paa to

Typer. Den største har 34 t Depl., 21 m Lgd., 2×53 cm TR samt 1×20 mm MK. Den mindre Type: 23 t, 19 m, $? \times 45$ cm.

De fra Udlandet indkøbte Baade omfatter to engelske: 25 t, 18 m, 2×45 cm TR, $2 \times$ MG, 41 Kn. og fire italienske (T 11—T 14): 17 t, 17 m, 2×45 cm TR, $1 \times$ MG, 47 Kn. (Sv. F.) F. H.

Tyskland.

Hangarskibe.

Med Udgangspunkt fra de nye engelske Hangarskibe diskuterer Dipl. Ing. Gerhard Höflich, Marine-Rundschau, de Krav, som maa stilles til saadanne Skibe, og han kommer til følgende Slutning:

»Hangarskibe skal — i Forbindelse med større Flaadestyrker under Kamp med fjendtlige Søstridskræfter — ved sine Luftfartøjer medvirke til Odelæggelse af de fjendtlige Flaadeenheder samtidig med at Jagerluftstyrkerne under alle Forhold skal beskytte egne Enheder mod Luftangreb. Det er en Selvfølge, at Luftrekonoscering til Stadighed finder Sted for at holde Ledelsen underrettet om Fjendens Bevægelser.

Grænsen for det Omraade, indenfor hvilket svære Søstridskræfter kan anvendes under Beskyttelse af egne Hangarskibes Jagerluftstyrker, kan regnes at være den Linie, til hvilken fjendtlig kystbaserede Jagerluftstyrker kan trænge frem.

Paa Oceanerne har Hangarskibe, der anvendes for at ødelægge Fjendens Forbindelseslinier og til Beskyttelse af egen Skibsfart, hovedsagelig Brug for Rekognoscerings- og Kamp-Luftfartøjer samt almindelig Skibsartilleri og passende Panserbeskyttelse for at kunne bekæmpe fjendtlige Handelskrydsere bl. a. i saadanne Situationer, hvor Luftstyrkerne ikke kan gribe ind.

Fremtidens Hangarskibe vil blive et Skib paa ca. 20.000 ts. med højeste Hastighed.

Panserbeskyttelsen og det alm. Skibsartilleri maa i Styrke og Antal omtrentligt modsvare Panser og Armering i Krydsere fra tilsvarende Tidsperiode.

Luftværnsartilleriet maa være kraftigere end i andre Krigsskibstyper, og dette Skyts samt Ildledelsescentral hertil maa være stabiliseret.

For at frigøre den for disse Krav nødvendige Vægt maa Antallet af Luftfartøjer reduceres til 40 à 50 i en enkelt Hangar.

Landingsdækket maa være 270 til 300 m langt. Katapulter til Udskydning af Luftfartøjer med stor Startlængde indbygges forude paa Landingsdækket om Stb. og Bb.

De ombordværende Luftstyrker vil antagelig komme til at bestaa af en Rekognoscerings-, en Jager- og en Bombe-Flotille, idet det dog bemærkes, at de seneste Erfaringer fra Middelhavet tyder paa, at det vil være ønskeligt at have forholdsvis flere Jagerluftfartøjer«.

(T. i S. Maj 41) H. H.

U. S. A.

Organisation (fortsat).

Direkte underlagt Marineministeren er ogsaa:

1. *Generalauditoren* med »the Office of the Judge Advocate General«.

Dette Kontor er Marinedepartementets Lovkontor, Chefen er dets juridiske Konsulent. Det behandler alle Krigsretssager, forbeholder Sager, som skal ind for Rigsadvokaten (the Attorney General), studerer Folkeret, besørger den juridiske Behandling ved Køb eller Leje af Ejendomme m. v.

2. *Direktøren for Marinens Etablissementer i Land* (the Director of Shore Establishments).

Til disse regnes ogsaa — foruden de før nævnte Værfter, Kanonfabrikker m. v. — Søforsvarsdistrikterne, hvis Chefer har det fulde Ansvar for alt sømilitært inden for hvert Distrikts bestemte geografiske Grænser. Cheferne (the commandants) er hver især ansvarlig direkte overfor Admiralstabschefen (the Chief of Naval Operations). Af Søforsvarsdistrikterne haves 13 i selve U. S. A.:

S. F. D. 1 (First District) — Hovedkvarter i Boston, Mass., S. F. D. 2 slaaet sammen med S. F. D. 3 — New York, S. F. D. 4 — Philadelphia, S. F. D. 5 — Norfolk, Va., S. F. D. 6, 7 og 8 — Charleston, S. C., S. F. D. 9 — Great Lakes, Ill., S. F. D. 10 og 11 — San Diego, Cal., S. F. D. 12 — San Francisco og S. F. D. 13 — Seattle, Wash.

Desuden findes S. F. D. 14 — Pearl Harbor, Hawaii, S. F. D. 15 — Panama-Kanalzonen og S. F. D. 16 — Philippinerne.

Flaadestationer er der ogsaa paa Guam, Samoa og Cuba (Guantanamo).

Paa Porto Rico (San Juan) findes en Radiostation, paa St. Thomas (Virgin Islands) en Luftmarinestation under Marinekorpsets Kommando, og Personel af Marinekorpset bruges sædvanligvis

til Legationsvagt i Peiping og som Garnison til Sikring af amerikanske Interesser i Shanghai.

3. »*The Budget Officer*«.

4. *Chefen for Marinekorpset* (the Major General Commandant, United States Marine Corps).

5. *Eksamensnævnet* (the Naval Examining Board).

Dette Nævn leder de forskellige Eksaminer, som er fastsat for hvert Avancement.

6. *Afskedigelsesnævnet* (the Naval Retiring Board) behandler i Tvivlstilfælde Spørgsmaal om Officerers mentale og fysiske Duelighed til fortsat Tjeneste, og kan om nødvendigt kræve Udtalelser eller afhøre Vidner under Eds Ansvar.

Formændene i begge disse Nævne er Kontreadmiraler.

Til Slut skal nævnes, at i Kraft af den saakaldte Pickett Act af 1910 er visse Landomraader med Oliekilder reserveret for den amerikanske Marine. Disse Omraader (Naval Petroleum Reserves No. 1, 2, 3, 4) er følgende:

1. 38,073 acres, San Joaquin Valley, Kern County, Cal., anslaaet til at indeholde 600 Millioner barrels (à 159 l).
2. 30,181 acres, lige sønden for Nr. 1 — 150 Mill. barr.
3. 9,321 acres, Teapot Dome — 20 Mill. barr.
4. 35,000 sq. miles, nær Point Barrow, Alaska, Indhold ikke opgivet.

En Del af de nævnte Omraader er foreløbig lejet ud til private.

Nogle Omraader med olieholdig Lerskifer er ogsaa reserveret: 59,150 acres i Garfield County, Colorado, 90,800 acres i Uintah, Utha. Der regnes for Tiden med 20—30 gallons Raolie for hver Ton Lerskifer.

(N. T. f. S.) F. H.

Marinens Bibliotek.

Juni 1941.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
39. *Lundström, Aa.*: Flygvapnets insatser under det andra världskriget. Från fälttåget i Polen till luftkriget i Medelhavet. Ill. Sthlm. 1941. 8^o. Fv.
40. Dansk biografisk Lexikon. Grundl. af C. F. Bricka... Kbh. 1941. 8^o. H. Bd. XX: Roos-Schacht.
41. *Ulrich, J.*: Døden har Vinger. En dansk Flyvers Beretning om Krigen i Finland. Ill. (Portr. af Forf. og af Søløjtnant Kalmberg). Kort. Kbh. 1941. 8^o. H.
42. *Sencourt, A.*: Winston Churchill. (M. Portr.) Index. Bristol u. A. 8^o. H.
43. *Williams, Al*: Air Power. (M. Portr. af Forf.) Index. Litt.fort. N. York 1940. 8^o. H:
 Part I—1936.
 1. Historical Background of Aviation.
 2. Italy and the Abyssinian Campaign.
 3. Germany.
 4. France and Russia.
 5. England.
 Part II—1938.
 6. »Gulphawk« to Europe.
 7. Inspecting German Aircraft Centres.
 8. Flying Foreign Ships.
 9. Progress in Italy.
 10. Background of Air Operations in Spain.
 Part III—1939-40.
 11. German Conquest of Poland.
44. *Churchill, S. Winston*: Blod, svett och tårar. Tal hållna av Winston S. Churchill. Samlade av S. Randolph Churchill. (Into Battle. Speeches by the Right Hon. Winston S. Churchill. Compiled by Randolph S. Churchill.) Övers. utförd av Hugo Hultenberg och Sven Åhman. Sthlm. 1941. 8^o. H.

45. *Silverstolpe, G. Westin*: Slaget om Atlanten. Världspolitikens dagsfrågor. Ut rikespolitiska institutes broschyrserie. Sthlm. 1941. 8^o. H.
46. *Lundstrøm, Aa.*: Flygvapnets insatser und det andra världskriget. Från fälttåget i Polen til luftkriget i Medelhavet. Ill. Sthlm. 1941. 8^o. H.
- *47. *Haarløv, N.*: En Foraarstur langs Grønlands Østkyst. Ill. & Kort. Kbh. 1941. 8^o. Særtr. af »Naturens Verden«. H. Gave fra Forfatteren.
- *48. Report of the Board of Visitors to the United States Naval Academy — 1935, 36 & 39. Annapolis, Maryland. Wash. 1935, 36 & 39. 8^o. Modt. gennem Det kongelige Bibliotek. H.
49. *Blitz, H. & Blitz, W.*: Ausföhrung quantitativer Analysen. Ill. Navne- og Sagregistre. 3. Aufl. 5. bis 6. Taus. Zwickau Sa. 1940. 8^o. K¹.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Kriegen 1939—
- 7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).
- Heckscher, E. F.*: Kontinentalblockad för och nu. Ekon. tidskr., Aarg. 43, Nr. 1.
- Lehmann, H.*: Die britischen Dominien im Kriege. II: Australien. III: Kanada. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 2 & 3.
- Møller, E.*: Paa den 20. Meridian. Gads danske Mag. Aarg. 35, Nr. 4. H.
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
- Finland.
- Suviranta, B.*: War Indemnities and Capital Levy in Finland. Index, Suppl., 16. Aarg., Nr. 161.
- Schweiz.
- Handschin*: De krigsekonomiska åtgärderna i Schweiz. Kooperatören, Aarg. 28, Nr. 4 & 7.

Det schweiziske næringslivet under kriget. *Industria*, Aarg. 37, Nr. 7.

Tyskland.

Den tyska krigsekonomien och balkankriget. *Industria*, Aarg. 37, Nr. 9.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol (efter Lande).

Danmark.

Dagens Krav. En effektiv Prispolitik. *Arbejderen*, 37. Aarg. Nr. 8.

Retningslinier for den nye Kornordning. Landbrugsraadets Medd. Nr. 13. 1941.

Sverige.

Förslaget till ny prisregleringslag. *Kooperatören*, Aarg. 28, Nr. 6.

Ramsing, R.: Några synpunkter vid prissättning av Krigsleveranser. *Ekontidsskr.*, Aarg. 43, Nr. 1.

7,6.: Neutralitet (efter Lande).

U. S. A.

Grewe, W. G.: Das Englandhilfegetz der Vereinigten Staten. *Monatshft. f. ausw. Pol.* Aarg. 8, Nr. 3.

H. Bistrup.

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940

Krydsertyper.

(*Svære Krydsere og Lette Krydsere*).

Svære Krydsere.

Som bekendt og allerede flere Gange nævnt resulterede Washingtontraktaten i, at Slagskibsbygningen stilledes i Bero, medens den maritime Kaprustning fortsattes med Krydserne som Tyngdepunktet. Hensigten med Traktaten havde selvfølgelig ikke været at starte en saadan ny Kaprustning, og de Grænser for Deplacement og Armering, som Traktaten indeholdt, var ikke ment som en Opfordring til de kontraherende — og andre — Stater om at balancere paa disse Grænser. Men Resultatet blev som bekendt, at saa godt som alle de Krydsere, der byggedes i de første Aar efter Washingtontraktaten, netop var Enheder paa eller meget nær de 10.000 Tons og alle med 20.3 cm Armering. Disse Krydsere blev bygget i en indbyrdes Kappelstrid mellem de forskellige Sømagters Konstrukører som en Slags Konkurrence om, hvem der ved at kombinere Fart, Armering og Beskyttelse paa den bedste Maade kunde skabe den til Kamp med andre »Washingtonkrydsere« kraftigste Enhed. Om denne Enhed saa var den bedst egnede til Løsning af de Opgaver, der ellers stilles Krydserne, var tilsyneladende et underordnet Spørgsmaal.

Denne indbyrdes »Krydserkonkurrence« kunde endda gaa, saa længe Slagskibenes Fart laa nede paa ca. 22 Knob, og Antallet af Slagkrydsere med over 30 Knobs Fart var minimalt. — Saa snart Slagskibene imidlertid kom op over de 30 Knob, viste det sig for Alvor, at disse Washingtonkrydsere var forfejlede. Det erindres, hvorledes Dreadnoughterne i Aarene efter 1906 hurtigt gjorde de ældre Slagskibe forældede, og Slagkrydserne (Dreadnoughtkrydserne) samtidig reducerede Værdien af de ældre Panserkrydsere (Falklandsslaget, BLACK PRINCE m.fl. i Nordsøslaget o. s. v.). Washingtonkrydserne fra 1922 var faktisk en Genoplivning af Panserkrydserne — og denne Genoplivning kunde maaske forsvares, saafremt disse Krydsere kunde holde en væsentlig Fartdifference mellem Slagskibene og sig selv. Men den Tendens, som Udviklingen af Slagskibene viste allerede i 1922 i Retning henimod Slagkrydsere eller bedre: hurtige Slagskibe,*) burde alvorligt have advaret mod »Washingtonkrydserne«, der nu ikke mere — i hvert Fald for de mindst hurtiges Vedkommende — er i Stand til at unddrage sig Slagskibene. — Historien har atter gentaget sig selv! —

Helt uden Kritik forløb dog ikke denne Bygning af svære Krydsere — tværtimod. Hist og her vil man da ogsaa — saaledes bl.a. i England (EXETER, YORK) — se, at Størrelsen af disse svære Krydsere reduceres — ligesom Antallet af Kanoner formindskes — samtidig med at man overgaar til at bygge lette Krydsere helt op til de tilladte 10,000 Tons.

For at give et Indtryk af Udviklingen af de svære Krydsere, er de forskellige Typer af disse opført i vedføjede Oversigt:

*) Se T.f.S. 104. Aargang, Side 414.

Oversigt over svære Krydsertyper.

Antal — Type — [søsat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Panser i mm		Torp.- app.	Hoved- armering
			V.l.	Dæk		
<i>England</i> (15 + 2 ældre)						
HAWKINS ... [17—20]	9.800	30.0	76	38	4	7Stk. 19 cm
KENT [26]	10.000	31.5	76	76	—	8 » 20.3 »
AUSTRALIA*) [27]	9.900	31.5	—	100	8	8 » 20.3 »
LONDON.... [27—28]	9.800	32.2	—	76	8	8 » 20.3 »
DORSETSHIRE [28—29]	9.950	32.2	—	76	8	8 » 20.3 »
YORK og EXETER [28—29]	8.300	32.2	76	51	6	6 » 20.3 »
<i>S. A.</i> (18)						
<i>SALT LAKE</i>						
CITY..... [29]	9.100	32.7	76	51	—	10 » 20.3 »
AUGUSTA ... [29—30]	9.100	32.7	76	51	—	9 » 20.3 »
INDIANAPOLIS [31—32]	9.900	32.7	102	102	—	9 » 20.3 »
SAN FRANCISCO [33]	9.950	32.7	127	127	—	9 » 20.3 »
QUINCY [35—36]	9.400	32.0	127	127	—	9 » 20.3 »
WICHITA ... [37]	10.000	32.5	152	127	—	9 » 20.3 »
<i>Tyskland</i> (5)						
BLÜCHER ... [37—39]	10.000	32	(125)	?	12	8 » 20.3 »
<i>Japan</i> (12)						
KAKO [25—26]	7.100	33	51	51	12	6 » 20.3 »
MYOKO..... [27—28]	10.000	33	76	76	8	10 » 20.3 »
ATAGO [30—31]	9.850	33	102	76	8	10 » 20.3 »
<i>Frankrig</i> (7)						
TOURVILLE . [25—26]	10.000	35	—	—	6	8 » 20.3 »
SUFFREN ... [27—30]	10.000	34	60	?	6	8 » 20.3 »
ALGERIE ... [32]	10.000	32	110	80	6	8 » 20.3 »
<i>Italien</i> (7)						
TRENTO [26—27]	10.000	35	76	50	8	8 » 20.3 »
ZARA [30—31]	10.000	32	150	70	—	8 » 20.3 »
BOLZANO ... [32]	10.000	36	76	50	8	8 » 20.3 »

*) Tilhører begge den australske Flaade.

Antal — Type — [søsat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Panser i mm		Torp.- app.	Hoved- armering
			V.l.	Dæk		
<i>Sovjet-Unionen (4+4)</i>						
1 KRASNIJ KAWKAS [16]	8.000	30	(50)	25	12	4 » 18
7 KIROW [36-p.St.]	8.000	33	76	50	6	9 » 18
<i>Argentina (2)</i>						
2 ALMIRANTE BROWN [29]	6.800	32	70	30	6	6 » 19
<i>Spanien (1)</i>						
1 CANARIAS ... [31]	10.000	33.5	102	20	12	8 » 20.3

Til de i Oversigten anførte Hoveddata skal knyttes følgende Kommentarer og yderligere Oplysninger:

England:

De to svære Krydsere HAWKINS og FROBISHER skulde i Henhold til London-Flaadetraktaten (1936) ændres til lette Krydsere ved en Omarmning fra 7 Stk. 19 cm til 9 Stk. 15.2 cm. Ved Krigsudbruddet i 1939 var denne Omarmning endnu ikke paabegyndt, hvorfor det vel maa anses for sandsynligst, at disse Enheder stadig skal henregnes til de svære Krydsere. Luftskytset i de nyeste engelske Enheder bestaar af 8 Stk. 10.2 cm, 8 Stk. 40 mm og 8 Maskingeværer; i de ældre Enheder et noget mindre Antal, men samme Kalibre. Maskinkraften: 80.000 H.K. og 4 Skrue, Parsons eller Brown Curtis gearede Turbiner. Aktionsradius 10.000 Sm ved 14 Knob. Alle har Katapult — agten for Skorstenene — og 1—3 Luftfartøjer; de fleste af KENT-Klassen har en stor kasseformet Hangar foran Stormasten. Bemærkelsesværdigt er de relativt lave Hastigheder og Manglen af Vandliniepanser for en Del af Enhederne.

U. S. A.:

For de amerikanske, svære Krydsere er den stadige Forbedring af Beskyttelsen bemærkelsesværdig. Derimod er Farten næsten den samme for alle Klasser, svarende til en Maskinkraft paa 107.000 H.K. Hovedarmeringen er opstillet i 3 Tripletaarne, 2 for i Etageopstilling og 1 agter — undtagen i SALT LAKE CITY, der



U.S.S. WICHITA (Bemærk 12.7 cm A.L.K. i lukkede Panserskjolde over Hovedarmeringen og udfor Broen)

har 2 Tripletaarne og 2 Dobbeltaarne for og agter i Etageopstilling, saaledes at Dobbeltaarnene staar *under* Tripletaarnene: $(2+3)+(3+2)$. Luftsøtset bestaar af 8 Stk. — i de ældre af 4 Stk. — 12.7 cm A.L.K. og 8 Stk. 40 mm. De to ældste Klasser havde oprindeligt 6 Stk. 53.3 cm Torpedoapparater, men disse er fjernet i 1935. 2 Katapulte — en i Borde i hver Side udfor eller agtenfor Skorstenene (undtagen i WICHITA) — 4 Luftfartøjer. Gennemsnitlig Aktionsradius: 14.000 Sm ved 15 Knob, 10.000 Sm ved 20 Knob.

WICHITA: Som den nyeste amerikanske, svære Krydser — og en af de nyeste overhovedet — skal der her gives en noget mere detailleret Beskrivelse af

WICHITA. Efter næsten $3\frac{1}{2}$ Aars Byggetid fra Stabelsætning til Kommandohejsning paabegyndte WICHITA i Februar 1939 sit Jomfrutogt. Medens Pressen ellers strax ved nye Enheders Indlemmelse i den amerikanske Flaade faar Lejlighed til at beskæftige sig meget indgaaende med dem baade i Billeder og Text som et Led i den maritime Propaganda, dannede dette Skib en Undtagelse, idet der først i Løbet af Sommeren s.A. blev givet Tilladelse til at offentliggøre disse forskellige Oplysninger. Oprindeligt var WICHITA planlagt som den ottende Enhed af SAN FRANCISCO-Klassen*) og blev sat paa Stabelen paa Orlogsværftet i Philadelphia i August 1934. Medens England, Japan, Frankrig og Italien omtrent strax efter Washingtonkonferencen i 1922 gav sig til at bygge svære Krydsere, forholdt de forenede Stater sig mere afventende, og først saa sent som i 1926—27 blev de første amerikanske Enheder sat paa Stabelen. Da disse allerede havde nydt godt af de sørgelige Erfaringer, man andetsteds havde høstet med de altfor svagt beskyttede »Tin-clad-cruisers« (jfr. Beskyttelsen i den første amerikanske svære Krydser SALT LAKE CITY, der er den samme som i den sidste engelske svære Krydser EXETER — begge Skibe fra samme Aar), er WICHITA saaledes Resultatet af næsten 15 Aars Bygning af svære Krydsere. Med sine to tætstaaende, runde Skorstone og det høje Agterskib har WICHITA ikke i Udseende synderlig Lighed med SAN FRANCISCO, men derimod med de 10.000 Tons store, lette Krydsere af PHILADELPHIA-Klassen. Den store Hangar midtskibs og de lange Katapulter paa Sokler ude i Borde, som kendetegner de fleste ældre, svære Krydsere i de forenede Stater er forsvundet — og i Stedet for er de to lave Katapulter (72 Fods Gittertype) anbragt yderligt i Borde agter paa

*) Trods et 550 Tons mindre Deplacement regnes Krydserne QUINCY og VINCENNES officielt med til SAN FRANCISCO-Klassen.

Agterdækket sammen med Luftfartøjskranen. Agterdækket er hævet — og i samme Højde som Fordækket — og i den agterste Del af Agterskibet findes Hangaren med Elevator — og med Plads til normalt 4 Luftfartøjer, Maximum 8 (i demonteret Tilstand). Hovedarmeringen bestaar af 9 Stk. 20.3 cm 1/55 i 3 Tripletaarne. De 3 Kanoner i hvert Taarn er sammenkoblede og Maxi-



U. S. S. WICHITA — den nyeste amerikanske, svære Krydsler
(Bemærk »Flush-Deck« og Agterskibets Højde og Form).

munselevationen 45° . Luftskytset skulde — efter amerikanske Kilder — oprindeligt have bestaaet af 9 Stk. 12.7 cm A. L. K. 1/25 — foruden 10 Stk. Maskinskyts. Imidlertid er foreløbig kun de 8 Stk. installeret i Enkeltaffutager — de fire i lukkede Panserskjolde dels for og agter over Hovedarmeringen, dels paa Siderne af Broen, de øvrige fire staar ubeskyttet paa Sidedækket, to i hver Side agtenfor Skorstenene. Da der for Tiden eksperimenteres med lukkede, dobbelte Panserskjolde (102 mm?) til Luftskytset til de nye Slagskibe og de nye lette Krydsere — og saadanne dobbelte Panserskjolde forsøgsvis er opstillet paa Sidedækket i ST. LOUIS og HELENA (af PHILADELPHIA-Klassen), er det sandsyn-

ligt, at Luftskytset og dets Opstilling i WICHITA senere vil blive noget ændret. Et smalt Bælte af Vandliniepanser af 152 mm Tykkelse beskytter Maskiner og Kedler — for og agterefter aftager det til 38 mm og holder op ved henholdsvis forreste og agterste Kanontaarn. Vandlinien herfra til Stævnene er — ligesom i alle andre svære Krydsere upansret. Kommandotaarnet har den stærkeste Beskyttelse: 203 mm. Der er to Panserdæk paa 76 og 51 mm — men desuden maa det antages, at Ammunitionsmagasinerne har extra Beskyttelse — baade horizontalt og vertikalt. I Forskibet strækker Panserdækkene sig ikke længere end Vandliniepanseret, agter fortsætter det underste Panserdæk som »Dørk« for Hangaren — medens det øverste ogsaa her holder op sammen med Vandliniepanseret. Maskineriet bestaar af Westinghouse gearede Turbiner paa 100.000 H.K., 4 Skruer. — Elektrisk Svejsning er anvendt i ret udstrakt Grad. Der findes 4 Projektører opstillet paa en Gitterkonstruktion mellem Skorstenene. Masterne er to lette Pælemaster med samme Fald som Skorstenene ligesom i de øvrige nyere amerikanske, svære Krydsere — i Modsætning til de ældre, der har Trebensmaster.

Tyskland:

Luftskytset i BLÜCHER-Klassen bestaar af 12 Stk. 10.5 cm A.L.K. og 12 Stk. 37 mm. De 10.5 cm A.L.K. staar i 6 pansrede Dobbeltskjolde — 3 paa hver Side. Der findes en Katapult — foran Stormasten — og 3 Luftfartøjer. Til Sammenligning med WICHITA kan nævnes: Maskinkraft 80.000 H.K. — 3 Skruer. Længde 195 m (mod 183), Bredde 21.3 m (18.8.) og Dybgaende 4.7 m (6.1). Den sidste Enhed af denne Klasse, der ved Stabelafløbningen den 1. Juli 1939 fik Navnet LÜTZOW,

er senere blevet omdøbt, idet Panserskibet DEUTSCHLAND nu fik Navnet LÜTZOW.

Iøvrigt bemærkes som allerede tidligere nævnt, at disse »Lommeslagskibe« omtrent samtidig med dette Navneskifte fik ændret deres officielle Klassificering fra »Panzerschiffe« til »Schwere Kreuzer« — en Klassificering, der synes at passe bedre til denne Skibstype — og som ogsaa svarer til den Typebetegnelse, der *oprindeligt* anvendtes — nemlig »Panzerkreuzer«.

Japan:

I KAKO-Klassens to ældste Enheder er Hovedarmeringen opstillet i 6 Enkelttaarne — tre for og tre agter — det midterste Taarn hævet over de to andre, i de to nyere Enheder er der 3 Dobbeltaarne — 2 for og 1 agter. I de to nyeste Klasser er Hovedarmeringen anbragt i 5 Dobbeltaarne — 3 for (det midterste hævet over de to andre) og 2 agter. Luftskyts: 4 eller 8 Stk. 12 cm A.L.K. 1/50 samt Maskinskyts.

Frankrig:

De to første franske Enheder er saa godt som ubeskyttede. Hovedarmeringen staar bag splintsikre, lukkede Dobbeltkjolde — formet som Kanontaarne — og Kommandotaarnet har 80 mm Panser — men ellers er Vandlinie, Dæk, Ammunitionsmagasiner og -ophejsninger helt uden Beskyttelse. I Modsætning hertil er den sidste Enhed, ALGERIE, antagelig den bedst beskyttede, svære Krydser. Vandliniepanseret er 110 mm — mellem forreste og agterste Ammunitionsmagasin — og hæver sig her i sin fulde Tykkelse højt over Vandlinien og fortsætter som et veritabelt Sidepanser. Undervands-



ATAGO — den sidste japanske, svære Krydsertype
Formel: $((2 \times 2) + 2) + (2 \times 2)$



Japansk svær Krydser FURUTAKA af KAKO-Klassen
Formel $((2 \times 1) + [1]) + [1] + (2 \times 1)$

beskyttelsen bestaar af indvendige Bulges med 38 mm indvendig Tykkelse. Den samlede Vægt af Panser andrager 2000 Tons. Luftskyts: 12 Stk. 10 cm A.L.K. 1/60 i Dobbeltskjolde, 8 Stk. 37 mm og 16 Stk. Maskinskyts. 2 Katapulter og 3 Luftfartøjer. Medens de øvrige svære, franske Krydsere har Trebensmast for og en svær Pælemast (med Projektører) agter og herimellem 2 Skorstene med ret stor indbyrdes Afstand, er ALGERIE let kendelig paa sin ene Skorsten og den svære Ildlederopbygning over Brokonstruktionen. Mellem Skorstenen og den spinkle Trebens-Stormast findes en svær Opbygning med Ildlederstation for Luftskytset, Projektører og Luftfartøjskraner.

Italien:

I Udseende er alle de svære, italienske Krydsere let kendelige med deres 2 Skorstene bag hver sin Mast — den forreste, tykkere bag den svære Fokkemast med Ildlederstation m.v. — den agterste noget tyndere bag den lettere Stormast. Luftskytset bestaar af 12 Stk. 10 cm A.L.K.*) og 8 Stk. 37 mm samt Maskinskyts. En Katapult**) og 2 Luftfartøjer. — Medens ALGERIE repræsenterer den bedst pansrede Type af de svære Krydsere, kan BOLZANO tages som den bedste Repræsentant for den hurtige Type. Med en Beskyttelse, der ikke ligger synderligt under Gennemsnittet for de svære Krydsere, udvikler BOLZANO en Maskinkraft paa 150.000 H.K. svarende til 36 Knob. Den absolute Maximumsfart

*) Oprindeligt 16 Stk. 10 cm A.L.K. i 8 Dobbeltskjolde.

**) I TRENTO-Klassen m.v. fast indbygget paa Fordækket, i BOLZANO drejeligt mellem forreste Skorsten og Stormasten.

under Prøverne var 39 Knob, og i et Udholdenhedsløb paa 8 Timer opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 38 Knob (med et Displacement incl. Brændsel paa ca. 11.000 Tons). TRENTO og TRIESTE — ligeledes med 150.000 H.K. — ligger $\frac{1}{2}$ à 1 Knob under BOLZANO. For at undgaa Nedslag af Røg under høj Fart er Bro



BOLZANO — den nyeste italienske, svære Krydsler
(Bemærk Brokonstruktionens Sammenbygning med forreste Skorsten og
den ringe Afstand mellem de to Kanoner
i Dobbelttaarnene)

og forreste Skorsten i BOLZANO og POLA sammenbyggede i en fælles, strømnet Konstruktion. — Aktionsradius: 6000 Sm. ved 15 Knob. Skønt BOLZANO og TRENTO-Klassen ikke har meget ringere Beskyttelse end den engelske KENT-Klasse, er disse italienske, svære Krydsere dog gennemgaaende meget lettere byggede end de engelske.

I ZARA-Klassen er Vandliniepanserets Maximumstykkelser (150 mm) større end i ALGERIE (110 mm), men det fortsætter ikke i et lodret Sidepanser.

Sovjet-Unionen:

Den svære Krydser KRASNIJ KAWKAS (☉: det røde Kaukasien) blev sat paa Stabelen i 1913 som let Krydser ADMIRAL LAZAREW (Søsterskib til PROFINTERN og TSHERWONAJA UKRAINA). Efter Stabel afløbningen i 1916 stoppedes Arbejdet, og Skroget henlaa i ufærdig Stand i en halv Snes Aar. Da man endelig bestemte sig til at færdigbygge Skibet, var det endnu muligt at ændre Tegningerne fuldstændigt — og i Stedet for en let Krydser med 15 Stk. 13 cm blev Resultatet en svær Krydser med 4 Stk. 18 cm — et specielt russisk Kaliber. Skønt beregnet til 30 Knob (55.000 H.K.) angiver franske Kilder, at Maximumsfarten kun er 25 à 26 Knob. Luftskyts: 4 Stk. 10.2 cm A.L.K. og 4 Stk. 37 mm samt Maskinskyts. 1 Katapult mellem agterste Skorsten og Stormast, 1 Luftfartøj. Endvidere findes 4 Stk. Dydbombekastere og 100 Miner. Skibet er let kendeligt paa Grund af de mærkelige, ret svære Gitterkonstruktioner, der bærer Afstandsmaalere og Ildlederstationerne og samtidig tjener som en Slags Master. KRASNIJ KAWKAS, der højste Kommando i 1932, tilhører Sortehavsflaaden. Derimod tilhører de 7 nye, svære Krydsere af KIROW-Klassen Østersøflaaden. Af disse er Navnene paa de tre færdige Enheder kendt: KIROW (1936), MAXIM GORKI (1937) og KUIBUSJEW (1938) — to andre Enheder, der endnu er under Bygning, ses ofte benævnt VOROSJILOW og ORDJONIKIDZE.*) Med Hensyn til Hovedar-

*) Disse Navne maa dog tages med et vist Forbehold. Det er muligt, at det sidste Navn stammer fra det Værft, der bygger Skibet (jfr. TRETJ INTERNATIONAL der bygges paa Ordjonikidze-Værftet). I denne Sammenhæng kan som Kuriosum anføres, at den franske Marinekalender »Les Flottes de Combat« (1940), Side 704, angiver den fjerde Enheds Navn som »SJOVÅSENDET« — antagelig fordi det svenske »Tidsskrift i Sjøvæsendet« har været nævnt som Kilde til de tre første Enheders Navne — og saa selv ved en Fejltagelse er smuttet med som Navnet —

meringen er der Uoverensstemmelse mellem »Fighting Ships«, der angiver 6 Stk. 18 cm i 3 Dobbelttaarne, og de andre Flaadekalendere, der opgiver 9 Stk. 18 cm i 3 Tripletaarne. Et i det russiske Blad »Prawda« i 1939 gengivet Billede af KIROV viser imidlertid tydeligt 2 Tripletaarne for — og da andre Billeder viser 2 Taarne for og 1 agter, kan der ikke være Tvivl om de 9 Stk. 18 cm. Luftskytset angives til 4 (eller 6) Stk. 10.2 cm og 4 Stk. 37 mm samt 4 Stk. Maskinskyts. 1 Katapult — mellem Skorstenene — og 2 à 4 Luftfartøjer. Maskineriet bestaar af gearede Turbiner — med Dieselmotorer til Marchfart (16 Knob), samlet Maskinkraft 100.000 H.K., Maximumsfart 33 Knob. Ved Udarbejdelsen af Planerne til KIROV-Klassen har en italiensk, maritim-teknisk Kommission ydet Assistance, ligesom den har fulgt (eller maaske rettere ledet) Bygningen af Skibene. — Udover disse fem Enheder angives endnu yderligere to af samme eller lignende Type som værende under Bygning.

Argentina:

De to i Italien byggede argentinske, svære Krydsere er den mindste svære Krydsertype, der findes. Luftskyts: 12 Stk. 10 cm A.L.K. og 6 Stk. 40 mm. Skibene, der er en formindsket Udgave af TRENTO-Klassen, er meget let byggede og skal — efter argentinske Opgivelser — ryste meget, saa snart de løber Fart (Maximumsfart paa Prøverne: 33.5 Knob).

Spanien:

CANARIAS er bygget i Ferrol efter engelske Tegninger. De 20.3 cm Kanoner kan leveres til 70°.

paa den fjerde Enhed. Et Tilfælde som dette viser, hvor vigtigt det er at kende Betydningen af de forskellige Skibsnavne. Da nu denne Type Skibe er opkaldt efter bekendte Kommuniste, vilde en kritisk Gennemgang sikkert have excluderet »Sjöväsendedet« som ikke værende Kommunist.

Luftskyts: 8 Stk. 12 cm og 8 Stk. 37 mm A. L. K — 1 Katapult og 2 Luftfartøjer. Søsterskibet BALEARES (1932), som højste Kommando med kun 6 Stk. 20.3 cm om Bord (Taarn Nr. 4 manglede)*), torpederedes i Marts 1938 (se T.f.S. 109. Aargang, Maj, Side 265). CANARIAS er let kendelig paa sin mægtige Skorsten.

Som det vil ses af Oversigten over de svære Krydsere, er Bygningen af denne Kategori Skibe nu efterhaanden indstillet i de allerfleste Lande. England har ikke bygget svære Krydsere siden 1929 — Japan, Italien og Frankrig ikke siden 1932. Og det er vel tvivlsomt, om der i U.S.A. og Tysland vil blive bygget flere — i hvert Fald af den indtil nu gængse Type. Fremtidens eventuelle svære Krydsere vil uden Tvivl faa et større Displacement — for derigennem at faa en højere Fart end de nuværende. Der maa nødvendigvis skabes en kendelig Fartdifference mellem Slagskibene og de svære Krydsere.

Efterhaanden som Luftvaabenet overtager en større og større Del af Ekclaireringen, vil der være Mulighed for at lægge mere Vægt paa Krydsernes Anvendelse til Løsning af de øvrige Hovedopgaver. Ogsaa Jagernes stadig voxende Størrelse og Fremkomsten af de store Jagere og Torpedokrydsere vil virke i samme Retning.

Kravene til de svære Krydsere, der nu skal anvendes til Handelskrig og Kolonikrig, og som samtidig

*) Jfr. her den spanske Panserkrydser CRISTOBAL COLON, der sænkedes i Kampen ved Santiago 3. 7. 1898. Af en Armering paa 2 Stk. 25.4 cm, 10 Stk. 15 cm og 6 Stk. 12 cm manglede de 2 Stk. 25.4 cm, fordi Krigen kom, inden Skibet var færdigt. Eller rettere: fordi Skibet ikke var færdigt, da Krigen kom. Saaledes gentager Historien sig selv!

skal kunne danne et virkeligt Rygstød for lettere Eklaireringsstyrker, vil være:

1. Stor Hastighed — i hvert Fald ikke under Slagskibenes.
2. Stor Aktionsradius.
3. Armering: svært Kaliber, som i Forbindelse med kraftig Mellemarmering hurtigt kan nedkæmpe alle andre for Tiden eksisterende Krydsertyper, og som tillige ikke vil være uden Virkning overfor Slagskibe.
4. En vis Beskyttelse mod Slagskibenes Artilleri — især saafremt Hastigheden ikke bliver væsentlig større end Slagskibenes.

Disse Krav vil i Dag sige: Hastigheder paa ikke under 35 Knob, en udstrakt Anvendelse af Trin-Pansring og en Armering paa sex à otte Stk. 25—32 cm i to Triple- eller Quadrupletaarne, otte à tolv Stk. 15 cm A.L.K. og lige saa mange Stk. 10 cm A.L.K. Endvidere Overvandstørpedoapparater. Det til disse Krav svarende Displacement vil antagelig variere mellem 16 og 22.000 Tons.

Man vil se, at de tyske »Lommeslagskibe« danner en Prototype for disse Handelsødelæggere. I denne Sammenhæng henvises til Bygningen af de japanske »Panserkrydsere« KATORI og KASHIMA, der allerede er omtalt under de japanske Slagskibe, samt til det nye amerikanske »Heavy Cruiser«-Projekt, der gaar ud paa at bygge stærkt pansrede Krydsere paa ca. 20.000 Tons med 32 Knobs Fart (eller mere), armerede med 6 Stk. 30.5 cm Kanoner i to Tripletaarne og 8 à 12 Stk. 15 cm.

Lette Krydsere.

Hvor Bygningen af de svære Krydsere hører op — rent tidsmæssigt set — begynder Bygningen af de moderne, lette Krydsere, idet der dog i enkelte Lande er en kort Periode, hvor de to forskellige Typer overlapper hinanden. I et enkelt Land — Tyskland — begyndes der med de lette Krydsere — og de svære Krydsere danner her en Lakune i Rækken af de *moderne*, lette Krydsere. I den vedføjede Oversigt over lette Krydsere er der dog ogsaa medtaget en Del ældre, endnu fuldt tjenstdygtige Enheder til Sammenligning, og de svære Krydsere ses her udfylde Mellemrummet mellem de ældre og de moderne, lette Krydsere.

Til de i Oversigten anførte Hoveddata skal yderligere tilføjes følgende Kommentarer:

England:

Nogen effektiv Stigning i Hastigheden siden E-Klassens 33 Knob har ikke fundet Sted, skønt der mellem denne og FIJI-Klassen ligger 20 Aars Udvikling. Forskellen mellem disse to Klasser, der har omtrent samme Displacement, viser sig ved Armeringen, der er steget fra 7 til 12 Stk. 15.2 cm Kanoner, samtidig med at Torpedoarmeringen er reduceret fra 16 til 6 Apparater. I Lighed med Hovedarmeringen er Luftskytset øget fra 3 til 8 Stk. 10.2 cm A. L. K. og fra 2 Stk. 40 mm og 10 Stk. Maskinskyts til 8 Stk. 40 mm. Fra og med E-Klassen har alle engelske Krydsere (undtagen ADVENTURE) 1 Katapult og 1—3 Luftfartøjer. EFFINGHAM (oprindeligt svær Krydser af HAWKINS-Klassen) er omarmeret til let Krydser; samtidig foretoges en Rekonstruktion, hvorved hele Udseendet er ændret. De to Skorstene er blevet til een, og de 15.2 cm Kanoner

Oversigt over lette Krydsertyper.

Antal — Type — [sosat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Panser i mm		Torp.- app.	Hoved- armering
			v.l.	Drek		
<i>England</i> (ca. 35 + (24) + 16)						
5 C-Klasse ... [16—17]	4.200	29	76	25	8	5 Stk. 15.2
8 C-Klasse (Luft- værnskr.) .. [17—19]	4.200	29	76	25	—	8 à 10 10.2
1 ADELAIDE (Australien) [18]	5.100	25.5	76	51	2	9 » 15.2
8 D-Klasse ... [17—19]	4.800	29	76	25	12	6 » 15.2
2 E-Klasse ... [19—20]	7.600	33	76	25	16	7 » 15.2
1 EFFINGHAM (omarmet) [21]	9.800	30	76	38	4	9 » 15.2
1 ADVENTURE (Minekr.)... [24]	6.700	28	?	?	—	4 » 12
(Svære Kryds.) [26—29]						
5 LEANDER ... [31—34]	ca. 7.100	32.5	76	51	8	8 » 15.2
3 PERTH (ex AMPHION) (Australien) [34]	ca. 6.900	32.5	76	51	8	8 » 15.2
4 ARETHUSA .. [34—36]	5.250	32.5	51	51	6	6 » 15.2
8 SOUT- HAMPTON ... [36—37]	ca. 9.250	32.5	127	51	6	12 » 15.2
2 EDINBURGH [38]	10.000	32.5	127	51	6	12 » 15.2
10 DIDO [39-p.St.]	5.400	33	51	51	6	10 » 13.2
17 FLI [39-p.St.]	8.000	33	?	?	6	12 » 15.2
<i>U. S. A.</i> (19 + 17)						
10 OMAHA [20—24]	7.050	33.7	76	38	6	10 à 12 15.2
(Svære Kryds.) [29—37]						
9 PHILA- DELPHIA [36—38]	10.000	32.7	127	76	—	15 » 15.2
4 ATLANTA ... [p.St.]	6.000	(38)	83	51	6	9 » 15.2
13 CLEVELAND . [p.St.]	10.000	(33)	(203)	?	?	12 » 15.2
<i>Tyskland</i> (6 + 4)						
1 EMDEN [25]	5.400	29	(100)	?	4	8 Stk. 15
3 KÖNIGSBERG [27—28]	6.000	32	(100)	?	12	9 » 15
2 LEIPZIG [29—34]	6.000	32	(100)	?	12	9 » 15
(Svære Kryds.) [37—39]						
4 ny Type ... [p.St.]	8.000	?	?	?	?	? » 15

antal — Type — [sosat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Panser i mm		Torp- app.	Hoved- armering
			V.l.	Dæk		
<i>an (20+(2)+5)</i>						
HIRADO [11]	4.400	26	—	76	3	8 Stk. 15.2cm
KUMA m.fl. . [19—25]	5.100	33	51	63	8	7 » 14 »
(svære Kryds.) [25—31]						
MOGAMI [34—36]	8.500	33	51	51	12	15 » 15.2 »
TONE [37—38]	8.500	33	51	51	12	12 » 15.2 »
ny Type . . . [p.St.]	7.000	?	?	?	?	?
<i>nkrig (12+3)</i>						
DUGUAY- TROUIN [23—24]	7.250	33	—	?	12	8 » 15.5 »
(svære Kryds.) [25—32]						
LA TOUR D'AUVERGNE (Minekryds.) [29]	4.800	30	—	—	—	4 » 13.8 »
JEANNE D'ARC (Skolekryds.) [30]	6.500	26	—	76	2	8 » 15.5 »
EMILE BERTIN (Minekryds.) [33]	5.900	34	—	50	6	9 » 15.5 »
LA GALISSON- NIÈRE [33—36]	7.600	32	120	68	4	9 » 15.5 »
DE GRASSE . . [p.St.]	8.000	34	(120)	(68)	4	9 » 15.5 »
<i>ien (12+(1)+2)</i>						
BARI (ex-PILLAU) . [14]	3.250	27	—	85	—	8 » 15 »
(svære Kryds.) [26—32]						
BARBIANO (A) [30]	5.050	37	51	75	4	8 » 15.2 »
CADORNA (B) [31—32]	5.000	37	51	75	4	8 » 15.2 »
MONTE- CUCCOLI .(C) [34]	6.950	37	76	75	4	8 » 15.2 »
DUCA D'AOSTA .(D) [34—35]	7.300	36.5	120	75	6	8 » 15.2 »
GARIBALDI (E) [36]	7.900	35	150	(75)	6	10 » 15.2 »
CIANO [p.St.]	8.000	?	?	?	?	10 » 15.2 »
<i>entina (1)</i>						
LA ARGENTINA [37]	6.500	31	76	51	6	9 » 15.2 »

Antal — Type — [søsat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob	Panser i mm		Torp.- app.	Hoved- armering
			V.l.	Dæk		
<i>Holland (3+2)</i>						
2 JAVA [20—21]	6.700	32	75	50	—	10 Stk. 15
1 DE RUYTER . . . [35]	6.500	32	60	35	—	7 » 15
2 DE ZEVEN PROVINCIE . . . [p.St.]	8.350	33	100	?	6	10 » 15
<i>Sverige (1+2)</i>						
1 GOTLAND [33]	4.700	27	29	?	6	6 » 15.2
2 TRE KRONOR [p.St.]	7.000	(35)	?	?	?	?
<i>Spanien (5)</i>						
1 NAVARRA (ex- REPUBLICA) . . . [20]	4.850	27	76	76	4	6 » 15.2
1 MENDES NUÑEZ [23]	4.500	29	76	25	12	6 » 15.2
3 ALM. CERVERA [25—28]	7.500	34	76	65	12	8 » 15.2
(Svære Kryds.) [31—32]						
<i>Sovjet-Unionen (2)</i>						
2 PROFINTERN [15]	6.800	(30)	—	25	12	15 » 13
(Svære Kryds.) [16-41]						
<i>Thailand (2)</i>						
2 under Bygn. i Italien [p.St.]	4.600	30	?	?	6	6 » 15.2

i Enkeltskjolde er anbragt tre og tre i Etageopstilling for og agter — to staar i Borde lidt agten for Skorstenen og den sidste paa Agterdækket, noget agterligere end den nederste i Etageopstillingen her. *) Af de første nyere, lette Krydsere, LEANDER- og PERTH-

*) Formel: $(3 \times 1) + \frac{1+1}{2} + ((2 \times 1) + [1] + 1)$.

Klasserne paa ca. 7.000 Tons, udvikler der sig dels en mindre Type, dels en større. Den mindre Type har ringere Beskyttelse og ses først (ARETHUSA-Klassen) med et mindre Antal Kanoner af samme Kaliber, senere med et større Antal Kanoner af mindre Kaliber (10 Stk. 13.2 cm i DIDO-Klassen). Den større Type har bedre Beskyttelse (127 mm i Vandlinien) og med Kulmina-



H.M.S. NEPTUNE af LEANDER-Klassen
(den første engelske, lette Krydsertype siden Verdenskrigen)

tion i de 10.000 Tons store Enheder af EDINBURGH-Klassen med en Armering paa 12 Stk. 15.2 cm Kanoner i fire Tripletaarne. I disse Tripletaarne er den midterste Kanon trukket noget tilbage i Taarnet i Forhold til de to yderste Kanoner — for ved bedre Udnyttelse af Pladsen i Taarnet at kunne gøre dette saa lille som muligt. I SOUTHAMPTON-Klassen er Hangarerne anbragt i Agterkant af Brokonstruktionen, der her er trukket agterefter, saa denne — set tværs — synes at omslutte den forreste Skorsten. I EDINBURGH-Klassen er forreste Skorsten trukket betydelig mere agterefter til midt mellem Broen og Stormasten.

Som en særlig Type fremtræder Luftværnskryd-

serne (Anti-Aircraft Ships). Den Tanke at armere en Krydser — eller et Skib — udelukkende med Luftskyts er i og for sig ikke ny. Den tidligere tyske Krydser *NIOBE* (1899 — 2400 Tons — oprindelig Armering: 10 Stk. 10.5 cm — 21 Knob), som i 1926 blev købt af Jugoslavien og her fik Navnet *DALMACIJA*, blev ved Rekonstruktionen omarmet med 6 Stk. 84 mm A.L.K.



Stævnbillede af H.M.S. *NEWCASTLE* af *SOUTHAMPTON*-Klassen
(Bemærk Hangarerne paa Siden af Broen)

og er saaledes paa en Maade en Slags Prototype for de engelske Luftværnskrydsere. Som en Følge af Luftvaabenets stærke Udvikling blev de to engelske Krydsere *COVENTRY* og *CURLEW* (1917—4300 Tons—29 Knob—5 Stk. 15.2 cm) i 1935 omdannet til Luftværnskrydsere, idet de omarmedes med 10 Stk. 10.2 cm A.L.K., der opstilledes rundt omkring i ubeskyttede Enkeltaffutager, samt 4 Stk. 40mm (i Quadrupleaffutage) og 10 Maskingeværer. Det var Meningen, at disse Luftværnskrydsere dels skulde anvendes som Beskyttelse for Konvojer, dels som Nærdækning for Flaadestyrker (Slagskibe og Aërodromskibe). I 1939 omdannedes de fire C-Krydsere af *CAIRO*-Klassen paa lignende Maade — dog bestaar det svære Luftskyts her kun af 8 Stk. 10.2cm A.L.K. i fire Dobbeltaffutager beskyttet

af letpansrede Skjolde. Yderligere to C-Krydsere, CAPE-TOWN og COLOMBO, er i 1940 omarmet paa samme Maade. Erfaringerne synes dog ikke helt at have svaret til Forventningerne — CURLEW blev saaledes sænket ved Luftangreb i Juni 1940. For en umiddelbar Betragtning forekommer en saadan Omarming at være en altfor følelig artilleristisk Svækkelse, der næsten prisgiver Luftværnskrydsere under Kamp med andre Krydsere — især da de 29 Knobs Fart ikke giver den nogen Mulighed for at trække sig ud af Kampen. Fremkomsten af disse Luftværnskrydsere skyldes da antagelig ogsaa en Nødsituation, og Bygning af nye Enheder af denne Type finder ikke Sted. Ved at armere de smaa, lette Krydsere — eventuelt Torpedokrydsere — med 13 à 14 cm A.L. Skyts som Hovedarming synes en heldigere Løsning af Opgaven at være mulig. Ogsaa ældre Jagere er paa lignende Maade ved Omarming med Luftskyts og Fjernelse af Torpedoapparaterne omdannede til hurtige »Escort Vessels«.

U. S. A.:

I de forenede Stater falder Overgangen fra svære til lette Krydsere — som det vil ses af Oversigterne — langt senere end i England, Japan, Frankrig og Italien, og denne Overgang finder Sted uden at der sker nogen Ændring i Displacementet og saa godt som heller ikke i Farten. Ligeledes er Luftskytset, Antal Katapulter og Luftfartøjer og deres Anbringelse i Hangar i Agterskibet ens i PHILADELPHIA-Klassen og i WICHITA. Hertil kommer, at Udseendet er det samme — bortset fra at PHILADELPHIA har nogle flere og mindre Kanontaarne end WICHITA. De 12 Stk. 15.2 cm Kanoner er anbragt i fem Tripletaarne — 3 for i Diametralplanet, hvor det midterste er hævet over de to andre, og 2 agter i Etageopstilling. Dette — og en noget stærkere Beskyttelse i

WICHITA — er faktisk den eneste Forskel mellem de to Typer. Det er sjældent, at man ser to Typer i det Ydre ligne hinanden saa meget — og saa dog være saa forskellige som PHILADELPHIA og WICHITA. — I de to nyeste Typer — ATLANTA og CLEVELAND — ses Tiløb til den samme Spaltning af de lette Krydsere i en noget mindre, lettere armeret og svagere beskyttet og i en større, bedre armeret og stærkere beskyttet Type som i England. Der er blot den Forskel, at med en Fart paa 38 Knob gaar man her mere radikalt til Værks end i England, hvor DIDO-Klassens 33 Knobs Fart forekommer at være altfor utilstrækkelig. CLEVELAND's Deplacement og Armering skal efter de seneste Meddelelser være 10.000 Tons og 15 Stk. 15.2 cm. Luftskyts: 8 Stk. 12.7 cm; Vandliniepanser: 203 mm; Fart: 32.5 à 33 Knob og Byggepris: 25 Mill. Dollars. (Artilleri m.v. inclusive).

Tyskland:

De sex første tyske Krydsere turde være saa velkendte, at en nærmere Omtale her i dette Tidsskrift ikke skulde være nødvendig. Det skal for en Ordens Skyld blot anføres, at de nu alle — med Undtagelse af EMDEN — har 1 Katapult og 2 Luftfartøjer. For den nye Type foreligger der endnu altfor faa Data til, at det er muligt at klassificere den. Dog synes den 15 cm Armering at kunne tyde paa, at det drejer sig om den større, lette Krydsertype (som FIJI og CLEVELAND).

Japan:

I MOGAMI-Klassen ejer Japan de i Forhold til deres Størrelse kraftigst armerede, lette Krydsere. Med et 1500 Tons mindre Deplacement har de samme Hovedarmering, næsten samme Luftskyts og samme Udrust-

ning af Katapulter og Luftfartøjer som den amerikanske PHILADELPHIA-Klasse, hvortil saa yderligere kommer den meget kraftige Torpedoarmering. At der her virkelig er Tale om »Overarmering«, ses bedst deraf, at de to sidste Enheder af denne Klasse, TONE og TIKUMA, fik Hovedarmeringen reduceret med 3 Stk. 15.5 cm Kanoner,



Den franske Minekrydser EMILE BERTIN

saaledes at de — med iøvrigt helt uændrede Data og Dimensioner — nu danner en Klasse for sig selv. I MOGAMI er Hovedarmeringen opstillet som i PHILADELPHIA med den Forskel, at Tripletaarn Nr. 2 paa Førdækket staar i samme Højde som Nr. 1, medens Tripletaarn Nr. 3 er hævet en Etage over Nr. 1 og 2. (Jfr. Formlerne under senere Omtale af Krydsernes Artilleri).

Frankrig:

Minekrydseren LA TOUR D'AUVERGNE (ex-PLUTON) er ganske ubeskyttet. Erfaringerne fra denne — ligesom den engelske Minekrydser ADVENTURE — altfor svagt armerede Enhed førte til den betydeligt mere vellyk-

kede EMILE BERTIN, der med en nogenlunde Beskyttelse, respektabel Fart og Armering har en Minekapacitet paa 200 (mod 290 i LA TOUR D'AUVERGNE og 340 i ADVENTURE). — I de to nyeste Typer — LA GALISSONNIÈRE og DE GRASSE — er Beskyttelsen bemærkelsesværdig.



Den italienske lette Krydser A. DI GIUSSANO af »Condottieri-Klasserne«
(Bemærk Ildlederstationens Anbringelse paa Fire-Bens-Masten
og Brokonstruktionen omkring denne)

Italien:

De italienske lette Krydserklasser fra BARBIANO til GARIBALDI inclusive benævnes officielt »Condottieri-Klasserne« (med Bogstavbetegnelse fra A til E for de forskellige Klasser). Med stigende Deplacement og svagt nedadgaaende Fart bemærkes en stadig Forøgelse af Beskyttelsen. Af A-Klassen naaede Typeskibet ALBERICO DA BARBIANO paa Prøvefarten som Maximum 42.04 Knob (Deplacement: 5607 Tons), hvilket er Verdensrekord *) for større Krigsskibe (bortset fra Torpedo-

*) »Condottieri-Klasserne« har ikke alene Verdensrekord i Hastighed, men ogsaa med Hensyn til Skibsnavnenes Længde! I D-Klassen findes saaledes Navnet: EMANUELE FILIBERTO DUCA D'AOSTA — og i E-Klassen: LUIGI DI SAVOIA DUCA DEGLI ABRUZZI.

fartøjer). Som Gennemsnitsfart af en 8 Timers Forceringsprøve naaede BARBIANO 39.74 Knob og BARTOLEMEO COLLEONI 40.9 Knob. Ligesom de svære, italienske Krydsere er »Condottieri-Klasserne« — bortset fra Beskyttelsen — meget let byggede. Luftskytset bestaar af 6 à 8 Stk. 10 cm A.L.K., 4 à 8 Stk. 37 mm og henholdsvis 12 à 8 Stk. Maskinskyts. I den ældste Klasse er der en fast Katapult paa Fordækket, i de senere en drejelig paa Overbygningen mellem Skorstenene eller agten for den agterste Skorsten — i E-Klassen 2 Katapulter; 2 til 4 Luftfartøjer. Med en enkelt Undtagelse er alle indrettede til Mineudlægning.

Argentina:

Krydseren LA ARGENTINA er bygget i England som »Skolekrydser« til Afløsning af det gamle Skoleskib PRESIDENTE SARMIENTO; den franske »Croiseur école d'application« JEANNE D'ARC har været Forbilledet, men medens denne er bygget med Kadetuddannelsen som Hovedformaal (156 Kadetter) og har reduceret Fart og ringere Beskyttelse, er LA ARGENTINA (med Plads til 60 Kadetter) i alle Henseender anvendelig som Krydser i Krigstid. Luftskyts: 4 Stk. 10.2 cm A.L.K. og 8 Stk. 40 mm samt 12 Stk. Maskinskyts. 1 Katapult og 2 Luftfartøjer. 2 Stk. Dybdebombekastere.

Holland:

De to nye Krydsere bygges som Erstatning for JAVA-Klassen. Luftskyts: 14 Stk. 40 mm og 8 Stk. 13 mm Maskinskyts. 2 Katapulter og 2 Luftfartøjer. DE RUYTER, der er let kendelig med sin mærkelige Skorstenstop, har 10 Stk. 40 mm og 16 Stk. Maskinskyts. 1 Katapult og 2 Luftfartøjer.

Sverige:

»Flygplankryssaren« GOTLAND er en vellykket

Kombination af en Krydser og en Luftfartøjstender. Hovedarmeringen er anbragt i to Dobbelttaarne — for og agter — og i 2 pansrede Kasematter, een paa hver Side af Broen, saaledes at 5 Stk. 15 cm kan bære i hver Bredside. Luftsøtset bestaar af 4 Stk. 75 mm A.L.K., 4 Stk. 25 mm og 4 Stk. Maskinskyts. En Tor-



»Flygplankryssaren« GOTLAND

(Foto: Forf.)

(Billedet viser GOTLAND under Katapultering med 24 Knobs Fart.
Det sidste Luftfartøj er paa sin Vogn paa Vej til
Katapulten.

Det agterste 15cm-Taarn ses drejet tværs med eleverede Kanoner,
for at give Plads til Manøvrering af Katapulten)

pedoarmering paa 6 Stk. 53 cm Torpedoapparater (2 overvands Triplerør — eet i hver Side lidt agten for agterste Skorsten) og en mindre Minebeholdning kompletterer Armeringen. De 15 cm Kanoner har en Elevation paa 60° og en Rækning paa ca. 240 hm. Over hele Agterskibet strækker sig et løftet Luftfartøjsdæk med Plads til 8 Luftfartøjer og agterst en Luftfartøjskran. Yderligere kan medføres 3 Luftfartøjer i demonteret Tilstand. Hvert Luftfartøj staar paa sin egen Katapultvogn, som ved egen Kraft kan køres frem til

Katapulten og ud paa denne. Udskydningen af Luftfartøjerne sker ved komprimeret Luft, og Hastigheden er eet Luftfartøj hvert andet Minut. Katapulten er af længste Type — 22 m (samme Længde som i WICHITA) — hvilket giver den »blødeste« Udskydning. Maskineriet bestaar af 2 Sæt De Lavals gearede Turbiner (2 Skruer), Maskinkraft: 33.000 H.K. svarende til 27 Knob. Paa Prøvefarten (34.000 H.K.) naaedes 28 Knob som Maximum. Den væsentligste Indvending mod GOTLAND er Farten, men det maa her erindres, at GOTLAND er den mindste, lette Krydser — bortset fra Torpedokrydserne — der er bygget i de sidste 15 Aar. En Forøgelse af Farten vilde have krævet et øget Displacement og dermed større Byggepris. Og Pengene har jo i Sverige som ogsaa i forskellige andre mindre Lande hidtil været en temmelig usmidig Faktor i Krigsskibsbygningen.

Den svenske Panserkrydser FYLGIA paa 4700 Tons er paa Grund af sin Alder (1905) og ringe Fart (21,5 Knob) ikke medtaget i Oversigten. Da den takket være sin Hovedarmering paa 8 Stk. 15 cm Kanoner kategori-mæssigt set hører hjemme blandt de lette Krydsere, hvis man da ikke vil foretrække at henføre den til Kystpanserskibene ligesom NIELS JUEL, skal den dog paa Grund af vort nære Naboskab til Sverige omtales her, da den for Tiden gennemgaar en gennemgribende Rekonstruktion, der helt forandrer dens Udseende. Hovedarmeringen faar en større Elevation, hvorved Rækningen øges fra 120 til 170 hm, Luftskytset ændres til 4 Stk. 57 mm og 4 Stk. 40 mm A.L.K. De nuværende 2 Stk. 45 cm undervands Torpedoapparater fjernes og erstattes af 2 Stk. 53 cm Dæksapparater, og Undervandsbeskyttelsen forbedres samtidig. De 12 gamle, kulfyrede Kedler erstattes af 4 Oliekedler, og de 3 Skorstone forsvinder, og i Stedet anbringes 2 noget tykkere foran og agtenfor de midtskibs 15 cm Kanontaarne.

Antagelig vil ogsaa Stævnen blive ændret, saa den bliver omtrent som i GOTLAND. Brokonstruktionen med Ildlederstationen ændres ligeledes à la GOTLAND, og Ildlederstationen for Luftskytset placeres agten for Skorstenene. Efter denne Rekonstruktion vil FYLGIA, der tillige apteres som Kadetskoleskib, antagelig endnu i 10—15 Aar kunne gøre god Tjeneste.

I Februar 1940 besluttedes det som bekendt at udskyde Bygningen af de to svenske 8000 Tons Kystpanserskibe indtil videre. I Stedet for skulde Bygningen af det lettere Materiel forceres, og som et Led i dette lettere Materiel indgik bl.a. to 7 à 8000 Tons Krydsere. Udover at Byggeprisen er anslaaet til ca. 50 Millioner sv. Kr. pr. Enhed — hvilket svarer til ovennævnte Displacement — kendes for Tiden ingen Data for disse Skibe. Det formenes, at Hovedarmeringen skal bestaa af 8 à 9 Stk. 15 cm — i fire Dobbeltaarne eller tre Tripletaarne, men under Hensyn til Ønskeligheden af en Forøgelse af den artilleristiske Styrke i det svenske Søforsvar vil en Armering paa 9 Stk. 18 cm eller 6 Stk. 20.3 à 21 cm dog ikke være helt usandsynlig.*)

De spanske, sovjet-russiske og siamesiske, lette Krydsere giver ikke Anledning til nærmere Omtale. Det skal blot nævnes, at NAVARRA (ex-REPUBLICA, ex-REINA VICTORIA EUGENIA) i 1937—38 blev rekonstrueret, hvorved Skorstensantallet reduceredes fra 3 til 2 og Hovedarmeringen fra 9 til 6 Stk. 15.2 cm — nu alle opstillet i Diametralplanet. — Bemærkelsesværdigt er det lille Kaliber (13 cm) i de 6800 Tons store Krydsere af PROFINTERN-Klassen.

*) Hvorvel de tidligere svenske Krydserprojekter med 21 cm's Artilleri danner Grundlaget for denne nye svenske Krydsertype, maa det efter de seneste Oplysninger alligevel antages, at Artilleriet bliver 15 cm. Til Gengæld skal Farten være 35 Knob. De to Krydsere har faaet Navnene TRE KRÖNOR GÖTA LEON.

Som en stærkt omdiskuteret, men ikke uinteressant Overgangsform mellem de lette Krydsere og de pansrede Kanonbaade skal her endnu nævnes de tidligere chinesiske, smaa lette Krydsere NING HAI og PING HAI.

De er byggede henholdsvis i Japan og Shanghaj — efter japanske Tegninger — og søsattes 1931—35. Displacement: 2500 Tons ($110 \times 12 \times 4.4$ m), Maskineri: gearede Turbiner, 9500 H.K. svarende til 22.3 Knob (paa Modtagelsesprøven 24 Knob med 10.500 H.K.), kulfyrede Kedler. Armeringen bestaar af 6 Stk. 14 cm, $2 + (2 \times 2)$, 6 Stk. 80 mm Luftskyts og 8 Stk. Maskinskyts samt 4 Stk. Torpedorør i to Dobbeltapparater — eet i hver Side udfor Skorstenen. Beskyttelsen indskrænker sig til splintsikre Skjolde til Hovedarmeringen, et tyndt vertikalt Bælte midtskibs i Vandlinien (antagelig ikke over 15 mm) og et let Panserdæk paa 25 mm. Endvidere indgaar 2 Luftfartøjer (uden Katalpuler) i Udrustningen. Paafaldende er Besætningens Størrelse — 340 Mand.

Under Krigstilstanden mellem China og Japan sænkedes begge Skibe, men er senere bjerget af Japannerne og indrangeret i den japanske Flaade — et Forhold, der kunde tyde paa, at man i Japan tillægger denne Skibstype en vis Betydning.

I det følgende skal gives en kort Oversigt over de Resultater, som Krydsernes Udvikling er naaet til for Displacementets, Fartens, Artilleriets, Torpedoarmeringens og Beskyttelsens Vedkommende.

Displacementet. De svære Krydseres Tonnagestigning er allerede omtalt. For de lette Krydsere synes Flaadetraktaternes Bortfald ikke at skulle faa nogen Stigning til Følge. Tværtimod — fra SOUTHAMPTON (1936—37) og EDINBURGH (1938) til FIJI viser Depla-

cementet med *samme* Armering (12 Stk. 15.2 cm) en Nedgang fra henholdsvis 9250 og 10.000 til 8000 Tons. Ogsaa i Tyskland, Japan, Frankrig og Italien ligger de nyeste, lette Krydseres Deplacements mellem 7000 og 8000 Tons. Kun i U.S. A. fortsættes endnu med 15 cm-Krydsere paa 10.000 Tons.

Farten. Den Forøgelse, som Slagskibenes Farter har været ude for i de seneste Aar, har tilsyneladende ikke indvirket paa Krydserfarterne — endnu. Disse har i de sidste ti Aar saavel for svære som for lette Krydsere — med enkelte Undtagelser — ligget nogenlunde fast mellem 32 og 35 Knob (Rekordpræstationer paa Prøvefarter tages der ikke Hensyn til her). Med en forøget Bygning af Slagskibe med 30 til 35 Knobs Fart vil det imidlertid være nødvendigt at presse Krydsernes Farter endnu højere op. Det eneste virkelige Fremstød i denne Retning er de nye italienske Torpedokrydsere paa 41 Knob. Denne nye Type vil senere blive omtalt under Torpedofartøjerne.

Artilleriet. De svære Krydsers Artilleri, der hidtil har været begrænset til 20.3 cm, er som allerede adskillige Gange nævnt nu ikke mere bundet af Traktathensyn og er ved at finde et nyt Leje i Kalibrene mellem 25 og 32 cm. Overfor disse Enheder synes en 20.3 cm-Krydser ikke at have store Chancer — men da økonomiske Hensyn vel maa formodes at ville begrænse Antallet af saadanne store, svære Krydsere i nogen Grad, er det ikke umuligt, at 20.3 cm-Krydseren maaske alligevel vil kunne faa en vis Renaissance, saafremt den genopstaar med et noget større Deplacement (12—15.000 Tons) og med en dertil svarende højere Fart.

En Forøgelse af Kaliberet i de lette Krydsere er

af rent praktiske Grunde (Haandkraftsbetjening, Projektvægt) ikke mulig. 15 cm-Krydseren vil derfor utvivlsomt vedblive at bestaa.

En Formindskelse af Kaliberet er derimod forsøgt dels i den engelske Dido-Klasse (13.2 cm), dels i Torpedokrydserne (13—13.8 cm). Saafremt Hovedarmeringen i disse Krydsere samtidig er Luftskyts («Dual purpose»), vil der antagelig her være Mulighed for at skabe en virkelig Luftværnskrydser. Oprindeligen saadan Formindskelse af Kaliberet ogsaa projekteret i den amerikanske ATLANTA-Klasse (12 Stk. 12.7 cm) — men efter de seneste Oplysninger synes man alligevel at være vejet tilbage herfor til Fordel for 9 Stk. 15.2 cm.

Enkeltskjoldet, der tidligere var almindeligt og eneraadende i Krydserne, anvendes nu ikke mere i Nykonstruktioner. Allerede i 1919 indførte man i England forsøgsvis et Enkelttaarn paa Bakken i een enkelt af D-Krydserne (DIOMEDE) og et Dobbeltaarn i den ene af E-Krydserne (ENTERPRISE 2 Stk. 15.2 cm i Dobbeltaarn for). Kasematter — eller Halvtaarne i Kasematter — ses kun undtagelsesvis anvendt (svensk GOTLAND og amerikansk MEMPHIS-Klasse).

Dobbeltaarnet og Tripletaarnet dominerer nu i saavel de svære som de lette Krydsere.

Opstillingen ude i Borde, der tidligere i Forbindelse med Opstilling i Diametralplanet for og agter var eneherkende, er efterhaanden forældet, og i alle Nykonstruktioner anvendes udelukkende Opstilling i Diametralplanet (jfr. tillige her »en échelon« Opstillingen af de to agterste Tripletaarne i de tyske K-Krydsere, der fulgtes af en ren Diametralplansopstilling i LEIPZIG og NÜRNBERG).

Opstillingsformlerne følger nu iøvrigt meget nær Slagskibenes og er i Almindelighed: $(2 \times 2) + (2 \times 2)$, $(2 \times 3) + 3$, $3 + (2 \times 3)$ eller $(2 \times 3) + (2 \times 3)$. I enkelte

japanske og amerikanske — svære saa vel som lette — Krydsere, hvor de 3 af de 5 Taarne er anbragt for (i Diametralplanet), kan kun de 2 af disse 3 Taarne betragtes som Stævild — jfr. MOGAMI: $(3+[3]+3)+(2 \times 3)$ og PHILADELPHIA: $((2 \times 3)+[3])+(2 \times 3)$. I denne Sammenhæng bemærkes Etageopstillingen af de tre Dobbeltaarne for i den engelske DIDO-Klasse: $(3 \times 2)+(2 \times 2)$.

Torpedoarmeringen. For de svære Krydseres Vedkommende er Meningen med Hensyn til Hensigtsmæssigheden af en Torpedoarmering delte. Som allerede nævnt har ingen af de amerikanske svære Krydsere Torpedoer. I England og Italien er ligeledes henholdsvis KENT- og ZARA-Klasserne uden Torpedoarmering. I de øvrige svære Krydsere varierer Antallet af Torpedoapparater fra 6 til 12.

I de nyere lette Krydsere bestaar Torpedoarmeringen af fra 4 til 12 Apparater — bortset fra enkelte Undtagelser saasom forskellige Minekrydsere og den amerikanske PHILADELPHIA-Klasse, der ikke har nogen Torpedoarmering.

Beskyttelsen. Variationerne i de svære Krydseres Pansring ligefra et absolut Minimum i TOURVILLE til Maximum i ALGERIE og WICHITA er allerede omtalt.

For de lette Krydseres Vedkommende gør en stadig Forbedring af Beskyttelsen sig gældende — paa Bekostning af Farten (jfr. bl.a. »Condottieri«-Klassernes efterhaanden forøgede Beskyttelse). Medens de tidligere, saakaldte »beskyttede Krydsere« i Almindelighed ikke havde noget Vandliniepanser, men kun et Panserdæk, har alle moderne lette Krydsere nu en Vandliniepansring midtskibs fra forreste Ammunitionsmagasin til agterste paa 100 à 150 — ja, i CLEVELAND endog

203 mm. I mange af disse Enheder fortsætter Vandliniepanseret op i en Slags Sidepanser paa den midterste Del. Trin-Pansringens Princip anvendes i udstrakt Grad. Detonationsdæk i Forbindelse med et enkelt Pan-serdæk (35—76 mm) er almindelig horizontal Beskyttelse — i visse Tilfælde findes to Dæk med det sværeste anbragt øverst.

At forudsige noget bestemt om Fremtidens Krydser typer er næppe muligt paa det nuværende Tidspunkt, hvor de voxende Slagskibsfarter endnu ikke synes at have haft synderlig Indvirkning paa Krydserne. I Mod sætning til Slagskibene, hvis Udvikling peger i Retning mod en stadig Forøgelse af Displacement, Fart, Armering og Beskyttelse, har Krydserne med deres varierende Opgaver nu som før flere Muligheder for en Uddifferentiering i forskellige Typer. Men ud fra disse varierende Opgaver er det dog muligt med de alt eksisterende Enheder som Udgangspunkt at opstille en omtrentlig Inddeling af Fremtidens Krydser typer, som kan have en vis Sandsynlighed for sig, naar der gaaes ud fra, at den daarligere beskyttede og svagere armerede Type bør være den bedre beskyttede og stærkere armerede overlegen i Fart. I den efterfølgende Oversigt er anført fire saadanne mulige fremtidige Krydser typer med dertil hørende Hoveddata:

Type	Displacement Tons	Fart Knob	Panser		Kaliber for Hovedarmer.
			V.I.	Dæk	
1. Torpedokrydser	3— 5.000	42—45	?	?	13—14 cm
2. Let Krydser	7—10.000	39—42	50	75	15 »
3. Svær Krydser	12—15.000	37—40	150	150	18—21 »
4. Ny Slagkrydser	16—22.000	35—38	250	200	25—32 »

Om det vil være muligt i den nærmeste Fremtid at opnaa de her antydede Data — især Farten — faar staa hen, men i hvert Fald vil den Forøgelse af Slagskibenes Fart, som nu finder Sted rundt omkring, faa en følelig Indvirkning paa Farten i Fremtidens Krydsertyper.

(Fortsættes).

Prinsesse Dagsmars Rejse til Rusland September 1866.

Af Løjtnant Bendix Thostrup.

Det er i denne Maaned 75 Aar siden, den danske Marine medvirkede i en Begivenhed, der var Begyndelsen til et Stykke Europahistorie af usædvanligt store Dimensioner, nemlig Prinsesse Dagmar af Danmarks Overførelse fra det danske Hof til Rusland.

Det kunde være interessant at drage Paralleller mellem vor Tids Rusland og Kejsertidens, specielt de Aar, hvor den tidligere danske Prinsesse lagde et betydeligt Pund i Vægtskaalen for det ogsaa den Gang betrængte Finland, hvor General Bobrikov førte et Russerregimente, som den hjertevarme danske Kvinde kraftigt modvirkede, men en saadan Sammenligning ligger udenfor denne Artikels Ramme, her skal kun den danske Marines Indsats i Historien omtales.

Prinsesse Dagmar var Drs. Maj. Kong Christian den Niende og Dronning Louises næstældste Datter, født 1847, hun blev i det for Danmark ellers uheldige Aar 1864 forlovet med den russiske Storfyrsttronfølger Nicolai Alexandrovitsch, men da han, i en Alder af kun 21 $\frac{1}{2}$ Aar, døde det følgende Aar, blev Prinsessen den 23. Juni 1866 forlovet med den afdøde Storfyrstes Broder, Alexander Alexandrovitsch, født den 10. Marts 1845, den senere Czar Alexander den Tredie af Rusland, der om Sommeren s. A. til hen i September, som Storfyrst Alexis, opholdt sig i Danmark, hvor Orlogskaptajnerne Johan Ludvig Gottlieb og August Christian Schultz var stillet til hans Disposition.

I Marinen lik man travlt med at tilrettelægge det, ganske vist kortvarige, men ikke desto mindre betydende Orlogstogt paa bedste Maade, med særlig Hensyntagen til den kongelige Passager, der var en elsket Skikkelse for enhver Dansk, og for hvem man vilde gøre Rejsen saa bekvem og behagelig som muligt.

Vi havde dengang søgaaende Materiel nok, der kunde have været anvendt med fuld Sikkerhed for en succesfuld Overfart, bl. a. kunde en Korvet eller en Fregat have været benyttet, men man fandt det forsvareligt at benytte Kongeskibet »Slesvig«, hvis Indretning absolut var bedst egnet til Formaalet, selv om Skibet vel næppe var saa mageligt i Sø som et Sejlskib. »Slesvig« hejste Kommando den 19. September.

Der var i de Tider, foruden Chefen, kun tilkommanderet Kongeskibet 1 Officer, i dette Tilfælde Kaptajnløjtnant Eduard Duntzfelt og Løjtnant George Julian Gordon Mac-Dougall, og denne faatallige Officersbesætning blev da suppleret med Løjtnant Georges Johan Jacob Preben Jacobson, som var Adjutant hos Estrup, der midlertidig havde overtaget Marineministeriet efter Marineminister, Orlogskaptajn Hans Herman Stephen Groves Død, indtil Kontreadmiral Carl Edvard van Dockum den 17. September overtog Embedet.

Til Eskorte bestemtes Panserfregatten »Peder Skram« under Kommando af Kaptajn Frederik Laurentius Fiedler Sommer, men desuden skulde den kejserlige russiske Hjuldamper »Standard« og den russiske Orlogsfregat »St. Olaf«, som havde ligget ved København fra den 16. September, deltage i Eskorteringen.

»Peder Skram« var ude paa Prøvetogt i Nordsøen med Tilladelse til at anløbe Horten, og det var af repræsentative Aarsager, dette Skib blev valgt som Ledeseskib.

Eskadreceremoniellet bestemtes forøvrigt saaledes, at »Peder Skram« skulde føre i danske Farvande, derefter kom saa »Slesvig«, og endelig Russerne, men ved Ankomsten til russiske Farvande skulde Russerne føre, efter dem skulde »Slesvig« komme, og sluttelig »Peder Skram«.

De nødvendige Bestemmelser om Signaler m. v. mellem de to Nationers Skibe udarbejdedes af den russiske Admiral og Kongens Jagtkaptajn, Kontreadmiral Ludvig Christian Irminger, der var Chef for den lille dansk-russiske Eskadre.

Afrejsedagen var bestemt til den 22. Sept., men to Dage forinden afgik »Peder Skram« til Køge Bugt, hvor den skulde afvente Kongeskibets Komme.

Ogsaa i Rusland forberedte man sig. Ved hvert Skær af Betydning i den finske Bugt blev der stationeret et Orlogsskib, ligesom en Mængde Vagere og Bøjer var blevet udlagt, og al Sejlads var forøvrigt stoppet fra »Slesvig«s Afgang fra Danmark, til Ankomsten til Sct. Petersborg. Fra Kronstadt og ud i Bugten laa i to lange Rækker opankret den russiske Østersøflaade, saa der dannedes et Farvand, som den kongelige Eskadre skulde benytte; inderst ved Fæstningen laa den mægtige russiske Fregat »Nicolaus«.

Dagen førend Afrejsen udsendte Københavns Politien Efterretning til Publikum om den Rute, de Kongelige vilde køre ad fra Bernstorff Slot til Kvæsthusbroen, hvor Ombordstigningen skulde finde Sted Kl. 1 Em., og Politiet tilføjede: »Der vil blive god Lejlighed til at se Toget fra Langelinie og Amaliegade«.

Den 22. oprandt med forholdsvis godt Vejr, dog faldt der en lille Byge netop før Herskaberne kom til Kvæsthusbroen, og hen ad Eftermiddagen tog Vinden til i Styrke, og Vejret blev daarligt.

Sct. Annæ Plads var afspærret, her var opstillet

Detachementer af Fodgarden, den øvrige Garnison og Borgerkorpserne, hele Byen flagede, lige fra Strandvejsvillaeerne til Gaderne i Ruten og Skibene i Havnen og Kanalerne. Tætte Menneskeskarer befolkede Langelinie, Havneterrainet og Kastelsvolden, der var aabnet i Anledning af Begivenheden.

Paa »Dampskibsbroen ved Kvæsthusgaden«, som Kvæsthusbroen den Gang kaldtes, var samlet corps diplomatique, Flaadens, Hærens og de borgerlige Officerer, samt Civiletaternes Embedsmænd, og i »Slesvig« opholdt sig Hs. Maj. Kejseren af Ruslands Hofmarskal og Generaladjutant, og det russiske Gesandtskabs Medlemmer.

De kongelige Vogne med en Eskorte af Gardehusarer ankom Kl. ca. 1.15, Prinsessen gik straks ombord, fulgt af den kongelige Familie, og der blev givet Ordre til Afgang.

Da Kongeflaget gik til Top, blev det saluteret af de russiske Skibe paa Rheden, og da »Slesvig« passerede Bomløbet faldt der Salut fra saavel Citadellet som Sextus, medens Folkemængden gav Prinsessen et højtideligt, dundrende Afskedshurra; hun selv stod vinkende agter ude i Skibet, saalænge hun kunde øjnes fra Land.

Der var efterhaanden blevet ret svær Sø, saa Majestæterne med Følge besluttede at gaa fra Borde paa Yderheden, og efter megen Besvær lykkedes det at bringe de høje Herskaber ombord i Orlogsværftets lille Bugserdamper, der for Tilfældet kommanderedes af selve Holmens Ekvipagemester, Kaptajnløjtnant Emil François Krieger.

Hs. kgl. Højh. Kronprinsen (senere Kong Frederik den Ottende) fulgte med Prinsesse Dagmar som Familierepræsentant; Følget bestod af Overhofmarskal Oxholm, Overhofmesterinde Bille og Kronprinsens Ad-

judanter, Kaptajn Lund og Løjtnant i Garden Dinesen, samt den belgiske Frk. l'Ecaille.

Kl. 3 om Eftmd. var Vejret saa haardt, at Admiral Irminger bestemte sig til at ankre, og »Slesvig« laa da Natten over mellem Kastrup og Dragør.

I Nattens Løb samlede Orlogsgasterne alle de mange Blomster sammen, der var bragt Prinsessen som Afskedshilsen, og bandt lange Guirlander af dem, hvormed Agterskibet smykkedes, saa Prinsessen derigennem ogsaa kunde føle den Sympati, der strømmede hende i Møde fra alle Grader i den danske Marine.

Den 23. om Morgenen var det løjet ganske af, da der lettedes Kl. 4.30 var Vinden V. S.V., Bramsejlskuling og klart Vejr, Søen var ganske smul, saa alle Passagererne kunde føle sig vel tilpas i Skibet; de omtrent tre Etmaal, Rejsen varede, forløb let og tilfredsstillende, og man nærmede sig Finskebugten og russisk Søterritorium.

Ved Ankomsten hertil blev der stoppet, og nu udførtes den traditionelle, smukke, russiske Skik, at byde en kær Gæst velkommen. En Deputation af russiske Søofficerer, Underofficerer og Matroser kom ombord i »Slesvig«, hvor de paa en Sølvbakke overrakte Prinsesse Dagmar Brød og Salt.

Ud for Kronstadt kom den russiske Marines General-Admiral, Storfyrst Constantin, ombord, og snart lød den russiske Velkomsts salut fra Forterne og Skibene; tre Dampere løb foran »Slesvig«, der nu førte Eskadren, og fra disse udkastedes af unge, hvidklædte Piger umaadelige Dynger af hvide og røde Roser, saa Farvandet var ganske blomsterbestrøet, et Symbol paa de Ønsker, Rusland nærrede om Prinsessens fremtidige Livsvej.

Fra Peterhof kom den kejserlige Yacht »Alexandrie« ud med Selvherskeren over alle Russere og Stor-

fyrsttronfølgeren, og da de gik om Bord i »Slesvig« drønedes Salutten igen.

Den 26. om Middagen naaedes Peterhof, Togtets første Etape var endt, og de Kongelige gik fra Borde i »Alexandrie«, medens Mandskaberne paraderede; under Paraden i »Slesvig« takkede Prinsessen hver enkelt for de Dage hun havde været i den danske Marines Varetægt; fra »Alexandrie« vinkede hun med Lomme-tørklædet til Dannebrog, til Skibet og til Landsmændene; det var en særlig iørefaldende Hilsen, der lød fra de mange Kanonmundinger til de to Landes kongelige Flag, som vajede Side om Side i »Alexandrie«.

Saasnart Følget ogsaa var afgaaet fra »Slesvig« lodsedes Skibet op ad Nevaen, hvor der fortøjedes ved den kejserlige Pontonflaade, lige ved Nicolajevitsch-Broen, tæt ved Admiralitetspladsen, saa godt som midt i Byen, nær det berømte Newsky Prospect.

»Peder Skram«s Officerer fik den Lettelse i deres Petersborgbesøg, at de maatte holde til i »Slesvig« og ved det kongelige Køkken, hvilket var af stor Betydning, da deres Skib laa ude ved Kronstadt; de kunde saaledes paa en mere bekvem Maade overvære eller deltage i de store, officielle Festligheder, der paafulgte. To kejserlige Vogne holdt stadig paa Kajen for paa enhver Tid af Dagen at være til Disposition for de Danske, en stor Behagelighed, ikke alene med Hensyn paa Sect. Petersborgs vældige Udstrækning, men ogsaa af rent standsmæssige Hensyn i dette mærkelige Land.

Saaledes gik tre Dage med at bese Sect. Petersborg, og derefter kom det store Indtog, som de danske Officerer og »Slesvig«s Mandskab fik Tilladelse til at overvære fra Storfyrsttronfølgerens Palæ, Annitchow Paladset.

Den store Ceremoni, Indkørslen paa Newsky Pro-

spectet, Archimandritens Velsignelse over Prinsessen fra Newsky Kirkens Dør, den tusindstemmige Summen af Menneskehyldest, Musik, Geværgreb, Kosakhestenes Trav, Kejseren til Hest, firspændige Galavogne, i hundredevis af Adjudanter og Generaler, og endelig den danske Prinsesse ved Siden af den russiske Kejserinde i en lueforyldt Karet fra Catharina den Andens Tid, nu forspændt med 10 hvide Heste, alt dette fremmedartede, som Russerne var Mestre i at iscenesætte, gjorde et stærkt Indtryk paa de beskedne danske Gæster, og da Prinsesse Dagmar, som selv havde valgt Tilskuerpladsen til sine Landsmænd, idet hun passerede disse, vinkede op til dem med sit Lommetørklæde, gik Naturen over Optugtelsen, de gik alle som een udenom Etiketten, svingede med Huerne og udbragte et kraftigt, dansk, nifoldigt Hurra.

Da Toget var passeret kom en Kosakofficer sprængende paa sin Hest, standsede udfør de Danske, og bragte dem Kejserens Ordre til, at de skulde køres til Vinterpaladset, hvor de da endnu en Gang fik Lejlighed til at overvære Indtoget, og dernæst fik de endnu anvist en Plads, nemlig i en af Paladsets store Sale, der var overfyldt af Medlemmer af den højeste russiske Adel med Damer, hvor de opholdt sig, medens det høje Selskab passerede, hilsende til begge Sider.

Højtideligheden var nu egentlig til Ende, men atter en Gang blev der kaldt paa de danske Søofficerer, som i en mindre Sal igen blev stedt til et Møde med Prinsesse Dagmar, der nu var i russisk Dragt og saa yndig ud som sædvanligt.

Til den store Galaforestilling i Maria-Theatret om Aftenen, var der ogsaa taget særligt Hensyn til den danske Marine. Officererne anbragtes i første Parket, og »Slesvig«s Mandskab fik overladt en hel Loge i anden Etage. Prinsessen sendte fra den kejserlige Loge

sine Hilsener og Nik til Landsmændene, og ved dette Syn istemte de russiske Theatergæster den smukke, russiske Hymne, som en spontan Hyldest til Prinsessen og de Danske; det hjertelige Nationalsammenhold havde Russerne hurtigt faaet Øjet op for.

Den sidste Festlighed under den lille danske Eskadres Besøg i Rusland, som de danske Officerer deltog i, var et Galabal paa Peterhof, og efter Polonaisen, skete det bemærkelsesværdige, at Prinsessen saa at sige aabnede Ballet med en dansk Søofficer som Kavalier, det var — i Rusland — en stor Ære for den kongelige danske Sætat.

Dagen før Tilbagerejsen til København tilsagdes Officerer og Mandskab til Møde i Vinterpaladset, og her modtog de Prinsesse Dagmars Farvel og Tak for god Repræsentation af Fædrelandet.

Den 24. Oktober gik Prinsessen over til den græsk-katholske Kirke og fik Navnet Maria Feodorovna; den 9. November fandt Formælingen Sted i Vinterpaladset.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. September Maaned.

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

1. Sept. 1536: Kong Kristian III udsteder Flaadens første Krigsartikler.
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 slaæet).
1. Sept. 1810: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Kaptajnløjtnant Müller, Briggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnerter 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 krigsberedt 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: Orlogsbrigerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfør Mandal 2 engelske Orlogsbriger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søekvipagen ved Glückstadt slaar sig ved Büsum igennem 13 engelske Kanonbaade og 4 armerede Chalupper. 2 britiske Kanonbaade sænkes.
4. Sept. 1807: Øen Helgoland besættes af Englænderne, og afstaaes d. $14/1$ 1814 til England, som sælger Øen til Tyskland den $1/7$ 1890.
5. Sept. 1619: Søe-Etatens Kirke, Bremerholms (senere 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 Kroner efter Schouthynacht 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 (²/₀) 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 Schouthynacht 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 Øen 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 Thomsen Sehested, dør.

13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den $\frac{9}{10}$ 1909 med Premierløjtnant Aarestrup som Chef.
15. Sept. 1923: Flyvevæsenet udskilles som selvstændig Kommando, Chef Kaptajn Grandjean.
16. 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.
- 17.—25. Sept. 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe m. fl. under Viceadmiral Sehested forcerer Nydyb ved Rügen, hvilket medfører Rügens og Stralsunds Erobring den $\frac{15}{11}$ og $\frac{23}{12}$ 1715, og Kong Karl den XII.s Tilbagevenden til Sverige.
17. Sept. 1784: Søe-Lieutenant-Selskabet stiftes.
17. Sept. 1838: Fregatten »Rota«, Chef Kaptajn Dahlerup, ankrer paa Københavns Red med Billedhugger Thorvaldsen og hans Kunstværker efter Hjemrejse fra Italien.
17. 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 $\frac{15}{9}$ 1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Udskydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.
20. 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.
21. Sept. 1623: Bordholds- og Kostpenge for Chef og Officerer indføres i Stedet for Kost ombord.
25. Sept. 1676: Eskadre paa 11 Skibe under Viceadmiral Jens Rodsten erobrer Kristianopol og Karlshamn.
26. 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 ødelægger ved Rügen 42 Transportfartøjer og erobrer 15 Skibe af svensk Trans-

- portflaade 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Jageren Kelly.

Den 10/5 1940 blev det bekendtgjort i den tyske Værnemagts Beretning, at en britisk Jager skulde være torpederet og sænket af en tysk Motortorpedobaad ved den tyske Kyst. I Virkeligheden blev Jageren Kelly (Captain Lord Louis Mountbatten) torpederet og næsten halveret, men blev dog ikke sænket. Den blev bragt i Sikkerhed i Havn. Den engelske Presse beretter herom: Om Aftenen den 9/5 opererede »Kelly« med en Jagerflotille imod tyske Mineskibe ved den fjendtlige Kyst. Da et ledsagende Luftfartøj Kl. 1918 meldte en Undervandsbaad forude, stødte »Kelly« og »Kandahar« frem for at jage U-Baaden. Kl. 2018 meldte Luftfartøjet, at det havde faaet de fjendtlige Mineskibe i Sigte. Herpaa besluttede Flotillechefen at opgive Jagten paa Undervandsbaaden og atter at støde til Flotillen, der paa dette Tidspunkt netop var ved at komme ude af Sigte under Kimingen. Paa Vejen mod Flotillen stødte Jageren »Bulldog« til »Kelly« og »Kandahar«. Den var kommet bort fra sin Flotille, fordi den havde Ordre til at nedskyde en drivende Mine.

Kl. 2230 var Sigbarheden blevet daarlig mod Nord, der dannedes Taagebanker. Kl. 2244 observeredes i Taagen en Genstand 3 à 4 Kabellængder om Bagbord fra »Kelly«, og samtidig passerede et Torpedokølvand under Broen. Efter en mærkelig Pause fulgte en Eksplosion, der løftede hele Jagerens Skrog og rev et 50 Fod bredt Hul i Bagbords Side. Hullet gik omtrent helt ned til Kølen. Høje Flammer stod op omkring Broen.

Forreste Kedelrum var revet op ud mod Søen, Kedlen var løftet fra sit Fundament og slynget mod Agterskoddet, der blev læk, saa at Vandet løb ind i agterste Kedelrum. Hele Skibet var indhyllet i Damp, der strømmede ud med øresønderrivende Larm, og i kvalmende sort Røg fra Eksplosionen.

»Bulldog«, der var et lille Stykke i Agterhaanden, observerede »Kelly«, da Røgen var trukket nogenlunde bort, liggende ubevægelig med Forskibet stærkt nedsænket og stærk Styrbords Slagside. Da det indtil dette Tidspunkt ikke var konstateret, om »Kelly« var torpederet af en Undervandsbaad eller en Motortorpedobaad, kastede »Bulldog« Dybd bomber i nordlig Retning. Imidlertid var Taagen blevet tættere, men det lykkedes dog »Bulldog« at tage »Kelly« paa Slæb. Kl. 2340 — ca. en Time efter Eksplosionen — begyndte Bugseringen hjemad. Paa »Kelly« havde man kastet Torpedoer, Dybd bomber og alt løst Gods over Bord. Jageren laa dybt i Vandet med nedsænket Forskib og Styrbords Slagside indtil overste Dæk, saa Farten blev ikke mere end 6 Kn.

Den $30/5$, omtrent Kl. 0010, dukkede en tysk Motortorpedobaad frem af Taagen med ca. 40 Knobs Fart, vædrede »Bulldog« paa luv Side, kom for Boven af »Kelly« og sliredede ned langs dennes Styrbords Side, hvorved Jolle, Motorbaad, Davider og Lønning blev revel væk. Saa forsvandt Motortorpedobaaden atter i Taagen, mens Mandskabet skreg som vanvittige. At domme efter Vragstumper og den pludselige Stilhed, der indtraadte, gik Motortorpedobaaden antagelig ned.

Kl. 0310 stødte »Kandahar« til. Da Sygelukaerne i Jageren var ødelagt, og da der kun fandtes lidt Vand og hverken Varme eller Lys, manglede alle Hjælpemidler til de saaredes Pleje. De blev derfor overleveret til »Kandahar« Kl. 0430. Da de to Jagere under dette laa paa Siden af hinanden, kom de første tyske Bombemaskiner. Angrebet blev afslaaet af AL-Skyts og af 3 »Hudson«-Jagere, der netop kom op. Senere paa Morgenstunden ankom Jagerne »Fury« og »Gallant« som Eskorte og hen paa Eftermiddagen Krydserne »Manchester« og »Sheffield«. Gentagne Luftangreb blev afslaaet.

To Gange den $10/5$ kunde »Kelly« ikke holdes paa Roret. Den $11/5$ Kl. 0545 brast Bugsertrossen ved opfriskende Vind og Sø. Flotillechefen udbad sig hos Chefen for 18. Krydsereskadre to Bugserbaade til Understøttelse. Eskadrechefen beordrede derpaa, at Jageren skulde opgives og sænkes, hvorpaa Flotillechefen bad om Tilladelse til at fortsætte Bjærgningsforsøget. Kl. 1400, da Jagerens Slagside var blevet endnu større, og det saa ud som om den hvert Øjeblik vilde synke, besluttede Flotillechefen at lade hele Besætningen, undtagen Kanonbetjeningen, gaa fra Borde. Medens Ledsagefartøjerne stoppede og overtog Folkene fra »Kelly«, fulgte et Luftangreb — det hidtil kraftigste — men dog uden Træffere. 18 Frivillige (6 Officere og 12 Mand) blev tilbage paa

»Kelly«. Yderligere Forsøg paa Bugsering blev opgivet, indtil Vejret bedrede sig. Paa dette Tidspunkt blev der fra et Luftfartøj meldt fjendtlige Undervandsbaade i umiddelbar Nærhed, hvorpaa Flotillechefen lod de frivillige fra »Kelly« gaa over i »Bulldog«. Hele Natten laa »Kelly« forladt, medens de andre Jagerere kredsede rundt om den.

Den $12\frac{1}{5}$ mellem Kl. 0500 og 0645 ankom to Bugserbaade og tog »Kelly« paa Slæb, efter at de frivillige atter var gaaet om Bord. Vind og Sø, der var aftaget om Natten, var atter frisket henimod Kl. 0800, og Jageren tog meget Vand over. Ved Middagstid blev flere Luftangreb atter sat ind, der var næsten Træffere, men der skete ingen Skade. Da hele de elektriske Anlæg var ude af Drift, maatte Skytsbetjeningen foregaa med Haandkraft. Henimod Aften lagde Vinden sig, og Resten af Turen forløb uden særlige Begivenheder. Den $13\frac{1}{5}$ Kl. 1830 efter en Tur paa 91 Timer ankom »Kelly« til sit Byggeværft (Hawthorn, Leslie & Co., Ltd., Hebburn-on-Tyne).

(M. R.) F. H.

Kanada.

Flyvevæsen.

De af den amerikanske Regering i sin Tid beslaglagte Jagerluftfartøjer, som var bestilt af Sverige i U. S. A. — nemlig 110 Stk. en- og tosædede »Republic«-Jagere og 144 Stk. ensædede »Vultee«-Jagere — er nu blevet leveret til Kanada.

(M. W. Juni 1941) H. H.

Sverige.

Flaade — Luftvaaben.

I en redaktionel Artikel i det svenske »Tidsskrift i Sjöväsendet«, Juni Hefte, anføres følgende herom:

»Gennem de seneste 10 Aar har der staaet en »Papistrid« mellem militære Teoretikere i de fleste Lande om Forholdet mellem Flaade og Luftvaaben.

De yderliggaaende har dels hævdet, at Søstridskræfter i en nær Fremtid ville være unødvendige, dels ikke villet indse, at Forholdet har ændret sig paa Grund af Luftvaabnets hurtige Udvikling.

Mellem disse yderliggaaende Standpunkter findes et Utal forskellige Meninger herom.

I de voldsomme Kampe, som under den nuværende Krig periodevis udkæmpes paa og over Havene, særlig i Forbindelse med Søtransporter til og fra Krigsskuepladser, søger nu en Del af den gamle »Papirstrid«s Mænd i vort Land Bevis for tidligere hævdede Synspunkter.

Bortset fra, at Tidspunktet er ilde valgt for offentlig Diskussion, eller for den triumferende *var-det-ikke-det-jeg-sagde* Mentalitet, burde enhver Fagmand vide, at der fordres en indgaaende Analyse af *alle* Faktorer for at kunne drage virkelig gyldige Erfaringer.

Dette kan af let forklarlige Grunde ikke ske før efter Krigens Afslutning.

Det burde derfor forbeholdes den militære Ledelse alene at drage de Konsekvenser, som er mulige under Hensyntagen til de af *denne* kendte Erfaringer.

Selvfolgelig maa meget lidt efter lidt tilpasses, men maa ikke ske ved at skabe en offentlig Mening, som i disse Tider ikke kan være tilnærmelsesvis saa velunderrettet som den militære Ledelse.

Hvert Forsøg i den forømtalte Retning er direkte skadeligt.

Vi lever ikke mere i en Tid, som passer for Metoder anvendt under Kampagnen bagom Forsvarskommissionens Kulisser.

Saglig Oplysning samt Redegørelser for indtræffende Hændelser og aabenbare Konsekvenser, der er taget af de krigsførende, er altid paa sin Plads. Saa snart den offentlige Mening derimod begynder at luften sine gamle Sympatier og Antipatier, bør den overlades til den Skæbne, den fortjener.

I Spørgsmaalet om de praktiske Erfaringer vedrørende Forholdet mellem Flaade og Luftvaaben var visseligen meget at sige.

Her skal imidlertid kun fremhæves en Omstændighed, hvis Konsekvenser har vundet mere og mere Opmærksomhed i de større Mariner.

Søstridskræfterne har hævdet deres umaadelige Betydning i den moderne Krigsførelse; deres Opgaver kan ikke løses af nogen anden Forsvarsgren, men de har ligesom mange andre Forsvarsanordninger vist sig at være saarbare overfor Angreb fra Luften.

Konsekvensen heraf kan med Rimelighed *ikke* være, at Søstridskræfter skal erstattes af andre Forsvarsmidler.

Den vigtigste Modforanstaltning er uden Tvivl en hurtig og effektiv Forbedring af Skibenes Beskyttelse mod Luftangreb.

Dette kan gores paa mange Maader:

Gennem forbedrede Skibskonstruktioner, ved forstærket Luftværnsskyts, gennem nye Kamoufleringsmetoder og gennem særlige Beskyttelsesforanstaltninger i Baserne, saasom bombesikrede Hvælvinger og Torpedonet.

Først og fremmest er imidlertid stillet et uafviseligt Krav om Jagerluftstyrker til Samarbejde med Flaaden. Det har allerede længe været anerkendt, at Bombeformationer maa beskyttes af Jagere. Nu ved man ogsaa, at selv Panservaabnet maa samarbejde med og beskyttes af Jagere.

Kravet om Jagerbeskyttelse for Søstridskræfterne er mindst lige saa aabenbart.

Da U-Baaden under Verdenskrigen gjorde sin Entré paa Krigsskuepladsen, blev de større Skibsformationer tvunget til at omgive sig med en beskyttende Skærm af ubaadsjagende Smaa-fartøjer. Undervands-Lytteapparater til Lokalisering af den usynlige Fjende og Dybd bombe-Kastere til Ødelæggelse af de opdagede U-Baade blev taget i Anvendelse.

Nu har Luftstridskræfterne vundet frem i Styrke og Effektivitet.

Der maa Jagerluftstyrker til for at møde den nye Farer. Luftværnsartilleriet er ikke alene tilstrækkeligt stærkt til at afvise Angreb.

Jagerformationer kan ikke til Stadighed »hænge i Luften« over Søstridskræfterne, men de maa være der under Operationens særlige vigtige Tidsrum, og iøvrigt stadig være i Beredskab for hurtigt at kunne gribe ind.

Luftstridskræfter skal ikke bekæmpes af Søstridskræfter, men af Jagerluftstyrker i deres eget Element.

Konsekvensen af denne Erfaring er der af de krigsførende taget tilbørligt Hensyn i videst muligt Omfang.

Det har formentlig været Mangel paa disponible Jagerluft-fartøjer i tilstrækkeligt Antal, der har skabt den britiske Flaades Vanskeligheder i Middelhavet. Hertil bidrager ogsaa de relative store Afstande mellem de til Raadighed værende Flyvepladser og Kamppladserne.

I sidstnævnte Henseende er Forholdene ved vore Kyster betydelig mere gunstige.

Dette er en *positiv* Erfaring, som enhver — selv Lægmanden — uden videre kan konstatere.

Det samme gælder med Hensyn til Luftstridskræfternes Deltagelse i Søkrigen.

Betydelige Indsatser er blevet gjort af Bombe- og ikke mindst af Torpedo-Luftfartøjer.

Dette fører til Kravet om et endnu nøjere Samarbejde mellem Sø- og Luftstridskræfter, ikke alene med Hensyn til Styrkerens Optræden under Operationer, men ogsaa naar det gælder Forsvarsmidlernes Indpasning i Forsvarssystemet til Søs.

Dette er ogsaa en positiv Erfaring, der efter alt at dommes tages Hensyn til i de Lande, der udbygger deres Forsvarssystem under direkte Hensyntagen til Krigsbegivenhedernes Forløb.

(T. i Sj. Juni 41) H. H.

Tyskland.

Flyvevæsen.

I »Militär-Wochenblatt«, Nr. 50 af 13/6 41, har Dr. Paul Ruprecht i en Artikel givet en Oversigt over Luftfartøjers Anvendelse i den videnskabelige Forsknings og i det civile Erhvervs Tjeneste.

Bl. a. omtales Luftfartøjers Anvendelse til: Kortlægning, Opdagelse af Mineralforekomster, Opdagelse af Skovbrande, Bekæmpelse af Insekter o. l., der er skadelige for Plantevæksten o. l. Iøvrigt henvises til Artiklen.

H. H.

Marinens Bibliotek.

Juli 1941.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

50. Handbuch der Werkstoffprüfung. Hrsg., under besondere Mitwirkung der Staatlichen Materialprüfungsanstalt Deutschlands, der zuständigen Forschungsanstalten der Hochschulen der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft und der Industrie sowie der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt Zürich, von Erik Siebel. I. Bd.: Prüf- und Meszeinrichtungen. Ill. Diagr. Navneindex. Bearb. v. R. Berthold, A. Eichinger, W. Ermlich, G. Fiek, L. Föppl, R. Glocker, E. Lehr, E. Siebel, E. & O. Vaupel, Würzburg 1940. 4^o. K¹.
- *51. Kongelig Dansk Yachtklub 1866—1916. Festskrift i Anledning af K. D. Y.s 50 Aars Jubilæum. Samt Medlemsliste og Fartøjsregister for 1916. Ill. (Portr. af H. M. Kong Christian X o. a. Portr.) Kbh. 1916. 8^o. H. Gave fra Klubben.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- 7.: Krigen 1939—
- 7,2.: Krigsførelse i Almindelighed (Herunder økonomisk Krigsførelse.)
Wohlthat, H.: Besetzte Gebiete in der europäischen Zusammenarbeit. Deutsche Volkswirt, 15. Aarg. Nr. 12/13. [Industri- og Næringsmiddelproduktion. Ny-Ordninger. Europæisk Arbejdsdeling. Ensartet Møntpolitik.]
- 7,3.: Militære Operationer.
Møller, E.: Til Østerland. Gads danske Mag., 35. Aarg. Nr. 5. H.
- 7,4.: Krigsøkonomi (efter Lande).
Island.
Thorarinsson, S.: Islands läge under ockupationen. Tiden, 1941, Hft. 4. [Højkonjunktur-Periode. — I Blokadezonen.]

Norge.

Fougner, S.: Nodpenger i Norge 1940. Statsøk. Tidsskr., 55. Aarg., Hft. 1—2.

Kreditwirtschaftliche Ankurbelung in Norwegen. (F. S.). Bank-Archiv, Nr. 1.

Schweiz.

Schweiz under Krigen. Okonomi og Polit., 15. Aarg., Nr. 1, H.

7,41.: Produktion og Transport.

Tyskland.

Decken, S. E.: Zwischen zweitem Kriegswinter und neuer Erute. Deutsche Volkswirt., 15. Aarg. Nr. 24.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol (efter Lande).

Finland.

Törnquist, E.: Om prisreglementeringen i Finland. Ekon. Samf. Tidsskr., Aarg. 1941, Hft. 52.

Tyskland.

Raab, J.: Methoden und volkswirtschaftliche Bedeutung der Verbrauchsregelung in der Kriegswirtschaft. Jahrb. f. Nat.ök. u. Stat., Bd. 153, Hft. 5.

7,43.: Krigsfinansiering.

Tyskland.

Hunseha, K.: Kapitalknappeit und Bankkredit. Bank-Archiv, Nr. 4.

Kretschmann, M.: Deutsche Währungshilfe in den besetzten Gebieten. Bank-Archiv, Nr. 1. [Troppernes Forsyning med Penge m. m.]

7,5.: Propaganda.

Wie macht U. S. A. Kriegsstimmung? Geopolitik., Aarg. 18, Nr. 4.

7,6.: Neutralitet (efter Lande).

U. S. A.

Scheuner, U.: Die Neutralitätspolitik der Vereinigten Staaten seit Beginn des Krieges. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 2.

Silvanus: Präsident Roosevelt und der Krieg. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Hft. 4.

(forts.)

H. Bistrup.

Bemærkninger til »Begivenhederne omkring Kampen i Eckernførde«.

Til Rehabilitering af Kaptajnløjtnant O. J. Marstrand.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

I Artiklen: Begivenhederne omkring Kampen i Eckernførde (Tidsskrift for Søvæsen Oktbr.—Decbr. 1940) har Forfatteren, Kaptajnløjtnant Th. Bjerre ment at kunne paavise, at den Brand, der medførte Eksplosionen om Bord i »CHRISTIAN VIII« og dermed Linieskibets totale Ødelæggelse, var anstiftet af Skibets egne Befalingsmænd, og i Efterskrift til den samtidigt udkomne Bog: »Eckernførde« udtaler han som sin faste Overbevisning, at Skibets Trediekommanderende, Kaptajnløjtnant O. J. Marstrand med andres Hjælp har foraarsaget den skæbnsvangre Brand for at forhindre, at det stolte Lineskib skulde falde i Fjendens Hænder.

Hvor fortjenstfuld en saadan Handling end kan være set fra et vist patriotisk Standpunkt, maa den, hvis den virkelig er foretaget, betegnes som forkastelig, fordi den i saa Fald er udført efter, at Flaget var strøget, og Overgivelse havde fundet Sted.

I det foreliggende Tilfælde havde Skibets Næstkommanderende, Kaptajnløjtnant C. Krieger, Kaptajnløjtnant Marstrand og Premierløjtnant i den norsk-svenske Marine, Baron F. F. W. Wedell Jarlsberg, der under den kritiske Situation var blevet tilkaldt af Chefen, Kommandørkaptajn F. Paludan for at afgive Betænkning, tilskyndet Chefen til at stryge Flaget. Dette er

en Kendsgerning, som ikke alene fremgaar af Rapporterne, men ogsaa er bevidnet i Overkrigsforhøret af Wedell Jarlsberg som eneste overlevende af de her nævnte underordnede Officerer.

Det maatte derfor være disse Officerers — og tilige den øvrige Besætnings — ufravigelige Pligt loyalt at underordne sig den tunge Afgørelse, som Skibets ansvarlige Chef tvunget af Omstændighederne havde taget med et Skibsraads Billigelse efter en ærlig og aaben Kamp.

Det er forstaaeligt, at en ærekær Officer i Øjeblikkets Mismod og Harme over Kampens ydmygende Udfald kan blive besjælet af den ene Tanke at forhindre, at Skibet skulde blive et Sejrstrofæ for Fjenden, men herfra og til Udførelsen er et langt Spring, og det har aldrig været Skik i Flaadens Historie, selv i de tungeste Skæbnetimer, at miste Besindelsen og unddrage sig indgaaede Forpligtelser.

Strygning af Flaget var Tegn paa fuldstændig Overgivelse og betragtedes af civiliserede Nationer som lige saa bindende som et afgivet Æresord, og Overholdelsen var Forudsætningen og Betingelsen for, at der blev givet Besætningen Kvarter og en human Behandling som Krigsfanger.

I det danske Søe-Krigs-Artikels-Brev § 768 hedder det: »Skulde noget fiendtligt Skib stryge for ham, da maa han, og ingen, under Straf af Cassation meere skyde paa det; Men skulde det efter at have strøget øve noget fiendtligt, da gives ingen Quarteer. Men han skal, naar det stryger, forlade det, og lade det bemestre af Fregatterne, men strax selv attaqvære et andet o. s. v.«, og for Fregatchefen i § 775: »Naar et Skib stryger for et Skib i Linie, da skal han have Øje med det, og, saa snart der er Lejlighed, bemestre sig det, tage Chefen strax over paa sit Skib med hans Ordres, Pro-

tocoller og Brevskaber, eftersee Krudt-Kammeret og al Ilds-Fare forekommen, o. s. v.«

Der regnedes altsaa her med, at en øjeblikkelig Besættelse slet ikke var nødvendig, idet Overgivelsen betragtedes som varig og uigenkaldelig og forpligtede Chefen og Officererne paa det overgivne Skib til at opretholde Mandstugt og Orden, indtil der sendtes Prisenmandskab ombord, og fuldstændig at underkaste sig de Ordre, der derefter maatte blive givet.

Blandt de mange Eksempler, der kan hentes fra Søkrigshistorien, skal her blot nævnes tre fra danske Krige.

I Slaget ved Femern $1/6$ 1677 strøg KALMAR KASTEL for det danske Orlogsskib CHURPRINSEN, hvorefter Kaptajn Thiessen lod 2 Kanoner føre hen til Storlugen og skød gennem Bunden, saaledes at Skibet sank paa saa dybt Vand, at det ikke senere kunde bjerges, i hvilken Anledning han blev stillet for en Krigsret. Viceadmiral Bjelke fik den $28/6$ kgl. Ordre til at indsamle og indgive, hvad Bevisligheder til denne Sags Paadømmelse kunde tjene, og de udenlandske Flag-officerer Admiral Bastianz, Viceadmiral von der Ness og Schoutbynacht Allemonde blev $23/7$ anmodet om at afgive Erklæring om, hvorledes Domme i deslige Sager tilforn var faldet (Admiralitetets Copibog p. 289 og 336).

Efter Slaget ved Femern $24/4$ 1715 satte Wachtmeister næste Formiddag sine Skibe paa Land ved Bülk og lod 2 Kanoner skyde ned gennem Bunden paa Flagskibet PRINSESSAN HEDVIG SOFIA, som ikke senere kunde bjerges. Da dette blev observeret af Kaptajn Wessel (Tordenskiold), som imidlertid var kommet til Strandingsstedet, sendte han en Løjtnant og en Trompeter om Bord med Meddelelsen (i Gabels Navn), at dersom Skibene blev ruinerede, vilde der ikke blive givet Kvarter, hvorefter Mandskabet paa de

øvrige Skibe vægrede sig ved at udføre den svenske Schouthynachts Ordre.

Da Englænderne belejrede København i 1807, var der som bekendt truffet visse Forberedelser til at ødelægge Flaaden, men disse blev ikke iværksat, og efter Kapitulationen udleveredes alle Skibene i uskadt Stand.

Det vil heraf ses, at Kaptajnløjtnant Bjerre ved at fremsætte og underbygge den Paastand, at Marstrand med velberaad Hu har anstiftet Brand i Linieskibet CHRISTIAN VIII har sat en Plet paa hans gode Navn og tillagt ham en Handling, som er uforenelig med en dansk Søofficers rette Æresbegreb, hvortil kommer, at Marstrand dermed samtidig kommer til at bære Skylden for saa mange unge Mænds pinefulde Død og den Sorg, som ramte Nationen og Hundreder af danske Hjem.

Den Opgave ligger derfor nær, at undersøge om de Bevisligheder, der er fremdraget, har tilstrækkelig Vægt til at give Marstrand, som satte Livet til i Fædrelandets Tjeneste, et saadant Eftermæle, eller om væsentlige Kendsgerninger afgjort maatte pege i anden Retning og give en anden Forklaring.

Kaptajnløjtnant Bjerre skriver p. 606: »Kptn. Hohlenberg — dengang Kadet — fortæller i sit tidligere omtalte Manuskript (Nogle Erindringer fra 1ste slesvigske Krig, Marinens Bibliotek), at han efter Overgivelsen saa Kpljt. Marstrand staa paa Vagtsbænken 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«.

Forfatteren maa her have sammenblandet Hohlenbergs Manuscript med de mange Redegørelser, der i Tidernes Løb er fremkommet, thi i Hohlenbergs Manuscript anføres kun p. 15—16, saaledes som dette Afsnit ogsaa er gengivet i Tidsskrift for Søvæsen 1900 p. 514:

»»Har De seet, hvad der er sket? Vi har strøget Flaget«, sagde Captain Lient. Marstrand til mig, idet jeg kom paa Dækket.«

Manuscriptet meddeler intet om Pausen og Tilføjelsen: »Dog det kan endnu gaa godt«, ej heller at Marstrand derpaa forsvandt ned om Læ. Først 2 Sider senere anføres: »Lient. Ulrich fortæller, at han, da de fleste af Besætningen havde forladt Skibet, var gaaet ned paa Underste Batteri og der havde seet Captlient. Marstrand for sidste Gang. Marstrand havde talt til ham om det skrækkelige Udfald og endt med de Ord: »Dog, det kan endnu gaa godt««.

I Manuscriptets første Del »En Erindring fra 1849« anfører Hohlenberg p. 19: »Efterat Flaget var strøget, stod jeg paa Vagtsbænken og talte med Capitainlieutenant Marstrand, da han afbrød mig med de Ord: »Nu gjør De vist bedst i at gaae ned og samle en Smule Tøj sammen, for nu skal De vist snart i Land«. Jeg gik da ned i mit Lukaf etc.«

Det vil heraf ses, at det ikke var Marstrand, men Kadet Hohlenberg, som forlod Dækket.

I Overkrigsforhøret forklarede Lnt. Ulrich p. 415, at han, efter at Chefen var gaaet i Land, gik ned til sit Lukaf paa Underste Batteri, hvor han saa Capitain-lieutenant Marstrand.

Dette forandrer Sagen i afgørende Grad. Udtalelsen: »Dog, det kan endnu gaa godt« som, hvis den var faldet umiddelbart efter Flagets Strygning, kunde tyde paa, at Marstrand havde taget en fast Beslutning om at foraarsage Linieskibets totale Ødelæggelse, kan paa det meget senere Tidspunkt (ca. et Kvarter før Katastrofen) hentyde til Forventningen om, at den ulmendé Brand, som nu sporedes, maatte tage Overhaand og ødelægge Skibet, i Særdeleshed da Krudtets Overbordkastning var standset, og der meget snart vilde mangle tilstrækkeligt Mandskab til Pumperne og Ildens Bekæmpelse.

Det er da ogsaa Hohlenbergs egen Opfattelse, og han skriver herom i sit Manuscript p. 23—25: »Hvad var nu Grunden til Explosionen, og hvorledes vilde det være gaaet, hvis der ikke havde været Krudt ombord?

Dengang Underofficer Preusser var kommen ombord, gav han øjeblikkelig Ordre til at standse Krudtets Overbordkastning, hvormed man var i fuld Gang. Intet maatte kastes overbord, Intet røres, uden hans Tilladelse eller Ordre. Jeg husker, hvorledes Krudtkasserne stod henad Dækkene; det brændte paa 5 forskellige Steder, i Skroget og i Lasten, og gloende Kugler sad i Skibssiden. Hvad ligger da nærmere, end at antage, at Ilden har forplantet sig til Brændevinskjælder og til Krudtet?

Ved en saadan Begivenhed opstaaer der jo altid forskellige Rygter, mere eller mindre grundede, om ikke helt grebne ud af Luften. Snart har man sagt, at Explosionen skyldtes den Officer, snart den Cadet. I disse

Dage (1896) har jeg endogsaa i en dansk Beskrivelse af Affairen seet anført, at Explosionen skyldtes »den lille Cadet Wolff«, »som har sat en Lunte til Krudtmagasinet« (!) Nu har jeg seet eller hørt dem Alle ombord nævne. Det er jo umuligt at vide noget Sikkert derom; men jeg troer, som sagt, at Explosionen kan være foranlediget paa den naturligste Maade af Verden, medens Muligheden jo ganske vist ikke er udelukket af at En eller Anden kan have hjulpet til.

Havde Preusser ikke standset Krudtets Overbordkastning, troer jeg, at Skibet, staaende paa Grunden, vilde være brændt. Ilden havde under de daværende Forhold næppe været til at slukke«.

I sin Artikel har Kaptajnløjtnant Bjerre ment at kunne paavise, at Branden ikke kunde skyldes en gloende Kugle, som uobserveret var trængt gennem Skibssiden; at Ordren om at aabne Vandhanerne var en fingeret Ordre, og at man forsætlig havde tændt et mindre Baal, sandsynligvis i Sandkælderen.

Forfatteren skriver p. 601: »Ilden kunde heller ikke skyldes en Kugle, der uobserveret skulde være trængt gennem Skibssiden, idet Forsøg fra den Tid viser, at en 18-pundig Kugle affyret paa 800 Alens Afstand kun trængte 14—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 saadan 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 vom Linienschiffe Christian VIII bei Eckernförde 1849«

(udgivet af Journal für die Baukunst) af Vandbygningsinspektør Gullann«.

Forfatteren har imidlertid ganske misforstaaet disse Tabeller og Forsøg. I Lærebog i Søartilleri 1836 af Søjmester og Capitain-Lieutenant O. W. Michelsen gives p. 189 følgende Forklaring paa Tabellernes Anvendelse: »Disse Indtrængninger gielde under den Forudsætning at Maalet, hvorefter der skydes, er massivt og har en saadan Tykkelse, at Kuglerne ikke kunne trænge heelt igjennem, eller naae dens bageste Deel. Er Maalets Tykkelse derimod kun nogle Tommer større end den til Afstanden svarende Indtrængning, vil, formedelst den Kraft hvormed de foranfor Kuglen inddrevne Dele af Træet sammenpresses, den bageste Deel af Skiven give efter, splintre, og Kuglen slaaer da heelt igjennem«.

En Skibsside der var bygget af Spanter, var imidlertid ikke massiv og havde ikke samme Modstands-evne. De opgivne Tal paa en 18-pundig Kugles Gennemtrængningsevner heller ikke rigtige. CHRISTIAN VIII's lange 18-pundige Kanoner kunde ifølge Michelsens Tabel No. 32 trænge 24,3 til 27,6 Tommer ind i en massiv Skive paa 800 Alens Afstand (Afstanden fra CHRISTIAN VIII's Ankerplads til Batteriet var 800—850 Alen). Denne Indtrængningsevne havde danske 18-pundige Kanoner allerede i 1772, og de fjendtlige Kanoner, som var Landkanoner, hvor Kanonvægten ikke spillede saa stor Rolle, har næppe været svagere.

Endelig findes p. 194 hos Michelsen en Tabel, hvorefter man paa 800 Alens Afstand kunde regne med, at en 18-pundig Kugle med Sikkerhed kunde trænge gennem et Linieskibs Skibsside i Vandgangen ved tværskibs Beskydning.

Den tyske Beskrivelse giver ingen Holdepunkter for, hvorfra Branden er opstaaet, der omtales kun i al Almindelighed, at Vragresterne næsten ikke viste

Brandspor, og der oplyses, saavidt jeg kan se, intet om Virkningen af Artilleribeskydningen, hverken om hvor Skibet var truffet, hvilke Kugler, der var trængt igennem, eller hvilke Skader de gloende Kugler havde forarsaget.

Forfatteren skriver p. 600 angaaende Branden, der opstod forude: »Det er et Faktum, at der brød Ild ud her i Kælderne forude; i sit tidligere omtalte Manuscript 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 Kulkælderens 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-pundig Kugle (Diameter $5\frac{1}{4}$ Tomme), hvormed Skibet blev beskudt om Stb., at trille ned«.

Det har desværre været mig umuligt i Hohlenbergs Manuscript at finde denne Forklaring, som jeg imidlertid finder fuldkommen rigtig. Det er ganske vist ogsaa rigtigt, at Afstanden mellem Spanterne var 3 Tommer, men dette var en Mindsteafstand som gjalt de Fyldspanter, som blev overskaaret af øverste Batteris Porte, hvor Spanterne dannede Portstøtter, næsten alle andre Steder var Spanteafstanden større op til $5\frac{1}{2}$ Tomme, saaledes at en 18-pundig Kugle kunde passere. Dette findes ogsaa meddelt i Michelsens Lærebog p. 189 og i Tabel No. 34.*)

*) Disse Aabninger tjente til at befordre en vis Luftcirkulation, der skulde forebygge Forraadnelse. Om Aabningerne i Datidens Linieskibe har været udfyldt med Tømmer fra nogle Fod under Vandlinien og opefter for at gøre Skibssiden mere skudsikker kan ikke siges med Bestemthed. Det synes dog hverken at fremgaa af Skibstegningen eller af Michelsens Lærebog 1836, Harboes Marine-Ordbog 1839, Funchs Marine-Ordbog 1846 eller Funchs Praktisk Skibbyggerie 1854, men i Admiralitets-Col-

For at være sikker i min Sag, har jeg foretaget Maalinger i Fregatten JYLLAND, og de Steder, hvor jeg kunde komme til, og Klædningen var aaben, har jeg ikke fundet ringere Afstand end $5\frac{1}{2}$ —6 Tommer.

Forfatteren meddeler, at Linieskibets Skibsside var ca. 32 Tommer tyk i Vandlinien, men dette er ikke rigtigt, den var kun $26\frac{1}{2}$ Tomme, dette Maal opgives i Michelsens Lærebog Tabel No. 34 og stemmer med en Eftermaaling paa det afbildede Middelspant. I den tyske Beskrivelse opgives p. 17 Inderklædningen til 6, Yderklædningen til 7 og Indholterne til 13 Zoll, altsaa sammenlagt 26 Tommer.

En 18-pundig Kugle kunde derfor paa 800 Alens Afstand gennemtrænge Skibssiden ved vinkelret Anslag, selv om den traf midt paa et Spant. Traf den i Kanten af et Spant eller imellem to Spanter kunde Siden ikke holde den ude. Det skal dog her bemærkes, at Skibet var sværere forlømt i Bougen, og at de Spanter, som ved Hjælp af Jærnknae var forbundet med Dæksbjælkerne ydede større Modstand; paa den anden Side blev CHRISTIAN VIII mellem Letning og Grundstødning beskudt med gloende Kugler paa langt ringere Afstand.

Spørgsmaalet er derefter: kan det tænkes, at en gloende Kugle uobserveret er trængt gennem Yderklædningen og er trillet ned i Bunden mellem to Spanter, og hertil maa svares: ja!

legiets Rescripter findes i 1835 en Bestemmelse, der viser, at saadant Udfyldningstømmer, som ikke maa forveksles med Fyldetømmer, fandt Anvendelse i Fregatten THEETIS. Det hedder heri: $\frac{2}{11}$ 1835 bestemte Collegiet, at Aabningerne mellem Spantetømmerne paa den ny Fregat, der skulde sættes i Bygning, maatte udfyldes med Tømmer, dog at Grænsen for Udfyldningen bliver Bundstokkens Ender midtskibs. Linieskibet CHRISTIAN VIII stod da i Bygning, og det er sandsynligt, at ogsaa dette Linieskib i Lighed med Fregatten har faaet indbygget Udfyldningstømmer, der i saa Fald har bevirket, at Skibssiden overalt har ydet nærlig samme Modstand mod en Kugles Indtrængen, og Aabningerne er da først begyndt under Banjerdækket.

Michelsen skriver p. 194: »Erfaring har vist, at naar en Kugle slaar med stor Hastighed igiennem Træ, dannes derved et cylindrisk Hul, som næsten aldeles tillukkes af Træets Fibre... Ved det nævnte Forsøg 1772 vare Fibrene saa tæt sammentrukne paa Bagsiden af det Hul, som den 36-pundige Kugle ved sin Giennemtrængning havde dannet, at man ej kunde støde igiennem det med en Jernstang«. Og Hohlenberg skriver p. 14: »man saa i det Hele taget ret i denne Affaire, hvad glødende Kugler var for et forfærdeligt Vaaben imod Træskibe. Hvad der forøger Farligheden er den Omstændighed, at de stadig synke dybere og dybere ned i Træet, efterhaanden som dette brænder bort under dem«.

Efter disse Oplysninger er der altsaa intet i Vejen for, at en gloende Kugle efter at være trængt gennem Yderklædningen, hvor den ikke efterlod sig noget Hul, der var forskelligt fra en kold Kugle, kan være trillet ned mellem to Spanter. Medens de glødende Kugler, som sad i selve Skibssiden, gjorde sig bemærket ved en kraftig Røgdudvikling, der søgte ud gennem det forarsagede Hul, fordelte Røgen fra en nedtrillet Kugle sig gennem de mange Kanaler i Spantesystemet og trængte ud mangfoldige Steder.

Forfatteren imødegaar Chefens og Overtømmermandens Forklaring om, at Branden skulde skyldes en af de to glødende Kugler, som sad i Forskibet, fordi Overtømmermanden havde erklæret, at de glødende Kugler sad i underste Barkholt fra Agterkant af Storrøstet til Agterkant af Fokkerøstet, og Forfatteren har paa Gennemsnitstegningen anbragt 2 Kryds for at vise, at Stedet ligger 12 Fod agten for Kulkælderens, hvor en Kugle skulde have forvoldt Branden (p. 599).

Hertil er at bemærke, at den opgivne Pladsbestemmelse selvfølgelig kun er omtrentlig, og jeg skal der-

for ikke anke over, at Forfatteren ikke har sat begge Kryds i underste Barkholt, men kun gøre opmærksom paa, at baade Chefen og Overtømmermanden utvivlsomt kendte Skibets Apteringsstegning og var vidende om, at Kulkælderen laa udfor agterste Fjerdedel af Fokkerøst og ikke agten for dette.

Det vil ogsaa ses, at Chefen i sin Rapport af $\frac{8}{4}$ anfører, at han fik Melding om, at det brændte under Fokkerøstet og havde overbevist sig om Rigligheden heraf, ligeledes at Overtømmermanden i Overkrigsforhøret (p. 473) udtalte, at Branden i Kulkælderen maatte skyldes, at en gloende Kugle var trængt ind, og at ogsaa Skibets 6-te Kommanderende Premierlieutenant Obelitz, som netop kommanderede de forreste Kanoner paa Underste Batteri, hvor Røgudviklingen bedst observeredes, særlig fordi den generede Kanonbesættningerne, ogsaa erklærede i Overkrigsforhøret (p. 401), at det brændte under Fokkerøstet.

Angaaende Vandhanerne skriver Forfatteren p. 605 og p. 607: »Hvad hans (Chefens) Ordre om at aabne Vandhanerne angaar, saa blev den i hvert Fald ikke udført (jvfr. 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 Oplysning 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«. . . .

»For nu at give Besætningen og Feldwebel Preus-

er, der spankulerede op og ned ad Dækket, Indtryk-
ket af, at man gjorde alt for ogsaa at slukke denne
Brand, fik Overtømmermanden og hans Folk af Næst-
kommanderende Ordre til baade at spore Ilden, — hvad
man efter Overlægens Rapport tydelig ser kun gjordes
paa Skrømt — og til at overhugge Tunnen — den en-
gelske Betegnelse for Sugerør til midtskibs Pumpe
(Websters internationale dictionary, 1890), som Over-
tømmermanden selv forklarede i Overkrigsforhøret,
for at Lasten kunde fyldes med Vand, uden dog nær-
mere her at forklare, at det ikke kunde lade sig gøre
paa denne Maade. Dette vidste Rettens Medlemmer ud-
mærket godt; thi Pumperne sugede nemlig som før
omtalt fra Lasten, hvor Sugerørene førte ned i Render
(Sud) udhugget i Bunden af Skibet, saa Lastvandet
kunde løbe til; man valgte altsaa stiltiende ved For-
høret ikke at gaa nærmere i Detailler angaaende Bran-
den, 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 Overtømmer-
manden benævnte det Sugerør, jvnf. Overlægens Rap-
port. Under Forhøret blev Overtømmermanden spurgt,
om Vandet da ikke steg, da han havde overhugget
Sugerøret; men dertil svarede han, at »det havde han
ikke set, da det kun vilde stige langsomt; efter Næst-
kommanderendes Ordre havde han nemlig kun over-
hugget den nederste Del af »Tunnen«. Og saa blev
der ikke spurgt nærmere herom«.

Forfatterens Redegørelse lyder ikke sandsynlig og
har ikke Hold i de faktiske Forhold.

Ifølge Chefens Rapport af $\frac{8}{4}$ gav denne straks efter
Flagets Strygning — og længe inden Preusser kom om
Bord — »Ordre til at aabne Vandhanerne for at lade Ski-
bet løbe fuldt af Vand og Krudtet at blive kastet over-
bord«, og denne Rapport er vedstaaet i Overkrigsforhøret.

Overlægen kan umuligt have været i Tvivl om, at Skibet vilde løbe fuld af Vand, thi ellers vilde han ikke som Læge have udsat de haardt saarede Patienter for en unødigt og besværlig Transport fra Lazarettet og op paa Øverste Dæk. Endvidere har han under Vidneansvar vedstaaet sin Rapport i Overkrigsforhøret.

Det er for saa vidt rigtigt, at der ikke ifølge Overkrigsforhørets Protokol blev lagt videre Vægt paa at fremskaffe nærmere Oplysninger om Ildens Opstaaen og Vandhanernes Aabning, men dette skyldtes, at det ikke var Forhørets Opgave at undersøge denne Sag, men derimod om Chefen havde foretaget de i Sø-Krigs-Artikels-Brevet § 752 paabudte Foranstaltninger til at forebygge, at Linieskibet skulde falde i Fjendens Hænder. Chefen havde nemlig ved Affattelsen af Rapporten brugt det uheldige Udtryk »at slukke Ilden« i Stedet for at dæmpe Ilden, hvorfor Afhøringerne særlig gik ud paa at faa oplyst, hvorledes Ordren var blevet opfattet ombord.

Det maa dertil erindres, at Forhørsprotokollen langt fra giver fuld Oplysning om alt, hvad der behandles i Møderne, men kun et kortere Uddrag af det, der havde Betydning for Sagens Bedømmelse.

Formodningen om, at saavel Chefen som Overlægen og Overtømmermanden skulde have afgivet urigtig Forklaring for Retten, og at Rettens samtlige Medlemmer stiltiende skulde have ladet dette være upaataalt, er ganske usandsynlig og maa staa for Forfatterens egen Regning.

Der kan imidlertid ikke være Tvivl om, at Linieskibet var forsynet med Vandhaner, og disse var da ogsaa almindelig kendte paa den Tid. I Instructioner og Reglementer for Tjenesten paa de Kongelige Skibe 1849 paabydes det i § 148 den Officer, der tager en Prise i Besiddelse at efterse »Hannerne til at indlade

Vand i Skibet«. Allerede i 1780 blev det foreslaaet at forsyne Linieskibet INDFØDSRETEN, der skulde konvoyere til Kap det gode Haab, med »en Metalhane midtskibs til at forfriske Vandet med i Pompesoden, som, naar det sker ordentlig engang om Dagen, forhindrer Vandet fra at raadne og give Stank imellem Dækkene«.

De Vandhaner, der fandtes i CHRISTIAN VIII, var indført af Kaptajn P. Tuxen og omtales i Archiv for Søvæsen 1839 p. 36: »Iflg. Kgl. Approb. skulle alle Skibe, indtil 26 Kanoner Corvetter inclusive, have tvende Haner under Vandets Overflade, der kan lede Vandet ind i Skibet igennem et Rør, der naar midtskibs hen, hvorfra det kan enten ledes ned i Lasten, eller ved at stige op i et Rør kan det anvendes til Spuling eller ogsaa ved Hjælp af en Trykkert kan det bruges til at forsyne en Brandsprøjte«.*)

Forfatteren har heller ikke Ret i at Overkrigsforhøret lod sig nøje med en halv Forklaring.

I Forhøret ¹/₁₀ 1849 forklarede Overlæge G. Courlænder, at han »indsaa, efterat Overtømmermanden havde underrettet ham om, at Trykværksrørene vare overhuggede, Nødvendigheden af snarest mulig at forflytte de Quæstede fra Lazarettet, som nu maatte komme under Vand.

Componenten havde nemlig den bestemte Forestilling, at naar Vandet løb ind i Skibet, hvorom han endog ved selv at gaa ned i Pumpesoden havde overbevist sig, vilde den opstaaede Ild snart blive slukket eller i det mindste saaledes dæmpet, at den ej tog Overhaand, han mente desaarsag, at der ikkun kunde være Tale om at redde de Saarede fra at drukne, naar La-

*) Den kombinerede Pumpe- og Sprøjteanordning blev første Gang installeret i Linieskibet DRONNING MARIA i 1834 og blev derefter installeret i Fregatten BELLONA i 1835. Efter 1837 var den almindelig indført i alle større Skibe af Linien.

zaretet løb fuld af Vand, og antog han saameget mindre, at Ilden, efter hvad der blev foretaget for at blive Herre over den, kunde tage Overhaand, som Ingen havde meddelt ham noget derom«.

Han havde »ikke Anledning til at frygte for Ilden, men ikkun for Vandets Stigning, hvilket i det store Skib ikkun gik langsomt, (hvorfor han) ikke ansaa det fornødent at haste med at faa de Saarede op, men foretrak at flytte dem med den Omhyggelighed, som deres lemlæstede Tilstand udkrævede«.

Han mente, at der var 33 Saarede og Døde, og oplyser, »at der næppe er forløbet mere end et Par Minutter mellem hans Bortgang fra Skibet og Skibets Explosion«. — »Forinden Comparenten forlod Skibet havde han talt med Næstkommanderende, og har denne sagt ham, at han vilde være den sidste, der forlod Skibet«. — »var Comparenten blevet underrettet om, at der var Ild i Skibet, og at der altsaa var Fare for dets Explosion, vilde han i det mellem Strygning og Explosionen liggende Tidsrum, idetmindste kunne have reddet en Del af de Saarede«.

I Overtømmermand Hans Peter Adolphs Forklaring hedder det: »(han) bemærker, at den væsentligste Ild har været i Kulkælderen, hvor en gloende Kugle maa være kommet ind og have antændt Kullet; Krudtmagasinet forud og Brændevinskælderen vare begge i Nærheden af Kulkælderen«. — »Comparenten aabnede først paa Næstkommanderendes Ordre Trykværksrørene, men huggede dem senere over, ligeledes efter Næstkommanderendes Ordre. Comparenten antager imidlertid, at Vandet selv i den mellemste Del af Skibet ikkun kunde stige 7 a 8 Tommer, og da Rørene ikkun havde været aabnede i det højeste en Time, kan der ikke være kommet meget Vand i Skibet«. — »Comparenten antager, at det har været Næstkommanderendes Hen-

sigt at slukke Ilden eller at foretage alt til dens Slukning, og er det altsaa Comparentens Mening, at man vilde være blevet Herre over Ilden, hvis Krudtet var blevet kastet overbord, hvormed der standsedes efter den fjendtlige Underofficers Befaling, og at Vandet vel vilde kunne være steget til den Højde, som var nødvendig til Ildens Slukning«.

Om den anstiftede Brand forklarer Forfatteren p. 607: »Da den oprindelige Ild, der havde været ombord, var blevet slukket, har man tændt en mindre Ild for at give det Udseende af, at der stadig var Ild i Skibet. Uden Tvivl har man tændt den i Sandkælderen, 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«. Og senere p. 610, omtales de Folk, der arbejdede i den lukkede Kælder for at holde den nødvendige Ild vedlige.

Bortset fra Beliggenheden synes Sandkælderen et daarligt valgt Sted til Vedligeholdelse af et Baal. CHRISTIAN VIII havde kun været 5 Dage i Søen, og da Skibet afgik fra København med nærlig fulde Beholdninger, har der næppe været megen Plads tilovers i Sandkælderen, fordi det daglige Forbrug af Sand var ringe, og desuden fandtes her intet brændbart, saaledes at dette først maatte skaffes til Veje.

Rummet var desuden meget lille, kun godt $4\frac{1}{2}$ Fod højt, saaledes at en 12aarig Dreng netop kunde staa oprejst, hvis Kælderen var tom, det var kun lidt over 3 Fod bredt og tillod saaledes kun vanskeligt, at to fuldvoksne Mænd kunde passere hinanden.

I denne lille Kælder skulde der altsaa have op-

holdt sig mindst 2 Mand om et antændt Baal, dette siger sig selv er en Umulighed. Rumindholdet var kun ca. 7 Kubikmeter, og Manglen paa Luft vilde hurtigt gøre sig gældende, foruden at Hede og Røg vilde gøre et Ophold utaaaleligt.

Saa store Forberedelser behøvedes ej heller for at anstifte en Brand. Et Par tændte Lastlanterner, som fandtes paa Banjerne eller i Lasten, hvor der ikke var naturligt Lys, kastet ned i Brændevinskælderen vilde have den tilsigtede Virkning, især hvis man i Forvejen havde taget Spundsen af Ankrene og styrtet et Par i Kælderen, og ønskede man ikke saa voldsom en Brand, kunde Lanterneerne kastes ned i en af de andre Kældere.

Jeg skal derfor ikke opholde mig ved Theorien om den tredie Brand (p. 609), som skulde være opstaaet derved, at en af Mandskabet kastede en Brand i Krudtkasserne, hvorved der skete det meget mærkelige, at Krudtet ikke eksploderede men brændte med en heftig Ild; ej heller ved Krudtkassernes Opstilling, thi der foreligger intet om, at de stod anderledes end, hvor de nødvendigvis maatte staa, naar de blev langet op for at Krudtet kunde styrtes udenbords gennem Kanonportene.

Kun skal det bemærkes, at Forfatteren ikke har Ret, naar han p. 607 skriver: »endvidere maa man — som før nævnt — have transporteret Krudt fra agterste til forreste Magasin, da Beholdningen her næsten var bortskudt under Kampen (Chefens Memorandum)«.

Mangelen paa Krudt i forreste Magasin blev meldt til Chefen før Parlamenteringen og blev selvfølgelig afhjulpet under Stilstanden. Efter Strygningen udtaler Chefen, at der kun var lidt tilbage i forreste Magasin og det agterste var snart tømt (p. Gr. a. Overbordkastningen), men Eksplosionens Voldsomhed viste dog, at Beholdningerne ikke var saa helt ringe.

I Overkrigsforhøret p. 449 oplyser Kanoner Barts, at der efter Kampen var omtrent lige meget Krudt i forreste og agterste Magasin, og p. 413 forklarer Sekondlieutenant Ulrich, som havde Kommandoen over de 8 forreste Kanoner paa Underste Batteri og dermed Tilsynet med Krudtbeholdningen forude »af Ammunition manglede Intet, og det eneste, der fortaltes derom, var, at der snart ikke havdes flere Krandsforladninger«.

Då Forfatteren p. 605 tager den tyske Redegørelse for Eksplosionens Virkning til Indtægt, vil jeg ikke ganske forbigaa denne.

De tyske Undersøgelser af Vraget gav til Resultat, at der havde fundet 2 samtidige Eksplosioner Sted — en for og en agter — men kom til den forbavsende Slutning, at den forreste Krudtmasse maa have været anbragt ikke midtskibs men paa Bagbord Side, fordi denne Skibsside var slynget langt bort.

Denne Sprængvirkning har efter min Mening en langt naturligere Aarsag, nemlig den forskellige Modstand der var paa de to Sider. Ved Grundstødningen havde CHRISTIAN VIII p. Gr. a. Sejlpresset Krængning til Stb. og kom til at ligge noget overkrænget med Bælgen paa Havbunden. Agter, hvor Skibet var meget underløbet med frit Vand til begge Sider, var der ikke megen Forskel paa Sprængvirkningen om Stb. og Bb., men fra Laaringen og forefter var den forskellig, fordi det Bb. Sidebord, som næsten kun mødte Luftmodstand, er sprængt bort med Brudlinie i Kimmingen, hvor Skibet er svagest for et indre Tryk medens den Stb. Side er brudt over lidt udenfor den understøttede Skibsbund, paa samme Maade som en Kæp, der brydes over et Knæ, og har mødt større Vandmodstand, som har forhindret en Bortslyngning.

Efter det her fremdragne synes der ikke at foreligge nogen som helst Grund til at antage, at Kaptajn-løjtnant Marstrand eller andre skulde have anstiftet nogen Brand, medens alt taler for, at Branden er opstaaet som Følge af en gloende Kugle og kan tænkes at have udviklet sig saaledes:

Da Flaget blev strøget ved 6 Tiden, brændte det flere Steder i Skibet, men en halv Time senere, da Chefen maatte forlade Skibet, var Ilden indehords under Kontrol, idet der nu kun brændte 2 Steder, og denne Ild var praktisk talt slukket, derimod var det trods alle Anstrengelser ikke lykkedes at slukke den Ild, der opstod ved de gloende Kugler, som sad i Skibssiden.

Røg og Brandlugt fra disse Kugler, der sad i Læ, mærkedes ikke indenbords, fordi Skibet laa med aabne Kanonporte med Vinden Bb. ind og blev gennemblæst af den friske Kuling.

Da Overlægen for anden Gang vilde gaa op paa Dækket (antagelig omkring Kl. 7 $\frac{1}{4}$) bemærkede han Brandlugt og Røg paa Banjerne, men hverken han eller Over-tømmermanden kunde se Gnist eller Flamme nogetsteds, det var denne ulmende Brand, som havde bevirket, at Næstkommanderende gav Ordre til Overhugning af Pumperørene for at forøge Vandets Indstrømning.

Der kan næppe være Tvivl om, at Røgen stammede fra en gloende Kugle, som efter at være trængt gennem Yderklædningen havde bidt sig fast i et Spant og nu langsomt aad sig nedefter, idet dens Varmegrad stadig holdtes vedlige af den tilførte Varme fra det brændende Træ. Den udviklede Røg og Brandlugt spredte sig gennem Spantesystemet og søgte at trænge ud gennem hver lille Sprække i Inderklædningen, hvorfor den ikke kunde lokaliseres.

Kort før Eksplosionen indtraf, tiltog Røgudviklingen, den glødende Kugle har rimeligvis da ædt sig ud

af Spantet og er i Mellemlummet trillet ned i Skibets Bund under Kulkælderen, hvor der er udviklet en voldsom Røg fra Kulgassen, som ikke fik tilstrækkelig Tilførsel af Ilt til at bryde i Brand. Paa dette Tidspunkt har man ikke kunnet undgaa at bemærke, at Røgen kom direkte fra Kulkælderen og har rimeligvis aabnet Lugen. Ved den pludselige Tilførsel af frisk Luft, fik Ilden Næring, Kulgassen antændtes og sendte en voldsom Flamme op gennem Forlugen, samtidig med at Ilden ogsaa søgte ud gennem Kanonportene, og under den voldsomme Hede gik de ladte Kanoner af.

Ildens Forplantning til Brændevinskælderen og derfra til forreste Krudtmagasin har kun taget nogle faa Minutter, hvorefter der indtraf en Eksplosion, som momentant forplantede sig til det agterste Magasin, saaledes at Linieskibet fløj i Luften i et Brag.

Som meddelt af Hohlenberg blev Ligene af Kaptajnløjtnanterne Krieger og Marstrand og Infanterikaptajn Hohlenberg fundet paa nærlig samme Plads i Vraget. Kaptajnløjtnant Krieger havde som Næstkommanderende sin Gang overalt i Skibet, om Marstrand ved vi, at han kort før Eksplosionen blev set af Lnt. Ulrich ved Officerslukaferne agter paa Underste Batteri, hvor han rimeligvis har hentet de Penge og de Sager, som han opbevarede for sin Oppasser og udleverede denne kort før Skibet sprang i Luften (p. 627).

Det er sandsynligt, at de tre Officerer, alarmeret af den voldsomme Røg, er ilet forud for at yde deres Indsats, men det er ligesaa sandsynligt, at de under den faretruende Situation har gjort deres yderste for at redde de kvæstede, som laa hjælpeløse paa deres Baarer. I begge Tilfælde var de pligtro til det sidste, og smukkeste er vel den Tanke, at de trodsede Faren og ofrede deres Liv for at redde andre.

Replik til Orlogskaptajn P. Holck's Artikel vedrørende Kampen i Eckernförde.

Af Kaptajnløjtnant Th. Bjerre.

Til Orlogskaptajn P. Holck's foranstaaende Bemærkninger til »Begivenheder omkring Eckernförde« skal jeg alt i Korthed bemærke, at Teorien om, at en uobserveret gloende Kugle (der var kun observeret 6 Stykker i Styrbord Side) skulde have forvoldt Branden, for mig lyder ganske usandsynligt.

De gloende Kugler blev nemlig udskudt med reducerede Ladninger for at de ikke skulde slaa igennem, men netop kunde blive siddende i Skibssiden (jævnfør Mecklenburgs Reglement af 1783), hvorved man forment, at de vilde foraarsage størst Skade.

Det fremgaar da ogsaa af hele Sagen, at de gloende Kugler efterlod sig tydelige Spor, saa at de let kunde stedfæstes, ikke alene paa Grund af Røgen, men ogsaa fordi en Kugle, saaledes udskudt ved Anslaget afrev meget store Splinter (se Michelsens Lærebog Pag. 195).

Naar man tager Overtømmermandens Rapport i Betragtning og ligeledes de øvrige Rapporter angaaende den forvoldte Skade, saa tror jeg ikke, at en saadan Kugles Tilstedeværelse kunde have undgaaet Besættningens Opmærksomhed.

I Forhøret fremkommer Kommandørkaptajn Paludan med den samme Teori, som anført af Orlogskaptajn Holck, dog med den ikke uvæsentlige Forskel, at Branden maatte skyldes een af de to omtalte gloende Kugler for, der, saavel efter Afhandlingen som efter Orlogskaptajn Holck's ovenstaaende Fremstilling,

ikke meget sandsynligt kan paaregnes at have forarsaget Branden.

Om Kuglers Gennemtrængning saa viser den ene af de omtalte Tabeller (Skydeforsøg mod det gamle franske Linieskib »Le Lion« i Toulon 1786), at en Kugle fra en 18-pundig 17 Kalibers Kanon med 6 Punds Ladning kunde antages at have Kraft nok til at trænge igennem et Linieskib i Vandlinien indenfor en Afstand af 800 Alen.

Den anden Tabel viser, at samme Kanon paa samme Afstand og med samme Ladning udregnet efter »Eksperimenter gjort med Flaadens Canoner 1773« (paa Amager Fællod), kunde trænge 27,6 Tommer ind i den omtalte massive Egetræsskive ved vinkelret Anslag, men benyttes der kun 3 Punds Ladning, som anført i Kolonnen nedenunder for en 18-pundig 13 Kalibers Kanon, vil den kunne trænge 17,6 Tommer ind. Det kan da ikke være meget forkert, naar jeg har anslaaet Indtrængningen i Linieskibet paa Basis af disse Tabeller for en saadan Kugle til cirka 14 à 18 Tommer.

Hvad den i Afhandlingen opgivne Tykkelse af Skibssiden angaar, saa har jeg anført Linieskibets største Tykkelse i Vandlinien til ca. 32 Tommer; den omtalte Tabel (Nr. 34) siger da ogsaa herom, at et Linieskibs Tykkelse i Bougen parallelt med Diametralplanet er 34,5 Tommer, og for midtskibs Vedkommende 26,5 Tommer. Jeg har angivet den sværeste Tykkelse, for at man kunde faa et Indtryk af disse Skibes svære Konstruktion. De var jo netop Datidens »Panserskibe«, og som Kommandørkaptajn Paludan fremdrog i Forhøret, »saa stolede jeg paa mine svære Sider«.

Det fremgaar da ogsaa med al Tydelighed af hele Sagen, at Linieskibets Sider ikke blev gennemskudt om Læ, hverken under den almindelige Beskydning

eller ved Beskydningen med gloende Kugler. Hvor langt en gloende Kugle trængte ind, er vanskeligt at afgøre; af Forklaringer fra forskellige af Besætningen fremgaar det, at de to omtalte gloende Kugler ikke trængte længere ind, end at man tydeligt kunde se selve Kuglerne udenbords fra under Udskibningen (jævnfør bl. a. Hohlenbergs Manuskript).

Hvis en uobserveret gloende Kugle — trods alt — skulde have kunnet antænde »Gassen« i Kulkælderen, saa maatte den i alt Fald have efterladt Spor i Inderklædningen eller Spanter omkring Kulkælderen ved ganske simpelt at have brændt Hul, og dette har ikke været Tilfældet som vist i min Afhandling.

Orlogskaptajn Holcks Oplysninger om Vandhaner, der kunde forsyne Trykværket (almindelig Betegnelse for hele Pumpesystemet) med Vand gennem en Trykkert er meget interessante.

Disse Ledninger findes imidlertid ikke paa Tegninger af Skibet, hvor hele Pumpesystemet ellers paa det nøjeste var anført, og til de Oplysninger jeg den Gang indhentede gennem Orlogsværftet — og som jeg fik bekræftet af Orlogskaptajn Holck — fandtes der ikke, saa vidt man vidste, Trykværk i Forbindelse med Søen. Derimod, som ogsaa anført, var der en Mulighed for, at der fandtes et Par Søhaner.

Hvis man virkelig vilde have fyldt Skibet med Vand, havde man givet ikke ladet sig nøje med først at aabne for langt senere at overhugge Trykværksrørene (Tun); de afgivne Forklaringer herom er idet hele taget meget vage.

Hvad Hohlenbergs Manuskript angaar, saa er det skrevet over fyrretyve Aar efter, at Katastrofen fandt Sted, hvorfor jeg ikke har tillagt dette mere Vægt end de øvrige anførte Kilder, udaf hvilke jeg har sammendraget Begivenhederne, (hvilket maaske ogsaa kan udlægges som at sammenblande).

Til Slut skal jeg her understrege, at det med al Tydelighed fremgik af Krigsforhøret, at *de yngre Officerer havde forstaaet Næstkommanderendes Ordre til at dæmpe Ilden saaledes, at Skibet skulde sprænges i Luften, og at Chefen selv i sit Memorandum fremhæver, at det ikke havde været hans Ønske, at Ilden skulde have været slukket, hvorfor han da ogsaa gav Ordre til at dæmpe Ilden.*

Efter Afhandlingens Offentliggørelse fik jeg gennem en Nevø til den Ordonnans, der havde gjort Tjeneste om Bord, følgende interessante Tildragelse berettet.

Ved Overleveringen af Kommandoen til Næstkommanderende, da Chefen paa Oprørernes Forlangende var ved at forlade Skibet, geraadede de to nævnte i et voldsomt og højroestet Skænderi, og Næstkommanderende udbrod da heftigt, at et saadant Forræderi vilde han ikke gaa med til.

Denne lille Episode forklarer mig, hvorfor Chefen gav Ordren til at dæmpe Ilden, hvilken Ordre Næstkommanderende ogsaa lod gaa videre.

Orlogskaptajn Holck's Opfattelse at Danske Officerer og Soldater ved at hjælpe til ved Ildebranden skulde have begaaet en Niddingsdaad, er mig ganske uforstaaelig; Ære, Skæbne og Jura gaar sjældent Haand i Haand.

Senere Begivenheder indenfor Søkrigshistorien vil da ogsaa vise, at Eftertiden i Almindelighed har dømt anderledes efter lignende Episoder, selvom Flaget har været hejst igen — — eller ikke.

Saavel Krieger som Marstrand og mange andre brave Danske Mænd ofrede Ljvet. De reddede Danmarks Ære og forskaanede Samtiden for det sørgelige Syn, det vilde have været, at se Linieskibet CHRISTIAN VIII — Landets Stolthed — under det trefarvede Oprørsflag.

Bog anmeldelse.

Kay Jungersen, H. Hirschprungs Forlag 1941:

Paa Togt med danske Orlogsmænd.

Det er en frisk Bog om forskellige Togter med vore Skibe i Tiden efter 1899, og den bærer et festligt Omslagsbillede, malet af Fyrdirektøren, Kommandør Sinding.

Bogen begynder med »VALKYRIEN«s Togt til Østen lige før Aarhundredskiftet og slutter med det samme Skibs Togt til Færøerne og Island med Kongen og Dronningen i 1921 og den øvrige Del af Kongetogtet til Grønland.

Forfatteren fortæller uhyre malende om Skibenes Rejser over Havene, om Oplevelserne i de fremmede Havne og om Livet om Bord. Man sejler med hele Tiden.

Ind imellem, medens Forfatteren fortæller sin Nutidsberetning, strejfer han tilbage i Tiderne til fjerne Begivenheder og Togter, der paa en eller anden Maade har Berøring med det nuværende. Fortidens Minder dukker stiltfærdigt op, samtidigt med at vi glider frem fra Kapitel til Kapitel. Dette giver Bogen en særlig Charme, og det gør den langt mere vidtspændende og giver den et større Perspektiv, end man egentlig skulde tænke sig, naar man til at begynde med kigger Indholdsfortegnelsen igennem.

Bogen rummer megen Poesi. Der er skrevet tit og ogsaa meget kønt om det gamle danske Vestindien af mange andre i Aarenes Løb, men her har Orlogs-

kaptajn Jungersen med sine enkle og spredte Beretninger om Vestindien og Vestindietogterne paa en ny Maade kaldt Vemoden frem igen.

Foruden sin Charme har Bogen sin Friskhed, og Afsnittene om Færøerne og Island og Grønland er fortræffelige. Forfatterens Fortællemaade er barok og pudsig og minder mange Gange i sin Humor om de engelske maritime Humorister, men man bliver desværre sommetider lidt ked af det, naar man støder paa de samme Udtryk eller de samme Vendinger for ofte.

Dette sidste var det slemme, Anmelderen havde at sige. Jo, saa var der en Ting, man gerne vilde vide, naar man er færdig med Bogen: hvad har Montevideo gjort — eller muligvis ikke gjort —? Alle andre Byer og deres Befolkninger bliver rost paa Række, men »Opholdet i Montevideo varede i 5 Dage«; saa faar vi ikke mere at vide om det. Der maa være et eller andet i Vejen med Montevideo.

Spøg til Side. Forfatteren taaler nok Kritikken, for Bogen er afgjort en naligannik tusarumipasasunik univkat. Denne nemme lille Vending er lagt til Rette for Anmelderen paa Side 155; den betyder Beretning om læseværdige Ting, og Bogen er værd at læse for mange, saa sandt som det er godt at komme til at forstaa, at vi maa ud paa Havet en Gang igen og meget mere end nogensinde før, thi Mottoet for Danmarks næste Fremtid maa være: hvad indadtil tabes, maa udadtil vindes.

Derfor er denne Bogs Fortjeneste maaske ogsaa, at den er kommet paa et godt Tidspunkt.

S. G.

Nekrolog.

Kontreadmiral **Theodor Andreas Topsøe-Jensen** blev født den 24. December 1867 i København som Søn af Højesteretsassessor Gottlieb Andreas Jensen og Hustru Caroline Augusta f. Topsøe. Han fik Navneforandring ved kgl. Bevilling i 1895.

Topsøe-Jensen blev Kadet i 1884, Sekondløjtnant 1888, Premierløjtnant i 1891 og var Skoleofficer ved Underofficersskolen i 1892—95 i hvilken Egenskab han deltog i Skoleskibet **Briggen ØRNEN's** Togter i 1893—94 og 95. I 1899—1900 deltog han i Krydseren **VALKYRIEN's** betydningsfulde Togt til Østasien. I 1901—02 og 1904—07 var han Adjutant hos Forsvarsministeren, i 1902 Eskadreadjudant, i 1903 Næstkommanderende i Kongeskibet **DANNEBROG**. Han blev Kaptajn i 1905 og var s. A. Chef for Kanonbaaden **FALSTER** paa Maskinistiskole. I 1907—08 Chef for Fiskeriinspektionen inden for Skagen, i 1908—10 Afdelingschef ved Flaadens Stab, i 1910 med Panserskibet **HERLUF TROLLE** i Eskadre, 1911—14 Vageriinspektør og Fører af Vageriinspektionsskibet **LOVENØRN**, Medlem af den militære Straffelovskommission af 1913, 1914 Stabschef i Eskadre, 1914—15 Stabschef i 1. Eskadre, 1915—16 Chef for Krydseren **GEISER**, 1916 Chef for Skonnerten **INGOLF**, Øvelsesskib for Konstabelevskolen, 1916—17 Chef for Panserskibet **SKJOLD** i 2. Eskadre, 1917—19 Chef for Undervandsbaadsdivisionen. I 1918 Medlem af Kommissionerne til Udarbejdelse af Udkast til ny Straffelov og til en ny Lov om den militære Retspleje.

1919—23 og 1924—25 Ekvipagemester. 1923—24 Chef for Skibsdivisionen. 1923 Chef for Orlogsskibet NIELS JUEL paa Prøvetogt. 1925 Chef for Københavns Sødefension. 1926 Kontreadmiral. 1927—29 Chef for Flaaestationen. 1928 Eskadrechef. Afskedigedes ved Aldersgrænsen i 1929.

Topsøe-Jensen var en af vor Tids betydeligste Søofficerer, agtet for sit Retsind, sin Viden, Dygtighed og Erfaring, afholdt ved den Interesse han viste over for sine Underordnede; hans Myndighed, bestemte Anskuelser og Ordholdenhed skabte Respekt om ham. Takket være en meget alsidig Tjeneste og hans Ildhu over for alt, hvad der blev ham betroet, var han nøje inde i alle Marinens Forhold, han havde et klart Blik for Organisation og havde efter sin Fader arvet et klart juridisk Instinkt. Han kæmpede for sine Meninger og valgte til Tider skarpe Udtryk for sin Dom; men alle vidste, at for ham var Sagen det afgørende, fordi han, omend ærekær, var uforfængelig og retskaffen.

Fra 1919 var Topsøe-Jensen Medlem af (fra Maj 1924 Formand for) Direktionen for Sømandsstiftelsen Bombebøssen, et Hverv han varetog med dyb, varmt-følt Interesse. Han var endvidere Medlem af Bestyrelsen for Sømandsmissionen i fremmede Havne.

I en lang Aarrække arbejdede Topsøe-Jensen paa et yderst fortjenstfuldt Livsværk, en biografisk Haandbog, først over »Det Danske Søofficerskorps 1801—1919«, udgivet 1919, senere udkom i 1935 Værket »Officerer i Den Dansk-Norske Søetat 1660—1914 og Den Danske Søetat 1814—1932« i to Bind, forfattet foruden af Kontreadmiralen af Arkivar Emil Marquard. Fra 1931 var han Medarbejder ved »Dansk biografisk Leksikon«.

Dette Tidsskrift skylder ham ogsaa Tak for mange Aars Medarbejderskab.

Topsøe-Jensen blev i 1900 Ridder af Dannebrog,

i 1918 Dannebrogsmænd, i 1921 Kommandør af 2. Grad, i 1927 Kommandør af 1. Grad af Dannebrog.

Han blev i 1893 gift med Johanne Vermehren, f. 1871, Datter af Grosserer Edvard Vermehren og Hustru Sophie Johanne, f. Galle.

Han døde den 15. September 1941 og begravedes i Stilhed fra Hellerup Kirke Torsdag den 18. September.

P. I.

Vovt Søværns Hæders- og Mindedage. Oktober Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 Ostasien 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 »Ornen«s Landgangskompagni under Secondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsenstein 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. 7/9 1807.
22. Okt. 1784: Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Archiv« med Kaptajnløjtnant de Løvenørn som Direktor.
24. Okt. 1808: Fæstningen Christiansø under Kaptajn Koll afslaar Angreb fra engelsk Eskadre paa 2 Lineskibe 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 slaaet).
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. I Tiden fra 1816—1842 bæres sort Kokarde i Marinen, antagelig som Tegn paa Sorg over Flaadens Ran i 1807 og derpaa følgende Personelreduktion efter Kanonbaadskrigen; derefter indføres Nationalkokarden.

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 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

England.

Troppetransporter.

1. Med Koffardiskibe.

Til Transport af større Troppeafdelinger paa længere Sørejser (over 10 Dage) bliver der fra engelsk Side skelnet mellem tre Skibsklasser:

- a. Personelskibe til Mandskab med Udrustning og en mindre Del af Vognudrustningen. Gennemsnitlig Skibsstørrelse 8000 BRT, Gennemsnitsfart 12—14 Kn.
- b. Hestetransportskibe. Gennemsnitsstørrelse 8000 BRT, Fart 10—12 Kn.
- c. Skibe til Tanks, Artilleri, Automobiles, Ammunition, Pionermateriel o. s. v. Gennemsnitsstørrelse 5000—7500 BRT, Fart 8—10 Kn.

Skibsbehovet for en Infanteridivision paa 19,000 Mand, inklusive Heste, Kanoner, Køretøjer, Ammunition og øvrige Udrustning angives til:

Tropper, Heste, Vogne med Forspand og en Del Materiel:	20 Skibe paa 160,000 BRT
Automobiles, Kanoner og svært Materiel:	11 Skibe paa 68,000 BRT
Ialt:	31 Skibe paa 228,000 BRT,

hvilket svarer til et Behov af 12 t pr. Mand.

Ved Anvendelse af Passagerskibe til Mandskabstransport er Tonnagebehovet betydelig ringere og er for længere Sørejser ca. 5 BRT, ved Overfarter indtil 48 Timer kun 3,5 BRT.

Vægten af de nødvendige Forsyninger ansættes til 0,5 t pr. Maaned pr. Mand, iberegnet er Proviant, Foder, Ammunition og Barakmateriel, derimod ikke svært Materiel.

Det militære Materiels Egenart (Gods, der fylder) giver Anledning til at antage, at der til Transporten behøves 0,5 BRT pr. Mand.

2. Med Krigsskibe.

Fra engelsk Side opgives, at paa korte Sorejser (2—3 Dage) kan Krigsskibe medføre Tropper som følger:

Slagskibe og -krydsere (med Luftfartøjer)	800	Mand
Slagskibe og -krydsere (uden Luftfartøjer)	1200	»
Hangarskibe (med Luftfartøjer)	600	»
Svære Krydsere (County-Klassen)	600	»
Lette Krydsere (Town-Klassen)	350	»
Lette Krydsere (Leander-Klassen)	250	»
Lette Krydsere (C- og D-Klassen)	150	»
Jagere	80	»
Mindre Skibe	60—150	»

De anførte Tal er kun Tilnærmelser, som er afhængige af de lokale Vejr- og Klimaforhold.

For kortvarige Overfarter kan Tallene forhøjes væsentligt. Eksempelvis kan en Jager for indtil 6 Timer medtage 620 Soldater med Udrustning, naar de paa Grund af Vejrforholdene skal opholde sig under Dæk, mens man med smult Vejr og Ophold paa Dækket vil kunne regne med 1000 Mand.

Krigsskibe kan ikke benyttes til Materieltransport uden at kompromittere deres Kampberedskab.

(M. R.) F. H.

Spanien.

Bjærgningsarbejder.

Under den spanske Borgerkrig blev der som bekendt bl. a. ved Luftangreb sænket mange Skibe, særlig i Middelhavshavne.

Den Marinekommission til Hævning af sænkede Skibe, der blev oprettet ²⁸/₁₀ 1937 har nu i Pragtbind med mange Billeder udgivet en Virksomhedsberetning om de hidtil opnaaede Resultater.

Af de sænkede 148 Skibe paa ialt 225,500 BRT

er der hævet: 107 Skibe paa 146,500 BRT

kan hæves: 10 » » 16,000 »

Tab: 31 » » 63,000 »

Arbejdet er udført af 526 Personer. Bjærgningerne foregik i følgende Havne:

Gijón	5 Skibe
Puerto de la Selva	4 »
San Feliu de Guixols	1 »
Barcelona	32 »
Tarragona	1 »
Castellón de la Plana	1 »
Sagunto	2 »
Valencia	35 »
Gandia	1 »
Alicante	3 »
Porman	1 »
Escombreras	1 »
Cartagena	3 »
Aguilas	1 »
Algeciras	2 »
Playa do Ibi	2 »

De 12 resterende Skibe blev hævet af private Foretagender under Marinekommissionens Ledelse.

(H) F. H.

Sverige.

Femaarsplan.

(Redaktionel Artikel fra T. i Sj.).

Regeringens Beslutning om at lade Forsvarsdepartementet fremstille en Redegørelse vedrørende den fortsatte Udbygning af Forsvaret hilses med Tilfredshed. Af forklarlige Grunde har den nuværende Organisation i alt for mange Retninger Provisoriets Karakter. Forsvarsministeren udtaler, at den Organisation, der i Dag findes af Sveriges Forsvarsvæsen, ingenslunde kan betragtes som endelig. Og Ministeren anfører videre, at den foreslaaede Redegørelse ikke skulde have til Formaal at fremsætte Forslag til en ny Forsvarsordning, men snarere at udarbejde en Plan, der skal være Grundlag for det fortsatte Organisationsarbejde i Forsvars-

væsenet indenfor en vis Tidsperiode. »Jeg er nemlig ved Overvejelse af disse Spørgsmaal kommet til det Resultat, at en Fastlæggelse i Fremtiden af en ganske bestemt »Forsvarsordning« næppe lader sig gøre og i hvert Fald ikke er praktisk under de Forhold, man kan vente i Løbet af de kommende Aar. Den Tidsperiode, for hvilken en saadan Plan skulde gælde, bør efter mit Skøn sættes til fem Aar; den Udbygning af visse Vaabengrene, som nærmest bliver aktuel, turde nemlig passe til en saadan Tidsperiode, medens paa den anden Side en længere Tid end denne næppe vil være til at overse med nogen videre Sikkerhed«.

Til denne Udtalelse skal her knyttes nogle Bemærkninger. De seneste Tiaars Redegørelser om Flaadens Skibsbestand er i det store og hele kommet til det Resultat, at Flaadens Erstatningsbygninger maa ses paa temmelig langt Sigt. Større Orlogsskibe bygges — fra det Ojeblik Tegningsarbejdet begynder — næppe paa kortere Tid end fem Aar. De økonomiske Forudsætninger ved tidligere Redegørelser har aldrig tilladt Forslag til Bygning af samtlige nødvendige større Orlogsskibe inden for fem Aar. Naar saadanne Orlogsskibe i nuværende Rigsdagsbeslutninger forudsættes ogsaa i Fremtiden at udgøre Flaadens Rygrad, vil en Femaarsplan for Flaadens Vedkommende være højst utilfredsstillende. Det er uomgængelig nødvendigt, at Flaadens Skibspolitik i Princippet klarlægges for *mindst tre Femaarsperioder* ud i Fremtiden. Kun med denne Forudsætning kan man skabe en sund Byggepolitik.

Det er nødvendigt at se Spørgsmaalet om Erstatning af de i Kystflaaden indgaaende Panserskibe paa længere Sigt end fem Aar. Det nuværende Krav om Bygning af lette Enheder og den første Femaarsplans Belastning med Omkostningerne ved de vedtagne Krydsere kommer efter al Sandsynlighed i Vejen for disse Panserskibes Erstatning i den første Periode. Dette Spørgsmaal er alligevel det mest brændende i Marinen. Flaadens omfattende Opgaver i Tider som disse er tilstrækkeligt kendte. Ministerens Udtalelse om »den Udbygning af visse Vaabengrene, som nærmest bliver aktuel« forudsættes derfor under alle Omstændigheder at gælde Flaadens tidligere meget ringe Bestand. Erstatningerne for de gamle Panserskibe maa indgaa i Planen, hvis ikke »Udbygningen« skal forvandles til en yderligere »Nedskæring«. Heraf følger, at Planen, hvad angaar Flaadens Artilleriskibe, ikke kan indskrænkes til fem Aar, selv om Rigsdagen ved en kommende Vedtagelse næppe vil tage mere end fem Aar ad Gangen. Herved forudsættes dog, at Detaillerne om Skibenes Typer lægges i Hænderne paa KUNGL. MAJ:T. Det er ikke nødvendigt eller i Overensstemmelse med den

moderne Opfattelse, at den Slags Detailler optages til Diskussion udenfor Sagkundskabens Kreds.

Fordringen paa »længere Sigt« for Flaadens Vedkommende understreges ogsaa af Vanskelighederne — for ikke at sige Umuligheden — af den i Ministerens Udtalelse nævnte »Elasticitet«, det hedder nemlig: »I Redegørelsen bør der lægges særlig Vægt paa at søge at skaffe den svenske Forsvarsordning en saadan Elasticitet, saaledes at man uden større Besvær vil kunne gøre Forandringer i den, hvis Forholdene i Fremtiden vil kræve det. Til den Ende bør det undersøges, om man kan lade en Del af det faste Personel være tjenestegørende under mindre faste Former end i det gældende Tjenestemandssystem«.

Naar Talen er om Flaaden, synes et saadant System ikke at være anvendeligt, Materiellet er alt for kompliceret til at kunne overlades i Hænderne paa midlertidigt ansatte. Fordringerne om dets rette Pasning er saa stor, at stadig Kontakt maa holdes med Tjenesten. Allerede det nuværende System med et stort Antal Reserveofficerer, som har haft relativ ringe Sejltid i Orlogstjeneste, kan i flere Tilfælde let faa mindre behagelige Følger. Det norske System med »elastisk« Tjenestetid for Linieofficerer kan næppe siges at være nogen egentlig Succes. Den maritime Ledelse kan ikke bære Ansvar for hverken for Kampberedskabet eller for de dyrebare Skibe, med mindre Personellet staar helt og holdent til dens Disposition. Forholdene paa Soen kan i denne Retning ikke sidestilles med Forholdene paa Landjorden.

Det synes desuden som værende sandsynligt, at Fordringerne til Beredskab vil blive forholdsvis store i en kommende Fredsperiode. De idylliske Forhold, der herskede for denne Krig kommer rimeligvis ikke tilbage. Stadig Patruljetjeneste af forskellig Slags kan tænkes at blive en Fredsopgave for Flaaden. Der maa maaske paalægges Søstridskræfternes Hovedpart et vist permanent Beredskab. I hvert Fald har det vist sig, at Orlogslaaderne bedre end de øvrige Forsvarsgrene kan tilpasses efter Staternes Krav paa Beredskab. En af Grundene hertil er den forholdsvis høje Procent af Stammandskab. Det vilde være i højeste Grad beklageligt, hvis Elasticiteten skulde vinde Indpas i Flaadens — og dermed i hele Forsvarsmagtens — Muligheder for umiddelbart at kunne gribe ind under Krigsfare. *En Forsvarsmagt bedømmes nu ikke mere kun efter Antallet af Mand, Kampvogne, Skibe, Luftfartøjer m.m., men ogsaa efter dens Muligheder for hurtigt og effektivt at kunne sætte ind til Afværgelse af Overfald.*

Maritim Ungdomsbevægelse.

En stadig Kamp mod Førervanskeligheder og Pengemangel — saaledes kan man karakterisere den Virksomhed, som hidtil er foregaaet i Sverige for Ungdommens maritime Uddannelse og Opdragelse. Dermed er ikke sagt, at man ikke paa mange Punkter har opnaaet gode Resultater. Men desværre har Bevægelsen ofte maatte sætte sine bedste Ledere ind paa at søge at ordne de økonomiske Spørgsmaal, som har været de mest brændende. Og det har sandelig ikke været let at faa Førere, der vilde og kunne paa tage sig Arbejdet med Ungdommen. Førerstillingen kræver, naar det drejer sig om maritim Ungdomsbevægelse, helt andre Kvalifikationer end tilsvarende Bevægelser paa Landjorden. Den anden afgørende Skillelinie mellem Sø og Land ligger i dette Tilfælde i Bekostningen. For at kunne lave Ungdomsvirksomhed til Søs maa man kunne raade over Baade, store eller smaa. Og hvor smaa de end er, koster de altid en Del Penge.

Det er disse Aarsager, der har bevirket, at der ikke i Øjeblikket er kommet flere Drengene ind under de maritime Ungdomsbevægelser. Thi ingen kan jo tvivle paa, at Tusinder af Drengene nærer et brændende Ønske om at kunne faa Lov til at sejle, navigere og signalere. Men man har hidtil ikke kunnet tage imod mere end en Brøkdel. Bevægelserne har i visse Tilfælde ikke haft en saadan Stabilitet, at man har vovet at tage Ungdomsvirksomheden op paa nye Steder. Og i andre Tilfælde har man været nødt til at tage saa høje Kontingenter, at Deltagelsen har været forbeholdt Drengene fra velsituerede Hjem.

I Begyndelsen af dette Aar oprettedes en sagkyndig Komité af Chefen for Marinen for at fylde det Hul, der bestod i, at man ikke i Marinen havde noget, der svarede til Landstormens Ungdomsafdelinger. Efter deres Instruks skulde de sagkyndige til en Begyndelse undersøge, til hvilke eksisterende frivillige Organisationer en saadan Organisation kunde betros. I første Række kunde der blive Tale om Sveriges Frivilliga Motorbåtskår samt Søspejderbevægelsen.

De Sagkyndige har nu sluttet den første Del af deres Op-gave. Et foreløbigt Forslag er fremsat, og Meningen er nu, at det skal prøves i Sommer. Paa Basis af de Resultater, der opnaas i Forsøgssommeren, skal saa siden den egentlige Udarbejdelse ske. Forslagets Hovedpunkter er: Den statsunderstøttede Ungdomsbevægelse skal betros til Søspejderbevægelsen i Sverige og til Sveriges Frivilliga Motorbåtskår. Som Søspejdere modtager man Drengene paa 12—15 Aar. Naar Drengen er fyldt 16 Aar, kan han faa Lov til

at gaa ind i SFMK's Ungdomsafdelinger, hvor han kan forblive til han er 19 Aar. Paa denne Maade vil man skabe en kontinuerlig Uddannelse, hvis Niveau gradvis hæves.

I Søspejderbevægelsen er Uddannelsen helt og holdent ikke-militær. Der skal Drengen optage Elementer af Sømandskab, han skal lære at haandtere en lille Sejl- eller Robaad, han skal beskæftige sig med Navigation og Signalering, Lod og Log og desuden tilegne sig alle de sædvanlige »Spejderfærdigheder«: Sygepleje, Madlavning o. s. v. Men desuden skal de lære det, der er noget af det væsentligste i Spejderbevægelsens Maal, nemlig Stil, Spændstighed, god Holdning og god Opførsel, og til sidst vil man lægge Grunden for den videre Uddannelse i SFMK, der sigter paa at blive en Forberedelse til Drengens kommende Indsats i Landets Forsvar. Det kan tilføjes, at det er Hensigten at give Drengene, der egner sig til Handelsflaaden, en forberedende Uddannelse.

I SFMK fortsætter man Uddannelsen i Sømandskab og bygger videre paa den Grund, der er lagt i Søspejderbevægelsen. Men her begynder ogsaa den militære Uddannelse. Tjeneste med Vaaben og Signalering efter militære Forskrifter bliver sideløbende med Roning, Sejlads og Navigation. Militær Holdning bliver et Krav til Drengene.

Hvorledes skal nu Virksomheden foregaa? Om Vinteren skal der hovedsagelig være teoretiske Øvelser en Aften om Ugen. Om Sommeren gennemgaaer man i Praksis det, man har lært om Vinteren, og det skal foregaa i en Lejr med Dagesejlads, Skærgaards- og Langture for Søspejderne, mens det for Aspiranterne i SFMK skal foregaa ved Underbringelse i Land eller Kaserneskip i Tilknytning til søgaaende Sejlads. Søspejdernes praktiske Øvelser skal vare ca. 14 Dage, mens SFMK-Kursus bliver ca. 1 Maaned hver Sommer, bortset fra week-end Ture.

Det bør nævnes, at de sagkyndige ikke har tænkt sig nogen obligatorisk Overgang fra Søspejderne til SFMK. Heller ikke skal Indtrædelsen i SFMK kun være forbeholdt Drengene, der har været Søspejdere. Disse skal blot have Fortrinsret dertil, og andre Drengene skal bevise, at de paa anden Maade har kunnet lære Sømandskabens Grundsætninger.

Det har været et Ønske, at denne Bevægelse skal staa aaben for alle Drengene. Økonomiske Vanskeligheder skal ikke kunne lægge Hindringer i Vejen, men paa den anden Side skal Drengene ikke faa noget fuldstændig til Givende. Det er derfor foreslaaet, at Staten skal bære en Del af Omkostningerne ved de praktiske

Ovelser, og at der skal findes rigeligt med Stipendier for saadanne Drengene, som ellers ikke vil kunne klare Betalingen for Kurserne.

Hvad skal der nu ske med de 25,000 Kr., som Staten har bevilget? Det vigtigste er de forskellige Førerkurser, der skal begyndes. Uden et tilstrækkeligt Antal kvalificerede Ledere vil en Bevægelse som denne aldrig kunne lykkes. Derfor kan man sige, at Tyngdepunktet i Sommerens Virksomhed ligger i Førerruddannelsen. For Søspejderførere skal der være to stilleliggende Kurser — hver paa 6 Dage — paa Husarö i den nordlige Del af Stockholms Skærgaard. Deltagerne skal bo i Telt og benytte Dagene til Roning og Sejlads, Navigation og Signalering under Instruktørens Vejledning. Til Variation med de praktiske Øvelser bliver der en Del Foredrag, baade med almindelige og med søtekniske Emner. Til Kurserne kommer Deltagerne fra hele Landet. Desuden bliver der en Sejltur paa 14 Dage, som skal gaa op til Norrlands-Kysten. Paa denne er Hovedvægten lagt paa praktisk Sømandskab. I SFMK sammenkaldes ca. 40 Ungdomsledere fra hele Landet til et Førerkursus paa Skeppsholmen paa 6 Dage, hvor Undervisningen gives af Flaadens og Korpssets egne Officerer. Det er klart, at man paa denne korte Tid ikke kan give nogen fuldstændig Uddannelse; men Deltagerne har som Regel gode Forkundskaber. Derfor kan man indskrænke sig til at angive de pædagogiske Retningslinier for, hvorledes Arbejdet skal udføres. Uden Tvivl er det et Skridt i den rigtige Retning, at saadanne Førerkurser bliver oprettet.

Men naturligvis skal der ogsaa være Øvelser for Drengene i Sommer. I Sveriges 25 Søspejderafdelinger skal der være Lejre og Sejladser i Overensstemmelse med de sagkyndiges Planer. Man beregner, at omtrent 300 Drengene skal kunne deltage i disse Øvelser. Mange af Afdelingerne virker inde i Landet — ved Vänern, Vättern og mindre Indsøer — og det er en Selvfølge, at Uddannelsen ikke overalt kan gaa efter nøjagtig den samme Plan. En hel Del Steder regner man med at kunne begynde Søspejdervirksomhed, som saa skal kunne tage imod Drengene til næste Aar.

Ved 12 af SFMK's 14 Flotiller skal der være Kursus paa en Maaned for Drengene. Tilsammen regner man med at kunne uddanne ca. 300 Drengene. Dette — ligesom ogsaa Førerkurserne — er blevet muligt ved at velegnet Personel fra SFMK er blevet kommanderet til denne Tjeneste for en Del af Sommeren. En lille Prøve paa, hvad en saadan Flotille kan udrette, er Oresundsflotillens uheldigt energiske Arbejde, som er ved at give overordentlig store Resultater. I Malmö, hvor Flotillen har Hjemsted, er man nu ved at

bygge en Flotillestation med Undervisningslokaler, Materielrum, Omklædningsrum, Marketenderi o. s. v., hvor Ungdommen skal kunne holde til. Det er klart, at ogsaa en Idrætsplads skal anlægges ved Stationen. Ved Stationen bygges en Havn, hvor de 14 Sejlbaade af Koster-Type, som er anskaffet eller ved at blive anskaffet, skal kunne ligge fortojede og til Ungdommens Disposition.

Det er allerede sagt, at hele Spørgsmaalet endnu er paa Forsøgsstadiet. Det er muligt, at en Del maa gøres anderledes, end de sagkyndige har tænkt sig hidtil. Positiv Kritik skal helst tages op til Overvejelse, men et er sikkert: Gennem Statsstøtte ser man Løsningen paa mange af de maritime Ungdomsbevægelsers Problemer. Trods Statsstøtte bliver der dog stadig Plads til ligesaa mange private Entusiaster og Velgørere som tidligere, for at kunne holde den maritime Ungdomsbevægelses Skude flydende.

(B. Junker i Sv. F.)

Modernskib for Undervandsbaade.

Marinöverdirektören vendte ²²/₉ tilbage til Göteborg efter en tolv Timers Prøvetur med »Patricia«, som paa Lindholmens Værft er ombygget til Undervandsbaadsmodernskib.

Han udtalte sin store Tilfredshed med Ombygningen af det smukke Skib, som, inden Krigen brød ud, gik i Passagerfart for Svenska Lloyd mellem Göteborg og London. Prøverne, som udførtes udfor Vinga, faldt ud til almindelig Tilfredshed, og efter nogle Ugers Forløb skal »Patricia« indgaa i Flaadens Tal.

Det var som bekendt »Patricia«, der i sin Tid førte de svenske Jagerbesætninger til Italien, da de der indkøbte Jagere skulde overtages. »Patricia« fulgte ogsaa med Jagerne paa deres æventyrlige Hjemrejse.

(Svensk Presse)

Eksplodingsulykke paa svenske Jagere.

¹⁷/₉ 1941 indtraf en ulykkelig Hændelse paa Hårsfjärden, Flaadestationen udenfor Stockholm, hvorved Jageren »Göteborg« sprængtes i Luften og sank, idet den trak de to Jagere »Klas Horn« og »Klas Uggla« med sig i Dybet. 33 Mand omkom og flere saaredes alvorligt.

De nærmere Omstændigheder ved Ulykken er endnu ikke opklaret, men det menes, at en Torpedoekspllosion var Aarsagen, idet der havde været Arbejder i Gang med Torpedoer om Bord.

Undersøgelser og Bjærgningsarbejder er i Gang i Øjeblikket, men det er tvivlsomt, om Aarsagen til Torpedoeksplosionen nogensinde bliver opklaret. Den officielle Mening er, at det ikke drejer sig om Sabotage.

Indsamlinger til de omkomnes Familier er i Gang og har ved September Maanedes Udgang indbragt op imod 200.000 Kr.

Umiddelbart efter Ulykken iværksattes Arbejde paa Erstatningsbygning, og Marinöverdirektøren har haft Forhandlinger med Værfter i Göteborg bl. a.

(Svensk Presse) F. H.

U. S. A.

Jagere.

Navnene paa de 50 amerikanske Jagere, der blev afleveret til England i 1940:

- 70 Conway
- 72 Connor
- 73 Stockton
- 75 Wickies
- 76 Philip
- 78 Evans
- 81 Sigourney
- 88 Robinson
- 89 Ringgold
- 93 Fairfax
- 108 Williams
- 127 Twiggs
- 131 Buchanan
- 132 Aaron Ward
- 133 Hale
- 134 Crowninshield
- 135 Tillman
- 140 Claxton
- 143 Yarnall
- 162 Thatcher
- 167 Cowell
- 168 Maddox
- 169 Foote
- 170 Kalk
- 175 Mackenzie

181	Hopewell
182	Thomas
183	Haraden
184	Abbot
185	Dorun
190	Satterlee
191	Mason
193	Abel P. Upshur
194	Hunt
195	Welborn G. Wood
197	Branch
198	Herndon
252	Mc Cook
253	Mc Calla
254	Rodgers
256	Bancroft
257	Welles
258	Aulick
263	Laub
264	Mc Lanahan
265	Eolwards
268	Shubrick
269	Bailey
273	Swasey
274	Meade

(Sv. F.)

Flaadefordeling.

I store Træk er Fordelingen af U. S. A.s Flaade i Ojeblikket efter Admiralstabschefen, Admiral Pratts Opgivelse som følger:

Stillehavet: 15 Slagskibe, 33 Krydsere, 90 Jagere og 50 Undervandsbaade.

Atlantehavet: 2 Slagskibe, 4 Krydsere, 90 Jagere og 50 Undervandsbaade.

(Sv. F.)

Slagskibe.

Af de bevilgede Slagskibe til 2-Ocean-Flaaden skal 5 være paa 60—65000 t. Marineministeriet har hverken dementeret eller bekræftet denne Meddelelse, der hidrører fra en Person i Ministeriet.

Det siges at Skibene skal løbe af Stabelen efter $\frac{9}{10}$ 1941 og have Navnene: »Montana«, »Ohio«, »Maine«, »New Hampshire« og »Louisiana«.

(M. W.)

Budget.

Senatet beskæftiger sig med Budgetter for 1942, der omfatter 3,446,000,000 \$ foruden 342,000,000 \$ til Flaade- og Luftbaser i Atlanterhavet og Stillehavet.

(M. W.) F. H.

Flyvevæsen.

Et Handelsskib, »Mamac mail«, paa 7850 t. er i Færd med at blive ombygget til Hangarskib paa amerikansk Værft.

Skibet skal forsynes med Landingsdæk og paaregnes udrustet med ca. 30 Luftfartøjer. Saafremt Prøverne forløber tilfredsstillende, skal flere lignende Handelsskibe ombygges og anvendes til Sikring af Konvojer i Atlanterhavet.

(M. W. Juni 41) H. H.

Marinens Bibliotek.

August 1941.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
52. *Essén, R.*: Problemet Rusland. Aut. Overs. efter »Den ryska ekvationen«. Kbh. 1941. 8^o. H.
 53. *Lange, Ø.*: Krigen som dekket Norge. Et inlegg fra en norsk frontsoldat. Ill. (Portr. af Forf.) Oslo 1941. 8^o. H.
 54. *Reynolds, Q.*: De sårede klaga ej. (The Wounded don't cry.) Övers. från engelskan av Clerissy Sterzel och Margaretha Odelberg. Sthlm. 1941. 8^o. H. Fv.
 55. *Beckless, G.*: Blixtangrepet i väster. 10. Maj—17. Juni 1940. (Dunkirk — and after, May 10th—June 17th 1940.) Ill. Från engelskan av Överstl. Axel Poignant. Sthlm. 1941. 8^o. H.
 56. *Brandt, W.*: Kriget i Norge 9. April—9. Juni 1940. Från norskan av Frank Martin. Sthlm. 1941. 8^o. H.
 57. *Tramsen, H.*: Nyere Retningslinier for Blodtransfusion under Feltforhold. Ill. Oversigtsartikel. Kbh. 1941. 8^o. Udsnit af »Militærlægen« XXXXVII. Aarg. 1. Hft. H.
 58. *Jensen, C. G. & Olsen, K.*: Teknisk Staabi. Beregningstabeller, Formler m. m. for Ingeniører, Arkitekter, Konduktører o. a. Diagr. 4. Udg. Kbh. 1941. K¹.
 - *59. *Ronne, S.*: Fyr- og Vagervæsenet. Distinktioner. Kbh. 1941. 4^o. H.
 - *60. *Ronne, S.*: Uniformsreglement for Lods væsenets Personal. Ill. Kbh. 1941. 4^o. H.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

7.: Krigen 1939—

7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse.)

Jacobsen, A. P. (Berlin): Europas Landbrug og Forsyning med Landbrugsprodukter. Landbrugsv.'s Medd., Nr. 23

Møller, E.: Krigen endnu mere totalitær. Gads Danske Mag., Aarg. 35. Juli—Aug. [Krigsbegivenhederne i Maj og Juni 1941. Krigen mellem Tyskland og Sovjetunionen.] H.

7,4.: Krigsøkonomi.

Tonnagetilgang och tonnagebehov. Affärsvärlden, 41. Aarg., Nr. 29/30. [Handelsflaadens Krigstab. Bygning af Handelsskibe i England og U. S. A. - Fragternes Stigning. - Flodtransporterne.]

Sverige.

Utrikeshandelen under två världskrig. Affärsvärlden, 41. Aarg., Nr. 29/30.

Wold, K. G.: Sveriges økonomi under avsperringskrisen. Statsök. Tidskr., 55. Aarg. Hft. 1—2.

7,41.: Produktion og Transport.

Sverige.

Torven vårt naturliga inhemska bränsel. Affärsvärlden 41. Aarg., Nr. 22.

U. S. A.

Organisation of Employment in the United States. Intern. Lab. Rev., Vol. XLII, Nr. 6.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Levnedsmiddelrationeringen i Europa. Økonomi og Politik. 15. Aarg., Nr. 2. H.

Danmark.

Bekendtgørelse om Aflevering af og Handel med Korn af Høst 1941. Landbrugsv.'s Medd., Nr. 29.

Lindberg, N.: Prusudvikling og Prispolitik. Nationaløk Tidsskr., 79. Bd., Hft. 2—3.

England.

Schuttauf, A. W.: Ernährungspolitik und Ernährungslage in Grossbritannien. Zeitschr. f. Pol., Bd. 31, Nr. 4.

7,6.: Neutralitet.

Irland.

Grosser, F.: Die irische Neutralität. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 5.

Skandinavien.

Bruël, E.: De nordiske Landes Holdning til den finsk-russiske Konflikt. Nord. Tidsskr. f. int. Ret, Vol. 12, Nr. 1.

U. S. A.

Grewe, W.: Stellungswechsel der amerikanischen Völkerrechtspolitik. Zeitschr. f. Politik, Bd. 31, Nr. 5.

U. S. A.s Udenrigspolitik 1939/41, Økonomi og Politik, 15. Aarg., Nr. 2.

(forts.)

H. Bistrup.

Vitus Jonassen Bering

i Anledning af 200 Aaret for hans Død.

Af Kommandør Paul Ipsen.

Vor berømte Landsmand var en Søn af »Visiterer« Jonas Svendsen (Halmstad) og hans anden Hustru Anna Pedersdatter Bering i Horsens, hvor han fødtes i Sommeren 1681 og døbttes den 12. August. Den Beringske Stamtavle kan føres tilbage til Midten af det 16. Aarhundrede, Stamfaderen var Gaardejer fra Viborg Egnen. Hjemmet var et respektabelt Borgerhjem; men ikke velstaaende, tidligt søgte Vitus Bering til Søs paa Langfarer. I 1703 lærte han den norskfødte Admiral Cruys at kende i Amsterdam, dette bevirkede, at han 22 Aar gammel gik ind i den russiske Marine som Underløjtnant. Takket være Czar Peter den Stores energiske Opbygning af den russiske Flaade og det dansk-norske Søværns høje Stade og anerkendte Skibbygningskunst, var der stærkt Brug for norsk-danske Søkyndige, og disse nød megen Tillid i Rusland. Foruden den i Holland uddannede Stavangerbo Cornelius Cruys, der blev Viceadmiral og som ledede den russiske Flaades Opbygning, kan nævnes Navne som Cruys Efterfølger Peter Sievers, der blev Ekvipagemester, Admiralerne Daniel Jakob Wilster og Peter Bredal, Kommandør Thure Trane, Skeving, Herzenberg og Tordenskiolds Krigskammerat, Peder Grib, o. m. fl. Bering vides at have gjort god Fyldest i Søkrigene saavel i de nordlige som i de sydlige Farvande (Sorte Havet — Det azovske Hav); i 1707 fremmedes han til Løjtnant, 1710 til Kaptajnløjtnant, 1715 til Kaptajn af 4. Klasse, samtidig overtog han i

Arkangelsk Kommandoen over det nybyggede Skib »Selafail« for at føre det til København og Kronstadt. — 1717 forfremmedes han til Kaptajn af 3. Klasse, 1720 til Kaptajn af 2. Klasse og deltog indtil Fredsslutningen i de forskellige Flaademanøvrer i Østersøen. Paa Grund af Modstandere i Admiralitetet blev han nu flere Gange forbigaaet og forlangte derfor enten at avancere eller sin Afsked; da han modtog denne, flyttede han til Viborg i Finland. Imidlertid krævede Czar Peter personlig, at han skulde genantages og forfremmes, dette fandt Sted i August 1724, hvorefter han blev udnævnt til Chef for den første *Kamtschadalske Expedition*, hvis Hovedformaal var at undersøge, om Asien og Amerika var indbyrdes landfaste.

Saa langt tilbage som i 1582 berettede et spansk Skib, som var løbet ud fra Manila, om et guld- og sølvrigt Land, som skulde ligge ca. 400 Sømil Øst for Japan. Dette gav først Spanierne, senere Hollænderne, Anledning til at sende Ekspeditionsskibe ud, der krydsede i Farvandene rundt om Japan; de bragte forskellige Meddelelser om nyopdagede Øer og Lande, hvoraf dog intet var noget Eldorado, og deres Oplysninger var kun af ringe Betydning for Kartografien, idet de var uklare og ret modstridende. Ved den russiske Invasion i Sibirien havde man vel faaet en Del Oplysninger om dette mægtige Lands Indre, men om dets østlige Udstrækning havde man kun forvirrede Begreber.

Lige fra Peter den Store kom til Magten, nærrede han dyb Trang til at skaffe sig Viden om sit store Riges geografiske Forhold. Da Czaren i 1716 og 1717 var sammen med en Del vesteuropæiske Videnskabsmænd, opfordrede disse ham til at undersøge og faa

fastslaaet Problemet om Asien og Amerika var forenet eller adskilt. Peter den Store tog denne Opgave op, og da Berings 2. Ekspedition var afsluttet i 1749, var Berings Strædet opdaget, Asiens arktiske Kyst fra Hvide Havet til Kolyma Floden og Amerikas Nordkyst fra Kap Addington til Bering Øen kortlagt.

Dette var Ruslands meget betydelige Andel i disse Aarhundreders Verdensopdagelsesrejser, og hertil er først og fremmest knyttet en dansk Sømand, Berings Navn og uforglemmelige Virke.

Ved sin Hjemkomst til sin Hovedstad i 1718 beordrede Peter den Store to af sine Officerer, Feodor Lushin og Ivan Evreinov, ud til det fjerne Østen, de naaede Kamschatka i 1720, krydsede langs Kurilerne i 1720 og 1721, vendte tilbage i 1722 eller 1723 og af lagde Rapport, men Problemet om Asien og Amerika var samhörige, havde de ikke løst.

Freden i Nystad havde imidlertid frigjort det russiske Riges Kræfter, og Czaren besluttede nu — til Trods for at han følte, at hans Dages Ende nærmede sig paa Grund af en uheldelig Sygdom — at udruste den første store Ekspedition med Vitus Bering som Leder.

I Begyndelsen af 1725 var Ekspeditionen rede til Opbrud fra Sct. Petersborg, den bestod af de to Danske

Vitus Jonassen Bering, Kaptajn, Chef, og
 Martin Petrovitch Spangberg, Løjtnant, Næstkommanderende, samt af
 Løjtnant Alexei Tschirikóf,
 Underløjtnant Tschaplin.
 Kortlæggerne Lushin og Potilof.
 Styr mændene Richard Engel og George Morison.

Doktor Niemann.

Præst Ilarion.

De underordnede bestod hovedsagelig af Matroser, Sejllæggere, Smede og andre Haandværkere.

Er Del af Ekspeditionen afrejste den 24. Januar*) 1725 under Løjtnant Tschirikófs Ledelse. Bering fulgte først efter den 5. Februar.

Spangberg var født i Jerne ved Esbjerg, formodentlig 1698. Han var af velhavende Borger-slægt, i 1720 optoges han i den russiske Flaade som Løjtnant af 4. Klasse og førte i nogen Tid Parketbaaden mellem Kronstadt og Lybæk, efter Berings første Rejse forfremmedes han til Kaptajn af 3. Klasse. Han var en haard og udholdende Eventyrnatur, en megel dygtig Organisator, men vistnok gridsk. Da han mente, at Senatet efter hans store Opdagelsesrejse til Japan behandlede ham uretfærdigt, forlod han egenmægtigt Sibirien 1745 og rejste uden Orlov til Sct. Petersborg, hvor han stilledes for en Krigsret og dømtes til Døden. Han blev dog benaadet og slap med Degradation til Løjtnant i 3 Maaneder. Han forblev i russisk Tjeneste og døde 1761 som Kaptajn af 1. Rang.

Czaren døde den 28. Januar 1725.

Czarens Hustru, Catharina, fulgte ham paa Troenen og fortsatte med største Interesse de iværksatte Efterforskningsforetagender.

Ekspeditionen deltes straks i forskellige Hold, *Bering* selv rejste til Irkutsk for hos den daværende Guvernør at indhente geografiske og andre Oplysninger, *Tschaplin* sendtes til Jakutsk for at fremskynde Forberedelserne til Transporten og paabegynde Skibbygningen, og *Spangberg* afgik med Haandværkere og Soldater til Bifloden til Lena, Kut, for at bygge Far-

*) Her og senere er Datoerne angivet efter gammelrussisk Tid, 12 Dage efter vor Tidsregning.

tøjer til Foraarssejladserne. Ved Midsommertid var hele Ekspeditionen samlet i Jakutsk, Østsibiriens Hovedstad, der dengang havde 300 Huse. I Løbet af Efteraaret fortsattes til Okotsk, hvor hele Ekspeditionen først samledes i Løbet af Sommeren 1727.

I denne sammentrængte Beretning vil det ikke være muligt at medtage de overvældende Vanskeligheder, Ekspeditionen — eller rettere Ekspeditionerne — allerede havde været ude for og i endnu højere Grad kom til at staa over for. Selv med megen Fantasi kan man vanskeligt forestille sig, hvad det vil sige som Pionerer at trænge ind igennem Sibiriens saa at sige ubeboede Egne, vildsomme Skove og Tundraøder medbringende store Mængder Proviant, Værktøj, Sejl, Ankerkæder og vigtige Skibbygningsmaterialer, et endeløst Slid, en sammenbidt Energi, en ukuelig Vilje; ikke mindst krævedes en Førers faste Haand og geniale Fremsyn og Forsorg.

Berings næste Maal var Bolskajaflodens Munding paa det sydvestlige Kamschatka, idet det ad forskellige Flodveje var hans Hensigt at trænge frem til Kamschatkaflodens Munding; den 11. Marts 1728 naaede man ved Nedre Kamschatka Osstrog, her boede nogle faa Kosakker, der levede et yderst primitivt Vildmandsliv, herfra skulde den egentlige Ekspedition udgaa.

Bering lod straks paabegynde Bygning af et Skib, »Gawriel«. Hvad Provianteringen angik, da »var Fiskeolie hans eneste Smør og tørret Fisk hans Bøf og Flæsk, Saltet maatte han selv udvinde af Havet«.

Den 13. Juli 1728 gik Bering med en udvalgt Besætning paa 44 Mand under Sejl, den 11. August var han inde i Strædet mellem Asien og Amerika. Bering fortsatte til 16. August saa langt nord paa, til han var klar over, at han havde naaet Rejsens Formaal, nemlig

at konstatere, at han havde naaet Asiens N.O. Grænse, dertil kom, at han var nødt til at vende om for i Tide at naa i Vinterkvarter.

Bering selv var ikke i Tvivl om, at han havde fundet en Nordost Passage, og at man fra Lenalodens Munding, saafremt Isforholdene tillod det, maatte kunne sejle til Kamschatka og derfra til Japan, Kina og Ostindien.

Uheldigvis havde Sigbarhedsforholdene i Beringsstrædet været saa daarlige, at han intet havde set til Amerika. Beringsstrædet er kun 39 Sømil bredt, saaledes at man under heldige Forhold kan se fra Kyst til Kyst, saaledes som det senere viste sig for Cook. Bering kom hjem i Januar 1730, men hans Antagelse viste sig ikke tilstrækkeligt overbevisende for det russiske Admiralitet.

Den 30. April 1732 indgav han til Admiralitetet to Forslag, som skulde danne Grundlaget for hans anden Rejse.

Den store nordiske Ekspedition.

Det første Forslag indeholdt forskellige Anvisninger til en Kolonisation og Udnyttelse af Sibirien.

Det andet Forslag omhandlede Planer til den senere saa berømte store nordiske Ekspedition. Han foreslaar

- 1) Fra Kamschatka at sejle til Amerika og kortlægge Vestsiden af Amerika og indlede Handelsforbindelser.
- 2) At sejle til Japan og Asien for ligeledes at forberede Handelssamkvem og
- 3) At kortlægge enten fra Søen eller i Land den sibiriske Ishavskyst, navnlig fra Ob til Jena.

I Rusland begunstigede den nye Regent, Anna Ivanovna, og hendes Parti stærkt disse Planer, men Forhandlingerne trak ud. Bering udnævntes til Kaptajn-Kommandør (Graden under Kontreadmiral) i 1730 og modtog en Pengebelønning paa 1000 Rubler for sit Arbejde.

I Maj 1732 udstedtes to Ukas som Direktiver, omend disse i Hovedtræk fulgte Berings Forslag, saa indeholdt de tillige Anvisninger paa en Mængde uvedkommende Arbejder. Hertil kom, at saavel Admiraltetet som Akademiet yderligere øgede Opgaverne langt ud over det overkommelige og rimelige, og ved en senere Senatsukas af 28. December s. A. blev der givet yderligere Direktiver for nautisk geografiske Undersøgelser i et uhyre Omfang. Hele det nye Kejseregimes bureaukratiske Institutioner, der voksede op under den enevældige Magt, skulde i det hele berede Bering de aller største Vanskeligheder, idet han stadig maatte forsvare sig mod utidig Indblanding og skarp Kritik, samtidigt med at han skulde lede det gigantiske Foretagende under de aller vanskeligste Forhold.

Som et Eksempel paa hvilket Omfang Ekspeditionen fik i Starten skal nævnes, at alene den akademiske Gren af denne bestod af Astronomen la Croyère, Fysikeren Gmelin og Historikeren Müller, dertil 2 Landskabsmalere, 1 Kirurg, 1 Tolk, 1 Instrumentmager, 5 Landmaalere, 6 videnskabelige Medhjælpere og en Sikkerhedsvagt paa 14 Mand, og denne Stab voksede stadigt efterhaanden som Ekspeditionen arbejdede sig ind i Sibirien. Den medbragte et uhyre Udstyr paa mange Vognlæs Instrumenter og Bøger, Værktøj m. v. Hele denne akademiske Karavane skulde Bering drage Omsorg for, samtidigt med at den ikke

var ham underlagt og ganske uvant med Rejsbesværligheder af den Art, der her var Tale om.

For virkelig at forstaa hvad det vil sige paa da-værende Tidspunkt at føre en Ekspedition frem til Kamschatka, der tilmed havde mange Opgaver spredt over Sibirien af enhver Art, saasom Anlæg af Byer, Havne, industrielle Virksomheder, Oprettelse af Postvæsen, talrige videnskabelige Opgaver, og som skulde resultere i videre Undersøgelser af Amerika, Japan og videre, maa man stadigt holde sig for Øje, at hele denne Kæmpeekspedition skulde arbejde sig frem igennem et saa at sige ubeboet og ukendt Land med vældige Tundrastrækninger, uhyre Skove, brede Floder, Fastlandsklima med bidende Frost og Vinterstorme, alt med de primitive Rejsmidler, Datiden raadede over, og værgeløse over for mange af de Sygdomme, som Lægevidenskaben nu bemestrer; hele denne mægtige Opgave var lagt paa vor Landsmand, Berings Skuldre.

Hele dette gigantiske Værk krævede en despotisk Vilje, udstyret med diktatorisk Magt; men Bering blev bundet af talrige Instrukser, hvorefter han ikke alene skulde forhandle sig frem med de øverste Myndigheder i Sibirien og raadslaa med sine Underordnede efter Kommissionsprincippet, men han skulde ogsaa stadigt søge Forbindelse men Styrelsen i Rusland og indhente Ordre og Direktiver herfra. Det er næsten uforstaaeligt, at det i det hele taget lykkedes Bering at bringe dette Foretagende saa vidt, som han gjorde.

I mange Henseender havde Bering egentlig ikke de Karakteregenskaber, som krævedes for at lede et saadant Foretagende i et barbarisk Land med slet uddannede og bestikkelige Hjælpere, med uvillige, lidet energiske Øvrigheds personer ved sin Side og omgivet af Bagvaskere og Kværulanter. Bering var efter alle

Vidnesbyrd at dømme en retsindig og sindig Personlighed, en human tænkende Mand med store Forhandlingsevner; men hans Styrke var, at han besad en ægte jydsk, ærlig, sejt, viljefast og stædig Udholdenhed, der sjældent svigtede.

Det vil føre alt for vidt at gøre Rede for hele det Væv af Forhandlinger og Intriger, som gik forud for denne Berings 2. Ekspeditions Start.

I Begyndelsen af Aaret 1733 brød Ekspeditionen op fra Sct. Petersborg.

Den bestod af Chefen, Kaptajn-Kommandør Vitus Bering (hans russiske Navn var Ivan Ivanovitch Bering), Kaptajnerne Spangberg og Tschirikof, 8 Løjtnanter, 16 Styr mænd, 12 Skibslæger, 7 Præster, Skipper, Forvaltere, Lærlinge, Skibbyggere, en Del andre Haandværkere, Soldater og Matroser, ialt ca. 570 Mand, heri er Akademikernes Følge ikke medregnet. Over Halvdelen af Officererne, mange Styr mænd og alle Lægerne var Udlændinge, kun de Underordnede var Russere.

Ekspeditionen var beregnet paa 6 Aar. De fleste Befalingsmænd, deriblandt Bering og Spangberg, tog Hustru og Børn med, Ekspeditionen fik derved Præg af en hel lille Folkevandring. Bering selv brød op den 18. Marts med Tobolsk som første Bestemmelsessted, herfra skulde den første Ishavsekspedition afsendes. Akademikerne kom først til Tobolsk i Januar 1734. I Tobolsk byggedes en Dobbeltchalup »Tobol«, som løb af Stabelen i Maj 1734. I Midten af Maj sendtes den med en særlig Ishavsekspedition til Polarhavet. Samtidigt afrejste Bering og Ekspeditionen til *Jakutsk*, først næste Foraar ankom Tschirikof med største Delen af Transporterne, og den lille By blev nu i nogle Aar Centralen for en hel Del af Ekspeditionens Virksomhed. Her byggedes to Dobbeltchalup-

per, »Jakutsk« og »Irkutsk« (sidstnævnte førtes af en dansk Løjtnant, Peter Lassenius), der begge sendtes nord paa til Ishavskysten for at foretage Opmaalinger og Kortlægningsarbejder; begge disse Ekspeditioner fik en krank Skæbne, og Lassenius døde som mange andre af Skørbug i December 1736.

Det videre Fremstød forberedtes nu til Okotsk, hvortil Spangberg ankom i Vinteren 1734/35 efter en farefuld og besværlig Rejse. Her som overalt var der trods Regeringens Ordre intet forberedt og intet udrettet. Transporterne fra Jakutsk til Okotsk maatte foregaa ad lange Flodveje ned ad Lena og op ad Aldan, ad Maja og Judoma op over Stanovojbjergene, ned ad Urakfloden, op ad Havet til Okotsk, og Flodvejene var kun farbare faa Sommermaaneder. Samtidigt skulde der bygges Magasiner, Kaserner, Bolværker, Kraner o. m. a. I Judoma maatte alt opmagasineres for paa Hesteryg at føres over Stanovojbjergene til Bjergstrømmen Urak, og her maatte der paany bygges Flodbaade, anlægges Broer o. m. a. for at føre alt Ekspeditionens Gods til Okotsk.

Alle disse uhyre Vanskeligheder bandt Bering til Jakutsk i næsten 3 Aar. I Senatet og Admiralitetet rejste sig nu paa Grundlag af en Del uvederhæftige og løgnagtige Angivelser en skarp Kritik, og Bering var udsat for en Række Reprimander, ja man fratog ham endog i nogle Aar hans Løntillæg. Lad det have skortet Bering paa den brutale Myndighed, der skulde til for at holde Disciplin iblandt disse alt andet end honnorte Folk, han havde med at gøre og under sig, hans redelige Vilje staar efter Historiens Dom uplettet.

Først i Løbet af Sommeren 1737 kunde Bering forlægge sit Hovedkvarter til Okotsk. Her byggedes en hel By med Kirker, Kaserner, Værft og Magasiner

paa en øde Strækning uden Vand, uden Skove og i et sumpet Terrain.

Spangberg havde allerede inden Berings Ankomst paabegyndt et stort Pionerarbejde; to Ekspeditionsskibe, »Erkeengelen Michael« og »Haabet«, laa fuldt færdige i Havnen, og Berings gamle Ekspeditionsskibe fra hans første Ekspedition, »Fortuna« og »Gawriel«, var blevet istandsatte. Der sattes nu yderligere to Skibe i Arbejde, »Sct. Peter« og »Sct. Poul«, de Skibe, hvormed Bering skulde udføre sin store Bedrift.

Men det kneb stadigt med at faa Transporterne frem, og Bering blev derfor bundet til Okotsk i 3 Aar.

I Sommeren 1738 var Spangbergs Ekspedition færdig til at afgaa til Japan, og i 2 Sommertogter kortlagde han den kuriliske Ørække, Jesso og en Del af Nippons Østkyst, hvorved denne Del af Klodens Kartografi fik et helt nyt Udseende.

Men Forraadene i Okotsk var næsten udtømte, efter at denne Ekspedition var udrustet, der blev imidlertid drevet paa med al Kraft for at samle nye Forraad fra Sibirien, i Juni Maaned 1740 løb Berings to Ekspeditionsskibe, »Sct. Peter« og »Sct. Poul«, af Stabelen.

Disse to Skibe var briggriggede og derfor kun slet bevendt til Kryds, de var 80' lange, 22' brede og stak $9\frac{1}{2}'$, de var armeret med 14 To- og Trepundige Kanoner og forsynet med Proviant til et Aar og 8 Maaned. De førtes af Bering og Tschirikof.

Deres første Maal var Avatschabugten paa Kamtschatkahalvøens Østside.

Inden der berettes om Amerikafarten, vil det være rigtig med nogle Ord at omtale de andre meget omfattende og epokegørende Ekspeditioner, der iøvrigt iværksattes af Bering og hans Mænd.

Det er tidligere nævnt, at der udsendtes en Række *Ishavsekspeditioner*, disses Formaal har sikkert været at finde og gennemføre Nordøstpassagen, iøvrigt skulde den størst mulige Kyststrækning kortlægges. Ekspeditionerne blev dels gennemført med Fartøjer, men iøvrigt benyttedes ogsaa Hundeslæder; saavidt vides første Gang til Ekspeditionsformaal. Til Trods for de haardeste Strabadser og Afsavn, Skørbug og Lidelser, opnaaedes store Resultater, blandt andet lykkedes det Tscheljuskin i 1742 at bestemme Asiens nordligste Odde. Disse Ekspeditioner startede i 5—6 forskellige Retninger fra Petschora, Obj, fra Jenissej og fra Lena, og herved blev denne Del af den gamle Verdens hidtil ukendte Nordkyst berejst og kortlagt.

Ekspeditionerne til *Kurilerne og Japan* lededes som nævnt af Berings Næstkommanderende, Danskeren Spangberg.

Ekspeditionen 1738 blev foretaget med 3 Skibe, Brigantinen »Erkeengelen Michael« og Dobbeltchaluppen »Haabet« samt Berings gamle Fartøj »Gawriel«. Det lykkedes Spangberg i Løbet af Sommeren under stadig Kamp med Taage, haard Strøm og Sø at omsejle Størstedelen af Kurilerne, et enkelt af hans Skibe naaede endda ned til Jesso. I Løbet af Vinteren 1738/39 byggedes paa Kamschatka endnu et Skib, »Bolsharætsk«. I Foraaret 1739 stod han igen ud med 4 Skibe, og dette Aar lykkedes det ham at besjle Nippons Kyster, et af hans Skibe naaede hell ned til 33. Breddegrad. Han kom til frodige Egne med yppig Plantevækst og tæt beboede Egne og byttede Varer med Japanerne, saaledes at han fik Ris, Tobak, Frugter, forskellige Slags Tøjer. Hans Rejse vakte største Opsigt; men Sladder og Bagtale hjemme i Rusland ødelagde hans Renommé, hans Hjemrejse til Rusland blev stoppet, og han blev sendt tilbage

for atter i 1742 at begive sig paa en ny Ekspedition til Japan, som dog mislykkedes. Omend Spangbergs Kort paa Grund af de særdeles vanskelige klimatiske og Strømforhold i disse Omraader lider af store Mangler, har først den senere Eftertid forstaaet at vurdere hans Opdagelsesrejser efter Fortjeneste.

Berings Opdagelsesrejse til Amerika.

Som tidligere omtalt var de to Skibe, »Sct. Peter« og »Sct. Poul« løbet af Stabelen i Juni Maaned 1740, først næste Foraar i 1741 blev de gjort sejlklaare. De forsynedes med $5\frac{1}{2}$ Maanedes Proviant, 12 Favne Brænde, 100 Tdr. Vand og hvert 2 Rofartøjer. Saavel Provianten som Vandet lod meget tilbage at ønske, og navnlig savnede man den Gang Proviantsorter, hvorved den farlige og dødbringende Skørbug kunde undgaas.

»Sct. Peter«, der førtes af Bering, havde en Besætning af 77 Mand, hvoriblandt Lnt. Waxel, Mesteren Khitrof, Styrmandene Hesselberg (Øselberg) og Juschin, Kirurgen Betge, Konstruktøren Plenisner, den degraderede Løjtnant Ofzyn og Adjunkt Steller.

Den sidstnævnte fortjener særligt Omtale, fordi der fra hans Haand foreligger en særdeles livfuld, men desværre hverken objektiv eller specielt i nautisk Henseende helt tilforladelig Rapport. Da Bering havde afgivet sin Mineralog til Spangbergs 3. Japanrejse, maatte han søge efter en Videnskabsmand til Erstatning, og hans Valg faldt paa Tyskeren Steller, der var født i Windesheim 1709. Efter at have studeret Teologi, Medicin og Botanik i Tyskland ansattes han som Adjunkt i Sct. Petersborg. Eventyrlysten, forvoven og kundskabstørstende, som han var, søgte han og lykkedes det ham at komme med paa den store Ekspedition, han havde paataget sig at undersøge Kam-

schatka og ansøgte om at komme med paa Spangbergs 3. Rejse. Først efter mange Overtalelser lykkedes det Bering at formaa Steller til at forlade det ham tildelte Virkefelt og til at deltage i Amerikaekspeditionen.

Steller var en egensindig Natur med høj Selvvurdering og med stærke Antipathier, der udviklede sig derfor snart et meget slet Forhold mellem ham og specielt de subalterne Officerer. Han nærede megen Agtelse for Berings rent menneskelige Egenskaber, men som den ensidige videnskabelige Enthusiast, han var, forstod han ved flere Lejligheder ikke Berings Bevæggrunde til at denne handlede, som han gjorde, ej heller det tunge Ansvar, der var lagt paa Bering som Leder, eller at Bering efter nogen Tids Forløb var en af Skørbug hærget Mand, der nu var i sit 60. Aar og opslidt af et brydsomt og anstrengende Liv. Ikke desto mindre faar man baade Sympathi og Agtelse for Stellers Virketrang, Handedygtighed og Videbegærlighed, ikke mindst for hans Optræden i den haarde Tid paa Beringsøen. Iøvrigt er det jo kendt, hvor let der opstaar alvorlige Misstemninger paa en farefuld Ekspedition med uklare Kommandoforhold mellem Befalingsmænd og Videnskabsmænd.

Waxel var svensk Søofficer.

Ombord paa »Sct. Poul«, der førtes af Kaptajn-løjtnant A. Tschirikof, fandtes Navigationsofficeren Tschegatschof og Plauten, Underkirurgen Lan og Videnskabsmanden La Croyère.

Den sidstnævnte var til stor Skade for Ekspeditionens Forløb, fordi han var »forkert afmarcheret«, idet han var hildet i sin ældre Broder Louis de l'Isle's Vrangforestillinger om de geografiske Forhold i de omhandlede Farvande. Denne ældre Broder, der iøvrigt var af langt bedre Støbning, havde udgivet Kort, der baserede sig paa ganske løse og upaalidelige Med-

delelser om, at der kun faa Etmaal Sydøst for Kam-schatka laa et Land kaldet Gama Landet.

Bering var ifølge sin Instruks bundet til at følge Videnskabsmændenes Anvisninger ved Rutevalget til Amerika, og da La Croyére i Skibsraadet den 4. Maj 1741 anbefalede den SO Rute, turde Kommissionen ikke gaa imod det bestemt fremsatte Krav herom.

Kommissionen besluttede saaledes, at Ekspeditionen først skulde søge at opsejle det formodede Gama-lands Nordkyst, følge denne øst paa til Amerika og vende om saa betids, at de kunde være hjemme i Avatschabugten ved Slutningen af September, *men derved førtes Skibene dybt ind i det stille Hav og bort fra Aleuternes Ørække, der som en Ariadnetraad hurtig vilde have ført dem over til det vestlige Fastland.*

Ved denne Bestemmelse toges intet Hensyn til, at Spangberg allerede havde paavist, at der intet Land-omraade fandtes, der hvor De l'Isle formodede.

Efter at der var afholdt Gudstjeneste, afsejlede Skibene den 4. Juni 1741, omend meget var mangelfuldt ved Udrustningen, nærede man dog store Forhaabninger og Forventninger.

Efter den vedtagne Plan sejlede Skibene mod SO, Tschirikofs Skib førte, paa denne Kurs fortsattes i 8 Dage, uden at man som angivet i De l'Isle's Kort saa noget Land. Bering bestemte sig derfor til at dreje til N.t.Ø., og saaledes fortsattes indtil den 20. Juni, hvor Skibene i Storm skiltes for ikke mere at mødes.

Bering holdt gaaende et Par Døgn paa Stedet i Haab om at faa »Sct. Poul« i Sigte, men forgæves. Der holdtes derefter Skibsraad, hvorefter man igen løb Syd paa for at finde det imaginære »Gama Land«.

I fire Uger holdt »Sct. Peter« derefter Kursen mellem Nord og Øst parallelt med Aleuterne, men uden at faa ringeste Føling med Land.

Den 60aarige Bering begyndte nu at faa Skørbug, hans Energi og Modstandskraft svækkedes, »Sct. Peter« havde nu været $1\frac{1}{2}$ Maaned i Søen, og Uenigheden og Misnøjen bredte sig om Bord, Vandforraadet var halvvejs opbrugt.

I et Skibsraad den 13. Juli besluttedes det nu at sejle stik Nord i, og den 16. Juli observeredes endelig Land imod Nord.

Først fik man et meget højt, sneklædt Bjerg i Sigte, derefter saas en forreven, ugæstmild Kyst med foranliggende Øgrupper. Bjerget, man saa, var den ca. 18000' høje Vulkan Sct. Elias.

For Modvind krydsedes op mod Kysten, og først den 20. Juli ankredes op under en Ø, der efter Dagens Helgen kaldtes Sct. Elias.

Khitrof med 15 Mand sendtes i Land med Storbaaden for at opsøge en Havn og for at undersøge Øen.

Steller fulgte med et Hold, der blev sendt ud for at fylde Vand, og gik straks paa Opdagelsesrejse ind paa Øen. Baade Khitrof og Steller traf paa friske Spor af Beboelse. En Del Genstande blev taget med om Bord, og den hæderlige Bering lod til Erstatning nedlægge en Jerngryde, 1 Pund Tobak, en kinesisk Pibe og 1 Stykke Silketøj.

Khitrof fandt en beskyttet Ankerplads paa Nord-siden af Øen, der ligesom omliggende Øer var kratbevokset.

Hvor Berings Anløbssted, Øen Sct. Elias, har været, er der stadig delte Meninger om, det antages dog nu med stor Sandsynlighed at have været en Ø, der benævnes *Kajakøen*.

Meget mod Stellers Ønske besluttede Bering sig til allerede næste Dag at begive sig paa Hjemrejsen. Det kan næppe alene være Sløvhed og Sygdom, der fik Bering til at træffe denne Beslutning; men en klar Forudfølelse af, hvilke uhyre Vanskelighed der forestod, allerede 14 Dage efter var en Trediedel af Besætningen angrebet af Skørbug, der var kun 3 Maa- neders meget daarlig Proviant tilbage, og Bering kendte de klimatiske Forhold tilstrækkeligt til at forudse en haard og farefuld Hjemrejse, og heri fik han sørgelig Ret.

Iøvrigt havde Bering jo ogsaa løst sin Hovedopgave at konstatere den søværts Forbindelse mellem Amerika og Kamschatka, etnografiske og naturvidenskabelige Undersøgelser maatte for ham staa i anden Række, og disse kunde jo fortsættes næste Aar, hvis Ekspeditionen bjergedes.

Den 21. Juli fortsattes saaledes Rejsen langs Ky- sten indtil den 11. August.

Vejret var sludfuldt og taaget, man holdt stadig Loddet gaaende og havde Slag paa 40—50 Favne Vand. Hvad Navigationen iøvrigt angaar, da kunde man paa den Tid tage ret nøjagtige Breddebestem- melser, dog var f. Eks. alle »Sct. Peter«s Breddebe- stemmelser paa Hjemrejsen behæftede med Fejl paa 30' til 45' under den sande Bredde. Denne Form for Stedbestemmelse var jo allerede vore Vikinger bekendt med. Hvad Længdebestemmelser angik, maatte man basere sig paa Bestikket, men her tilstødte store Unøj- agtigheder, blandt andet fordi man var ukendt med Strømforhold og den nøjagtige Misvisning og som Følge af Fartøjernes ringe Sejlevne, specielt paa Kryds og dermed ringe Fart og store Afdrift samt de meget ustadige Vejrforhold med heftige Storme. Det er intet Under, at Bestikberegningen blev upaalidelig, ja man

maa snarere undre sig over, at den blev saa tilnærmelsesvis rigtig, som den gjorde. Det har derfor voldt Eftertiden store Vanskeligheder at stedbestemme de Landkendinger, som Berings Mænd har optegnet: men det antages, at det næste Land, som observeredes den 26. Juli, antagelig har været en Øgruppe, Kodjakarkipelet, den Ø, der kom i Sigte, og som man mente var en Del af Fastlandet, kaldtes Kap Sct. Hermogenes, Øen hedder nu Marmotøen. Først den 31. Juli fik man klart Vejr, og »Sct. Peter« var da passere Kodjakarkipelet. Natten mellem den 1. og 2. August fik de pludselig Slag paa 4 Favne, de befandt sig da inde under en Ø i tæt Taage, som Bering kaldte Sct. Stefan. Den 3. og 4. August fik de igen Landkending, henholdsvis af Alaskahalvøen og antagelig af Semidinoerne.

Fra den 7. August begyndte nu Situationen om Bord at blive yderst kritisk, fra nu af fik »Sct. Peter« med kun faa Afbrydelser kraftig Modvind, Efteraarsstormene satte ind, Skørbugen tog Overhaand, Bering selv blev stærkt angrebet og utjenstdygtig, og Disciplinen slappedes.

Den 10. August holdtes overordentligt Skibsraad, hvori alle Befalings- og Underbefalingsmænd deltog. Heri bestemtes det eenstemmigt at søge ned paa 52. Breddegrad og følge denne Parallel til Avatscha, idet man maatte regne med, at der var ca. 1600 Sømil hertil, og at man maatte være hjemme inden Oktober.

Paa Grund af det slette Vejr avanceredes kun smaat, og den 27. August var der kun 25 Tdr. Vand tilbage, man var derfor nødt til at søge Land for at fylde Vand. Den 27. sattes nordlig Kurs, og den 30. kom Skibet ind under Shumaginsøerne, Øerne opkaldtes efter den første Matros, der døde og maatte begravnes i Land. Under Opholdet slæbtes de Syge i Land. Steller gav sig straks i Lag med at samle en

Mængde antiskørbugtiske Planter, særlig Kokleare og Bær, og Berings og Besætningens Tilstand bedredes væsentlig derved. Men Løjtnant Waxel, der førte Kommandoen under Berings Sygdom, satte sig imod, at der blev indsamlet et større Forraad af Besætningen, ligeledes blev Stellers Protest imod, at der blev fyldt daarligt Vand, ikke taget til Følge.

Om Aftenen den 29. observeredes Ild i Land. Khitrof stak i Land med Jollen og 5 Mand for at undersøge, hvorfra Ilden stammede; han blev borte i 5 Dage, hvorved en gunstig østlig Vind ikke blev udnyttet. Løjtnant Waxel maatte bjerge de 6 Skibbrudne, efter at der havde været nogle Skærmysler med nogle af Øens Beboere, et Inuitfolk.

Den 6. September fortsattes Rejsen, i Taage og Regn fortsattes Syd paa, derefter fik de orkanagtige vestlige Storme, den 24. saa de atter Land imod Nord, bl. a. et højt, snedækt Bjerg, som kaldtes Sct. Johannes, antageligt Atka, der ligger midt imellem Amerika og Kamschatka paa en af Øerne i Aleutørækken. Efterhaanden blev de mere og mere desorienterede og raadvilde. I første Halvdel af Oktober holdt de i forrygende Storme med Sne og Haglbyger gaaende uden at avancere, Halvdelen af Besætningen var syge, Resten udaset og forstumlet, Skibsbrændevinen slap op. I sidste Halvdel af Oktober fik de gunstigere Vind, men Forholdene om Bord blev forfærdende. Det daarlige Vand, Mangel paa Skibsbrød og Spiritus, Kulde, Væde, Utøj og Angst undergravede de sidste Rester af Besætningens Modstandsevne, og Dødeligheden tog Overhaand. Den 25. Oktober stødte de igen paa Land, denne Gang paa en af de vestlige af Aleuterne, som kaldtes Markiana. Den 28. observeredes Kiska, den 29. Semitschørerne. Ved Udgangen af Oktober slap de forbi Aleuterne, men Forholdene om Bord var nu for-

færdende, der indtraf flere Dødsfald daglig, Skibets Takkelage fløj i Stumper, de raadne Sejl hang i Laser, Nætterne var mørke og lange, og al Skibsregning var op-hørt. I Begyndelsen af November fik »Sct. Peter« en gunstig østlig Vind, og den 4. November observeredes højt Land forude.

Alle var enige om, at det maatte være Landet ved Avatscha, og Glæden blandt den dødsens udmattede Besætning blev uhyre; men snart begyndte en frygtelig Tvivl at gribe dem, og efterhaanden som Skibet nærmede sig Land, kunde det ses, at det maatte være anden Kyst. Der holdtes atter Skibsraad, og imod Berings Ønske besluttedes det at sætte Skibet ind paa Kysten. Der ankredes op under Land, i Brændingen brast begge Ankertøve, Skibet drev ind over Kystrevet, dog det lykkedes at faa et sidste Anker ud, saaledes at »Sct. Peter« kom til at ligge en Kabellængde fra Land.

Øen — Beringsøen — hvor »Sct. Peter« og Bering skulde ende deres Dage, er den vestligste af Kommandørøerne, en Øgruppe, der ligger østen for Kamschatkahalvøen. Det er en Bjergø, hvis Fjeldsider gaar brat og forrevet ned i Havet med øde og trist Natur, men den Gang med et rigt, ganske uberørt Dyreliv. Dette Dyreliv fik Steller rig Lejlighed til at studere, og der foreligger fra hans Haand overordentlig fængslende interessante Skildringer heraf. Med Undtagelse af Fjeldrævene, der blev Ekspeditionens Medlemmer til ulidelig Plage, hørte Resten af Dyrebestanden til Havdyrene. Der fandtes blandt andet Søoddere, hvis Pels er yderst værdifuldt, Søbjørne, ligeledes med god Pels, Søløver, hvoraf Trannet kan bruges, og i Hundred Tusinder af andre Øresæler. Men langt det interessanteste Dyr, der forefandtes, var Søkoen, der var 8 à 9 Meter lang

og vejede ca. 3 ts.; den skal være udryddet i Midten af det attende Aarhundrede. Dyrene var fuldstændig ukendt med Mennesker og lod sig derfor slagte uden Vanskelighed, og denne Dyrerigdom reddede Ekspeditionens Liv, naar undtages dem, der var for haardt angrebne af Skørbug og Strabadser. Mod Rævene maatte der føres en stadig Kamp; med utrolig Frækhed og Dødsforagt sneg de sig ind paa de Skibbrudne, bed i de syge og aad af Proviant og Skind, og end ikke de mest barbariske Midler afskrækkede dem.

Efter at Skibet var ankret op den 5. November, begyndte Evakueringen, særlig tog Steller fat med stor Energi og Beslutsomhed. I Sandbanker gravede han en Grube, som han dækkede med Drivtømmer og Sejl og tættede Siderne med Fjeldræveskind. Han sørgede for Proviant af frisk Kød, og af hvad der fandtes af Plantenæring til de syge; men mange af disse var i en forfærdende Tilstand og døde paa den aabne Kyst eller i de Hytter, der efterhaanden opførtes af Drivtømmer.

Bering bragtes i Land den 10. November, og Steller vaagede personligt over ham; men hans Tilstand var allerede da haabløs, ogsaa Waxel var haardt angrebet. Før de naaede Beringsøen, havde de allerede 12 døde, deraf Størstedelen under de sidste Dages Sejlads. Ved Landsætningen eller umiddelbart derefter bortreves endnu 9 Mand; men saa indtraf først det næste Dødsfald den 22. November, hvor den 70aarige brave og dygtige Styrmand Hesselberg (Øselberg) gik bort. Det sidste Dødsfald indtraf den 6. Januar 1742; i det hele døde 31 Mand af 77 paa denne haardt ramte Odyssé.

Samtidigt med at der samledes Proviant og Brænde, sendtes der Ekspeditioner ud for at undersøge Landet, og derved paavistes det, at man befandt sig paa en øde, ubeboet Ø. Iøvrigt indrettede de Skibbrudne sig

i smaa Hyttekolonier, om nogen Disciplin var der ikke længere Tale.

Den 28. November drev »Sct. Peter« paa Land, det kastedes helt op paa Kysten og borede sig ned i Sandet. Dette var for saa vidt en Fordel, fordi de Skibbrudne derved bedre kunne udnytte de Værdier, der fandtes i Skibet.

Som før nævnt var Bering syg allerede ved Afrejsen, idet han havde paadraget sig Koldfeber under Opholdet i Okotsk, og allerede paa Udrejsen til Amerika blev han angrebet af Skørbug. Da han tilmed gik i sit 60. Aar, og da Livet havde slidt haardt paa ham, kan man kun beundre den Pligtopfyldenhed og Samvittighedsfuldhed, hvormed han til det sidste kæmpede imod sin sidste haarde Skæbne. Da han dødssyg var bragt i Land, blev han lagt ned i et Sandhul; men til trods for Stellers omhyggelige Pleje, saa var Sygdommen for vidt fremskreden og Betingelserne for hans Helbredelse for slette til, at han stod til at redde.

Efterhaanden rullede Sandet ned over ham fra Hulens Sider og laa som et Tæppe over ham. Den 8. December to Timer før Daggry udaandede han.

Steller skriver en overordentlig malende og sympatisk Nekrolog over Bering i sin Journal over Rejsen, og dette Vidnesbyrd har saa megen mere Værdi, fordi Steller ellers har en stærkt revsende Pen over for sine Ekspeditions-kammerater, specielt Officererne.

Stellers Udtalelser (se F. A. Golders Bog, Bind II, Pag. 155) skal derfor anføres:

»Retsindige Mennesker kan kun udtale, at han (Bering) til enhver Tid af al sin Vilje og Evne prøvede paa at gennemføre det Hverv, der var paalagt ham, skønt han ofte selv beklagede, at hans Kræfter

ikke længere slog til til en saa vanskelig Ekspedition, og at denne havde faaet et meget større Omfang, end han havde foreslaaet, samt at han paa Grund af sin Alder helst ønskede sig frigjort fra sin Post og denne lagt i Hænderne paa en yngre Mand af russisk Herkomst. Som almindelig kendt var det ikke hans Karakter at træffe hurtige Bestemmelser eller at handle hurtigt; men det er meget tvivlsomt, om en Mand af mere iltert og impulsivt Temperament kunde have gennemført Foretagendet saa godt som Bering med dennes rolige og liberale Sindelag og have overvundet de utallige Vanskeligheder og al den Modstand, han mødte; tilmed kunde derved meget være lagt øde i disse fjerne Omraader (her tænkes antagelig paa Behandlingen af de Indfødte).

Det eneste man kunde bebrejde ham var, at han var for eftergivende i sin Kommando og derved ikke bemestede sine Officerers alt for impulsive og tankeløse Handlinger, han nærede ogsaa for gode Meninger om sine Officerer og viste for megen Tillid til deres Intelligens og Erfaring. Resultatet heraf var, at de blev indbildske og storsnude over for deres Omgivelser, til sidst ogsaa imod den kommanderende selv, de blev insubordinære og utaknemlige.«

..... (Derefter følger en Skildring af Berings Sygdom).....

»Ligesaa beklagelig hans Bortgang var for hans Venner, ligesaa beundringsværdig var hans Taalmod og den Maade, hvormed han forberedte sig paa Døden, som indtraf, medens han stadig var klar i Tanke og Tale. Han var selv overbevist om, at vi var strandet paa et ukendt Lands Kyst, og dog ønskede han ikke at gøre de andre modløse ved at modsige dem, tvært imod holdt han deres Haab oppe og ansporede dem til Virksomhed.«

Til denne Karakteristik maa siges, at Steller næppe i tilstrækkelig Grad forstod, hvor bundet Bering var ifølge sine Instrukser til at forhandle med og raadspørge sine Undergivne, noget der iøvrigt var karakteristisk for den Tids Kommandoforhold; man behøver f. Eks. blot at mindes Niels Juels Beklagelser over tilsvarende Ordre.

Den 9. December blev han begravet efter den protestantiske Kirkes Ritualer ved Siden af nogle af de andre Grave, paa hans Gravhøj blev der rejst et Trækors. Dette Trækors blev i 1822 ombyttet med en Mindesten. I Nikolskoje, Beringsøens eneste Bebyggelse, findes tillige et Jærnkors.

Senere rejstes en Mindestøtte for ham i Petropovlosk, hvor der ligeledes findes et Monument over La Pérouse, og hvor ogsaa Cooks Efterfølger, Kaptajn-løjtnant Gore, fandt sit sidste Hvilested.

Tilbage bliver kun for en Fuldstændigheds Skyld at berette dels om Tschirikofs Togt med »Sct. Poul« og dels om de paa Beringsøen strandedes Hjemrejse.

Som fortalt skildtes »Sct. Peter« og »Sct. Poul« den 20. Juni, 16 Dage efter deres Afrejse fra Avatscha i Storm og mødtes ikke mere. »Sct. Poul« holdt derefter ret støt, paa Kurser fra Øst til Ø.N.Ø. over og fik Landkending den 15. Juli, der fortsattes nord paa langs Skærgaarden ved Alaska Kysten til den 26., derefter paabegyndtes Hjemrejsen med Anløb af en enkelt af Øerne i Aleuterne. Skibet vendte tilbage til Avatscha i Begyndelsen af Oktober 1741. Ekspeditionen kom saa svækket hjem, at den intet kunde foretage sig i 1742. Iøvrigt var der ogsaa sket Regerings-skifte i Rusland, og dermed faldt Interessen for Eks-

peditionsforetagenderne. Resterne af Tschirikofs og Spangbergs Ekspeditioner samledes efterhaanden i Tomsk, og her forblev de blandt andet under Løjtnant Waxels Ledelse til 1754.

Paa *Beringsoen* havde de Skibbrudne efterhaanden faaet indrettet deres Vinterkvarter, og takket være at de nu fik frisk Vand og ferskt Kød bedredes Sundhedstilstanden. Der var endnu nogle Beskøjter og Mel i Behold, men det var gennemsyret af Saltvand og forringet af at henligge i Lædersække. Til Skade for dem selv nedslagede Besætningen ganske meningsløst de fredelige Sødyr, specielt Søddere, hvis Kød var sundt og velsmagende, blot for at faa Skindene, som de derefter spillede om, derved blev Betingelserne for at faa Proviant i Nærheden stadigt vanskeligere. Brænde og Tømmer fandtes kun i Form af Strandingsgods, og det var et haardt Arbejde at bringe det hjem. Samtidigt udsendtes Ekspeditioner for at undersøge Landet, som de først efter flere Maaneder konstaterede var en ubeboet Ø. Men da der fandtes forskellige Brugsgenstande paa Kysten, var der Grund til at tro, at denne Ø maatte ligge tæt ved beboede Egne og ikke langt fra Kamschatka.

Den 9. April 1742 blev der holdt Raad, og man enedes om at gaa i Gang med at bygge et nyt Skib af Vraget af »Sct. Peter«. Man enedes endvidere om en Arbejdsfordeling. Den 5. Maj blev Kølen lagt, i Juli Maaned var Skroget færdig, 12 m langt i Kølen og 14 m over Stævnen. der fortsattes nu med at faa Rig anbragt og gøre klar til Stabelafløbning. Alle arbejdede med Iver og Energi, det gjaldt jo hver Mands Frihed og Frelse. Skibet blev opkaldt »Sct. Peter« efter Forgængeren. Den 15. August fandt Afrejsen Sted,

forinden maatte der skæres stærkt ned paa alt det Gods, der var taget om Bord, da der kun var yderst ringe Plads til den 46 Mands Besætning. Den 17. fik de Kamschatka i Sigte, og den 26. August løb de ind i Avatscha Havn.

Der skulde imidlertid gaa ca. 100 Aar, før Berings Navn blev fremdraget af den Forglemmelse, hvori det til Dels var hensunket. Først i Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede lod det russiske Admiralitet det store Arkivstof bearbejde efter at Cook og andre Opdagelsesrejsende havde fortsat Berings store Værk. I Almindelighed opfattes han her hjemme udelukkende som en dristig Søfarer, i alt for ringe Grad kendes han som den store Organisator af et af Historiens største og vanskeligste Opdagelsesforetagender.

Til det her beskrevne er benyttet P. Lauridsens fortrinlige Bog »Vitus J. Bering og de russiske Opdagelsesrejser fra 1725—1743«, der er bygget paa indgaaende Arkivstudier i Rusland og talrige indgaaende andre Kilstudier. Endvidere Amerikaneren F. A. Golders »Berings Voyages«, der blev udgivet 1922, og hvortil er knyttet et meget oplysende Søkort over Berings anden Rejse, udarbejdet af Ellsworth P. Bertholf, Golders Bog indeholder Logbøger, Rapporter m. m. fra Rejserne.

I de senere Aar har der herhjemme været en voksende Interesse for at hædre og bevare Mindet om Vitus Bering. I sin Tale ved Ræbildfesten 1931 tog Dr. Knud Rasmussen til Orde herfor, og senere har der i mange Artikler i vore Dagblade været slaaet til Lyd for denne Tanke.

Særlig anerkendelsesværdig er Statsarkivar Stensgårds Bestræbelser i saa Henseende. Fra hans Haand foreligger talrige interessante Artikler, og han har blandt andet fornyligt forfattet en Bibliografi over det i dansk Litteratur og Presse udkomne om Vitus Bering.

Men særlig anerkendelsesværdig har Stensgårds store Arbejde været for at faa nogle af de Kanoner bragt til Danmark, som er fremdraget paa Beringsøen, og som blev efterladt fra Ekspeditionsskibet »Sct. Peter«. Stensgård blev i 1938 opmærksom paa disse Kanoners Tilstedeværelse ved at læse en tysk Bog, hvori der fandtes et Billede af Strandingsstedet, og paa dette Billede saas 12—14 Kanoner paa Strandbredden. —

Ved Henvendelse til Videnskabsmænd, der i længere Tid har besøgt Øen, som den dansk-russiske Zoolog og Geograf Dr. Hans Johansen og den norsk-amerikanske Videnskabsmand Dr. Leonhard Stejneger, viste det sig, at disse ikke var bekendt med dette interessante Fund, der ogsaa kun ligger faa Aar tilbage. Stensgård rejste selv til Rusland for at undersøge Mulighederne for at faa nogle af Kanonerne hertil, og Sagen var netop under Udvikling, da den nuværende Verdenskrig udbrød.

Der er som bekendt nu nedsat en Bering-Komité med Professor Niels Bohr som Formand og skaffet Midler til Veje til Opførelse af et Mindesmærke i Horsens over vor berømte Landsmand.

Skolen og Forsvaret.

Bør militær Uddannelse indføres som Skolefag i Skolerne?

Af Sølojtnant Jørgen Alfred Hviid.

Spørgsmaalet »Skolen og Forsvaret« er paa Baggrund af Indførelsen af militær Uddannelse i svenske Skoler blevet diskuteret i den danske Presse, og Tanken om militær Uddannelse i danske Skoler er blevet afvist som ikke passende for dansk Mentalitet og liggende uden for den danske Skoles Opgaveomraade, hvorimod en lignende Bevægelse som »Folk och Försvaret« i Sverige med Tilslutning fra Regeringen og alle Partier er sat i Gang. Paa Bevægelsens Initiativ er Forsvarsbogen blevet til, som indledes med følgende Ord: »Den Omstændighed, at Krigen nu om Dage i langt højere Grad end tidligere griber voldsomt og direkte ind i hele Samfundets og dets Medlemmers Liv, gør Viden om militære Forhold til en Nødvendighed for ethvert Medlem af Samfundet«.

I det følgende skal Opmærksomheden henledes paa Betydningen af, at ogsaa den skolesøgende Ungdom omfattes af denne Bevægelse i Form af militær Uddannelse i Skolerne; og det skal straks bemærkes, at den følgende Udredning ikke er et Tankeeksperiment, men baseret paa personlige Erfaringer med Hensigt paa militær Uddannelse i Skoler.

Til Besvarelse af Spørgsmaalet, om militær Uddannelse bør indføres i Skolerne, knytter sig først og fremmest en Definition af Skolens Opgaver.

Skolen skal opdrage Børnene til nyttige Samfundsborgere, den skal danne Børnene til karakterfaste, na-

tionale unge Mænd og Kvinder og give dem en Portion Kundskab, som skal danne Grundlag for deres videre Uddannelse. I Skolen skal Børnene ikke alene lære, men ogsaa lære at lære.

De vigtigste Ting, Skolen giver os, er altsaa: Dannelse, Evnen til at lære og en Del elementære Kundskaber.

Dannelse og Kundskaber skal Skolen give i en nationalbetonet Form, saaledes at Børnene bliver til Samfundsborgere, der maalbevidst og ansvarsbevidst følger deres Kald og udfører deres daglige Gerning til Gavn for det Samfund, de er født i: Den danske Nation.

Nationen er en levende Organisme, og Staten er Formen, hvori denne Organisme lever; denne Organisme er sammensat af mange Funktioner, som Staten bør give den rigtige Retning til Gavn for hele Samfundet. At Skoleungdommen som vordende Samfundsborgere skal lære Nationens forskellige Funktioner at kende, staar uden for enhver Tvivl, og Skolens Program omfatter saaledes ogsaa Fag som Samfundslære, Historie, Religion og Geografi. Men Forsvaret, en af Nationens vigtigste Funktioner, bliver sprunget forbi, som værende uegnet som Undervisningsstof. De vordende Samfundsborgere faar ikke noget at vide om deres Lands Forsvar, dets Sammensætning og Opgaver, og dette Forsvar skal de knyttes til i en Række Maaneder i Henhold til Grundloven.

Tanken om militær Uddannelse i Skoler bliver tilbagevist af Skolemænd med Paastanden om, at en saadan Uddannelse vilde ophidse Ungdommen til Krig og Interesse for Krigsmaskineri, men en saadan Uddannelse har blandt andet jo *netop* til Opgave at give Ungdommen den rigtige Forstaaelse af den af Regeringen anerkendte Funktion af Nationen: Forsvaret, som ikke skyldes enkelte krigsgale Mænds personlige

Ærgærrighed, men er Udtryk for Nationens Suverænitet, Selvbestemmelsesret og Vilje til at forsvare denne Ret med Livet som Indsats. Det er altsaa Værneviljen, der skal opelskes hos Skoleeleverne, Værneviljen som Grundlag for Frihed og Selvstændighed.

Grundlovens § 88 lyder: »Enhver vaabenfør Mand er forpligtet til med sin Person at bidrage til Fædrelandets Forsvar efter de nærmere Bestemmelser, som Loven foreskriver«, og hvorfor saa ikke begynde med den forberedende Uddannelse i Skolen, hvor Ungdommen netop dannes og formes til Samfundsborgere, d. v. s. Bærere af samtlige Samfundets Funktioner?

Undlader man at gøre den vordende Samfundsborger fortrolig med Forsvarstanken i den Tid, hvor alle hans øvrige Relationer til Samfundet er Genstand for Opdragelse og Dannelse dels fra Skolens og dels fra Hjemmets Side, forbliver derved en vigtig Samfundsfunktion fremmed for ham, og naar han saa senere møder til Aftjening af Værnepligten, staar han i mange Tilfælde fremmed over for Forsvarstanken og over for selve Forsvaret med dets særlige Former og betragter Værnepligten som et nødvendigt Onde, som noget man desværre er nødt til at faa overstaaet. Efter mine Erfaringer er denne Opfattelse temmelig udbredt blandt dem, der skal aftjene deres Værnepligt.

Endvidere vil den unge Samfundsborger maaske allerede i Skoletiden eller i Tiden inden Indkaldelsen ofte kunne komme ud for forsvarsljendtlige Paavirkninger, overfor hvilke han — hvis han allerede i Skoletiden er blevet gjort fortrolig med Forsvarsproblemet som national Funktion — vil være immun; eller med andre Ord, enhver partipolitisk Udnyttelse af Forsvarsproblemet vil hos Ungdommen savne Jordbund, og Forsvarstanken bliver hævet over enhver Partipolitik.

Formaalet med den militære Uddannelse i Skolerne

er altsaa at lede Ungdommens aandelige Holdning overfor Forsvarsproblemet ind i de rigtige Spor; dernæst skal sideløbende med denne aandelige Forberedelse til Værnepligten foregaa en rent praktisk Tilvænnning til Forsvarets rent ydre Former d. v. s. en forberedende militær Uddannelse, som skal underbygge Forstaaelsen af Forsvarets ofte meget særprægede og ejendommelige Former samt til en vis Grad lette og supplere den senere, fra et militært Synspunkt set, for korte Uddannelse. En formaalstjenlig Forlængelse af Værnepligtstjenesten vilde være forbundet med betydelige Udgifter for Staten, og enhver forberedende Form for militær Uddannelse af Ungdommen er saaledes ogsaa pengeomæssigt set en Fordel; ganske vist vil en saadan militær Uddannelse ikke kunne omfatte hele den skole-søgende Ungdom, idet Børn under 15 Aar ikke kan anses at have de aandelige Forudsætninger for en saadan Uddannelse, og Uddannelsen maa af den Grund begrænses til at omfatte Gymnasier og lignende Skoler.

Den praktiske Udformning og Udnyttelse af denne forberedende Uddannelse i den senere Tjenestetid skal i det følgende behandles med Uddannelsen i et Gymnasium i Riga som Eksempel.

Den militære Uddannelse med en Officer som Lærer begyndte i 1. G., hvor Elevernes Alder laa mellem 14 og 16 Aar. Der var afset 1 Time ugentlig til dette Fag samt ca. 8 Dage (Kl. 8—16) om Aaret til Felttjeneste med et af Garnisonens Øvelseskompagnier, 4 Dage om Foraaret, 4 om Efteraaret. Undervisningen strakte sig over 4 Aar (Gymnasiet omfattede nemlig 4 Klasser) med ialt 35 Timer og 8 Øvelsesdage pr. Skoleaar.

Undervisningen indledtes med et Foredrag om Forsvarsproblemet, Forsvarets Opgaver, samt Samfundets Stilling i Krig. Derefter deltes Undervisningen i en teoretisk og en praktisk Del.

Den teoretiske Del formede sig som Undervisning i Almindelighed med Eksamination, Lektiekæsning samt aarlig Prøve og omfattede: Forsvarets Ordning og Sammensætning, Soldatens personlige Forhold i Tjenesten, Uniformsreglementet, de forskellige Vaabenarter og deres Anvendelse, Grundprincipper i Strategi og Taktik samt Krigshistorie i store Træk.

Til Støtte for Undervisningen benyttedes en Lærebog, der nogenlunde svarer til Forsvarsbogen i Danmark. Derfor synes denne — suppleret med Uniformsreglement og et Kapitel om Soldatens personlige Forhold i Tjenesten at være velegnet til en eventuel Undervisning i danske Skoler. Den omtalte Bog havde den samme Mission i det lettiske Forsvar som »Lærebog for Orlogsgaster« i vort Søværn.

Den praktiske Del af Undervisningen omfattede: Militære Anstandsøvelser, Marchøvelser, Adskillelse og Samling af Haandvaaben, Sigteøvelser, Salonskydning, Gasmaskøvelser samt Felttjeneste, hvor Eleverne deltog i et af Garnisonens Øvelseskompagniers Øvelser i en Række Dage. Som man ser et Pensum, der meget nær svarer til en Eksercerskoles almindelige Pensum.

Den teoretiske Del af Undervisningen vilde uden Tvivl kunne overtages af danske Skoler i den ovenanførte Form, medens den praktiske Del vilde volde visse Vanskeligheder paa Grund af det yderst uheldige Forhold, at vor Hær og vort Søværn ikke har noget fælles Eksercerreglement; men dette uheldige Forhold bør ikke alene af Hensyn til eventuel Uddannelse i Skolerne bringes i Orden snarest muligt, idet ensartet Ekserceruddannelse i Hær og Søværn med Henblik paa almindelig militær Optræden m. m. er en vigtig Faktor til at styrke Værnenes Samhørighedsfølelse og Bevidsthed om, at ethvert Værn kun er en Del af det danske Forsvar.

Om den praktiske Betydning og Udnyttelse af den militære Undervisning i Skolerne skal følgende bemærkes: Værnene raader over et Antal Mænd, som ifølge deres Dannelsesgrad og militære Foruddannelse og derved erhvervede militære Kundskaber i Løbet af forholdsvis kort Tid kan uddannes til Befalingsmænd (Korporal, Kornet, Sekondløjtnant, Overkonstabel); disse unge Mænd vil endvidere i Kraft af deres positive aandelige Holdning over for Forsvaret og deres militære Kundskaber virke stimulerende paa de øvrige værnepligtige, som paa Grund af kortere Skolegang ikke har faaet en saadan forberedende Militæruddannelse paa deres Skole.

Hovedformaalet med den militære Uddannelse maa dog søges i den aandelige Forberedelse af Ungdommen til Værnepligten og Forstaaelsen af Forsvarets nationale Funktion, der uløseligt er knyttet til Begrebet national Selvstændighed og Frihed.

Nekrolog.

Kontreadmiral **Johannes Nyholm** blev født den 27. April 1858 paa Valdemarslund ved Gurre som Søn af kgl. Skovrider, Forstraad Joachim Gottsche Nyholm og Hustru Henriette, f. Møller.

Han blev Kadet i 1875 og Sekondløjtnant i 1879. I 1879—90 var han med Korvetten DAGMAR til Vestindien. I 1881 blev han Premierløjtnant og var i 1887—88 med DAGMAR i Middelhavel. I 1891 var han Næstkommanderende i Torpedoskibet ESBERN SNARK og i 1892—96 Næstkommanderende ved Underofficersskolen, 1892, 93, 94 og 95 Næstkommanderende i Briggen ØRNE og 1896 i Skonnerten DIANA, der begge var Øvelsesskibe for Underofficersskolen. 1893—95 Formand i Søe-Lieutenant-Selskabet. 1897 blev han Kaptajn. 1897—1900 Fører af Postdampskibet mellem Korsør og Kiel, 1900 Chef for Torpedobaadsdeling i Eskadre. 1901—05 Chef for Søkortarkivets 2. Afdeling, Flaadens Mærkevæsen. Fra 1901 til 1908 var han tilførdnet Forsvarskommissionen af 1901, 1904 Chef for Skonnerten ABSALON paa Mærkesejls og i 1905 Chef for Krydseren GEISER i Eskadre. 1907 Chef for Krydseren HERLA, Øvelsesskib for Elevskolen, der eskorterede Dampskibet BIRMA med Kong Frederik VIII til Færøerne og Island, s. A. Kommandør. 1908 og 1909 Chef for Kongeskibet DANNEBROG. 1909—14 Chef for Konstabelevskolen. 1911 Chef for Panserskibet PEDER SKRAM i Eskadre. 1913 Chef for Panserskibet OLBERT FISCHER i Eskadre, i 1913—14 Chef for Panserskibet

HERLUF TROLLE under Vinterudrustning, 1914 Eskadrechef og efter Indtræden af Sikringsstyrken, Chef for 1. Eskadre. I 1915 Kontreadmiral og Chef for Orlogsværftet. Afskedigedes ved Aldersgrænsen i 1920.

Fra 1922—28 Bibliotekar ved Marinens Biblioteks 1. Afdeling.

Kontreadmiral Nyholm var en særdeles velbegavet og dygtig Søofficer og Organisator, som satte sit Præg overalt, hvor han havde Ledelsen. Fra sine tidligste Aar nærrede han stor Interesse for Underofficersuddannelsen, og han blev senere en meget afholdt og agtet Chef for Konstabelelevskolen; i ikke ringere Grad tog han sig af Flaadens Mærkevæsen, som han bragte op paa et højt Stade. Særdeles anerkendelsesværdig var hans myndige og dygtige Ledelse af Orlogsværftet, hvor han i Sikringsstyrkens vanskelige Aar paa fortrinlig Maade bragte dette til at virke efter Flaadens Tarv. Som Skibschef forstod han at fremelske Kappe lyst og Præcision, det var hans Ærgerrighed, at hans Skib altid skulde være det bedste og oftest blev det dette, med sit iltre Temperament satte han Fart i en Besætning.

Men den største Indsats blev hans Virke i Forsvarskommissionen af 1901—08, hvor han med megen Klogskab og Indsigt forstod at vinde Forstaaelse for Søværnets Betydning. Nyholm ydede sit meget store Bidrag til, at Søværnsordningen ved Loven af 1909 blev af saadan Art, at Flaaden kunde løse sine Opgaver under Sikringsperioden 1914—18, selv om adskillige af de Krav, de tilforordnede stillede, ikke blev fyldestgjort.

Nyholm blev Ridder af Dannebrog 1901, Dannebrogsmænd 1907, Kommandør af Dannebrog af 2. Grad 1913 og af 1. Grad 1918. Ved sin Afsked tildeltes Admiralen Fortjenstmedaillen i Guld.

Nyholm blev gift i 1884 med Dagmar Nyholm, Datter af Kreditforeningsdirektør Hans Christian Nyholm og Hustru, Christiane Laurette, f. Schibsbye.

Efter længere Tids Sygdom døde Admiralen den 26. Oktober 1941 og blev bisat i Stilhed den 30. Oktober fra Bispebjerg Krematorium.

P. I.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage. November Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 Feltmarshal Schack i Kjertemindebugt, 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.
4. Nov. 1660: Admiralitets-Kollegiet nyindrettes iflg. kgl. Forordning med Rigsadmiralen som Præsident, en Lieutenant-Admiral som Rigs-Viceadmiral medens de to følgende Admiraler skulde være første og anden Viceadmiral.
5. Nov. 1675: Flaadens Chef, Generaladmiral Cort Sifvertsen Adelaer, Ridder af Dannebrog, Sanct Marco og Dogeordenen, venetiansk Viceadmiral, 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 samt Skibbygning 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 besluttes iflg. kongelig Resolution. Kommandørkaptajn Wegersløff 1. Chef. Nedlægges i 1767.
9. Nov. 1686: Søofficerernes indbyrdes Anciennitet aftsættes. Capi-

- tainer deles i 3 Klasser: Capitain-Commandeurer, Capitainlieutenanter og Lieutenanter.
10. Nov. 1689: Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schouthynacht v. Stöcken overfører 7000 Mand fra Listerdylb 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 Schouthynacht 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 Feltoget mod Sverige.
12. Nov. 1720: Viceadmiral Peter Tordenskjöld 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 Æro.
23. Nov. 1735: Flaadens og Hærens Bestyrelse (Krigs-Cancelierne) adskilles, Greve Frederik Dauneskjöld-Samsøe udnævnes til Overkrigssekretær for Søetaten.
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 østindisk 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.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Frankrig.

Flyvevæsen.

I alle Skildringer af Frankrigs militære Sammenbrud faar man et stærkt Indtryk af, at Underlegenhed i Luften har været en afgørende Aarsag til Katastrofen. Tidligere har man savnet mere indgaaende Oplysninger om Aarsagerne til det franske Luftvaabens Nederlag, men den tidligere franske Minister for Luftfart *Pièrre Cot* har nu i det amerikanske Tidsskrift *Foreign Affairs* behandlet dette Emne i en meget interessant Artikel, som her gives i Uddrag.

Det maa dog bemærkes, at Cot ikke kan siges at være helt uhildet, og at Artiklen i meget minder om et Forsvarsskrift overfor de svære Beskyldninger, som rettes mod hans Forvaltning af det franske Luftvaaben.

Cot understreger indledningsvis, at det franske Luftvaabens Underlegenhed udelukkende var kvantitativ.

Med Hensyn til Uddannelse og Moral var de franske Flyvere fuldt jævnbyrdige om ikke overlegne de tyske Kolleger.

Materiellet var i det store og hele godt. Ved Krigsudbruddet fandtes to udmærkede Typer af Jager- og Rekognoscerings-Luftfartøjer: Morane 405 og Potez 63.

Da Tyskerne i Løbet af Vinteren fremkom med nye Typer, blev de nævnte franske Typer ganske vist distancerede, men de nye franske: Devoitine 520, Bloch 17 og V. G. 33, som toges i Brug var overlegne de tilsvarende tyske.

Med Hensyn til Bevæbning havde Tyskerne næppe nogen Fordel.

Erfaringerne viser, at i Luftkamp er Kanoner mere effektive mod Bombeluftfartøjer, Maskingeværer mere effektive mod Jagerluftfartøjer.

Den franske Kanon var bedre end den tyske, medens Forholdet var det modsatte med Hensyn til Maskingeværerne.

Langt mere iøjnefaldende og af langt større Betydning var Tyskernes Overlegenhed i kvantitativ Henseende. Efter Oplysninger, som Cot fremlægger, havde Frankrig 2500 Luftfartøjer (heraf 600 i Nordafrika), medens Tyskland havde 13.000 eller fem Gange saa mange. Medregner man de engelske Luftfartøjer, var Tyskernes Overlegenhed som 5:3.

Luftfartøjsindustri: Cot fremhæver, at det er vanskeligt at sammenligne forskellige Landes Maanedsproduktion; er Flyvemaskinindustrien f. Eks. i nogle Maaneder i Færd med at fabrikere specielle Værktøjsmaskiner eller Luftfartøjsdele, vil Antallet af færdige Luftfartøjer for de paagældende Maaneder selvfølgelig blive lavt, hvorimod dette vil stige over Gennemsnittet, naar ovennævnte Forberedelser er forbi, og Massefabrikationen (Seriefremstillingen) er i fuld Gang. Antallet af Luftfartøjer er ej heller en fuldgod Maalestok for Produktionens Omfang, idet der for samme industrielle Indsats kan fremstilles 300 Jagerluftfartøjer eller 100 Bombeluftfartøjer.

Under Hensyntagen til disse Synspunkter beregner Cot, at den tyske Luftfartøjsproduktion under de 5 sidste Aar før Krigens Udbrud var syv Gange saa stor som den franske. Størst var Tyskernes Overlegenhed i Maanederne før og efter »München« (9:1). I Maj 1940 producerede Frankrig 350 Luftfartøjer, Tyskland 1700.

Man lægger Mærke til, at Styrkeforholdet med Hensyn til Enheder i 1. Linie var 5:1, medens Forholdet i Produktion var 7:1.

Dette har sin naturlige Forklaring. Tyskland, som opbyggede et nyt Luftvaaben, havde Anvendelse for et større Antal Luftfartøjer blandt andet til Øvelsesformaal for den stærkt voksende Personelstyrke.

Desuden sendte Tyskland i Aarene 1936—37 ti Gange saa mange Luftfartøjer til Spanien som Frankrig.

Men hvorledes er det gaaet til, at Frankrigs Luftvaaben er blevet 5 Gange svagere end det tyske?

Cot fastslaar, at Frankrig aldrig kunde drømme om at blive en ligesaa stærk Luftmagt som sin mægtige Nabo. Frankrig er et

Land paa 40 Mill. Indbyggere, hvis Økonomi baseres mere paa Agrarvirksomhed end paa Industri, medens Tyskland har 80 Mill. Indbyggere, hvor det modsatte er Tilfældet.

Tyskland producerede i Aarene før Krigens Udbrud 3 Gange saa meget Staal og havde $3\frac{1}{2}$ Gange saa mange Industrierbejdere som Frankrig.

Frankrigs industrielle Potentiel formindskedes yderligere p. Gr. a. Landets fejlagtige økonomiske Politik. Medens Tysklands Industriproduktion i Aarene 1934—38 forøgedes med 80 %, var Frankrigs Produktion uændret.

Som Medlem af Folkefrontregeringen er Cot helt naturlig ivrig efter at understrege, at denne Udvikling *ikke* var »Folkefrontens« Fejl og paapeger, at Industriproduktionen i Aaret 1937 (da »Folkefronten« var ved Magten) var 12% større end i 1935, da et konservativt Kabinet med Flandin og Laval i Spidsen var ved Roret.

Det var efter Cots Mening *alle* Regeringerne siden 1920, der var ansvarlige for denne Tingenes Tilstand.

Da Krigen udbrød, var Frankrigs Industrikapacitet kun en Fjerdedel af den tyske mod Halvdelen i Aaret 1914.

Rustningspolitik: Frankrigs Industripotentiel tillod saaledes uden Tvivl en Luftfartøjsproduktion i Forhold til Tysklands svarende til 1:4, men den faktiske Produktion var kun 1:7.

Denne Forskel bunder i sin yderste Konsekvens i den franske og den tyske Generalstabs forskellige militære Bedømmelse af Sagen. Cot gør her Rede for — hvilket er alment kendt — hvorledes man i disse to Lande forberedte sig paa fra hinanden afvigende Former for Krigsførelse og som Følge heraf opbyggede et fra hinanden forskelligt Krigsmaskineri.

Luftvaabnets Budget var i Frankrig relativt lavere end i andre store Lande; i England og Tyskland saaledes 33%, men i Frankrig kun 27%.

Eftersom de internationale Forhold forværredes, fremlagde det franske Luftministerium for de ledende Forsvarsmyndigheder efterhaanden nye Planer, der tog Sigte paa en Forstærkning af Luftvaabnet.

»Den høje Militærkomité«, bl. a. bestaaende af Marskal Pétain, General Gamelin og Admiral Darlan, afviste imidlertid den 15. Februar 1937 Forslagene med den Motivering, at der ikke forelaa noget Behov for en Udvidelse eller en Ændring af Planerne

for Luftvaabnets Ophugning. I December samme Aar fremførte Luftfartsministeren, at en fortsat Behandling af Luftvaabnet paa denne Maade vilde bevirke, at dette Vaaben i givet Fald ikke vilde kunne fuldføre de Opgaver, der paahvilede det, og en Opvaagnen til denne Realitet kunde blive frygtelig.

Som Svar paa Spørgsmaalet om den franske Luftfartøjsindustri var i Stand til at præstere nogen større Produktionsudvidelse paaberaaber Cot sig den upartiske »Roos-Komité«, som i 1937 havde til Opgave at studere Frankrigs industrielle Kapacitet.

I Rapporterne herfra hedder det bl. a.: »Produktionskapaciteten af den franske Luftfartøjsindustri skal uden yderligere Udvidelser kunne tilfredsstille en meget større Efterspørgsel, end der kan paaregnes i den nærmeste Fremtid.«

Det er paa den anden Side rigtigt, at den franske Luftfartøjsindustri i Aarene 1935—39 var ca. 40% bagefter Programmet. En saadan Forsinkelse er imidlertid indenfor denne unge Industri en almen international Foreteelse.

En af de sinkende Aarsager af storst Betydning viste sig at være de stadige Ændringer i de under Konstruktion værende Typer. Den franske Generalstab begærede ofte saadanne Ændringer udført, selv medens Produktionen var i Gang.

Iøvrigt var den franske Luftfartøjsindustri daarligt organiseret. Luftfartøjers forskellige Dele tilvirkedes paa forskellige Fabrikker, og Forsinkelse paa et af Omraaderne forsinkede hele Produktionen. Endvidere led denne Industri i særlig Grad under manglende Forstaaelse fra Finansministeriets Side.

Luftfartøjsfabrikationens Nationalisering, som omfattede 10% af Motorfabrikanterne og 90% af Fabrikanter, der fabrikerede den øvrige Del af Luftfartøjet, var efter Cot's bestemte Opfattelse ikke Aarsag til nogen Forsinkelse, idet Nationaliseringen tværtimod bød paa adskillige Fordele.

Cot er overbevist om, at Luftvaabnet kunde have ydet en større Indsats, og at det Frankrig havde Brug for var en højtudviklet Luftstrategi.

Forudsætningerne herfor var til Stede i Aarene 1936—37, hvor General Jauneaud skabte en lille moderne Luftarme organiseret i »Luftdivisioner« og afpasset efter franske Forhold. Aaret efter opstilledes de tyske »Luftdivisioner« (paa samme Maade som de franske), som senere tillod dem at kæmpe i store Formationer i Norge, Holland, Belgien og Frankrig. I Frankrig indtraf imidlertid et Regimeskifte, hvorunder General Jauneaud forsattes til en ad-

ministrativ Stilling, og hans Idé med franske »Luftdivisioner« blev opgivet paa samme Tidspunkt, hvor Tyskland begyndte at opstille sine.

En af de mest skæbnesvangre Fejltagelser den franske Militæredelse gjorde sig skyldig i var at sprede Landets Luftstridskræfter i Stedet for at koncentrere dem paa den afgørende Krigsskueplads. Ca. 1000 Luftfartøjer befandt sig i Middelhavsområdet (600 i Afrika og 310 til Flaadens Disposition), medens 400 forblev stationerede mod Italien, som først i Felttogets sidste Fase traadte ind i Krigen. Medens Tyskland angreb med 80% af sin Luftstyrke, forsvarede Frankrig sig kun med 40% af sin. Mod Tyskernes 6000 Luftfartøjer kunde Englænderne og Franskmændene ved Koncentration uden Vanskelighed have stillet 3000 Luftfartøjer, hvilket erfaringsmæssigt og under Forudsætning af god Ledelse vilde have kunnet opvise betydeligere Resultater i Kampen om Frankrig.

(Fg. Okt. 1941) H. H.

Sverige.

Flyvevæsen.

Sverige har nu taget en ny Luftfartøjstype i Brug.

Luftfartøjet kan anvendes til Dykbombning og Rekognoscering og er konstrueret og bygget i Sverige.

Data m. v.:

Typebetegnelse B. 17 eller S. 17 alt efter Anvendelse.

Tomvægt: ca. 2500 kg.

Monoplan; Planet anbragt nærlig udfor Kroppens Længdeakse. Een luftkølet Motor med trebladet Metalpropeller.

Tosædet.

Radiostation og Egenpejler.

Fast Antenne samt Slæbeantenne.

Faste og bevægelige Maskingeværer.

Luftfartøjet er bygget af og beklædt med Letmetal med Undtagelse af Rorene, der er beklædt med Lærred.

Understellet kan være enten Hjul, Ski eller Pontoner. Ved

Havari kan Hjul m. v. hurtig udskiftes. Hjul- og Skiunderstel kan trækkes op under Planet for at formindske Luftmodstanden; Hulehjulet (Haleskien) kan ligeledes trækkes ind.

Bomber kan hænges op dels i Kroppen og dels under Planerne.

Naar Bomberne under Planerne kastes, forsvinder Bombebærerne ind i Planet, for at Luftmodstanden kan være saa lille som muligt.

Konstruktionen anses for at være meget moderne og for at have meget gode Egenskaber i Luften.

Luftfartøjets aerodynamiske Udformning er vel gennemtænkt, og der er gjort mest muligt for at formindske Luftmodstanden ved hensigtsmæssige Konstruktionslinier, forsænket Nitning, udvendige Haandtag o. l. kan trækkes ind, saaledes at de ligger glat med Kroppens Overflade. Nødvendige udvendige Fremspring o. l. (f. Eks. Antennemasten) er gjort stromlinieformede.

Typen har været underkastet indgaaende Beregninger og Undersøgelser, inden den blev antaget af »Flygvapnet«.

For B. 17 er der foretaget en Række Vindtunnelundersøgelser.

Til Sammenligning med udenlandske Typer kan nævnes, at det svenske Luftfartøjs Plan (Vinge) er flere hundrede kg lettere end det tilsvarende for Ju. 87, og Planet er med Hensyn til Præstationsevne den vigtigste Del af Luftfartøjet.

(Svensk Presse)

Øvelser i Afværgelse af Landgangsforsøg.

(Fra svensk Presse).

»Ved godt Samvirke mellem Flaade og Luftvaaben blev et »fjendtligt« Landgangsforsøg tilintetgjort Fredag Middag af Lufteskadre A og Kystflaaden, som etablerede et meget effektivt Samarbejde, hvorved det næsten lykkedes helt at tilintetgøre den store fjendtlige Transportflaade, som under stærk Eskorte af Orlogsfartøjer og Luftfartøjer kom ind mod den svenske Kyst.

Der udkæmpedes svære Luftkampe langt til Søs, og Tabene var store paa Angrebssiden og kendelige paa Forsvarssiden.

Kystflaaden var klar til at løbe ud, da Melding om den fjendtlige Transportflaade indløb. Inden Ankerpladsen kunde forlades, blev Flaaden, der var stilleliggende og derfor saarbar, angrebet af en Dykhomebefdeling, der dykkede ned med Solen i Ryggen.

Tungere Bombe-Luftfartøjer fuldførte Angrebet, og Kystflaa-

dens Forsvarsjagere maatte anvende fuld Motorkraft for at naa i Angreb i Tide. Paa Grund af Angrebsretningen (fra Solen) sattes Luftværnsartilleriet ombord temmelig meget ud af Spillet navnlig m. H. t. Dykbombeluftfartøjerne, der til Gengæld blev kraftigt angrebet af vore Jagere.

Med Ministrygere i Spidsen og under Jagerdækning stod Flaaden til Søs for at angribe Transportflaaden. Fjenden satte et U-Baadsangreb ind, der dog ikke lykkedes; langt til Søs skimtede vi den fjendtlige Flaade. Vore Jagere udlagde kunstig Taage og satte et Torpedoangreb ind med god Virkning, samtidig med at en af vore Afdelinger Torpedoluftfartøjer gik i Angreb og Skibsartilleriet traadte i Virksomhed.

En af vore Afdelinger af svære Bombeluftfartøjer gik ligeledes til Angreb i stor Højde (Maalet var to slæbte Skiver), men Virkning ved denne Form for Bombeangreb kan næppe forventes mod saa smaa Maal, med mindre meget store Luftstyrker og i Tusindvis af Bomber anvendes.

God Virkning noteredes derimod i det næste Minut, hvor 3 lette Bombeformationer gik i Angreb paa Maalet. Den ene Fuldræffer efter den anden ramte de smaa Maal efter dybe Dykninger af de med svære Bomber udrustede Dykbombeluftfartøjer.

At Dykangreb fra Fjendens Luftfartøjer ogsaa var farlige, fik vi snart at mærke, idet fjendtlige Jagerluftfartøjer dukkede op for at binde vore eskorterende Jagerluftfartøjer samtidig med, at fjendtlige Dykbombeafdelinger var i Anmarch. Chefen for Jagerluftgruppen havde dog faaet Radiomelding herom, saaledes at de angribende Luftfartøjer kunde angribes før Dykningen begyndte, hvorved »Fjenden« led store Tab. Dækket af Skyer naaede dog yderligere to af »Fjendens« Dykbombegrupper at komme i Angreb uden at blive engageret før Dykningen, hvorved vor Flaadestyrke maatte paaregne at have lidt Skader og Tab.

H. H.

Tyskland.

Kan Somagt erstattes af Luftmagt?

Uddrag af Kapitän z. S., Professor v. Woldeyer-Hartz's Artikel i »Die Kriegsmarine«, Hefte Nr. 13, Juli 1941:

»Længe før den Tid, hvor U-Baaden var tilstrækkelig gennemkonstrueret til at være virkelig kampdygtig, fandtes der i alle

Mariner Forkyndere, der hævdede, at Overfladeskibes Dage var talte; Undervandsbaadsvaabnet vilde i vid Udstrækning beherske Krigsbilledet til Søs.

I Løbet af Verdenskrigen er disse Profetier i hvert Fald ikke gaaet i Opfyldelse.

Lignende Synspunkter har gentaget sig, da Luftvaabnet teknisk set blev virkelig anvendeligt. Ej heller her har det manglet paa Foruilsigelser:

Land- og Sømagt vilde være forældede Begreber, fremtidig vilde Folkenes Liv under Krigsforhold uløseligt være knyttet til og afhængig af Kampen i og Faren fra Luften.

Drager man en Sammenligning mellem Undervandsbaadsvaabnets og Luftvaabnets Virkemaade, saa gælder det for begge, at de — takket være deres Evne til at bevæge sig tredimensionalt — grundigt har ændret Styrkeforhold og Betydning af Angreb og Forsvar, idet begge Vaaben bl. a. uden Vanskelighed og uden Kamp kan komme bag om Modstanderen og sætte ind i dennes Ryg.

Undervandsbaaden kan imidlertid kun betragtes som et nyt Vaaben indenfor Rammen af Søkrigens Væsen, hvorimod Luftvaabnets Erobring af Lufthavet har skabt Luftkrigsforelsen som noget fuldstændig selvstændigt ved Siden af Formerne for Sø- og Landkrig.«

.....
 Det anføres videre i Artiklen (Uddrag):

»Betrakter man nu Forholdene under fredelige Tilstande, saa viser det sig, at den oversøiske Skibsfart baade m. H. t. Passagerer og Gods er voksende i den Grad, og af et saadant Omfang, at det ikke kan tænkes, at disse Tusinder af Passagerer og Millioner af Tons Gods i Fremtiden vil blive transporteret alene ad Luftvejen.

D. v. s. at Skibsfart *ikke* kan erstattes af Luftfart.

Saalænge Skibsfart imidlertid er en Nødvendighed, saalænge vil der ogsaa være et uomgængeligt Krav om Midler til at overvaage og beskytte Skibsfarten og under Krigsforhold et Krav om at have Midler til at skade Modstanderens Skibsfart.

Vi ved, at Skibsfarten kan skades af Luftvaabnet, men vi maa ikke overse, at dets Anvendelse i Rum og Tid er begrænset; Luftfartøjet af i Dag er et Vaaben, der af mange forskellige Grunde stadig kun er i Stand til at operere i Tidsrum, der kan tælles i

Timer, og Luftvaabnet er af denne og andre Grunde i meget høj Grad afhængig af Basis, hvortil Luftfartøjerne med relativt korte Mellemlum maa tilbage, for at Besætningen kan faa Mad og Hvile og Luftfartøjet nye Forsyninger af Brændstof, Olie, Bomber, Ammunition m. v. samt Eftersyn.

Krydsere, Hjælpekrydsere, ja selv U-Baade kan derimod gennem Maaneder holde Søen og til Stadighed paa Stedet være beredt til at yde den paakrævede Indsats. Søstridskræfter kan som Følge heraf paa langt Sigt og i saa godt som ubegrænset Rum udøve et stadigt virkende Tryk paa Modstanderens Krigsførelse. Et saadant stadigt Tryk kan Luftvaabnet kun i betinget Grad udøve alene.

Kun ved Samarbejde med henholdsvis Hær- og Flaadestyrker er Luftvaabnet i Stand til at virkeliggøre en fremadskridende Positionsstrategi.

En Udvidelse af Luftherredømmet til det aabne Hav er dog mulig ved Anvendelse af Hangarskibe eller ved Anlæg af Luftbaser paa egnede Øer i Oceanerne.

(Jvfr. U. S. A.s og Japans Bestræbelser i denne Retning i Stillehavet).

Dog maa man bekende sig til den Opfattelse, at et saadant Luftherredømme over Oceanerne ikke kan opbygges alene af Luftvaabnet.

Hovedbasis for Kraftudfoldelse vil stadig være Sømagten, som alene er i Stand til i Rum og Tid at præstere den varige Ydelse, som er nødvendig, saafremt man i militær Henseende vil tale om Herredømme.

Hangarskibet er en omstridt Skibstype.

Det var allerede før den nuværende Krigs Udbrud blevet erkendt, at denne Krigskibsstype havde sine svage Sider.

Krigsbegivenheder sidenhen har bekræftet dette. Tabene blandt denne Skibstype har været usædvanlig store.

Af tekniske Grunde kan Hangarskibe ikke beskyttes mod Virkningen af Bomber og Granater i saa høj Grad som Slagskibe, og bl. a. frembyder Benzinbeholdningen en stor Brandfare.

Hangarskibet er dog med fuld Ret i Besiddelse af den Egenkab at være en hurtig og letbevægelig Luftbasis, hvorfra de ombordværende Luftstyrker med kort Varsel kan sættes ind i Kampen i det Sø- eller Kystomraade, det maatte ønskes. Selvom Hangarskibene i den snævre Nordso ikke har særlig megen Operationsfrihed p. G. a. Faren fra de ved Kysterne baserede Luft-

styrker, saa kan der ikke være Tvivl om, at de »svømmende Luftbaser« kan faa stor Betydning paa det aabne Hav og paa fjerne Kyster.

I disse Tilfælde forudsættes imidlertid et Samarbejde mellem Sø- og Luftstridskræfter.

Hangarskibene indgaar iøvrigt i Flaadestyrken under Søkrigsledelsen og kan derfor ikke i reel Betydning betragtes som et selvstændigt Vaaben.

Den, der har fulgt Operationerne i de hjemlige Farvande samt Operationer i Samarbejde med Hær og Luftvaaben, maa ogsaa erkende, at Flaaden — trods Luftvaabnets stærkt øgede Betydning — ikke paa nogen Maade har mistet i Betydning selv i snævre og begrænsede Farvandsomraader.«

I Artiklens Slutning anføres:

»Man hører nu og da den Mening fremsat, at det ikke mere vilde være hensigtsmæssigt at anvende uhørte Millionbeløb til Bygning af Krigsskibe, naar »smaa« Luftfartøjer vilde være i Stand til at holde selv Slagskibe i Skak og eventuelt at slaa dem helt af Marken. Saadanne Anskuelser kan militært set slet ikke tiltrædes.

Anskuelserne faar end ikke Overbevisningens Kraft ved den Kendsgerning, at Luftstyrker har opnaaet fremragende Resultater mod Søstridskræfter f. Eks. i Middelhavets forholdsvis begrænsede Rum.

Ejheller den økonomiske Side af Sagen falder ud udelukkende til Luftvaabnets Fordel. Et enkelt Luftfartøj koster ganske vist kun en Brøkdel af det, der maa ofres paa et Slagskib, men et enkelt Luftfartøjs Indsats kan kun være ringe. Ønsker man Virkning af Betydning, fordres Masseindsats af Luftfartøjer, hvilket nødvendigvis maa baseres paa Masseproduktion. I Forhold til Krigsskibe er Luftfartøjers »Levetid« kun ringe; man kan ejheller ved Luftvaabnet opnaa Personelbesparelser, idet Hjælpepersonel paa Jorden og Arbejderstabén i Luftfartøjsfabrikkerne ved Masseindsats og Masseproduktion er af uhyre Omfang. Alle disse Forhold maa tages med i Betragtning, naar man skal bedømme den »økonomiske« Fordelagtighed ved at have en Flaade eller et Luftvaaben.

Tænker man paa, hvorledes Forløbet af den nuværende Krig vilde have været, saafremt det engelske Ørige havde ligget 200 Sømil fra det europæiske Fastland, maa selv den modstræbende vel

indrømme, at Sømagt som forhen maa tilkomme en Betydning, som Luftmagt ikke vil kunne erstatte.

Med ovenstaaende er det ikke Tanken paa nogen Maade at skabe et Modsætningsforhold mellem Flaade og Luftvaaben; det erkendes som værende en af Verdenskrigens vigtigste Erfaringer, at militært set skal kun saadanne Anskuelser være afgørende, som — alle Forhold taget i Betragtning med Henblik paa Anvendelse af alle militære Magtmidler i Samvirke — giver Mulighed for det største militære Resultat.

Det er Hensigten med det her anførte klart at fremhæve, at man følger falske Spor, saafremt man lader sig forlede til at drage omfattende militære Slutninger af en bestemt Krigssituation.

Et klart Overblik samt en retfærdig Dom kan kun opnaas, naar alle Muligheder er bedømt og afvejet. For vort Tilfælde gælder det, at Sømagt og Luftmagt paa bedste og mest værdifulde Maade supplerer hinanden.«

H. H.

Marinens Bibliotek.

September 1941.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
66. *Jungersen, K.*: Paa Tøgt med danske Orlogsmænd. Ill. Kbh. 1941, 8^o. M^s.
Mod Øst: Med »Valkyrien« 1899—1900.
Mod Syd: Med »Niels Juel« til Sydamerika (1923—24).
Mod Vest: Vestindietogter (1672—1917)
Mod Nord: Færøerne, Island og Grønland (herunder: med Kongen paa Grønland (1921)).
67. *Foltmann, J.*: Foltmanns Flyvebog, Flyvemaskinens Arbejdsfelt Ill. Stikords-Register. Kbh. 1941. 8^o. H.
68. *Steensgård, E.*: Den danske Sofarer og Opdagelsesrejsende Vitus Bering. 1681—1741 i den danske Litteratur og Presse. En Bibliografi. Udg. af Vitus Bering-Komiteen ved Politimester Krause, Horsens. Aarhus 1941. 8^o. H.
- *69. *Prohaska, C. W.*: Lodrette Skibssvingninger med to Knuder. Diagr. Kbh. 1941. 8^o. H. Gave fra Forfatteren.
70. Luftfahrt. Eine Einführung in das Gesamtgebiet. Ill. Diagr. Stikords-Register. Unter Mitwirk. des Reichsluftfahrtmin., des Nationalsozial. Fliegerkorps, der Reichsjugendführung und anderer amtl. Stellen, bearb. und hrsg. vom Reichsinstitut für Berufsausbildung in Handel und Gewerbe. 3. Aufl. 46—57 Taus. Lpz. & Berl. 1941. 8^o. H.
71. *Jungersen, K.*: Paa Tøgt med danske Orlogsmænd... H., se Nr. 66.
- *72. Beretning og Regnskab for Sofartens Bibliotek. 1. Jan. 1940—31. Marts 1941 ff. Ill. (M. Portr. af Bestyrelsen). Kbh. 1941 ff. 8^o. H. Gave fra Sof. Bibl.
- *73. Kort over Orlogsværftet etc. [Samlet i 1 Mp.] Kbh. 1691—1931. fol. H. Gave fra Løjtnant Chr. Bendix Thøstrup.

74. *Arup, E.*: Danmarks Historie. III. Person- og Sted samt Sag-Registre. Bd. 2 1282—1624. Kbh. 1932. 4^o. H.
75. *Foltmann, J.*: Foltmanns Flyvebog... Fv. Se Nr. 67.
- *76. & 77. The Norwegian North Polar Expedition with the »Maud« 1918—25. Scientific Results Vol. I, No. 4 & Vol. IV, No. 4. Bergen 1928 & 1936. 4^o. H. Gave fra Komm. f. Ledelsen af vidensk. Undersøg. i Grønland.
Vol. I, No. 4.: *Lous, K.*: Determination of Longitude by the Azimuth of the Moon. 1928.
Vol. IV, No. 4: *Fjeldstad, J. E.*: Results of Tidal Observations. 1936.
78. Jern og Staal. I. III. Red.: Direktør, Civilingeniør A. Ranløw & Docent, Civilingeniør E. K. Henriksen. Kbh. 1941. 4^o. Kl.
79. Der Seeflieger als Seeman. Von einem Fachmann. III. Übers. aus dem Englischen, bearb. von Major Otto H. Dreyer. Titel der englischen Originalausg.: The Air Mariner. Berl. u. a. 8^o Fv.
- *80.—89. Meddelelser om Grønland, Bd. 80,6—131,1. Kbh. 1940 & 41. 4^o. H. Skⁿ. Gave fra Komm. f. Ledelsen af vidensk. Undersøg. i Grønland.
80. 80,6. *Wesenberg-Lund, Elise*: Braciopods from the waters West of Greenland. III. Littfort. 1940.
81. 107,2. Tidal Observations made at Nanortalik and Julianehaab in 1932—34. A.: *Gabel-Jørgensen, C. C. A.*: Works in field. B.: *Egedal, J.*: Results from Tidal observations made in South-Greenland. III. Litt. fort. i Teksten. 1940.
82. 107,3. *Bogvad, R.*: Quarternary Geological Observations etc. in South-East and South Greenland. III. Littfort. 1940.
83. 117,3. *Bertelsen, A.*: Det sædvanlige grønlandske Sygdomsbillede. Med et engelsk Resumé. III. & Kort. Littfort. Sagregister (med Sidehenvisning). 1940.
84. 121,5. *Wesenberg-Lund, Elise*: Braciopoda. III. Littfort. 1940.
85. 124,3. *Madsen, H.*: A Study of the Littoral Fauna of Northwest Greenland. III. Littfort. 1940.
86. 124,4. *Munck, Sole*: Geological Observations from the Thule District in the Summer of 1936. 1940.
87. 126,2. *Nielsen, E.*: Remarks on the map and the geology of Kronprins Christians Land. III. & Kort. Littfort. 1941.

88. 130,1. *Koch, Lange*: Survey of North Greenland. III. & Atlas med 21 Tav. 1940.
89. 131,1. *Poulsen, Erik M.*: Biological Remarks on *Lepidurus Arcticus* Pallas, *Daphnia Pulex* de Geer and *Chydorus Sphaericus* O. F. M. in East Greenland. III. Litt.fort. 1940.

H. Bistrup.

Erfaringer fra Søkrigen i Middelhavet.

Ved Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Det efterfølgende er hentet fra det svenske »Tidskrift i Sjöväsendet« med dettes Tilladelse; Artiklens Forfatter er kaptanen vid flottan B. Lind af Hageby.

Et Studium af Søkrigen i Middelhavet frembyder meget af Interesse for Sverige, idet Middelhavet ligesom Østersøen er et Indhav, hvor de relativt begrænsede Afstande i høj Grad kommer til at præge Sø- og Luftstridskræfternes Operationer.

Følgende Oversigt over Krigsbegivenhederne i Middelhavet i de forløbne 10 Krigsmaaneder indtil 1. April 1941 baserer sig udelukkende paa de officielle Kommuniquéers Opgivelser. Dette vil antagelig ikke føre til en fuldstændig objektiv Bedømmelse af de Resultater, der er opnaaet paa begge Sider, men giver dog et godt Indtryk af Frekvensen i Operationerne og af den Intensitet, med hvilken de forskellige Vaaben til Søs og i Luften vil kunne paaregnes at blive udnyttet ved Søkrig i et Indhav.

Det turde være for tidligt at drage nogle generelle Slutninger efter 10 Maaneders Middelhavskrig om Forhold i Østersøen. Den sidste Tids Begivenheder, som f. Eks. den tyske Luftinvasion paa Kreta og den forstærkede Strid Flaade kontra Luftvaaben i den østlige og den vestlige Del af Middelhavet, forekommer ikke i den foreliggende Redegørelse, men synes at give et tydeligt og troværdigt Billede af Flyvevaabnets stadig mere dominerende Indflydelse paa Søkrigen i de Omraader, hvor det kan sættes ind med fuld Styrke.

I. Det søstrategiske Udgangspunkt og Flaadernes Opgaver.

Søstridskræfternes Operationer i Middelhavsområdet er givet betinget af de Opgaver, som med Hensyn til den militærpolitiske og søstrategiske Stilling er stillet. Et kortfattet Tilbageblik kan være godt til at klarlægge hvilke Opgaver, der fandtes.

1. Den søstrategiske Stilling.

Udgangspunktet for Søkrigen i Middelhavet var i Juni 1940 i store Træk saaledes:

England beherskede Gibraltarstrædet og Suezkanalen og blokerede dermed effektivt Italiens ocean-gaaende Søfart samt afspærrede fuldstændigt Italiensk Østafrika fra Forbindelsen med Moderlandet. England havde nærmest uindskrænket Herredømme baade over den østlige og den vestlige Del af Middelhavet, medens Italien med sin centrale Beliggenhed til en vis Grad beherskede den midterste Del. Det engelske Herredømme i det østlige Middelhav bestredes til en vis Grad af italienske Luftstridskræfter og Undervandsbaade, i hvert Fald saa længe Brændselsforraadene paa Dodekaneserne strakte til. Paa den anden Side bestred Englænderne lige til Aarsskiftet effektivt Italienernes Herredømme i det midterste Middelhav, dels i Forbindelse med Fremstød af Slagskibe og Hangarskibe og dels ved Fremflytning af Baserne til Grækenland, hvorved de engelske Luftstridskræfters Operationsmuligheder mod de italienske Flaadebaser forøgedes betydeligt.

Efter de tyske Stuka-Afdelingers Forlægning til Sicilien i Slutningen af December 1940 indtraadte der imidlertid en Forandring i den søstrategiske Stilling i Strædet ved Sicilien og de tilstødende Farvande. Resultatet af Kampen den 10. Januar 1941, da de tysk-italienske Luftstridskræfter sænkede Krydseren South-

ampton og skadede »Illustrious« m. fl. alvorligt, foranledigede Englænderne til indtil videre at afstaa fra Konvojevirkosomhed i det midterste Middelhav og i Stedet erklære dette Omraade for »minespærret« og farligt for Søfarten. Dette var i Realiteten en Erkendelse af, at Flyvertruslen i disse relativt snævre Farvande var blevet saa stor, at Hovedstridskræfternes Optræden ikke burde risikeres der. Dette forhindrer ikke, at der siden er forekommet Konvojevirkosomhed i begrænset Udstrækning Syd for Sicilien. Denne synes dog at have været uden større strategisk Betydning.

2. Den engelske Flaades Opgaver.

Søfarten til England via Suez og Gibraltar var allerede før Italiens Indtræden i Krigen lagt rundt om Afrika. Gennem Middelhavet maatte der dog stadig opretholdes en betydelig Trafik, dels af Tropper og Krigsmateriel fra Hjemlandet til Ægypten og Østafrika og dels af Olie m. m. fra Haifa til Gibraltarflaaden. Disse vigtige Transporter maatte især ved Passage af Strædet ved Sicilien beskyttes mod Angreb af italienske Sø- og Luftstridskræfter. Saa længe Italiens Slagskibe og svære Krydsere var intakte og udgjorde en stadig Trusel mod Transporterne, maatte Englænderne sætte Slagskibe ind i Konvojtjenesten. Ogsaa Troppetransporterne til og fra Grækenland har siden maattet beskyttes af Slagskibe, og dette er Aarsagen til, at omtrent Halvdelen af Englands Slagskibsflaade hidtil har været bundet i Middelhavet. Det forklarer ogsaa, hvorfor Englænderne konsekvent har indrettet sig paa i videst muligt Udstrækning at eliminere Modstandernes Slagskibsressourcer. Overfaldet paa den franske Flaade i Oran den 3. Juli 1940 var indirekte et Led i denne Aktion, og Lufttorpedoangrebet mod Taranto samt Bombardementet af Genua,

hvor »Cesare« siges at have befundet sig, er et Par andre typiske Eksempler.

Den engelske Middelhavsflaades Opgaver kan i Tilslutning til det ovennævnte siges at have været:

at beskytte Transporter af Tropper og Krigsmateriel mellem Gibraltar og Alexandria samt mellem Ægypten og de forskellige Krigsskuepladser i Cyrenaika og Grækenland,

at udfordre den italienske Flaade ved Luftangreb og Undervandsbaadskrig og om muligt slaa dens Slagskibe og Krydsere ud, for paa denne Maade at formindske Truslen mod Transporterne og muliggøre Detachering af Søstridskræfter til Atlanterhavet,

at samarbejde med Arméerne i Afrika og paa Balkan ved Kystbombardementer og Landsætningsforetagender.

3. Den italienske Flaades Opgaver.

Medens den engelske Flaade saaledes søgte at opretholde Trafikken i øst-vestlig Retning, har den italienske Flaade bl. a. haft til Opgave at sikre Trafikken i nord-sydlig Retning mellem Hjemlandet og Libyen. Denne Trafik har dog ikke paa samme Maade som den engelske krævet Indsats af Slagskibe, eftersom Afstanden mellem f. Eks Messina og Tripolis kun er ca. 300 Sømil, og fordi den daglige Luftrekognoscering over den østlige og vestlige Del af Middelhavet i Reglen har kunnet være tilstrækkelig til at kunne naa at stoppe Transporterne, hvis de engelske Slagskibeskadrer skulde gøre Fremstød mod de italienske Forbindelseslinier. Disse har saaledes kun krævet Beskyttelse mod Undervandsbaade og mod de paa Malta baserede Luftstridskræfter, hvilket har kunnet ske uden Risiko for Slagskibe eller Krydsere. Dette er en af Aarsagerne til deres meget omdisputerede Passivitet.

For Englænderne har Konvojproblemet været betydelig sværere end for Italienerne, som jo har kunnet operere paa »de indre Linier«, Distancen Syracus—Malta eller Trapani—Pantellaria er f. Eks. kun 75 Sømil, medens Distancen Gibraltar—Malta er 980 Sømil og Alexandria—Malta 800 Sømil. Engelske Søstridskræfter kan saaledes aldrig gribe ind, hvis de ikke opholder sig i Konvojens Nærhed. Paa engelsk Side er der derfor ved enhver Transport af større Betydning gennem Middelhavet løbet Slagskibseskadrer ud fra baade Gibraltar og Alexandria for at eskortere Konvojerne henholdsvis gennem den vestlige og østlige Del af Middelhavet. Mødestedet har i Reglen været Farvandet omkring Malta, hvor Konvojerne overleveredes fra den ene til den anden Eskadre. Netop i Farvandet Syd for Sicilien, hvor Truslen mod Transporterne kunde beregnes at være størst, har den engelske Konvojbeskyttelse været dobbelt, hvilket sikkert har bidraget til at afholde Italienerne fra at søge Kamp, og saaledes kan dette anses for at være endnu en Grund for den italienske Flaades Tilbageholdenhed.

Til sidst bør man altid huske paa, at den italienske Søkrigsledning sikkert hele Tiden har haft klart for Øje, at Krigen afgøres i Atlanterhavet og ikke i Middelhavet, og at den italienske Flaades Hovedopgave derfor burde være i videst mulig Udstrækning at bidrage til Søblokaden mod England, dels ved at afskære Søfarten via Suez og dels ved at binde saa stor en Del som muligt af Englands Flaade i Middelhavet. Man har antagelig set, at disse Opgaver kun kunde opfyldes ved en forsigtig Tillempning af »fleet-in-being«-Princippet uden at risikere Slagskibe eller Krydsere, eftersom disse, saalænge de var intakte, altid udgjorde en effektiv Trusel mod de britiske Forbindelser og

saaledes maatte tvinge til betydelige Flaadekoncentrationer i Middelhavsomraadet.

Mange har maaske spurgt sig selv, hvorfor den italienske Flaade ikke har forsøgt at slaa den engelske Middelhavsflaade, f. Eks. ved at søge Kamp med Gibraltar eskadren, naar Alexandria eskadren har været forhindret i at gribe ind eller omvendt. Utvivlsomt er dette en strategisk rigtig Tanke. At det alligevel ikke er sket, turde dels bero paa, at en enkelt af de engelske Eskadrer hidtil paa det nærmeste har været lige saa stærk som den operationsduelige Del af den italienske Flaade og dels, at Italienerne i en afgørende Søkamp sikkert har indset, at de maatte regne med store Tab paa deres egen Side som Følge af Engländernes gode Krigsuddannelse, saaledes at Søslaget kunde faa modsat Virkning af den tilsigtede.

I Stedet for har Italienerne valgt at holde deres Overvandsstridskræfter i truende Beredskab samt at overlade til Luftvaabnet og Undervandsbaadene at være ansvarlige for den løbende Krig i Middelhavet.

Den italienske Flaades Opgaver kan i Tilslutning til det oven anførte sammenfattes saaledes:

at bidrage til Blokaden mod England ved at afskære Søtrafikken via Suez og ved at binde saa stor en Del af den engelske Flaade til Middelhavet uden dog at risikere Hovedstridskræfterne i et afgørende Slag,

at holde en løbende Krig i Gang mod de engelske Middelhavseskadrer og forstyrre de engelske Forbindelser i Middelhavet og paa Atlanten, hovedsagelig ved Hjælp af Undervandsbaade og Luftvaaben,

at sikre Forbindelserne mellem Italien og Krigskuepladserne i Libyen og Grækenland og samarbejde med de i Kystegnene kæmpende Hære.

II. Styrkeforholdet og Overvandsstridskræfternes Operationer.

1. *Englands Middelhavsflaade.*

Angaaende de engelske Middelhavseskadrers nøjagtige Sammensætning har man indtil nu ikke kunnet indhente fuldt paalidelige Oplysninger. Gennemsnitlig har de vel imidlertid bestaaet af sammenlagt 8 Slagskibe, 3—4 Hangarskibe, 12—16 Krydsere og ca. 40 Jagere, fordelt med ca. Halvdelen paa henholdsvis Gibraltar og Alexandria.

Hver Eskadre synes i Princippet at have været delt i to Operationsgrupper, hvoraf den ene har udført Konvojer eller foretaget andre nødvendige Fremstød til Søs, imens den anden har opholdt sig i sin Basishavn for Reparation og Hvile m. m. Hver saadan Operationsgruppe har vel saaledes i Reglen bestaaet af to Slagskibe, et Hangarskib, 3—4 Krydsere og en halv Snes Jagere, hvilket stemmer relativt godt med Styrkeopgivelserne fra de hidtidige Søkampe.

Den engelske Middelhavsflaade har i de forløbne Krigsmaaneder vist sig at være en værdig Arvtager af Nelsons Traditioner og har allerede føjet flere smukke Blade til Englands Søkrigshistorie. Med utrættelig Sejghed og Udholdenhed har de forskellige Operationsgrupper eskorteret Troppe- og Forsyningstransporter eller gjort Fremstød og udført Kystrazziaer i Samarbejde med Landstridskræfterne. Frekvensen i Operationerne har været høj og Mulighederne for Hvile og Eftersyn sikkert smaa. Hvor mange Konvojer, der er passeret gennem Middelhavet siden Krigens Udbrud, vides ikke, men i Løbet af 1940 maa mindst to øst- og to vestgaaende (samtidige) Konvojer pr. Maaned være blevet eskorteret af den engelske Flaade. Sam-

tidig har man naaet ikke mindre end 23 Kystbombardementer (jvfr. Kap. IV).

Kærnen i den engelske Middelhavsflaade har ganske givet været Slagskibene. Det er disse »usænkkelige« Staalkolosser, som ved deres blotte Nærværelse har afholdt de italienske Hovedstridskræfter fra at angribe Konvojerne, og som saa at sige har »baaret det engelske Søherredømme med sig« ved sine Fremstød mod det mellemste Middelhav. De engelske Slagskibe har med Kraft gendrevet Paastanden om, at Truslen fra Luften i et Indhav i væsentlig Grad skulde have reduceret Søstridskræfternes Betydning. Ganske vist er de flere Gange blevet ramt af Luftbomber, ja endog af Torpedoer fra Luftfartøjer eller Undervandsbaade, men til trods her for har de efter alt at dømme kunnet gennemføre deres Opgaver, og efter paa Rekordtid gennemførte Reparationer i deres Baser har de i Løbet af kort Tid igen været i Aktion.

Hangarskibene har som bevægelige Flyvebaser spillet en betydelig Rolle i Middelhavskrigen. De har dels haft en offensiv og dels en defensiv Opgave. Paa den ene Side er Torpedo- og Luftbombeangrebene mod italienske Flaadebaser og Havne som oftest udgaaet fra Hangarskibene, og paa den anden Side har Beskyttelsen af Konvojerne og de eskorterende Orlogskibe mod Angreb fra Luften udelukkende været mulige ved Hjælp af de Jagerformationer, som Hangarskibene har medført.

Hangarskibene kræver, ligesom Slagskibene, en kraftig Undervandsbaadsbevogtning, og det er dette, der er Grunden til, at saa stort et Antal Jagere er taget i Brug ved Middelhavsoperationerne og paa denne Maade er blevet trukket bort fra Kampen om Atlanten. Jagerne synes hovedsagelig at være blevet benyttet til Bevogtningstjeneste, og det synes som om deres tid-

ligere Torpedoangrebsopgaver efterhaanden helt er blevet overtaget af de paa Hangarskibene baserede Torpedolufftøjer.

2. *Den italienske Flaade og dens Tab.*

Italien har i Middelhavet haft den utaknemlige Opgave at kæmpe mod Verdens førende Sømagt. Hvad angaar saavel Traditioner som Krigsuddannelse og Sømandskab maa Italienerne have været deres Modstandere underlegne, og Følelsen heraf har sikkert virket hæmmende paa deres Foretagsomhed.

Umuligt er det dog ikke, at Fremtiden kommer til at vise, at Italienernes yderst forsigtige Følgen »fleet-in-being«-Princippet trods alt har været fuldstændig rigtig. I hvert Fald bør man huske, at Passiviteten paa italiensk Side i Grunden kun gælder Hovedstridskræfterne, og at den løbende Krig hele Tiden har været gennemført saa energisk, som Forsyningerne og Modstanderen har tilladt det. Det italienske Luftvaabens gode Indsats i Luftkrigen samt Undervandsbaadsvaabnet og MAS-Vaabnets Virksomhed behandles andet Steds.

Overvandsstridskræfterne har imidlertid i Løbet af 10 Maaneder kun gjort tre større Fremstød, hvor man har søgt og opnaaet Kontakt med de engelske Søstridskræfter. Disse Fremstød, der alle er iværksat i Tilslutning til den engelske Konvojvirksomhed, har været Anledning til de tre største Søslag, der hidtil er forekommet i Middelhavet, nemlig:

- a. I det Joniske Hav den 9. Juni 1940,
- b. Ved Kap Teulada, Syd for Sardinien, den 27. November 1940,
- c. Ved Kap Matapan, Vest for Kreta, den 29. Marts 1941.

Studiet af den Italienske Flaades Tab i Løbet af

10 Maaneders Krig frembyder en vis Interesse. Et Resumé af den officielle Tabsstatistik giver nedenstaaende Resultat:

Skibstype	Antal Skibe Juni 1940	sænkede Skibe	beskadigede Skibe	uskarde Skibe 1/4 1941
Slagskibe	6	1	4	1
Svære Krydsere . . .	8	4	—	4
Lette »	12	3	—	7
Store Jagere	59	8	3	48
Smaa »	66	8	1	57
Undervandsbaade .	121	ca. 30?	?	ca. 90

I Tilslutning til Tabellen bør bemærkes, dels at tre af de beskadigede Slagskibe, nemlig »Cesare«, »Littorio« og »Duilio«, nu er repareret og sandsynligvis endog i Tjeneste og dels, at Opgivelserne af beskadigede lette Enheder ikke kan anses for at være fuldstændig. Tabellen viser imidlertid, at 50 % af Italiens svære Krydsere og over $\frac{1}{3}$ af samtlige Krydsere indtil nu er sat ud af Spillet. Af de 25 Overfladeskibe, som er gaaet tabt, er 14 sænket med Artilleri, 3 af Undervandsbaade (eller Miner), 1 af Torpedoplaner (Cavour), 2 af Bombeluftfartøjer, 3 af egne Besætninger og 2 af ukendt Aarsag. Heraf fremgaar tydeligt, at Artilleriet stadig er Hovedvaabnet i den engelske Flaade. Torpedoluftvaabnets Indsats synes dog at være værd at lægge Mærke til. 3 Slagskibe og 1 Krydser er nemlig blevet svært beskadiget af Lufttorpedoer.

Paa Baggrund af ovenstaaende Tabsliste kan man med god Grund spørge sig selv, hvad der havde været tilbage af den italienske Flaade, hvis den var gaaet ind for en mere dristig og offensiv Søkrigsførelse. Tabene vilde da sikkert være blevet endnu større.

Dette havde Italien ikke Raad til, selv om Englænderne ogsaa derved vilde have lidt Tab. De italienske Hovedstridskræfters Passivitet synes dermed fuldt forklarlig. I Reglen vil Operationerne i Indhavskrig ikke være af meget større Omfang fra den underlegne Parts Side, end hvad Middelhavskrigen hidtil har udvist.

III. Større Kampe i Middelhavet.

1. Søkampen i det joniske Hav den 9. Juli 1940.

En af de første engelske Konvojer gennem Middelhavet førte til den første større Træfning mellem Hovedstyrkerne. Den 8. Juli stak en Eskadre til Søs fra Gibraltar med en Konvoj af Transportfartøjer, og omtrent samtidig forlod en anden Eskadre Alexandria for at møde den førstnævnte i Nærheden af Malta og der overtage Beskyttelsen af Konvojen.

Gibraltareskadren bestod af »Hood«, »Valiant«, »Ark Royal«, 2 Krydsere og 8 Jagere og Alexandriaeskadren af 3 Slagskibe, antagelig af »Malaya«-Klassen, »Eagle«, 5 Krydsere og 15 Jagere.

Den italienske Luftrekognoscering havde tidligt indrapporteret de sig nærmende Styrker, og Undervandsbaade var udsendt for at indtage Observationspladser paa Fjendens sandsynlige Rute. En større Eskadre bestaaende af bl. a. »Cavour«, »Cesare«, en Krydserdivision og et Par Jagerflotiller gik ud for at engagere Alexandriaeskadren, inden den kunde forene sig med Gibraltareskadren, og imens holdt Luftrekognosceringen stadig Føling med den sidstnævnte.

Den italienske Operationsplan gik ud paa at angribe begge Eskadrer fra Luften i Løbet af den 8. Juli, saa snart de var kommet indenfor Bombeluftfartøjernes Aktionsradius, og derpaa i Løbet af den 9. engagere Alexandriaeskadren med Hovedstyrkerne og om muligt trække den forbi Undervandsbaadene.

I Løbet af den 8. Juli blev Alexandriaeskadren angrebet 8 Gange af italienske Bombeluftfartøjer, som selv opgav en halv Snes Træffere. Disse synes dog at have været af ringe Virkning. Om Natten mistedes Kontakten med Englænderne, som i Løbet af Formiddagen den 9. benyttede den daarlige Sigtbarhed til at sætte et Lufttorpedoangreb ind mod den italienske Hovedstyrke. Angrebet har dog sikkert været resultatløst. Af 9 angribende Torpedoplaner angives 5 at være blevet skudt ned.

I Løbet af Eftermiddagen opnaaede Katapult-Luftfartøjer fra de italienske Krydsere atter Kontakt med Fjenden, og ved 3-Tiden om Eftermiddagen fandt en kort Træfning Sted mellem Hovedstyrkerne paa stor Afstand (26,000), »Cesare« fik her en Fuldtræffer af et 38 cm Projektil, og ogsaa de engelske Slagskibe opgives at være blevet ramt. Ingen af Parterne synes dog at ville have fremtvunget en Afgørelse. Englænderne havde til Hovedopgave at beskytte Konvojen og forfulgte derfor ikke Italienerne, da disse trak sig bort i Retning af Undervandsbaadslinierne. De italienske Jagere gik under Artillerikampen over til Torpedoangreb, dog uden Resultat, men ogsaa uden Tab, og Luftstyrker fra Sicilien foretog gentagne Bombeangreb med ringe Virkning.

Imedens udsattes Gibraltareskadren for gentagne Angreb fra de italienske Luftstyrker paa Sardinien, der siges at have opnaaet flere Træffere.

Successivt, efter Haanden som Eskadrerne flyttede sig i Middelhavet, deltog Luftstyrker ogsaa fra Libyen og Tolvørne i Kampene.

Af sikre og detailleret beskrevne Bombeskader paa de engelske Skibe mærkes tre Træffere paa »Hood« og en paa henholdsvis »Ark Royal« og »Eagle«. En

Jages opgives desuden at være sænket af en italiensk Undervandsbaad.

Italienerne har villet gøre gældende, at Alexandriastyrken har haft til Hensigt at ville gøre et Fremstød mod den italienske Kyst, og at dette Forsøg blev afværget af Flaaden og Luftvaabnet i Forening. Engländerne har dog sikkert ikke haft dette til Hensigt. De britiske Eskadrers strategiske Opgave var sikkert rent defensiv, nemlig at beskytte Konvojer gennem det vestlige eller østlige Middelhav. Denne Opgave blev ogsaa gennemført, og tillige vandt de efter alt at dømme en taktisk Fremgang i den korte Træfning mellem Hovedstyrkerne. I hvert Fald kan det konstateres, at Italienerne efter dette første mislykkede Forsøg paa at afbryde den engelske Konvojtrafik gennem Middelhavet afholdt sig fra at risikere deres Hovedstridskræfter i den Slags Foretagender og i Stedet for overlod denne Opgave til Luftvaabnet. Dette har dog paa sin Side, lige saa lidt som i det ovenfor skildrede Tilfælde, haft Held til at hæmme de engelske Middelhavseskadrers Operationsfrihed.

2. Søslaget Syd for Kap Teulada paa Sardinien den 27. November 1940.

Efter Nederlaget i Taranto i Begyndelsen af November 1940, da 50 % af Italiens Slagskibsstyrke blev sat ud af Spillet af engelske Torpedoplaner, maatte Italienerne gøre en offensiv Indsats med de tilbageværende Slagskibe, for paa denne Maade at give den offentlige Mening Indtryk af, at den italienske Flaade stadig var intakt og operationsduelig.

Den 27. November sendtes derfor en Eskadre bestaaende af »Littorio«, »Cesare«, 6 Krydsere og 12 Jagere i Angreb mod en engelsk Styrke, som paa det Tidspunkt befandt sig Syd for Kap Teulada paa Sar-

dinien, eskorterende et Antal Transportskibe østpaa. Den engelske Eskadre bestod af »Renown«, »Ark Royal«, 4 Krydsere af Typerne »Kent« og »Southampton« samt et Antal Jagere.

Efter at være kommet i Kontakt med hinanden ved den gode Sigtharhed udkæmpede Krydserne paa stor Afstand en temmelig virkningsløs Artillerikamp, hvori efter Haanden ogsaa Slagskibene greb ind i ca. 10 Minutter. Engelske Torpedoplaner gik til Angreb fra »Ark Royal«, men havde ingen Træffere med deres Torpedoer. Efter ca. 50 Minutters Forløb ophørte Kontakten mellem Hovedstyrkerne. I Løbet af Eftermiddagen og den paafølgende Dag gik italienske Bombeluftfartøjer gentagne Gange til Angreb med ringe Virkning.

Paa italiensk Side beskadigedes Jageren Lanciere svært i Søkampen af en Salve, der laa for kort og sandsynligvis var tiltænkt en af Krydserne. Skibet kunde dog bugseres i Havn. Paa engelsk Side syntes Krydseren Berwick at have faaet et Par Træffere, men iøvrigt var Ilden ret sparsom fra begge Tider.

Søkampen kan saaledes betragtes som et Intermezzo uden større Interesse. Ingen af Parterne søgte nogen Afgørelse. Englændernes Opgave var at beskytte Konvojen, og denne forsøgte Italienerne aldrig for Alvor at komme til Livs. Fra et strategisk Synspunkt kan man derfor sige, at Kampen er endt med en engelsk Sejr, mens den fra et taktisk Synspunkt var absolut uafgjort.

3. Søslaget Syd for Kap Matapan den 29. Marts 1941.

I Løbet af Marts Maaned foregik der en livlig Transport af Tropper og Krigsmateriel fra Ægypten til Grækenland. Imod denne Trafik gik de italienske og tyske Torpedo- og Bombeluftfartøjsstyrker gentagne

Gange til Angreb og opnaaede godt Resultat derved. Bl. a. ser det ud til, at to engelske Slagskibe blev torpederede.

I Tilslutning til Luftvaabnets energiske Virksomhed besluttede den italienske Søkrigsledelse ogsaa at risikere et Fremstød med Hovedstridskræfterne mod de engelske Transportlinier i det østlige Middelhav.

Den 27. Marts gik derfor en Eskadre bestaaende af »Vittorio Veneto«, 8 Krydsere og 9 Jagere til Søs og satte Kurs mod Farvandet Syd for Kreta. Da den engelske Luftrekognoscering indrapporterede den italienske Eskadre om Morgenen den 28. Marts, detachederede Admiral Cunningham en Krydserdivision bestaaende af »Orion«, »Ajax«, »Perth« og »Glouchester« med den Opgave at søge at opnaa Føling med Fjenden og trække denne hen mod egen Hovedstyrke, som bestod af Slagskibene »Valiant«, »Warspite« og »Barham« samt Hangarskibet »Formidable«. Dette synes ogsaa at være lykkedes. Italienerne forfulgte om Formiddagen de engelske Krydsere og kom derved saa langt østpaa, at de fjendtlige Slagskibe truede med at afskære deres Retrætelinie.

Saa snart Italienerne observerede den engelske Hovedstyrke, drejede de til modsat Kurs og prøvede at slippe bort. Dette vilde sikkert være lykkedes paa Grund af deres Fartoverskud, hvis ikke Torpedo- og Bombeluftfartøjer fra »Formidable« i Løbet af Eftermiddagen havde foretaget gentagne Angreb og derved faaet Træffer med Torpedo i Forskibet paa »Vittorio Veneto«, saaledes at dennes Fart blev nedsat til 15 Kn. Ogsaa Krydseren »Pola« synes at være blevet truffet af en Lufttorpedo. Disse Skader gjorde det muligt for den engelske Hovedstyrke at indhente Italienerne.

Efter Mørkets Frembrud fik Slagskibene Kontakt

med fire italienske Krydsere, blandt hvilke den torpedoskadede »Pola« befandt sig. I den Natkamp, som siden fulgte, gjorde Englændernes artilleristiske Overlegenhed og bedre Kampuddannelse Udslaget. Den Taktik, som derved anvendtes af Englænderne, synes at være af en vis Interesse. Aabenbart sendtes Jagerne frem for med deres Projektører at belyse Fjenden, og saa snart denne var fanget af Projektørlyset, aabnede Slagskibene Ilden. Afstanden var kun ca. 4,000 m, og Virkningen af det svære Skyts blev derfor frygtelig. Paa 10 Minutter sænkedes de tre svære Krydsere »Pola«, »Zara« og »Fiume«. Antagelig skød Italienerne mod Jagernes Projektører og ikke mod Slagskibene, der saaledes ubelyste og ubeskudte kunde øve sig i Maalskydning.

Italienske Jagere gik til Modangreb med stor Tap- perhed og uden Hensyn til egne Tab og skød deres Torpedoer paa mindre en 1,000 m's Afstand. »Maestrale« og »Gioberti« sænkedes herved. De engelske Tab er ikke kendte, men kan bedømmes til at være meget smaa. Flere Opgivelser tyder imidlertid paa, at et Skib (Krydser eller Jager) sænkedes paa engelsk Side.

Søslaget ved Kap Matapan, som saaledes resulterede i overlegen engelsk Sejr, synes at være af speciel Interesse ved et *effektivt taktisk Samarbejde mellem Torpedoluftstyrker og Søstridskræfter*, der her for første Gang kom til Udførelse.

IV. Kystbombardement og Landsætningsoperationer.

1. Kystbombardement.

Den engelske Middelhavsflaade har i 10 Maaneder udført 23 Kystbombardementer, hvoraf ikke mindre end 17 mod Bardia, Tobruk og Sidi-el-Barani. Det

største og mest bemærkelsesværdige Bombardement udførtes mod Genua den 10. Februar 1941.

Italienske Søstridskræfter har hidtil bombarderet Fjendens Kyst 11 Gange med Tyngdepunktet forlagt til den græsk-albanske Kyst (6 Gange). De italienske Angreb synes i Reglen at være indsat med mindre Kraft end de engelske, der i Reglen udførtes af Slagskibe.

Sikkert er det, at Bombeluftfartøjernes Opstaaen ikke har udelukket Muligheden for ogsaa at udnytte Søstridskræfter til Kystrazziaer. I Almindelighed er dog den gamle Regel blevet bekræftet, at Skibenes Ild bliver temmelig tilfældig og med ringe Virkning.

De italienske Modforholdsregler ved de engelske Bombardementer af Kystbyerne i Cyrenaika har indskrænket sig dels til Modangreb med Bombe- og Torpedoluftfartøjer og dels til Beskydning med Kystartilleri. Antagelig er Undervandsbaade ogsaa blevet sat ind, men disse synes ikke at have formaaet at udrette meget. MAS, hvis specielle Opgave netop er at angribe fjendtlige Skibe, som optræder udfør egen Kyst, er mærkeligt nok ikke kommet til Anvendelse. Hverken Kystartilleriet eller Luftstyrkerne har formaaet at afværge de engelske Angreb. Torpedoplanerne synes dog at have gjort en god Indsats. To engelske Krydsere (Jagere?), som ved forskellige Lejligheder torpederedes af Torpedoplaner udenfor Bardia, opgives med Sikkerhed at være observeret sænkede.

2. *Troppetransporter og Landsætningsoperationer.*

Troppetransporter med den Hensigt at okkupere fjendtligt Territorium har ikke fundet Sted i Middelhavet. Derimod er det sket i Det Røde Hav, hvor Englænderne den 18. Marts 1941 landsatte Tropper i Berbera i Britisk Somaliland, efter først at have bom-

barderet Byen fra Søen; de erobrede Byen. Denne Operation er et typisk Eksempel paa den ubegrænsede Operationsfrihed, som et uindskrænket Herredømme paa Søen giver.

Troppetransporter til egen Kyst har fundet Sted paa begge Sider. Italienerne har oversendt Tropper og Krigsmateriel til Tripolis, og Englænderne har gjort det samme til Ægypten og Grækenland.

I det første Tilfælde har Forudsætningen for Troppetransporternes Iværksættelse været Aksemagternes lokale Herredømme til Søs og i Luften i Strædet ved Sicilien og de dertil stødende Farvande. Dette Herredømme bestredes i 1940 saa effektivt af de engelske Eskadrer, naar disse gjorde Fremstød mod det midterste Middelhav, at man kan sige, at Herredømmet temporært overgik til Englænderne i den Tid, de engelske Slagskibe og Hangarskibe opholdt sig der. Fra og med Februar 1941, efter det tyske Styrlbombevaabens Basing paa Sicilien, har der dog fundet en *Omvæltning Sted i den sø- og luftstrategiske Stilling i det midterste Middelhav*. Englænderne udsætter nu kun undtagelsesvis deres Skibe for den Risiko, som en Passage Syd om Sicilien indeholder, og har overladt til Undervandsbaads- og Minevaabnet at ødelægge de Transporter, som efter alt at dømme nu foregaar i en jævn Strøm mellem Italien og Libyen.

De engelske Transporter til Grækenland byggede paa det engelske Herredømme i den østlige Del af Middelhavet, som før Grækenlands Fald kun i ringe Grad kunde bestrides af Aksemagternes Undervandsbaade og Luftstyrker.

Et Antal Landsætningsforetagender af ren kupmæssig Karakter har ogsaa kunnet noteres i Middelhavet. Den 19. November 1940 forsøgte Englænderne f. Eks. at okkupere Øen Gaidaros, Dodekaneserne,

men blev tvunget til at trække sig tilbage, og den 26. November gik græske Tropper ved Hjælp af engelske Søstridskræfter i Land ved Epirota i Albanien i Ryggen paa de italienske Tropper. De blev dog oprevet og taget til Fange. Den 25. Februar 1941 besatte engelske Tropper Øen Castelrosso, den østligste af Tolvøerne, men allerede den 28. Februar generobredes den af Italienerne. Begge disse Operationer iværksattes af lette Søstyrker i Samarbejde med Luftvaabnet og førte til mindre Sammenstød uden større Interesse.

V. Det italienske Undervandsbaadsvaabens Indsats.

Det italienske Undervandsbaadsvaaben, som før Krigen var det næststørste i Verden og omfattede ca. 120 Undervandsbaade, har ikke spillet den dominerende Rolle i Middelhavet, som man paa Grund af det store Antal Undervandsbaade havde ventet. Ved en Bedømmelse heraf maa man dog bemærke:

at det italienske Ubaadsvaaben har været splittet i et stort Antal forskellige Operationsomraader i Middelhavet og paa Atlanterhavet, og

at det gennemsigtige Middelhavsvand letter Bekæmpelsen af Undervandsbaade fra Luften, og saaledes i væsentlig Grad vanskeliggør disses Optræden om Dagen.

Omstaaende Tabel angiver, hvad det italienske Undervandsbaadsvaaben har sænket i Løbet af 10 Maa neders Krig i Middelhavet og paa Atlanterhavet efter Marineministeriets officielle Kommunikuér.

Desuden opgives diverse Krigsskibe at være skadet af Undervandsbaade, bl. a. et engelsk Slagskib af »Rammillies«-Klassen, som ramtes af 2-3 Torpedoer i Strædet ved Sicilien den 12. November 1940. Blandt de sænkede Krydsere mærkes »Calypso«, hvis Tab er anerkendt af Englænderne. Af de sænkede Jagere siges en at være fransk, en græsk, en australsk og en kanadisk.

Skibstype	Middelhavet	Det røde Hav	Atlantehavet
Slagskibe	—	—	—
Hangarskibe	—	—	—
Krydsere	3	—	—
Jagere	5	—	2
Undervandsbaade .	4	—	—
Hjælpekrydsere . . .	—	—	2
Tankskibe	3	1	—
Transportskibe . . .	2	—	ca.
Lastdampere	7	3	250,000
Patruljefartøjer . . .	2	—	Tons
Ialt . . .	26	4	—

Det maa anses for at være mærkeligt, at de italienske Undervandsbaade ikke en eneste Gang har haft Held til at komme paa Skudhold af et Hangarskib, og at de ikke har kunnet præstere en effektivere Indsats mod Konvojerne i Strædet ved Sicilien eller mod de Eskadrer, som i gentagne Tilfælde har bombarderet Kystbyerne i Cyrenaika. Sikkert er det dog, at saavel Jagerdækningen, Luftfartøjsdækningen som Udkigs- og Manøvretjenesten har været særdeles effektive paa engelsk Side.

Af særlig Interesse er det at konstatere, at det italienske Undervandsbaadsvaaben ikke har noteret et eneste officielt meddelt Resultat i Middelhavet fra den 16. Januar 1941 indtil den 1. April. I denne Tid er der derimod sænket over 100,000 Tons paa Atlanterhavet, d. v. s. omtrent $\frac{2}{5}$ af den Tonnage, som under hele Krigen er sænket der af italienske Undervandsbaade. Man kan heraf slutte, at der efter Nytaar har været en yderligere Koncentration af italienske Undervandsbaade paa Atlanterhavet. Trods dette maa det anses for at være mærkeligt, at der ikke er naaet

noget Resultat med Undervandsbaadene f. Eks. mod de livlige Transporter af Tropper og Krigsmateriel, som i de sidste Maaneder har fundet Sted mellem Alexandria og Havnene i Cyrenaika samt mellem Ægypten og Grækenland.

Undervandsbaadstabene erkendes til og med Oktober 1940 af Italienerne. Indtil den 3. November tabtes 9 Undervandsbaade i Middelhavet. Derefter turde imidlertid Tabene være blevet for store til at blive offentliggjort, da der fra denne Dato ikke er opgivet et eneste Undervandsbaadstab.

Efter italienske Opgivelser skulde England indtil den 1. April 1941 have tabt 21 Undervandsbaade i Middelhavet. Englænderne vedkender sig 8.

Tabsaarsagerne opgives fra italiensk Side at være følgende:

Dybdebomber eller Artilleri fra Jagere	10
Torpedoer fra Jagere	1
Bomber fra Luftfartøjer	2
Torpedoer eller Dybdebomber fra MAS	3
Torpedo eller Artilleri fra Ubaad	3
Mine	1
Ikke opgivet Aarsag	1
	ialt... 21

VI. MAS=Vaabnets Virksomhed.

De italienske Motortorpedobaade, som ved Krigsudbruddet kunde anslaaes til ca. 60, har hidtil gjort en forbavsende beskeden Indsats i Søkrigen. Det fremgaar af de officielle Opgørelser, at Motortorpedobaadene skal have sænket 3 Undervandsbaade, men iøvrigt synes de ikke at have opnaaet Resultater af Betydning. Det maa anses for mærkværdigt, at Motortorpedobaadene ikke har haft Held til f. Eks. ved Nattetid at angribe de engelske Konvojer, naar de gik igennem

Strædet ved Sicilien, og at man ikke har vovet et eneste Masseangreb i Samarbejde med Luftvaabnet paa de dristigt opererende engelske Eskadrer.

Den sandsynligste Forklaring paa Motortorpedobaadenes Passivitet synes at være, at Baadenes svigtende Sødygtighed i stor Udstrækning har vanskeliggjort eller umuliggjort Operationer til Søs i det mellemste Middelhav i det forløbne Vinterhalvaar. I Følge Opgivelserne umuliggør Vejret i Strædet ved Sicilien saaledes Operationer af Motortorpedobaade ca. 200 Dage om Aaret. Givet er det, at Størstedelen af Stormdagene falder i Løbet af Efteraaret og Vinteren. Muligvis kan den kommende Sommer udvise en større Aktivitet.

En speciel Type af Motortorpedobaade betegner de italienske saakaldte »Mezzi navali d'asalto«, som den 27. Marts 1941 trængte ind i Sudabugten paa Kreta og der sænkede et Krigsskib og et Transportskib. Det maa her dreje sig om smaa Motorbaade med en kraftig Motor, som løber meget høj Fart og er saaledes konstrueret, at de kan glide eller klatre over Bomspærringer og lignende. I Forstavnen er de sandsynligvis forsynet med en kraftig Sprængladning og en »Krigspistol«, og Angrebsmetoden synes ganske simpelt at gaa ud paa at løbe Baaden lige ind i Siden paa det fjendtlige Skib.

Besætningen paa disse »Selvmordsbaade« udgøres af en enkelt Mand, som udtages blandt frivillige; under Opløbet beskyttes han mod fjendtlig Ild af en Panserplade, og han kan sandsynligvis springe af i 100—200 m's Afstand fra Maalet, efter at han har indstillet Baaden og givet Motoren fuld Gas, eller følge sin »Torpedo« i Døden. Det sidste turde være det almindeligste. Ulempen ved dette nye Vaaben er frem for alt Baadenes daarlige Sødygtighed. De maa dog kunne bugseres af Jagere eller transporteres om Bord

paa større Skibe og søsættes i Nærheden af en fjendtlig Havn eller indre Farvand. Mod stærkt pansrede Krigsskibe maa de være lidet virkningsfulde, fordi Sprængladningen bringes til Detonation i Vandlinien og ikke rammer Skroget under Vandet, men mod lette Orlogsskibe og Transportskibe maa hensynsløst indsatte Angreb af disse hurtige »Stormbaade« kunne give bemærkelsesværdigt Resultat.

VII. Bombelufftartøjernes Virksomhed.

Naar Talen er om Hyppigheden af Angreb, har Bombelufftartøjerne spillet en dominerende Rolle. Saa-vel de engelske som de italienske Styrker har daglig utrætteligt angrebet Flaadebaser og Havneanlæg eller Skibe til Søs og i Havn.

En Oversigt over Antallet af italienske (tyske) og engelske Bombeangreb mod Flaadebaser og Havne i Løbet af Tiden fra $\frac{16}{8}$ 1940 til $\frac{1}{4}$ 1941 viser bl. a.

at italienske (tyske) Bombelufftartøjer har udført sammenlagt 216 og engelske 164 Luftangreb mod Flaadebaser og Havne,

at det gennemsnitlige Antal pr. Maaned saaledes paa italiensk Side har været 22 og paa engelsk 17,

at de hyppigste Angreb fra italiensk Side indtraf i Marts 1941, nemlig 42, og fra engelsk Side i November 1940, nemlig 41,

at Malta blev udsat for Angreb i 91 Dage, d. v. s. gennemsnitlig 9 Angrebsdage om Maanednen,

at de hyppigste Angreb mod Malta ligeledes indtraf i Marts 1941, hvor La Valetta og Flyvepladserne blev angrebet de 19 af Maanedens 31 Dage,

at Alexandria blev udsat for 25 Angreb, hvoraf de 23 var før den engelske Offensiv paa Cyrenaika og kun to i de fire sidste Maaneder, efter at de italienske Luftbaser var tvunget tilbage til Tripolis,

at Haifas Olieanlæg blev angrebet 9 Gange i Løbet af Juli—Oktober, men derefter ikke er blevet angrebet, og at Aden, Berbera og Port Sudan i det Røde Hav blev angrebet 26 Gange i 1940, men kun to Gange før den 1. April 1941,

at man heraf kan slutte, hvordan den italienske Benzinmangel paa Dodekaneserne og i Østafrika har hæmmet Bombevaabnets Aktivitet i Aar,

at Englænderne har angrebet Norditalien 17 Gange, hvoraf 15 var i 1940 og 2 i 1941, og

at Havnene i Syditalien, Albanien og paa Sicilien er blevet angrebet 54 Gange, hvoraf de 49 efter at Luftbaserne var blevet rykket frem til Grækenland i Vinter. Generelt kan det siges, at Bombevaabnets Aktivitet nøje har sluttet sig til Land- og Søstridskræfternes Operationer. Afstandene har ganske naturligt haft stor Indflydelse paa Hyppigheden af Angrebene paa de forskellige Maal. Resultatet af de italienske (tyske) Bombeangreb mod Skibe til Søs eller i Havn kan bedømmes efter nedenstaaende Tabel over Opgørelserne i de officielle italienske Kommuniquéer:

Skibstype	sænkede	beskadigede
Slagskibe	—	10 Gange
Hangarskibe	—	11 »
Krydsere	1	26 »
Jagere	5	9 »
Undervandsbaade	3	—
Tankskibe	3	1 »
Transportskibe	4	24 »
Lastdampere	7	25 »
Ukendte Skibe	1	9 »
Hjælpeskibe, Ministrygere o. l. .	4	3 »
ialt . . .	28 Skibe og	118 Træff.

Af de ovenfor anførte Angreb har det overvejende Flertal været udført paa Skibe til Søs, alene eller i Konvoj, og man maa derfor kunne gaa ud fra, at Angrebene enten har været udført som Dykbombeangreb eller som Angreb fra lav Højde. Uden at gaa ind paa Rigtigheden af Tallene i Tabellen, kan man i Tilslutning til den sige følgende:

a. Slagskibe og Krydsere har faaet Bombetræffere sammenlagt 48 Gange, men kun 1 Krydser er blevet sænket af Bomber («Southampton» i Strædet ved Sicilien den $1\frac{1}{2}$). Det store Antal Træffere paa Krydsere kan hænge sammen med Vanskeligheden ved at skelne disse fra de store Jagere.

b. Jagere og Undervandsbaade er kun blevet ramt 17 Gange, hvorved 5 Jagere og 3 Undervandsbaade blev sænket.

c. Det fremgaar heraf, at større Orlogsskibe meget sjældent sænkes af Luftbomber, og at mindre Orlogsskibe er vanskelige at ramme, men at en Træffer med ca. 50 % Sandsynlighed resulterer i, at Skibet sænkes.

d. Paa Transportskibe m. m. har man noteret 74 Bombetræffere, hvoraf 15 har resulteret i Skibets Totalforlis. Følgelig skulde ca. $\frac{1}{6}$ af de ramte Skibe gaa tabt, hvad der maa siges at være et sandsynligt Gennemsnit,

VIII. Torpedoluftvaabnets Indsats.

Torpedoluftvaabnet, som endnu for et halvt Aar siden betragtedes med en vis Skepsis, ikke alene i Sverige, men ogsaa i de krigsførende Lande, har i det sidste halve Aar faaet sit Gennembrud og vist sig at være et af den moderne Søkrigs mest effektive Vaaben.

I Følge de officielle italienske Opgørelser skal følgende Resultater være opnaaet ved Torpedoluftfartøjerne:

Skibstype	sænkede	beskadigede
Slagskibe	—	3
Hangarskibe	—	2
Krydsere	2	3
Jagere	—	—
Hjælpekrydsere	1	—
Transportskibe	5	—
Ukendte Skibe	—	1
ialt . . .	8 Skibe og	9 Træffere

Samtlige ovenstaaende Resultater er opnaaet mod Skibe til Søs. Mod Skibe til Ankers udførte det italienske Torpedoluftvaaben bl. a. et Angreb den 3. December 1940 i Sudabugten paa Kreta, men man har Grund til at formode, at der ikke opnaaedes noget Resultat, bl. a. paa Grund af de engelske Torpedonetts Effektivitet.

Det engelske Torpedoluftvaaben har i Modsætning til det italiensk-tyske haft sine største Resultater mod Skibe til Ankers. Det bedste Eksempel i denne Krig paa en behændig og effektiv Udnyttelse af Torpedoluftvaabnet blev givet ved Lufttorpedoangrebet mod Taranto den 11. November 1940, hvor 3 italienske Slagskibe blev svært beskadiget. Angrebet blev udført om Natten i Samarbejde med Bombeluftfartøjer, som afledte Luftværnets Opmærksomhed. Maalene oplystes ved Faldskærmslys, og hvert Slagskib synes at være blevet angrebet af en Gruppe paa 3 Torpedoplaner, som startede fra Hangarskibet og lydløst gik i Angreb i lav Højde fra Landsiden, hvor man manglede Beskyttelsesforanstaltninger, Angrebet viser saaledes Nødvendigheden af at anvende Torpedonet til Ankers — paa begge Sider af Skibene — paa Steder, hvor Hav-

nens Udstrækning og Dybde muliggør Angreb af Lufttorpedoer.

Hangarskibene har muliggjort en Udnyttelse af det engelske Torpedoluftvaaben i direkte taktisk Samarbejde med Søstridskræfterne paa en hel anden Maade, end det har været muligt for Aksemagternes landbaserede Torpedoluftvaaben. Man kan i den engelske Flaade tydeligt se en Tendens til at lade Torpedoluftvaabnet overtage de kostbare og relativt faa Jageres Opgaver i Søkamp. I alle de 3 større Søkampe, der indtil nu er forekommet i Middelhavet, Punta Stilo, Kap Teulada og Kap Matapan, har Englænderne sat Lufttorpedoangreb ind mod Fjenden. I de to førstnævnte Tilfælde kan det se ud til, at der ikke opnaaedes nogen Træffere, men ved Kap Matapan blev Torpedoluftvaabnets Indsats af afgørende Betydning. Det maa her have været Torpedoluftvaabnets Opgave ved en Torpedotræffer at nedsætte den i Fart overlegne italienske Eskadres Gennemsnitsfart og paa den Maade muliggøre et Indgreb fra de engelske Slagskibe.

En Sammenligning af Torpedo- og Bombeluftvaabnets Indsats i Middelhavet tyder paa, at Torpedoluftvaabnets Angreb i Reglen er det effektiveste. Af sammenlagt 22 kendte Torpedotræffere synes nemlig ca. Halvdelen at have resulteret i Totalforlis af det torpederede Skib, mens kun ca. $\frac{1}{5}$ af Bombetræfferne medførte dette Resultat. Det maa ogsaa anses for bevisligt, at Torpedoluftvaabnet under gunstige Omstændigheder kan sænke Slagskibe eller andre større Krigsskibe, hvad Bombeluftfartøjerne i Reglen ikke kan. I hvert Fald bliver de Skader, der afstedkommes af Lufttorpedoer, alvorligere og sværere at reparere end Bombeskaderne, fordi de rammer Skibene under Vandlinien.

I Almindelighed kan det siges, at Torpedoluft-

vaabnet har været af stor Værdi i Middelhavet og der har udgjort et godt Supplement til Bombeluftvaabnet. Med Torpedoluftvaabnet er Søkrigen blevet et nyt Element rigere, der kan faa stor Betydning, ikke mindst i et Indhav, og som derfor fortjener den største Opmærksomhed fra svensk Side.

IX. Minevaabnets Betydning.

Minevaabnet har i Middelhavet — ligesom andetsteds — virket i det Stille, og man har derfor kun ringe Mulighed for at kunne bedømme dets Andel i Skibstabene paa begge Sider. I det store og hele kan man dog sige, at Middelhavet ikke frembyder nogen gunstig Udnyttelse af Minevaabnet, dels paa Grund af den store Dybde og dels paa Grund af det klare Vand, som gør det let at lokalisere Minerne fra Luften. I det Joniske Hav er der paa sine Steder 2—5,000 m dybt, og det er egentlig kun Kystfarvandene og visse Dele af Strædet ved Sicilien, hvor de sædvanlige Mine typer kan udlægges.

Eventuelle engelske Mineudlægninger indenfor det udstrakte Omraade i det mellemste Middelhav, som er erklæret farlig for Sejlads, kan derfor anses for at være lidet effektive. Stort set maa Minevaabnet — ligesom Undervandsbaadsvaabnet — have betydeligt færre Muligheder i Middelhavet end i Østersøen, hvor disse Vaaben sikkert altid vil spille en fremtrædende Rolle i Tilfælde af Krig.

Maj 1941.

Bog anmeldelse.

*Orlogskaptajn H. J. Rasmussen: Lærebog i Søartilleri,
2. Udgave 1941.*

Til Købs i Søkortarkivets Udsalg, Toldbodvej 19, Pris Kr. 12,00.

(Ved Rekvisition gennem Tjenestestedet
(Kdg. A/29 af 7/10 1941) dog Kr. 5,00)

I 1934 blev der til Brug ved Undervisningen paa Søofficersskolen udgivet en af ovennævnte Forfatter udarbejdet Lærebog i Søartilleri, der imidlertid af ukendt Aarsag aldrig er blevet anmeldt i dette Tidsskrift.

Som en naturlig Følge af Artillerimateriellets store Udvikling i de ca. 10—15 Aar, der er gaaet, siden Forfatteren paabegyndte Udarbejdelsen af Lærebogen, har det allerede nu været en Nødvendighed at revidere og paa adskillige Punkter omskrive og supplere denne. Som Resultat af dette Arbejde er da udkommet en Lærebog i Søartilleri, der saavel hvad angaar Stof som Behandling heraf maa siges at være af overordentlig stor Værdi for Søofficersskolen, ved hvis Foranstaltning den er udgivet — og som samtidig maa paaregnes at have en ikke ringe Interesse for de Søofficerer, der gennem en Aarrække ikke har haft Lejlighed til at stifte Bekendtskab med de mange artilleristiske »Nyheder«, der i omtalte Lærebog paa en klar og letfattelig Maade er behandlet.

Efter en Oversigt over forskellige *artilleristiske Definitioner, Kanonkalibre m. v.* overgaar Forfatteren til en kortfattet *historisk Oversigt over Udviklingen af Skibsartilleriet*, fra det 7. Aarhundredes Anvendelse af Kaste-

maskiner under Søslagene i Middelhavet — og op til de sidste Aartiers stadigt mere og mere mekaniserede og elektrificerede Artillerimateriel.

En kort og klar *Inddeling af Skytset* efter saavel Kaliber som Skydemaade og Opstilling afsluttes med speciel Omtale af Landskyts og Luftfartøjsskyts, hvilket sidste Emne her for første Gang finder Omtale i en af Søværnets Lærebøger. Saavel her som gennem de øvrige Kapitler ledsages Teksten af et fortræffeligt Billedmateriale, bestaaende af saavel Tegninger og Fotografier som af de efterhaanden ofte anvendte og for Læseren meget instruktive parallelperspektiviske Tegninger.

Forfatteren overgaar derefter til en nærmere Redegørelse for det egentlige Søartilleri, dets *Konstruktion og Fabrikation*. Specielt bør her nævnes Kapitlerne omhandlende *Formforandringer og Spændinger* samt den nye Redaktion af *Kanoners Styrkeforhold*, hvoraf det sidste Emne her er behandlet ud fra de mest moderne Synspunkter og med Anvendelse af moderne Konstruktionsprinciper.

Saavel *Kanonfabrikationen* som Spørgsmaalet vedrørende *Kanoners Levealder* er i den foreliggende Udgave indgaaende behandlet — og det sidste Afsnit giver en udmærket Oversigt over det Antal Skud (med Krigsammunition), man med nogenlunde Sikkerhed kan forvente at opnaa for de forskellige Kalibre, før Kanonerne er udslidte.

I Afsnittene om *Mekanisme- og Affutagekonstruktioner* viser fortræffelige parallelperspektiviske Tegninger tilfulde, hvorledes Stof og Illustrationer kan gøres paa een Gang instruktive og interessante.

Et Afsnit, der maa paaregnes at have Interesse udover det almindelige, omhandler Begrebet *automatiske og halvautomatiske Vaaben*. Det er her lykkedes

Forfatteren paa et Faatal Sider at bibringe Læseren et klart Indtryk af Hovedlinierne i de forskellige Konstruktionsprinciper, samtidig med at Afsnittet indeholder en Del interessante Oplysninger om Data for de forskellige Fabrikater.

Omtalen af *A.L.-Affutager* samt af de Forhold, der i særlig Grad har paavirket disses Konstruktion, har Bud til snart sagt enhver Søofficer — og Forfatteren har saavel ved Fremstilling som Indhold løst den Opgave at gøre Tilegnelsen af et ret vanskeligt Stof let tilgængeligt for Læseren. Afsnittet om Affutager afsluttes med en kort Redegørelse for Principperne for Taarnkonstruktioner — og da Lærebogen i sig selv er saa god, at den kan taale enkelte kritiske Bemærkninger, maa det være Anmelderen tilladt at udtrykke et beskedent Haab om, at den næste reviderede Udgave — 1950? — maa være suppleret med endnu bedre og mere »levende« Billedmateriale af Barbettetaarne!

Optisk Materiel — et i og for sig nogenlunde vanskeligt Emne at docere for Elever, der ganske mangler og næppe nogensinde faar praktisk Erfaring i Omgangen hermed — er ligeledes klart og tilstrækkelig kortfattet behandlet til, at enhver Læser vil kunne have Udbytte heraf, ikke mindst som Følge af den uomtvistelige Fordel, der ligger i at have Billedmaterialet lige ved Haanden i Stedet for som før i Tiden at være henvist til særlige Tegningsatlas.

Begreberne *Sprængstoffer og Krudt* er indgaaende omtalt — og har specielt hvad angaar Krudt den store Interesse, at saavel dettes Stabilitet som ogsaa de forskellige periodiske Undersøgelser, der foretages for at konstatere denne, gennemgaas efter de for saavel Hær som Flaade gældende Fællesbestemmelser.

Hertil slutter sig Kapitlet om *Ammunition og dennes Fremstilling*. Udover en generel Omtale af de forskel-

lige Typer paa og Former for Projektiler med disses forskellige Karakteristika bringes her en saavel hvad angaar Stof som Illustrationer fortræffelig Omtale af de enkelte Granatkonstruktioner m. v. For den ikke-artilleriuddannede Søofficer findes her mange interessante Oplysninger, ikke mindst hvad angaar A.L.-Granater og anden Ammunition til Maskinskyts, et Føj, der for nærværende maa paaregnes at have mere end almindelig Interesse. Man kunde dog ogsaa her — under Omtalen af Brandrør — have ønsket, at Illustrationerne af Hensyn til Læserne udenfor Søofficersskolen eller Søartilleriets Enemærker havde omfattet blot en enkelt Principtegning af et moderne Sikkerhedsbrandrør til større Kalibre.

Et af de Kapitler, der formentlig vil paakalde den største Interesse, er Afhandlingen om *Ildledning*. Efter en kort Gennemgang af Aarsagerne til Overgangen fra individuel Skydning med den enkelte Kanon til samlet Ildledning fra en Ildlederstation, overgaas til en letforstaaelig Klarlægning af Grundlaget for Ildledelsen og af dennes Hjælpemidler. Specielt er selvfølgelig Begrebet *Centralsigtning* og det hertil anvendte Central-sigteanlæg behandlet — og Udtryk som: Sideparallaks-korrektør, Tapaksehældningskorrektør, Gyroskopaflyring m. fl. vil efter Studium af disse Kapitler ikke mere virke fjerne og »principielt uforstaaelige«! Samtidig gaar der her — som iøvrigt gennem hele Lærebogen — et Pust af praktisk Erfaring, som kun den, der gennem mange Aar har beskæftiget sig med Vaabnernes Anvendelse paa Søen, kan hidføre.

Sidste Del af Lærebogen er helliget *Panser, Luftbomber, Haandvaaben* samt en kort Gennemgang af *den danske Hærs Vaaben*, alt rigt illustreret og af Interesse som alment dannende for saavel den ældre som for den vordende Søofficer.

At Lærebogen afsluttes med en Oversigt over de vigtigste *Fabriker for Fremstilling af Artillerimateriel* i Europa, en Oversigt over *benyttede Kilder* samt en fortræffelig *Indeks* nævnes kun for Fuldstændighedens Skyld.

Alt i alt maa det foreliggende Arbejde siges at have et ypperligt Grundlag saavel for Lærer og Elever ved Søofficersskolens Artilleriundervisning — suppleret med de forskellige Beskrivelser af Artillerimateriel i Flaadens Skibe samt med den under Udarbejdelse værende Haandbog i Søværnets Haandvaaben og Maskinskyts — som ogsaa for den Læser, der adskillige Aar efter afsluttet Officerseksamen kunne ønske paa en let og behagelig Maade at genopfriske det tidligere lærte og samtidig stifte Bekendtskab med de nye Tanker og det nye Materiel, der siden da er fremkommet paa Artillerimateriellets Omraade.

Jørgen Valentiner.

De Danskes Vej.

Rids af Dansk Søhistorie.

Af *Knud Klem*, Direktør for Søfartsmusæet paa Kronborg.

Det er som om Befolkningen i højere Grad nu end før i den sidste Menneskealder interesserer sig for vor Søfart og vort Søværn.

I alle Tilfælde maa man være Forfatteren og Høst's Forlag taknemmelig for denne Bog, der giver god Vejledning, og som bør vinde Udbredelse i vide Kredse.

Ved Gennemlæsning af denne faar man et stærkt Indtryk af, hvilken fremtrædende Betydning vort Søværn har haft, ikke alene for vor Eksistens men ogsaa for vor Kultur og vor Anseelse ude i Verden.

Man skulde synes, at det var ligetil, at Sønæring — for et Land med Danmarks Beliggenhed — maatte være et Hovederhverv; men det er som om Forstaaelsen heraf er trængt tilbage for Interessen for Erhverv, der giver den store Beskæftigelse, Landbrug og Industri.

En meget stor Del af Bogen omhandler vor Orlogsmarine, idet de vigtigste Søkrigsbegivenheder er givet i Hovedtræk, og her til er knyttet en Skildring af Krigsskibstyperne og af Krigsskibsbygningen helt op til vore Dage, alt naturligtvis krævet for Lægmand.

Alene den Tanke at give en samarbejdet Fremstilling af vor Orlogsmarine og Koffardimarinens historiske Udvikling er paaskønnelsesværdig, fordi de to Mariner har saa mange Berøringspunkter, og begge er nødvendige for vort Folks Liv.

Forfatteren søger tilbage i Tiden til de ældste Baad- og Skibsfund og giver en indgaaende Beskrivelse af den primitive Skibsbygningskunsts Udvikling fra Baade af udhulede Træstammer til de sø- og kampdygtige Vikingskibe og Oldtidens Handelsskibe.

Mange vil maaske mene, at derom har de læst saa meget før, men dertil kan siges, at Denne Bog indeholder saa mange nye særligt skibsbygningsteknisk interessante Detailler, og at det har sin særlige historiske Interesse at kende Vikingskibenes Konstruktion nøjere, idet det dog var med disse Skibe, at Danmark vidt og bredt tilkæmpede sig Herredømmet i vor Storhedsperiode, og fordi Skibstypen benyttedes i Norden helt op i Middelalderen.

Men det er navnlig de derefter følgende Skibstyper, man har savnet Detail-Kendskab til, fordi der er saa faa Skibsfund af disse og ingen Konstruktionstegninger.

Ved flittigt Studium bl. a. af Billeder, Kirkeornamenter og Mønter er det lykkedes Forfatteren at bygge en Beskrivelse op af Middelalderens Skibstyper.

Efterhaanden som Søhandelen voksede i Betydning og Omfang ved den forøgede Befolkningstilvækst, en Handel der her i Norden domineredes af Hansestæderne, krævedes Handelsskibstyper med større Lastevne, samtidigt indrettede til Forsvar mod de alle Steds værende Fribyttere; derfor indrettedes Kasteller paa de højt opsvungne For- og Agterskibe og Maste-kurv paa Toppen af den midtskibs staaende Mast.

Forfatteren skildrer Rorets, Sejlenes og Rejsningernes Historie, ved Opfindsomhed og Erfaringer vandt man Skridt for Skridt frem; efter vor Tids Begreber og Tempo overmaade langsomt; men dog blev hver enkelt Forbedring — Rat, Latiner- og Stagesejl, Vanter og Bugliner o. m. a. — alt sammen Fremskridt hen imod det nittende Aarhundredes fuldendte Sejlskib. Overalt i Bogen ledsages Fremstillingen af fortrinlige Illustrationer.

Man lærer de mange, nu snart glemte Skibsbetegnelser at kende — Knarrer, Busser, Byrdinger, Kokken, Holken, Carracker og Karaveller, og jævnsides med disse Beskrivelser oprulles Billeder fra Opdagelsernes Tid, hvor Danmark lige fra Christian den I's Dage søgte N.W. ud mod Grønland; derefter berettes om Handelskompagniernes Dannelse og Virksomhed. Og saa her hjemme blev man grebet af Guldfeberen og gennemsyret af Merkantilismens Ideer.

Gang paa Gang greb dog Søkrige forstyrrende ind i Handelslivet, og Krigen med England fra 1807—14 satte for nogen Tid Bom for vort Virke paa Verdenshavene og for Kolonierhvervelser.

Men atter rejste Folket sig og atter opbyggedes vor Krigs- og Handelsmarine. Paa ny fremstaar Mænd

med Udsyn og Virketrang, indtil vor sidste Krig skabte en vis Modløshed; og Motto'et: »hvad udadtil tabtes, skal indadtil vindes«, gjorde at Blikket blev indadvendt.

Dampskibstiden indlededes herhjemme med vort første Hjuldampskib »Caledonia«, der byggedes i Port Glasgow og sattes i Fart mellem København og Kiel. Fra 1820'erne tog Anvendelse af Bygning her hjemme af Dampskibe Fart; i Orlogsmarinen nærede man dog Betænkelighed ved, særlig for de store Skibes Vedkommende, at fortrøste sig til Dampen, Sejlriggen ansaa man helt op til Firserne for dog at være det solideste for et Krigsskib, i alt Fald en nødvendig Reserve.

De første Maskinmestre her hjemme var alle Englændere og højt gagerede.

Af Navne blandt de banebrydende Redere nævnes L. N. Hvidt, Sass, C. P. A. Koch m. fl.

I 1866 dannedes »Det Forenede Dampskibs-Selskab« paa Tietgens Initiativ, i 1867 stiftedes de Carl'ske Selskaber, der i 1920 indgik i D. F. D. S.

Det vil føre for vidt at nævne alle de kendte Rederier, hvis Historie omtales, saasom Det store Nordiske Telegrafskib, Em. Z. Switzer, Torm, Vendila, Holm og Wonsild, Norden, Marius Nielsen's, C. K. Hansen's og A. P. Møller's Selskaber, mange andre Selskaber, der har haft deres Betydning, er nu ophævede eller er indgaaet i andre.

I 1894 grundlagdes »Det Østasiatiske Kompagni«, til hvis Virksomhed der er knyttet en Stab af 20000 Mennesker. Efter H. N. Andersens Opgivelser har Ø. K. i sine første 32 Aar ved Erhverv tilført Danmark ca. 810 Mill. Kr. og foranlediget en Eksport af 556 Mill. Kr., og det kunde i samme Periode udbetale 154,396,194 Kr.

Men ogsaa de danske Skibsværfters Tilblivelse og Virksomhed gøres til Genstand for Omtale, og det er

ikke mindst vore dygtige Skibsbygningskonstruktører og vort gode Skibsværftsarbejde, der har betinget vor Orlogs- og Handelsflaades høje Stade igennem vor Historie.

Som tidligere nævnt er Bogen rigt illustreret, mange af Billederne er Gengivelser af Billederne paa Søfartsmusæet paa Kronborg eller taget af Modeller tilhørende Holmens Modelsamling.

I Forordet rettes en Tak til Orlogskaptajn Holck og til Kommandør J. H. Schultz, paa hvis fortrinlige Arbejder Bogen for en Del bygger.

P. I.

Vort Soværns Hæders- og Mindedage. December Maaned.

(Se »Tidsskrift for Sovæsen«, 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 Flyvevæsen oprettes med Premierløjtnant Ullidtz som Leder af vor første Marineflyveskole.
14. Dec. 1918: Torpedobaaden »Sværdfisken«, Chef Premierløjtnant Quaae, minesprænges i Store Bælts 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 Slots-havn« eller »Skibshavnen« imellem Tøjhuset og Pro-viantgaarden 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 en-gelske Flaadestyrke i danske Farvande under Viceadmi-ral Sir James Saumarez strander udfør Ringkøbing, ca. 1400 Mand drukner.
27. Dec. 1787: Fabrikmester, Kaptajn Henrik Gerner dør, kendt som Skibsbygger og Konstruktor af vore Orlogsskibe, medvirkende til Søe-Lieutenant-Selskabets Stiftelse. (Medaille slaet.)
28. Dec. 1908: Krydseren »Hejmdal«, Chef Kaptajn J. H. Schultz bringer under Middelhavstogt Hjælp til de nødli-dende efter Jordskælvet paa Messina.
29. Dec. 1799: Fregatten »Hvide Ørn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Be-sætning udfør Korsika under Konvojtjeneste i Mid-delhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schouthy-nacht 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«. (Brad-bænk = Kølhalingsplads, af oldnordisk: Brad = be-strygge med Beg.)
31. Dec. 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen.

Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 48).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Rusland.

Bekæmpelse af Luftfartøjer i Lavangreb.

Til det ovennævnte Formaal har Russerne udviklet en Panservogn, der har følgende Data m. v.:

Karosseri stærkt pansret,
Drejetaarn,
1 Kanon (37 mm med Skudhastighed 120 S/M),
3 Maskingeværer,
Hastighed: 110 km/T,
Motorkraft: 200 H.K.,
Aktionsradius: 360 km.

Vognen kan overvinde selv sandede og lerede Strækninger med Stigning indtil 50°.

Panservognen er udstyret med Radiostation.

(M. W.) H. H.

Sverige.

Ang. Samarbejde mellem de 3 Vaaben.

Den 12/11 41 udtalte den svenske Admiral Lybech som Formand i »Krigsvetenskabsakademien« i Overværelse af Kong Gustav bl. a. følgende herom:

»Under den videre Udvikling (af Forsvaret) i Løbet af den første Verdenskrig og under Folkeforbundets Epoke kom Spørgsmaalet om økonomisk Afvejning (af Vaabnene indbyrdes) stadig mere i Forgrunden.

Bestræbelsen for Samarbejde gjorde sig ganske vist gældende, men man havde svært ved at komme bort fra gamle Ideer.

Fra yderliggaaende Side i Hæren saa man i Flaaden kun et Rekognosceringsorgan, som efter Flyvemaskinens Fremkomst endogsaa kunde afskaffes.

Fra yderliggaaende Side i Flaaden vilde man betro denne hele Forsvaret af Kysten, medens Hæren skulde forlægges til Landegrænserne.

Herunder voksede den nye Forsvarsgren, Luftvaabnet, i Betydning.

Dettes virkelige Udviklingsmuligheder beagtedes næppe indenfor de ældre Forsvarsgrene og maaske mindst indenfor Flaaden, som saa sig stillet overfor Spørgsmaalet: »Flaade eller Luftvaaben«, en Strid, som først er blevet afgjort under den nuværende »Anden Verdenskrig«.

Det har vist sig, at netop Luftvaabnet — foruden dets selvstændige Operationer — for baade Hær og Flaade paa en Maade er blevet det forenende Led i Forsvarssystemet.

Det ligesom forbinder Flaaden til Søs med Hæren i Land, som med den nuværende Motorisering kan lægge sin Virksomhed langt nærmere Periferien end tidligere.

Man ser for sig et Forsvar, som begyndende udenfor Grænser eller Kystfarvande fortsætter under stedse Samvirke mellem — helt skematisk set — Bombeluftvaaben, Flaade, Kystartilleri, Forter, Maskingeværreder, Kampvogne, Panserværn o. s. v. i et System, iøvrigt omfattende Luftforsvar, Luftbeskyttelse, Hjemmeværn m.v., hvorved hele Riget er beredt til det totale Forsvar.

Dette har medført, at de tidligere Modsætninger mellem de forskellige Forsvarsgrene har kunnet forsvinde — de er borte med Blæsten.«

Til Formand i »Krigsvetenskabsakademien« for næste Arbejdsaar valgtes ved ovenomtalte Møde Generallojtnant L. Lilliehöök.

(Svensk Presse) H. H.

U. S. A.

Flyvevæsen.

Verdens største Søluffartøj, som vejer 63 ts, og som kan flyve fra Amerika til Europa og tilbage uden Mellemlanding, søsattes i Baltimore den ⁸/₁₁ 41.

Ved Stabelafløbningen udtalte Vicemarineministeren, Argemen Goter, følgende:

»Dette Luftfartøj og andre lignende vil i væsentlig Grad øge vor Marines voksende Styrke. Vi har Konstruktionstegninger for Luftfartøjer paa 110 ts, der vil være i Stand til at føre en Last paa 40 ts til Europa eller 20 ts Last den dobbelte Vej med en Hastighed af over 480 km/T.

(Svensk Presse).

Undervandsbaadsbjærgning.

I Majhæftet af den amerikanske »Journal of the American Society of Naval Engineers« har Lieutenant-Commander Floyd A. Tuslar fra den amerikanske Marines Constuction Corps berettet om Hævningen af den sunkne Undervandsbaad »SQUALUS«. Han har været stukket ud til Deltagelse i Bjærgningsarbejdet.

Den forulykkede amerikanske 1450 t-Undervandsbaad var blevet færdig den 12. Maj 1939 fra Orlogsværftet i Portsmouth. Fra dette Tidspunkt skulde der foregaa Forsøg og Prøvefarter indtil den første Uge i Juni.

Den 23. Maj Kl. 0740 sank den ved et Hurtigdykningsforsøg ca. 5 Sml. Syd for Isles of Shoals udfør Portsmouth paa 73 m Vand. Aarsagen til Ulykken var den, at den ydre Ventil paa Lufttilgangsrøret til begge Hovedmaskinrum samt de fire indre Ventiler paa Røret stod aabne. Som Følge heraf løb Maskinrummene og det agterste Batterirum fulde af Vand. Da Døren til det agterste Torpedorum stod aaben, løb dette ogsaa fuldt. Hurtiglukning af Døren til det forreste Maskinrum forhindrede, at Baadens tre forreste Rum løb fulde.

Ved Hjælp af en Dykkerklokke blev der reddet følgende af de ombordværende: 4 Officerer, 28 Mand og 1 Civilist; 26 Mand af Besætningen blev senere bjærget som Lig fra Undervandsbaadens Agterende, da den var blevet hævet.

Den 26. Maj 1939 begyndte Arbejderne til Hævning af Undervandsbaaden under Ledelse af Rear Admiral C. W. Cole, og det blev fortsat, naar Vejret iøvrigt tillod det, Søn- og Helligdage og Dele af Natten med, men alligevel lykkedes det ikke at bringe Undervandsbaaden i Tørdok i Portsmouth før den 15. September.

Den store Dybde, i hvilken Undervandsbaaden laa, gjorde naturligvis Hævningen betydelig vanskelig. Dykkerne ankom allerede udkørte til denne Dybde og brugte lang Tid til de allersimpleste Arbejder. Til at begynde med var Trykket i Luftslingerne til Dykkerne ogsaa for lille, saa at Kultveilteindholdet i Dykkerhjelmen blev for stort. Først da man den 29. Maj satte Trykket op fra 13 til 17,6 kg/cm² og tilførte Dykkerne en Blanding af

Helium og Ilt i Stedet for almindelig Luft, blev deres Hoveder klarere, og deres Arbejde gik bedre. Til Beskyttelse mod Kulden fik Dykkerne elektrisk opvarmede Klæder.

Før Enkelthederne ved Bjærgningsarbejdet kunde fastlægges, maatte man have Klarhed over visse Grundbegreber. At løfte Baaden med Pontoner i begge Ender og sejle bort med den syntes umuligt, da man hverken kendte Vægten af eller Tyngdepunktets Beliggenhed i det Vand, der var løbet ind i Baaden med tilstrækkelig Nøjagtighed, og fordi man ikke kendte Bundslammets Sugekraft, der godt kunde beløbe sig til 100 t eller mere.

Det blev derfor bestemt, at man vilde hæve Baaden trinvis i tre Omgange, hver Gang ca. 24 m, og samtidig vilde man saa vidt muligt undgaa Hældningsvinkler paa mere end 24° , da man ved større Vinkler kunde befrygte, at Luften vilde slippe ud af Ballasttankene. Ved hver Hæveomgang skulde Baaden slæbes ind paa lægere Vand.

Naar man blæste Hoved- og Brændolietankene læns, men bibeholdt Vandet i de fire agterste Rum, skulde der fem Pontoner agter og to for, hver med 80 t Løfteevne til at bringe Baaden i en saadan Stilling, at den kunde bugseres. De benyttede Pontoner var Staalcylindre paa 4,1 m's Diameter og 9,75 m's Længde, udvendig beklædt med Træ. De var delt i tre vandtætte Rum, hvoraf det midterste havde en Opdrift, der omtrent svarede til Pontonens Vægt, saaledes at det altid kunde være tomt.

Naar Pontonerne skulde sænkes ned, aabnede man Ventilene i de to yderste Rum saa længe, at Pontonens Vægt kom til at overskride Opdriften med ca. 4 t. Naar saa Pontonen kom ned paa sin Plads, blæste man saa meget Vand ud af den, at den fik en Opdrift paa ca. 8 t. Naar alt Vandet blev blæst ud, var Opdriften som sagt ca. 80 t.

Pontonerne blev befæstet til Undervandsbaadens Skrog med $2\frac{1}{2}$ "-Kæder. Ved det første og det andet Hævningsforsøg var Pontonerne anbragt saa højt over Skroget, at Kædernes Vægt vanskeliggjorde Arbejdet. Derfor blev Kæderne siden kun anvendt til at tage rundt om Skroget og blev ellers erstattet af Wire. Wirerne fra Pontonerne til Overfladen var kun 25,4 mm i Tværsnit.

For at kunne hæve Baaden, maatte Kæderne først lægges saaledes omkring Enderne, at de ikke kunde glide af. Det var en vanskelig Opgave, da Baaden laa begravet i Mudder til Dækket. Dens Stilling var paa ret Køl med Agterenden saa meget dybere end Forenden, at den fik en Hældning paa ca. 10° .

To Dykkes Forsøg paa at stikke Forløbere ind fra begge Sider af Agterenden og forbinde dem slog fejl, fordi Baaden laa for dybt i Mudderet.

Ved Hævningen af »S 51« og »S 4« havde man med godt Resultat benyttet en Vandledning til at trænge igennem Mudderet ved at vaske dette bort. Her prøvede man det samme, idet man lod en Dykker fra Dækket skubbe et halvrundt Rør rundt om Baadens Agterende for derved at spule Mudderet væk. Dette Forsøg mislykkedes dog, fordi Mudderet var for fast. Ligeledes mislykkedes det næste Forsøg, der gik ud paa at lave en Tunnel fra Havbunden ved Hjælp af en Straalespids med højt Tryk.

Man havde ogsaa tænkt paa at hæve Forskibet, der stak op af Mudderet, ved Hjælp af en Ponton og dernæst forfare en Forløber fra for til agter. Kæderne var dog herved kommet til at ligge uden paa Skrueakserne, der formodentlig vilde høje, naar der kom Træk paa, saaledes at man kunde risikere, at Hovedtank Nr. 4 og Agterste Torpedorum sprang læk.

Man vendte saa tilbage til den Tanke, at man kunde spule Mudderet væk, og byggede et nyt Straalerør, der bestod af løse teleskopagtige Forbindelsesstykker, der selv kunde rette sig ind, saaledes konstrueret, at en Dykker let kunde sætte dem sammen. Den forreste Del af Røret var 4,6 m lang, de andre fire Dele var hver 2,44. Med 1,22 m's Afstand var der Huller i Røret, saaledes at de kastede Vandstraaler bagud, hvorved dels Røret fik en fremadgaende Bevægelse, og dels Mudderet blev kastet bagud. Gennemsnittet af Røret var 2" og ved Munden 1".

Med dette Rør lykkedes det saa at lave en Kanal under Skibsskroget. Det sidste af Mudderet blev gennemboret af en 6,35 mm Staaltraad, der var Forløber for en 4,8 mm Wire. Den 21. Juni lykkedes det at hive denne tynde Wire op. Dernæst haledes man tykkere Wire igennem, den sidste paa ca. 1" blev ført rundt om Skroget, og foruden sørgede man for, at der var en ekstra Forløber til Disposition.

Saa blev der fastskruet Trykluftslanger til Udblæsning af Hoved- og Brændolietanke og anbragt Slæbetrosser for og agter samt to Pontoner ved Agterenden i 55 og 61 m's Dybde. Da Vejret var gunstigt indtil Begyndelsen af Juli, kunde alle fem Agterpontoner anbringes i Løbet af to Dage.

Imellemtiden var Brændolien fra »Squulus« blevet pumpet over i Slæbebaaden »Falcon«s Olietanke, da man vilde forhindre Tilsudsning af Vandet.

Den 12. Juli blev de to forreste Pontoner anbragt, og i Løbet

af den følgende Nat blev der etableret og prøvet Trykluftforbindelse fra »Falcon« til Undervandsbaaden og til Pontonerne. Herved opdagede man, at en af de paalideligste Dykkere var kommet til at forbinde en Ledning forkert. Dette Tilfælde viser paa ny, hvor let det er for en Dykker, der bevæger sig imellem mange Slinger og Kabler i sin ubekvemme Dragt, at gøre Fejl. Paa denne Maade bliver det forklarligt, at paa mange Dage under Bjærgningsarbejdet arbejdede syv eller otte Dykkere hele Dagen, uden der kunde paavises noget Fremskridt. Den i dette Tilfælde gjorte Fejl blev rettet den følgende Dag. Samme Nat blev de øverste Pontoner og nogle Brændstofbeholdere blæst ud. Den kunde efter Beregningerne gøres, uden der blev Fare for, at Baaden skulde begynde at stige.

Da »Squalus« laa med Agterenden i Retning af det lægere Vand, skulde den bugseres agterover. Tidlig om Morgenen den 13. Juli gjorde Bugserbaaden »Wandank« den agterste Slæbetrosse fast til sin Krog, mens »Falcon« tog den forreste.

Da alt var klar til Hævning af Agterenden, begyndte man Kl. 0930 med at blæse de endnu ikke tomme Pontoner ud sammen med de agterste Hovedtanke og Brændstofbeholdere, og da alle Hovedtanke i agterste Gruppe og alle Brændolietanke undtagen en var tomme, hævede Agterenden sig Kl. 1450 og Pontonerne Nr. 6 og 7 kom til Overfladen. Men Agterenden blev ved med at stige, saa at der slap noget Luft ud af de lige udblæste Tanke, hvorved den atter sank saa meget, at de to Tanke, der var kommet til Overfladen, atter kom til at bære fuldt.

Efter Lukning af Bund- og Luftafgangsventiler i Pontonerne 6 og 7 begyndte man paa Udblæsning af Ponton 10 og Hovedtank Nr. 1 og Nr. 2 for at hæve Forskibet.

(Fortsættes).

Marinens Bibliotek.

Oktober 1941.

- Nr. Forfatter, Titel m. m.
90. Danske Sømænds Sange, trykte for Contre-Admiral Grev Moltke. Kbhvn. 1789. 8^o. H.
91. *Baggesen, J.*: Prøve af ny Sange for danske Sømænd. Sendt fra Paris i Jan. 1808. 8^o. H.
- *92. *Rasmussen, Knud*: Alaskan Eskimo Words. Kort. Ed. by H. Ostermann. Rep. of The Fifth Thule Exp. 1921—24. Vol. III. No. 4. Kbh. 1941. 4^o. H. Gave fra Thule-Komm.
93. Was man über die Kriegsschiffs-Typen wissen musz. Ill. 11.-20. Taus. Reichenberg 1940. 8^o. H.
94. *Heye W.*: »Z 13«. Von Kiel bis Narvik. Kriegserleben einer Zerstörerbesatzung. Ill. & Kort. Dresden 1941. 8^o. H.
95. *Petersen, Josef*: Søfareren Vitus Bering. Kort. Kbh. 1941. 8^o. H.
96. Finlands blaa-hvide Bog II: Sovjetunionens Holdning overfor Finland efter Freden i Moskva. Udg. af Finlands Udenrigsmin. Kbh. 1941. 8^o. H.
- *97. *Spinnangr, F.*: Om varsling av tåke i Vest-Norge. Diagr. Bergens Mus. Årbok 1941. Naturv. rekke nr. 5. Bergen 1940. 4^o. H. Gave fra Komm. f. Led. af vidensk. Unders. i Grønland.
- *98. Anti-Gas Precautions for Merchant Ships. Iss. by the Home Aff. (Air Raid Precautions Dep.) Air Raide Precautions Handbook No. 7. Lond. 1938 (Repr. 1939). 8^o. H. Gave fra Det Kgl. Bibl.
- *99. Merchant Marine Statistics. Fiscal year 1938. U. S. Dep. of Commerce. Rep. Series, No. 6. Wash. 1939. 8^o. H. Gave fra Det Kgl. Bibl.
- *100. The Maintenance of Aids to Marine Navigation by the United States. . . Coast Guard. Treasury Dep. Ill. (Wash.) 1939. 8^o. H. Gave fra Det Kgl. Bibl.

*101. Register of Commissioned and Warrant Officers of the United States Navy and Marine Corps. Wash. 1939. 8^o. H. Gave fra Det Kgl. Bibl.

78-II. Jern og Staal. III. II. Red.: Direktør, Civilingeniør A. Ramløv & Docent, Civilingeniør E. K. Henriksen. Kbh. 1941. K¹.

H. Bistrup.

Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

Gr. 7.: Krigen 1939—

7,1.: Diplomatsk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).
Deutschland und die Sovjetunion [Dokumenter]. Monatshft.
f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 7.

Die Wiedergeburt des kroatischen Staates [Dokumenter].
Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 6.

7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk
Krigsførelse).

Hjøl, E.: General de Gaulle og det tredie Frankrig. Gads
Danske Mag., Aarg. 35, Sept. H.

7,4.: Krigsøkonomi.

Fick: Die Wirtschaftspolitik der Achse. Zeitschr. f. Pol.,
Aarg. 31, Nr. 6.

Italien.

Fleming W.: Italiens Wirtschaft. Zeitschr. f. Pol., Aarg.
31, Nr. 6.

7,41.: Produktion og Transport.

Sverige.

Gjøre, A.: En auktoritativ exposé [Radioforedr. d. 4.-8.-1941.]
Industria. Aarg. 37, Nr. 17.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Tyskland.

Rentrop, W.: Preispolitik und Verbrauchsgüterindustrie im
Kriege. Deutsche Volkswirt, 15. Aarg., Nr. 35/36.

Leif, Dr. Hart: Gewinnabführung und Preissenkung bei ge-
bundenen Preisen. Deutsche Volkswirt, 15. Aarg.,
Nr. 45.

7,43.: Krigsfinansiering.

Schwartz, O.: Weltfinanzjahr 1940. Bank-Archiv, Aarg. 1941, Nr. 12.

Tyskland.

Caravias, A.: Zahlungsregelung für die Wehrmachtangehörigen in den besetzten Gebieten. Bank-Archiv, Aarg. 1941, Nr. 8.

7,5.: Propaganda.

Kaiser, H.: Pax Britannica und Pax Americana. [Hvordan England og Amerika tænker sig den kommende Fred.] Zeitschr. f. Pol., Aarg. 31, Nr. 7.

(forts.)

H. Bistrup.

Ændringer i Søe-Lieutenant-Selskabets Love, vedtaget den 5. December 1939.

§ 4: Sætningen »Æresmedlemmer betaler intet Bidrag«
udgaar og erstattes med:

»Æresmedlemmer samt Medlemmer, der har betalt
Kontingent til Selskabet i sammenlagt 45 Aar,
er kontingentfri«.

I Bestemmelserne for Samvirke mellem Søof-
ficers-Foreningen og Søe-Lieutenant-Selskabet, Punkt 3,
tilføjes efter »1/3«:

», dog at saadanne Medlemmer er kontingentfri
efter 45 Aars Medlemsskab af en af Foreningerne«.

Ændringer i Søofficersforeningens Love, vedtaget den 5. December 1939.

§ 5: 1^{ste} Stykke ændres til:

»Medlemskontingentet fastsættes paa den aarlige
ordentlige Generalforsamling jvnfr. § 34. Æres-
medlemmer samt Medlemmer, der har betalt Kon-
tingent til Foreningen i sammenlagt 45 Aar, er
kontingentfri«.

I Bestemmelserne for Samvirke mellem Søof-
ficers-Foreningen og Søe-Lieutenant-Selskabet, Punkt 3,
tilføjes efter »1/3«:

», dog at saadanne Medlemmer er kontingentfri
efter 45 Aars Medlemsskab af en af Foreningerne«.