

# TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

1942

113. AARGANG

UDGIVET AF  
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

REDAKTØR: KOMMANDØR IPSEN



KJØBENHAVN

HØVEDKOMMISSIONÆR H. HAGERUP

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI A/S

1942



35.5  
Ti 27 1942  
55371

INDHOLDSFORTEGNELSE  
ORDNET ALFABETISK EFTER EMNE

<i>Bog anmeldelser.</i>	Pag.
Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg, Aarbog 1942 . . . . .	437
Kjølsen, F.: Vort Søværns Hæders- og Mindedage . . . . .	241
Seehusen, K.: Lærebog i Navigation . . . . .	182
Sveriges Sjöfartsmuseum, Aarbog 1941 . . . . .	323
Sørensen, Børup: Georg Stage gennem 60 Aar . . . . .	276

*Fra Udlandet. Meddelelser ved Orlogskaptajn H. Harms  
og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.*

Amerika (U. S. A.) . . . . .	42—88—141—296—388—493—543—582
Australien . . . . .	247
England . . . . .	134—287—344—488
Frankrig . . . . .	291
Italien . . . . .	382—488
Japan . . . . .	40—136—249—291
Rusland (Sovjet) . . . . .	291
Sverige . . . . .	40—86—137—188—250—293—346—444—490—534—580
Tyskland . . . . .	138—294—491
Tidsskrifts-Forkortelser 1942 . . . . .	94
Efterretningsvæsen . . . . .	444
Krigen i Middelhavet . . . . .	383
Oversigt over Skibstabene . . . . .	583

*Historie — Dansk.*

Angaaende een af H. C. Sneedorff hidtil ukendt hemmelig Sendelse. Af Kommandørkaptajn H. Bistrup . . . . .	167
Danmarks Indsats paa Verdenshavet. Af Hs. Kgl. Højhed Prins Axel . . . . .	197

	Pag.
Gensvar angaaende »Kampen i Eckernførde«. Af Orlogskaptajn P. Holck .....	23
Henrik Gerner til Ære. Af Kommandørkaptajn H. Bistrup ...	375
Orlogsværftets 250 Aars Jubilæum. Ved Kommandør P. Ipsen.	508
Slaget paa Rheden i dansk Historie. Af Redaktør Dalhoff-Nielsen	466
— Af Kommandør M. Bojesen .....	497
— Af Kommandør C. Evers .....	501
Tale vedr. Kystartilleriets Historie. Af Kaptajn Arne Stevns ..	517
Vitus Bering, hans Tid og Mændene omkring ham. Af Løjtnant Bendix Thostrup .....	1
Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Af Kommandørkaptajn F. Kjølens .. 39—84—131—184—242—282—340—378—440—486	530—579

### *Krigen 1939.*

Det tyske Invasionsforetagende mod Norge, Foraaret 1940. Af Orlogskaptajn J. Münter .....	397
Søslaget ved Java. Af Orlogskaptajn F. Haugsted .....	552

### *Kystdefensionen.*

Nogle Betragtninger vedr. Uddannelsen af Kystofficerer og disses tjenstlige Stillinger. Af Orlogskaptajn J. Münter .....	545
---	-----

### *Luftvæsen.*

Faldskærmstropper og Lufttransporter. Af Premierløjtnant V. K. Sørensen .....	454
--	-----

### *Lønninger.*

Vore værnepligtiges Lønninger. Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn	449
---	-----

### *Marinens Bibliotek.* Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.

#### Anskaffelser:

November 1941 .....	44
December 1941 .....	95
Januar—Februar 1942 .....	194
Marts—April ... 1942 .....	297
Maj—Juni .....	391
Juli—August ... 1942 .....	495
Sept.—Okt. ... 1942 .....	586
Tidsskrift-Index .....	47—96—195—299—392—589

*Militær — Uddannelse.*

Bør Infanteriuddannelse indføres i Marinen? Af Søløjtnant J. Petersen .....	97
— Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn .....	145
Nogle Betragtninger vedr. Uddannelsen af Kystofficerer og disses tjenstlige Stilling. Af Orlogskaptajn J. Münter.....	545

*Navigation :*

Om Tidevandsforudsigelse. Af Kaptajnløjtnant K. Seehusen...	49
---	----

*Nekrologer :*

Ved Ipsen, P. Kaptajn Oluf Aarestrup.....	239
--	-----

*Politik — Forsvarspolitik.*

## Dansk :

Nogle Kommentarer til Artiklen »Skolen og Forsvaret«. Af Søløjtnant J. Hviid.....	37
Samarbejde mellem Værnene. Af Kommandør P. Ipsen .....	70

## Svensk :

Plan for det svenske Forsvars Organisation. Af Kaptajnløjtnant F. Haugsted .....	253—301
--	---------

*Prisspørgsmaal.*

Prisspørgsmaal 1942 .....	144
---------------------------	-----

*Skibbygning.*

Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar. Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen .....	101—155—218
Om nogle tekniske Grænser for Krigsskibes militære Egenskaber. Af Direktør N. K. Nielsen, Særhefte, Maj 1942.	

*Skibsarkivet.*

Skibsarkivet. Af Orlogskaptajn N. Brammer.....	58
--	----

*Strategi — Taktik.*

Samarbejde mellem Værnene. Af Kommandør P. Ipsen.....	70
---	----

	Pag.
<i>Søe-Lieutenant-Selskabet.</i>	
Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet .....	578
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1941—42. Det 157. Forsamlingsaar .....	278
 <i>Værnepligt.</i>	
Vore værnepligtiges Lønninger. Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn	449
 <i>Økonomi — Forsvarsøkonomi.</i>	
Forsvar og Økonomi. Af Søløjtnant J. Hviid.....	349

## INDHOLDSFORTEGNELSE

### ORDNET ALFABETISK EFTER FORFATTERNAVN

	Pag.
<i>Axel, Prins</i> , Danmarks Indsats paa Verdenshavet.....	197
<i>Bistrup, H.</i> , Angaaende een af H. C. Sneedorff, hidtil ukendt hemmelig Sendelse.....	167
— Henrik Gerner til Ære.....	375
— Marinens Biblioteks Anskaffelser.....	44—95—194—297—391 495—586
— Tidsskrift-Index.....	47—96—195—299—392—589
<i>Bojesen, M.</i> , Slaget paa Rheden.....	497
<i>Brammer, N.</i> , Skibsarkivet.....	58
<i>Dalhoff-Nielsen, S.</i> , Slaget paa Rheden i dansk Historie.....	466
<i>Evers, C.</i> , Slaget paa Rheden i dansk Historie.....	501
<i>Harms, H.</i> , Meddelelser fra Udlandet 40—86—134—188—247—287 344—382—444—489—534—580	40—86—134—188—247—287 344—382—444—489—534—580
<i>Haugsted, F.</i> , Plan for det svenske Forsvars Organisation 253—301 — Søslaget ved Java.....	253—301 552
— Meddelelser fra Udlandet. 40—86—134—188—247—287—344 382—444—489—534—580	40—86—134—188—247—287—344 382—444—489—534—580
<i>Holck, P.</i> , Gensvar angaaende »Kampen i Eckernförde«.....	23
<i>Hviid, J.</i> , Forsvar og Økonomi.....	349
— Nogle Kommentarer til Artiklen »Skolen og Forsvaret«..	37
<i>Ipsen, P.</i> , Orlogsværftets 250 Aars Jubilæum.....	508
— Samarbejde mellem Værnene.....	70
— Boganmeldelser: Georg Stage gennem 60 Aar.....	276
Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg. Aarbog 1942..	437
Vort Søværns Hæders- og Mindedage.....	241
— Nekrologer: Kaptajn Oluf Aarestrup.....	239
<i>Kjolsen, F.</i> , Vort Søværns Hæders- og Mindedage 39—84—131—185 242—282—340—378—440—486—530—579	39—84—131—185 242—282—340—378—440—486—530—579
<i>Langhorn, G.</i> , Bør Infanteriuddannelse indføres i Marinen ...	145
— Vore værnepligtiges Lønninger.....	449

	Pag.
<i>Münter, J.</i> , Det tyske Invasionsforetagende mod Norge, Foraaret 1940.....	397
— Nogle Betragtninger vedrørende Uddannelsen af Kystofficerer og disses tjenstlige Stillinger.....	545
<i>Nielsen, N. K.</i> , Om nogle tekniske Grænser for Krigsskibes militære Egenskaber. Særhefte, Maj 1942	
<i>Petersen, J.</i> , Bør Infanteriuddannelse indføres i Marinen?.....	97
<i>Schmidt, A.</i> , Boganmeldelse:	
Lærebog i Navigation .....	182
<i>Seehusen, K.</i> , Om Tidevandsforudsigelse .....	49
— Boganmeldelse:	
Sveriges Sjøfartsmuseum, Aarbog 1941 .....	323
<i>Steen, R. Steen</i> , Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar	
	101—155—218
<i>Støvs, A.</i> , Tale vedr. Kystartilleriets Historie .....	517
Søe-Lieutenant-Selskabet	
Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1941—42.....	278
Meddelelse .....	578
Prisspørgsmaal 1942.....	144
<i>Sørensen, V. K.</i> , Faldskærmstroppe og Lufttransporter.....	454
<i>Thostrup, B.</i> , Vitus Bering, hans Tid og Mændene omkring ham	1



## Vitus Bering, hans Tid og Mændene omkring ham.

Af Løjtnant Bendix Thostrup.

Vitus Berings værdifulde Indsats i Udforskningen af Verdens geografiske Gaader var indtil vor Tid næsten ukendt for danske Læsere. Ganske vist var der tidligere fremkommet forskellige Værker og Artikler om ham, væsentligt Uddrag af udenlandske Forfatteres Bedømmelse af ham og hans Færd, men først 1885 udkom en dansk Bog om Vitus Bering, grundet paa Forfatterens egne, grundige Studier og kritiske Vurdering af forudgaaende Beretninger; det var Geografi- og Kartografhistorikeren Peder Lauridsen (1846—1923), der førte et virkningsfuldt og troværdigt, om end til Tider noget anstrængt Forsvar for vor Landsmand, som ikke var behandlet ganske efter Fortjeneste af sine Samtidige. Sidst har Josef Petersen udsendt en Bog om Vitus Bering, men den bringer kun lidt nyt og giver ikke den almindelige Læser noget godt Overblik over hans Liv, hvilket forøvrigt Peder Lauridsen heller ikke gør. Foruden disse to nutidige Bøger er der om Emnet fremkommet mange korte Artikler, der i sammentrængt Form fortæller om Vitus Berings Bedrifter paa en Maade, saa disse staar klart og tydeligt for Læseren.

Der bør nu ingen Tvivl herske om, at Vitus Bering var en Opdager af Format, som kun uheldige Omstændigheder bragte ud i den Vanskæbne, ikke at blive tilstrækkeligt anerkendt i levende Live. Hvor ukendt han har været, selv i et saa udbredt og omhyggeligt redigeret Værk som »The Encyclopædia Bri-

tannica«, fremgaar af Artiklen »Behring's Strait«, i hvilken der skrives. »The strait derives its name from Vitus Bering or Behring, a German in the Russian service, who discovered in the year 1728«.

Dels var han en fremmed i dette mærkelige Rusland, hvor allerede for 200 Aar siden, som nu, en Chef for et alvorligt Foretagende kunde være begrænset i sine Afgørelser og Beslutninger af medbestemmende Personer uden faglig Indsigt, og hvor korrumperede Embedsmænd, i Egne, der laa fjernt fra Selvherskerens straffende Arm, lagde ham Hindringer i Vejen, og dels var han for god af sig, ja, efter alt at dømme, endog for hensynsfuld og uselvsk af Karakter til at møde og afværge de primitive Ondskabsfuldheder, han var Genstand for; og ikke mindst var han, i hvert Fald de sidste Aar, en udslidt og syg Mand.

Saa meget stoltere bør da hans Minde leve blandt os, hans Landsmænd, og saa meget mere lysende staar hans fuldbragte Værk, den endelige Opdagelse af det Stræde, der bærer hans Navn, Skillevejen, eller, om man vil, Forbindelsen mellem Asien og Amerika, Beringsstrædet.

Man vil forstaa, at om hans to Ekspeditioner er der berettiget adskilligt, saa det kan forsvares her kun at berøre dem i korte Træk, og de følgende Linier skal da indskrænkes til blot at fortælle lidt om Vitus Bering, om hans Tid og Mændene omkring ham.

Vitus Bering var Jyde, desværre med det Islæt af fremmed eller rettere »ujydsk« Blod, der borteliminerede den Stejlhed, han kunde have haft Brug for og Gavn af, naar hans Vilje baandlagdes af russiske Formaliteter, og især naar det gjaldt om at gøre sig gældende advancementsmæssigt blandt de øvrige i Flokken af Æventyrere, som strømmede til Overmoskoviten

Peter den Store, da han slog Ruslands Porte op for de Fremmede, der skulde hjælpe ham med at danne en slavisk Søfront baade i Vest og i Øst. Men var Vitus ikke stejl, saa var han seig, han arbejdede støt, klogt og roligt og var ikke blottet for Evne til at liste igennem, hvad han ikke kunde tvinge frem, hertil hjalp især hans usigelige Taalmodighed ham, han forstod den Kunst, at vente indtil det rette Øjeblik var inde, men, som sagt, han manglede den nødvendige Brutalitet til, eller han havde ingen Lyst til, fuldt ud at tage Kampen op med den hensynsløse og egenkærlige Verden, han levede i.

Vitus Berings Slægt er oprindelig Viborgfolk, god gammel Familie dér. Blandt Tip-Oldeforældrene var Bonden Vitus Brun i Mollerup i Sønderlyng Herred ved Viborg og Raadmand i Viborg Peder Jensen Bering, død  $\frac{4}{5}$  1591, samt dennes Hustru Kirsten Christensdatter Høg, død  $\frac{23}{5}$  1635.

Hans »Bering-Oldeforældre« var Peder Pedersen Bering, Borgmester i Viborg 1631—1656, og Maren Vitusdatter, født ca. 1591, død  $\frac{12}{7}$  1626.

Borgmesteren var en mindst lige saa modig Mand som hans Barnebarnsbarn, han var gift fire Gange; blandt hans Børn bør, for at godtgøre Familiens Betydning, nævnes Historikeren Vitus Bering, der forøvrigt af enkelte Tidsskriftsforfattere er forvekslet med vor Søfarer, endda i en saadan Grad, at hans Billede er gengivet som dennes; af vor Vitus findes intet Portræt.

En Datter, Bodil, var gift med Raadmand Anders Broch i Viborg, men der var flere Børn, bl. a. altsaa Vitus Berings Bedstefar Peder Pedersen Bering, gift med Maren Madsdatter; han var Præst i Øster Snede. Det var denne Præstemands Datter Anna, der blev Mor til Vitus ved sit Ægteskab med Tolderen i Horsens, eller som Datidens Sprog lød, »Visitereren«, Jonas Svendsen,

(med Tilnavnet »Halmstad«, hvilket formodentlig viser hen til hans Fødested).

Vitus Bering blev døbt den 12. August 1681 i Horsens og døde langt fra Hjemmet, paa Beringsøen, den 8/19 December 1741.

Hans Døbenavn er naturligvis *Vitus Jonassen*, og naar han til dette har føjet Moderens Slægtsnavn *Bering*, da var dette fuldt gyldigt og naturligt efter Tidens Skik, den mindre fremragende Jonas blev sat en Kende til Side til Fordel for det prominente »Bering« der i Jylland havde solid Grund under Fødderne gennem nogle Generationer; saaledes bar man sig ad dengang, og til Sammenligning kan fortælles om den kongelige Tolder i Nabobyen Kolding, Hans Pedersen, og hans Kone, Margaretha Kurtz, Datter af Hofguldsmeden, som forfærdigede Enevoldskongernes pragtfulde Krone, deres Børn kaldte sig »Curtz«; fremdeles kunde fremdrages mange Paralleller, saa Vitus begik ikke noget usædvanligt ved at vælge et anset og fornemt Navn, — om det ellers har haft nogen Betydning for ham er tvivlsomt, thi blandt Russerne hed han Ivan Ivanovitsch. Fornavnet Vitus siges i alle hidtidige Beretninger om ham at stamme fra Moderens Onkel, men med Kendskab til jydsk Sæd og Skik maa det føres langt længere tilbage i Slægten; selv skrev han sig »Witus« eller »Wittus« og »Bering« eller »Berring«.

Slutningen af Sekstenhundrederne og den første Halvdel af 1700-Tallet var i mange Retninger en Opvaagningstid for Menneskene; System og Organisation fik mere faste Former, det var en Mulighedernes Tid for Stræberne, ja, og for den dygtige og driftige, der ikke holdt sig beskedent tilbage; det var Tordenskjolds (1690—1720), Karl den XII's (1682—1718), Peter den

Stores (1672—1725), Christen Thomesen Sehesteds (1664—1736), Hans Egedes (1686—1758), Thomas Kingos (1634—1703), Ole Rømers (1644—1710) og Ludvig Holbergs (1684—1754) Tid.

Det er, som om Vitus Bering i lange Tider holdt sig i andet Geled, som om der ingen Modhager var paa ham under Fremgang, han gled altid tilbage i Ubemærketheden; det er betegnende, at man først for Alvor fik Øje paa ham da der skulde sendes Folk til Verdens Ende, til Steder, hvor ingen andre lystede at komme, hvor selv den sparsomme russiske Kultur endnu ikke var naaet frem, hvor der var mere Møje, Besvær og Strabadser at vinde, end Magelighed og Berømmelse, det synes, som om man rigtig godt har kendt hans Eksistens, hans Brugbarhed og Kapacitet, men man har holdt ham paa en beskeden Plads til man fik Brug for ham, maaske var han blevet hentet frem af Glemselen før, hvis han selv havde trængt paa; — men dette sidste laa ham fjærnt, hans Taalmod bristede først, da han efter en Snes Aars god Tjeneste ikke saa sig højere paa Rangstigen end Kaptajn af anden Grad, han følte sig da forurettet, søgte og fik sin Afsked.

Hans Tjeneste var ellers god nok, 1711 var han Chef for MUNKER, stationeret i Det asovske Hav, 1715 og 1718 førte han Linieskibet SELAFAIL, med hvilket han besøgte København paa Rejse fra Archangelsk til Sct. Petersborg, 1716 var han i sin Landsmand, Admiral Sivers' Eskadre i Østersøen, hvor Fregatten PERLEN var ham underlagt, og hans sidste Kommando var som Chef for MARLBURG.

Ruslands Vestfront blev under Den store nordiske Krig udvidet over Finland, og i Wiborg med Omegn

tildelte Peter den Store de Søofficerer, der fra Udlandet traadte i hans Tjeneste, Ejendomme og Fordele for at knytte dem nærmere til Russerriget, han forstod, at Wiborg var et godt Flaadestøttepunkt for hans Kælebarn, den nyskabte Marine, og derfor saa han netop gerne Søofficerer placeret der. Ogsaa Vitus Bering fik sit Hjem her, hans Brud blev en purung Købmandsdatter, Anna Christina Matvejevna (Mathiasdatter) Püllse, hvis Søster var gift med senere Viceadmiral Saunders af svensk Oprindelse; man kan ikke være i Tvivl om den unge Kones Tanker, naar hun, som Aarene gik, sammenlignede Svogerens Fremgang med sin Husbonds Stillestaaen, de faldt fornuftigvis ikke ud til Fordel for denne. Det maa derfor staa klart, at da Vitus Bering 1724 kaldtes tilbage til aktiv Tjeneste, avancerede til Kaptajn af første Grad, og stilledes overfor store, ærefulde Opgaver, følte han og hele Familien det som en Oprejsning, og han har utvivlsomt taget fat med al sin Energi til Trods for, at han egentlig var for gammel til et Arbejde, der krævede en yngre Mands Fysik.

Om hans Succes og om hans Død paa Arbejdsmarken skal, som foran nævnt, ikke tales i nærværende Artikel, de dertil knyttede Data og Begivenheder forudsættes velkendte og grundigt belyste andetsteds.

Ser vi paa Datidens Mænd, paa Vitus Berings Samtidige, vil vi først fæste vor Opmærksomhed paa hans Bysbarn og Dusbroder Poul Thomsen Vendelbo, Bedemandens Søn fra Horsens, der boede kun to Gaarde fra Vitus; hans Skæbne er typisk for Lykkeridderens. Han var Student fra 1705, havde tænkt sig at vandre ad den gejstlige Vej, men brød af og lod sig hverve til Rusland, hvor han vel begyndte sin Løbebane i en beskeden Stilling som Hovmester, men i Løbet af to Aar blev Major og Generaladjutant hos Hærføreren Mensjikov. Hans

senere, stærkt sammenblandede russisk-danske Tjeneste medførte, at han 1711 blev adlet af Kong Frederik den IV under Navnet Løvenørn.

Dette enestaaende Avancement har Vitus Bering naturligvis kendt, men han har ikke udnyttet sit Bekendtskab med den anden, mere heldige, Horsensdreng, et Træk der tjener hans Karakter til Ære, — men hans Forstand burde have været taget med paa Raad.

En anden Person med Fart i Avancementet var den norske Skipper Niels Olsen (1657—1727), han var saa heldig at træffe Peter den Store, da denne endnu var »Peter Tømmermand« i Zaandam; der knyttedes et fortroligt Baand mellem de to, og Nordmanden, — for saavidt ogsaa vor Landsmand i den Tid, — nød Peters Tillid i saa høj en Grad, at han blev det russiske Riges Admiral og Overekvipagemester samt Medopbygger af den russiske Sømagt, baade hvad Materiel, Anlæg og Personel angik. Han kaldte sig, allerede da han traf Czaren, Cornelis Cruys, det var et Navn, han havde tillagt sig i Holland. Med Hensyn til dette Navneskifte er Forklaringen denne, at »Niels« blev til »Cor-nelis« og »Cruys« aflededes af Slægtens Bosted, »Krossöy« ved Stavanger.

Det var ham, der antog Vitus Bering til russisk Orlogstjeneste, han var nemlig paa en vis Tid Hverver i Amsterdam. At han har forstaaet at overtale de Folk, han ansaa for egnede, er utvivlsomt, man maalede med stærke Farver i saadanne Tilfælde, men forøvrigt sad Lysten sikkert Aspiranterne i Kødet.

Hvor mærkelige Forholdene var i det moskovitiske Rige fremgaar af, at der foreligger troværdige Beretninger (Danzigeren Martin Neugebauer og den østerrikske diplomatiske Agent Pleyer, hver for sig) om, at Czaren i 1700 lod sin Viceadmiral Cruys prygle i alles Paasyn i Woronesk, og derpaa anbringe 24 Timer i

et læk Skib, saa han stod i Vand; formodentlig har Cruys selv været dette Skibs Bygmester og Straffen har været Betaling for at det lækkede. — Bagefter synes Venskabet og Tilliden mellem de to Parter at have vedværet, — indtil nye Voldsomheder indtraf. 1710 erobrede Cruys Wiborg, men 1713 var han uheldig i Den finske Bugt, hvor et russisk Skib »Riga« kom paa Grund og blev ødelagt; han og tre Kaptajner dømtes til Døden, men benaadedes senere.

Det var et usikkert Liv, der levedes i det store, hvide Land.

Besyderligt nok lod Cornelis Cruys sin egen Søn Rudolf gaa i dansk Tjeneste, ganske vist efter at han først havde tjent 3 Aar i Holland og 3 Aar i Rusland. — Muligvis har Rudolf dog selv fratraadt i Rusland paa Grund af Faderens daarlige Behandling.

Han døde som dansk Kommandørkaptajn den 1. December 1736. Hans Børn rettede det hollandske Navn op til »Creutz«.

Gamle Cornelis Cruys var tilsyneladende altid Vitus Bering venligt stemt, det samme gjaldt den tyske Æventyrer Grev Andreae Ostermann, der sammen med Bering kom i Czarens Tjeneste, og som i Løbet af faa Aar blev Gehejmeraad og Friherre, men deres Protection er gaaet tilbunds i den Begivenhedernes Malstrøm, det czaristiske Hofliv hvirvlede rundt i, og virkede ikke, naar Protegéen var saa beskeden, at han ligefrem holdt sig tilbage fra de Steder, hvor der foregik noget af den Slags.

Jo mere man fordyber sig i Vitus Berings Levned, jo sikrere bliver man paa, at han har været en sær Patron med Hensyn til sit eget Vel, det er nemlig aabenlyst, at han var modig, dygtig og vel oplært, men — han stod stille, der var ikke Spor af den Drift i ham, der benytter alle Chancer, helt op til Hensyns-



løsheden, til egen Fordel, man kan næsten bruge det Udtryk om ham: »han led i Stilhed«.

Han havde Venner nok, og han var naturligvis ikke i Begyndelsen betydelig nok til at have indflydelsesrige Fjender, endvidere har hans Karriere ikke kunnet skabe Misundere.

Et enkelt Tilfælde, da han skulde vælges til Chef for Polarekspeditionerne, bragte ham Hjælp fra en Ven og Velynder, det var Peter Sivers, den danske Sekondløjtnant i Marinen, der avancerede til russisk Viceadmiral hurtigere end Vitus Bering blev Kaptajn af første Grad.

Peter Sivers var af gammel Sømandsslægt, hans Far, Jan Sivers (1646—1712), var fra Ystad, han begyndte som saa mange andre Skandinaver i hollandsk Tjeneste, giftede sig med en hollandsk Dame Cornelia Sibartsdatter, men drog i 30-Aarsalderen til Danmark, hvor han efterhaanden blev Kaptajn i Marinen. Dette Ægtepar havde 4 Sønner, der alle blev danske Søofficerer, og alle raske Mænd.

Jan Sivers (Sievertz) selv blev efter sin Afsked som Kaptajn i 1684 Skibshandler i København og Levevandør til Marinen, men denne Levevej var øjensynlig kummerlig, og først paa Aaret 1689 tales der da om atter at ansætte ham i Marinen, god, gammel Skipper, som han var. Imidlertid stilledes Sagen i Bero, og det synes da, at han har søgt sit Udkomme udenvelts, thi vi finder ham i den russiske Liste, (oversat): »Fortegnelse over udenlandske Befalingsmænd og Matroser, som blev sendt fra Amsterdam . . . til Archangelsk . . . den 20. Juni 1698«, Understyrmand Jan Pitersen Sjvart. Navneformen skal man ikke hæfte sig ved, det danske Navn var i Forvejen ubestemt, og »Sjvart« er gaaet gennem Hollandsk til Russisk.

Der kan ikke være Tvivl om, at den i den rus-

siske Rulle opførte Jan Petersen Sivers er den forhen-værende danske Kaptajn Johan (Jan) Sivers (Sievertz); ganske vist kender de danske Optegnelser ikke Mellemnavnet »Petersen«, men hans Fader var Peter Siverts i Ystad, Skibsejer og fornem Borger, (Nachrichten von den Vorfahren und der Falmilie des russischen Admirals Peter von Sievers), (Rådstuga-Arkiv, Ystad). Ser man paa Jan Sivers Navngivning til sine Børn, bemærker man da ogsaa, at den ældste Søn, den senere russiske Admiral, faar efter Tidens Skik og Brug Bestefaderens Fornavn »Peter«.

At Jan Sivers kun faar Plads som Understyrmand, maa ikke forbavse, han var en ældre Mand, 52 Aar, hvilket var en fremskreden Alder i de Tider, og han kunde fra sin Kaptajnstjeneste i Danmark kun henvise til, at han havde ført Koffardiskibet »Svenske Havfrue«.

Børnene var: Gerhard (1682—1717) der allerede som Kadet var i engelsk Tjeneste og deltog i Gibraltars Erobring 1704, han faldt under Tordenskjold ved Angrebet paa Gothenborg; en Søn, Gerhard, gik som Sekondløjtnant i engelsk Tjeneste, derpaa var han 1746 med paa Ekspeditionen til Algier, var med til at afslutte Fredstraktaten og sendtes som Kurér til Kongen med Budskabet herom, hvilket straks gav ham Avancement. Han døde paa Hjemvejen fra et Ostindietogt; en Datter var gift med Kaptajnløjtnant Fr. Christ. Lütken (1698—1784), »den ædle frimodige Lütken«, (Riegels hist. Saml.).

Simon var, som Broderen, i engelsk Orlogstjeneste som Kadet, han døde som dansk Kommandørkaptajn 1728, og hans Søn blev dansk Søofficer, men døde ganske ung paa Middelhavstogt.

Jens udmærkede sig »med Bravour« ved Dynekilen, men han var en urolig Sjæl og naaede kun at blive Premierløjtnant under Dannebrog.

Den af Brødrene, der drev det videst, var den ovenomtalte Peter, (1674—1740); han begyndte sit Sømandsliv udenfor Orlogstjenesten, men da der den 26. April 1701 oprettedes et Søkadetkompagni under Kommandør Christen Thomesen Sehesteds Ledelse, kendte han sin Begrænsning som Koffardimand, ansøgte om at blive Kadet, og traadte den 7. Maj ind i Kompagniet, 27 Aar gammel.

Det fremgaar ganske tydeligt af hans Færd, at hans Agt kun var at erhverve Kundskaber, der kunde kvalificere ham til fremskudte Stillinger, men ikke at forblive i en Marine, hvor det normale Avancement foregik i langsomt Tempo, og Aaret efter sin Udnævnelse til Sekondløjtnant ser vi ham da ogsaa søge Orlov og gaa i russisk Tjeneste; — det var samtidigt med Vitus Bering, 1704, da der i alle Militærkredse i Verden gik de uhyrligste Fortællinger om »Guld og grønne Skove«, som var at vinde i Rusland. Ti Aar efter var han Kommandørkaptajn og 1716 Eskadrechef. Han levede længe nok til at anbringe Vitus Bering som Leder af Ekspeditionerne, og han havde megen Indflydelse, selv om han i 1732 forvistes til sine Godser i Finland.

Hans Bedrifter i Rusland viser en Tordenskjoldnatur. Det siges, at han havde den Overenskomst med Czaren, at han ikke maatte blive legemlig revset eller mishandlet, og at han i sit Skib var den uindskrænkede Herre, selv om Czaren var tilstede, endvidere fortælles, at da Peter den Store en Gang i Drukkenskab overtraadte denne Overenskomst, spærrede Sivers ham inde i Kahytten, indtil Rusen var sovet ud, og i Mellemtiden sejlede Danskeren Eskadren i sikker Havn.

Da den russisk-tyrkiske Fred blev sluttet 1711 mistede Rusland sit Herredømme i Det azovske Hav, men Sivers udførte den raske Daad at løbe ud fra Taganrog

med 3 Skibe, og til almindelig Forbavselse føre dem forbi Constantinopel, gennem Dardanellerne, ud i Middelhavet og til London, hvor han solgte dem og købte to andre og bedre, som han bragte til Sct. Petersborg med alle sine Folk, og naturligvis blev vel modtaget. 1716 førte han den russiske Eskadre, som gæstede København. Han maa betegnes som den, der efter Cruys opbyggede den russiske Flaade; blev ligesom denne, Viceadmiral, og samtidig med Cruys 1723 Ridder af Alexander-Newsky-Ordenen.

Han er Eksemplet paa den Mand, der *vilde* frem, — det er formodentligt Vitus Berings egen Skyld, at de ikke fulgtes ad.

En anden Dansker, som var Berings Samtidige i Starten i Rusland var Peter Christian Bredal (1683—1756), der blev Lærling 1701, men som 1703 gik til Rusland, hvor han 1736—1739 var Øverstbefalende over Søstridskræfterne i Det azovske Hav under Krigen mod Tyrkiet; han blev Viceadmiral 1737 paa et Tidspunkt, hvor Vitus Bering langsomt sled sig op under Polarkredsen. Den norske Historiker Ludvig Daae kalder ham en Ven af Wilster (omtales senere) og en hadefuld Fjende af Danmark.

Endnu en Søofficer fra den Tid skal nævnes, det er Peter Beesemacker, han var en gammel Søulke, der havde tjent som Niels Juels Flagkaptajn i Køge Bugt, han søgte ogsaa 1704 om Tilladelse til at gaa i russisk Tjeneste, han var da 70 Aar!

Førend Bering, Bredal og Sivers var der enkelte andre danske Søofficerer, der havde tjent i Rusland, men det var enten for et kortere Tidsrum eller førend de store Muligheder forelaa.

Christian Thomesen Carl fra 1698—1700; følte sig forbigaaet hjemme og søgte derfor ud i det Fremmede, men gik atter tilbage til Danmark; han blev dræbt i

Greifswalde 1713 i Strid med den russiske Generalmajor de Staff.

Gustavus Meyer (Meier) var tilknyttet den danske Marine fra 1683; hans Generalieblad var dog noget uregelmæssigt. Ved Norge var det kongelige Koffardiskib »Rosen« forlist, og Meyer havde 1683 ofret en Del Penge paa at bjærge Lasten, men forgæves, — hvilket var Anledning til hans Ansættelse som Løjtnant. Aaret efter forflyttedes han til Drabantgarden, men søgte efter nogle Aars Forløb atter Ansættelse i Marinen. Efter Afsked fra Drabantgarden førte han et Koffardiskib, men strandede og forsøgte sig derefter som Mægler i København fra 1689. Det synes, at han ogsaa er søgt til Rusland med Menneskefloden; vi finder ham der som Kaptajn, »Danskeren Geronimus Meier«.

Simon Pedersen Elkier sendtes 1695 med en Del af Holmens Tømmermænd og Ruhuggere til Sct. Petersborg for at bygge Fregatter og Galejer, de havde da, foruden den russiske Løn, halv Gage fra Danmark, og Simon Pedersen fandt Opholdet saa behageligt, at han ikke vendte tilbage sammen med Folkene, hvorfor han slettedes af Rullen 1701. Om hans Skæbne forlyder intet, han fik 1698 en alvorlig Paamindelse fra Moskva om at opføre sig saa anstændigt, at han ikke paadrog sig Czarens Unaade.

Mange andre Oplysninger findes om Underofficere og Meniges Russertjeneste.

De russiske Personellister fandtes, og findes maaske endnu, i Leningrad i Armeens og Flaadens Arkiv paa en lille Ø, som selve Peter den Store døbte »Novaja Gollandija« (Ny Holland). I Listerne omtales mange dansk-norske Personer af alle Grader, Navnene er ofte mishandlede i Skriveformen, men Fødestedet eller Nationaliteten er vedføjet. I Flæng kan nævnes Konstabel Piter Evertsen fra Arendal, Skibmandsmatherne Ru-

dolf Andrisen, Bergen og Jan Regersen, »Krestjanija«, Baadsmændene Andris Gulovsen og Rulov Tenesen, Styrmandene Peter Rosen Berg (Rosenberg?), Barn (Bjørn?) Tomasen, Jochim Lorensen, Kristian Fli (Fly?), endnu flere Baadsmænd: Christian Villemssen, Piter Juriand (Jørgensen?), Rulev Matiesen, Samol Golst (Holst?), Magnus Michelson, Jurij (Jørgen?) Piter-son, fal fin (fra Fyn?), Baadsmandsmatherne Hans Rulofson, Jan Storm, Junos (Jonas?) Lauren og Laurens Belke, denne sidste findes i en anden Liste som »Lores bielcken van Coopenhaven« — der kunde nævnes mange flere.

Henrik Wessel, der i Norge kendes som Tordenskjolds ældre Broder, født i Trondhjem 1678, tjente i Rusland fra 1707, men har ikke, som antaget i Norge, været dansk Søofficer.

En besynderlig Levevej valgte den danske Søofficer Peter Marselis, der blev Kaptajn i Marinen 14. December 1668 men allerede 14 Dage senere fik Permission for at rejse til Moskva. Han var fra 1672 til 1675, da han døde i Moskva russisk Postmester.

Blandt senere Officerer i russisk Tjeneste medens Vitus Bering endnu levede var Christoffer Christoffersen; han var en ældre Mand, der havde været i engelsk Tjeneste, var Chef for NORSKE LØVE 1710 i Køge Bugt, og var dansk Kommandør, da han forlod Tjenesten. Han døde i 1718 i Sct. Petersborg, samme Aar han kom dertil.

Tordenskjolds Kammerat Peter Hansen Grib var i Rusland fra 1721—1724, hans Dristighed og Dygtighed er det unødvendigt at dvæle ved, den er velkendt; han var med ved Dynekilen, ved Gothenborg og ved Strømstad, hvor han mistede sin højre Arm. I Rusland blev han Kaptajn af første Grad og Chef for Linieskibet ASTRAKAN. Han søgte forgæves om paa ny at

komme i dansk Tjeneste, men endte som kongelig privilegeret Færgemand ved Snoghøj, hvor han døde 1757.

En mindre paalidelig Person, som vi i denne Forbindelse dog ikke kan forbigaa, var Daniel Jacob Wilster (1669—1732). Han var ogsaa af »de Gamle«. Som Dreng gik han i hollandsk Tjeneste, kom tilbage, men havde adskillige Affærer, som ikke udmærkede ham, var 1710 med i Køge Bugt som Skibschef, blev Eskadrechef 1711, men undlod at ødelægge en underlegen svensk Eskadre, som derfor slap ind til Gøteborg; hans Skibschefer klagede baade over Malkonduiten og over de tabte Prispengene, han blev tiltalt og dømt til Kassation. Og nu kommer det særligt angribelige, han gik derefter i Fjendens Sold og blev svensk Viceadmiral, 1715 og 1718 var han i Kamp med sine Landsmænd; den 8. August 1715 var han Chef for Orlogsskibet »Stockholm« i Kampen ved Rügen, hans danske Modstander, Viceadmiral Just Juel i Orlogsskibet »Justilia« faldt, men selv fik han det ene Ben skudt af. Svenskerne var ikke glade for ham, der siges, at han »ej har något vackert minne över sig«. 1718 fradømtes han sin Tjeneste paa Grund af en Duellaffære med den svenske Viceadmiral von Löwen, men benaadedes. Han rømte 1721 fra Karlskrona med begge sine Sønner, der var Løjtnanter i den svenske Flaade. 1721 gik han i russisk Tjeneste, hvor han ligeledes blev Viceadmiral og, som Peter Sivers, Medlem af Admiralitetskollegiet; men han mistede ogsaa her sin Admiralsbestalling.

En af de mest interessante Danske, der søgte til Rusland, er Mathias Nielsen Löwe. Han er vel kendt i de danske Optegnelser, men dog kun til et vist Tidspunkt og slet ikke fra sit russiske Æventyr. Han er født i Stege 1678, Faderen var Doktor. I en Alder af 26 Aar kom han ind i Tjenesten som Kadet, men havde da allerede 14 (!) Aars Søfart agten for sig, med fran-

ske, hollandske og engelske Fartøjer. 1708 farer han igen udenlands, men fra 1710 er han ved Vesterhavskysten, hvor vi i de danske Optegnelser (her, som flere andre Steder i denne Artikel: T. A. Topsøe-Jensen og Emil Marquart: »Officerer i den dansk-norske Søetat«) har Beretning om, at han opbringer 30 Bremer-skibe, vi skal senere se, at han pranger Sejl i dette Kapitel. Han er en rask Fyr, vist nok lidt *for* rask en Gang imellem. Han slaas godt med en svensk Kaper, og senere berømmes han for sit Forhold under Rügen som erfaren Sømand og brav Soldat.

Fra Glückstadt afgaar han paa Grund af »ussel Conduite«, hans Underordnede klager over ham, fremmede Skibsførere taler om hans utilladelige Forhold overfor dem, men han bedyrer sin Uskyldighed, Trofasthed og Nidkærhed, og han indsender en Beretning om sit Levnedsløb. Til sidst bliver det galt med Konen, hende er han vist ikke helt god ved. Hun er Søster til Kongens Kældermester Fenninger og til »Dverg-Fruentimmeret« Frøken Fikke, som havde god Forbindelse med baade Kong Frederik den Fjerde og Dronning Lovise.

Konen beklagede sig til Dronningen over den ægteskabelige Uenighed mellem sig og Manden, han havde tampet hende, han havde taget hende med i sit Fartøj paa Strejftog mod Svenskekysten, og naar hun dukkede sig for de svenske Skud, halede han hende op ved Haaret og stillede hende frem som Skydeskive. Saa blev han sat fast. Det var 1721, og nu begynder hans russiske Liv.

Han søger om at slippe ud af Buret og om en Ansættelse i Norge, helst i Stavanger, han er nu reduceret til at være en fattig Stymper, og Myndighederne er bekendt med, at han har været helt desperat i Arresten. Han sendes da til Stavanger, hvilket sikkert har passet ham godt, thi den russiske Gesandt i København, Bestusjev (Alexius Bestusjev Riumin), har ham



fra dette Aar i sin Sold som Spion, han skulde især agte paa den engelske Flaades Bevægelser. 1722 rejser han tilbage til København, formodentlig med Rapport til Bestusjev, men Admiral Judichær arresterer ham i Holmens Trunk. Han søger nu Afsked, og Kongen bestemmer, at hvis han viser sig oftere i København, skal han belægges med »evig« Arrest. Han klager over sin Fattigdom, han har kun haft 5 Rdl. om Maaned, og Klæderne falder ham af Kroppen, det er hans Kone, der har al Skyld o. s. v. Han afskediges, sendes til Lübeck med sit Tilgodehavende 625 Rdl. i Lommen, og saa hører vi intet fra ham til 1726, da han vil ind i Tjenesten igen, han har Attester for, at han har opført sig godt i de sidst forløbne 4 Aar, da han har tjent fremmede Puissancer til Søs; han skriver til Kongen, at han er kommet tilbage til Danmark paa Grund af den herskende Krigsfare, da Kongen har kaldt alle danske Sømænd hjem, (Frederik den Fjerdes Advarsel af 21. Maj 1726 til »Vasaller og Undersaatte« i fremmed Tjeneste om ikke at lade sig bruge mod Konge og Fædreland), han har været i portugisisk Krigstjeneste, han har været med til at indtage »et Eiland Coriso og til at lande paa Cap de Lop«, han har ført 664 Slaver til Brasilien og solgt dem der.

Selvfølgelig vender Kongen det døde Øre til, og vor Helt forlader Danmark.

I Rusland fandtes før den nuværende Stormagtskrig Gesandt Bestusjevs Chiffermeddelelser, og i disse omtales »Kaptajn Mathias Löwe«, han har, foruden hvad vi ved fra 1721, været Sendebud til Rusland 1726. Löwe ønsker at gaa i russisk Tjeneste, men man vil ikke have ham, man har ingen Brug for ham, faar han til Svar paa sin Ansøgning. Han giver dog ikke op, han staar stadigvæk i Gesandts Sold, og han sender en Ansøgning direkte til Kejserinde Catharina.

I denne kalder han sig Nordmand, født i Christiania, men opdraget i England; man maa her erindre hans tidligere udarbejdede Levnedsløb, den fortæller om Stege som hans Fødeby. I England har han lært Sømandsskab og Navigation fra Grunden, han har tjent som hollandsk Løjtnant i 4 Aar, derefter i den danske Marine, hvorfra han fik Permission og gik i engelsk Tjeneste, han kom vidt omkring og oplevede meget, bl. a. Erobringen af Gibraltar. Da Danmark 1709 blev Deltager i Den store nordiske Krig blev han dansk Kaptajn, gjorde »personlich 69 (!) gute Prisen«, men fik ingen Prisepenge for nogen af dem (!). Da han efter Freden med Sverige »wahrnehmen müsstle, dass man wohlverdiente Officiers chicanierte, und mir ebenfalls kein Avancement gönnen wollte, geschweige mehreren Unrechts, so mir wieder fahren, habe meinen gänzlichen Abschied begereth — — —«.

Derpaa fortæller han om sine Togter i fjærne Lande, og nu vil han altsaa gerne i russisk Krigstjeneste. Han synes ikke at være bleven hørt.

Formodentlig er han død ca. 1738.

Her ophører den detaillerede Omtale af de til den dansk-norske Marine knyttede Personer i russisk Tjeneste, og sluttelig skal omtales to Mænd, hverfor sig højst forskellige, men begge særdeles indgribende i Vitus Berings Liv, den tyske Naturforsker Georg Vilhelm Steller og den danske Sømand Morten Pedersen Spangberg.

Der er fortalt meget ufordelagtigt om Steller i hans Forhold til Vitus Bering, og det er muligt, at han ikke havde Evne til at vurdere den gamle Sømands Gerning og Stilling fuldt ud, selv var han nemlig meget ung, men det bør ikke glemmes, at da Sygdom, Uvished og Desorganisation herskede paa den store Ekspedition var det Georg Steller, der samlede lægende Planter til de Syge, udforskede de nye Lande efter bedste

Lejlighed og var, sammen med Næstkommanderende, den svenske Løjtnant Swen Larsson Waxell, det faste Punkt i det herskende Virvar; han var tillige den, der nænsomt lukkede vor store Landsmands Øjne, og det synes, trods bestaaende Divergenser, som om de to Mænd, den gamle, trætte og den unge, fyrige har haft fuld Tillid til hinanden.

Han hed oprindelig Stöller, var af en dannet, musikalsk Familie fra St. Kilian og havde faaet Universitetsuddannelse, da han lod sig rive med af det russiske Æventyr og i Danzig lod sig hverve som Læge i Hæren. I Rullerne kunde han ikke indføres under sit Døbenavn, da der intet ö findes i det russiske Alfabet, og han valgte da Navnet »Steller«, under hvilket hans Ry er gaaet Verden rundt og bevaret indtil vore Dage.

I Rusland var der allerede, da Steller ankom 1734, oprettet et Videnskabernes Akademi, der for en Del beherskedes af De La Croyere, G. F. Müller og J. G. Gmelin, — Personer, der ingenlunde var Vitus Bering venligt stemt, — og det var sidstnævnte, der lod Steller indtræde i Ekspeditionen, nærmest fordi han ikke selv gad udsætte sig for Rejsestrabadser.

Valget var heldigt, ogsaa for Bering, vi skylder Steller, at vi ved saa meget om Berings sidste Dage, som vi ved, vi skylder ham Oplysning om Forholdene i de besøgte Egne af Amerika, og vi skylder ham Opdagelsen og Beskrivelsen af Søkoen, denne hurtigt udryddede Søens Elefant, der var 8 a 10 m lang og vejede 4 Tons.

Der er foran fortalt om adskillige af de Mænd, der var Deltagere i Opbygningen af den russiske Sømagt, ikke faa var fra den danske Marine, enten Orlogs- eller Koffardifolk, og vi kunde have omtalt flere:

Kommandør Thure Trane nævnes 1727—32, men

har været tidligere i russisk Tjeneste, ved en Ildebrand i Cronstadt 1732 omtales han fordelagtigt sammen med Kommandør Peter Brand som Undersaatter af den danske Konge; som Danske nævnes Kaptajnerne Herzenberg og Skevinge; den danske Gesandt i Rusland, Etatsraad Westphalen, omtaler 1626 to mod sin Konge fjendtlige Personer, Nordmanden Nils Osten og Danskeren Hans Aagesen, der begge kaldes »forvovne Søkrigere«; vi maa slutte med kun at nævne Navne paa Søbefalingsmændene Lehmann, Hauch (Digterens Oldfar), Fasting, Reisner, Johan Jørgen von Kruse, Schjelderup og Simon Skoop samt Peter Lassenius, der direkte deltog i Udforskningen af Ishavskysten som Vitus Berings Løjtnant og fandt sin Død der sammen med flere af sine Folk, — men den mest interessante er dog *Morten Spangberg*.

Han var dansk Kollardiofficer, men gik som de mange andre i russisk Orlogstjeneste, hvor han blev Vitus Berings mest trofaste Medarbejder gennem mange Aars Slid i Ødemarken. Beretningen om hans utrolige Arbejde paa Ekspeditionerne, hans ukuelige Vilje, hans Opdagelse af Kurilerne og det nordlige Japan hører hjemme under Ekspeditionshistorien og skal derfor forbigaaes, idet her kun fortælles det lidet, man ellers ved om denne fuldblods Sømand.

Om hans Oprindelse hersker stor Tvivl, end ikke hans Navn kendes med fuld Sikkerhed, som saa ofte i gamle Dage tog man det ikke saa nøje med Stave-maaden, og vi finder baade Spangberg, Spangsberg, Spangenberg og flere andre Former.

Berings udmærkede Historiograf P. Lauridsen siger, at Morten Spangberg er født i Jerne ved Eshjerg formodentlig 1698, men dette Aarstal kan ikke være rigtigt. Lauridsen udleder sin Formodning af, at der: »paa Jerne Kirkegaard findes endnu en smuk gammel Lig-

sten over hans Broder« samt af, at der paa den Tid levede en Mand ved Jerne, Hans Spangsberg, hvis Søn Morten kunde være: »døbt i Slutningen af Aaret 1698, men desværre mangler Bladene i Kirkebogen for dette Aar«; Lauridsen fortsætter: »Sandsynligheden taler for, at dette Barn har været Martin Spangsberg, der altsaa har været 22 Aar gammel, da han traadte ind i den russiske Flaade«.

De af Forfatteren fremsatte Formodninger bør betragtes som velmente Forsøg paa at fremskaffe biografiske Data om en fortjent og til Dato glemt dansk Sømand, og de maa derfor hilses med Erkendtlighed, men der er senere kommet Oplysninger frem, der tilintetgør Lauridsens Hypotese.

En anden Ligsten er sat over Hans Christensen Spongsberg; paa den nævnes, mærkeligt nok, 11 Børn, af hvilke dog ingen hedder Morten eller Martin, samt: »den sidste Søn, Morten Hansen, født 1715 27. Okt.«, — han kan følgelig helt udelades i Betragtningerne, men tillige kan fastslaaes, at Hans Spongsbergs Søn ikke kan komme til at hedde som den, vi søger, »Morten Petersen (Petrovitsch) Spangberg«. — Vor Helt kan altsaa slet ikke tilhøre den nævnte Familie, han maatte da have heddet Morten *Hansen* Spangberg. En af Fabrikinspektør Laust Spangsberg i Roskilde for faa Aar siden udgivet: »Familien Spangsberg« redegør herfor. Heller ikke kan Morten være Søn af den Peder Spangsberg, der var Bror til Ligstenens Hans, thi Skifteprotokollen (1737) nævner ikke nogen Morten eller Martin blandt Peters Børn.

Russiske Autoriteter opgiver hans Navn som Martin Petrovitsch Spanberg, men om hans Fødested vides intet udover »Jylland«.

At han er Jyde synes altsaa sikkert, men forøvrigt kan hans Navn godt være en af Afarterne, maa-

ske »Spangenberg«, saaledes kaldes han i de ældste danske Værker, der omtaler Vitus Bering.

At han er kommet af Godtfolk maa anses for givet, det var ikke alle og enhver Søbrokke, der blev Skibsfører; han kan muligvis findes i de andre »Span«-Slægter, — dette er dog til Dato ikke lykkedes, — men vi kender ham gennem Karakteristikken: »dygtig, snarraadig, energisk, praktisk Sømand, hidsig, virksom, tyrannisk, begærlig og hensynsløs. Han talte daarligt Russisk, hans Rygte fløj forud for ham, nogle troede at han var en eller anden General, andre, at han var en udbrudt Straffefange«.

Skal nu alle disse Adjektiver bedømmes, maa man varsomt erindre de Opgaver, der var stillet ham, de Kræfter, der modvirkede ham i de næsten lovløse Egne, hvor korrumperede Embedsmænd misregerede Land og Folk, og endelig, den Tidsalder, han levede i.

Og een Karakteregenskab er glemt, det er *Troska-  
ben mod Landsmanden, Kammeraten, Vennen og Che-  
fen Vitus Bering.*

---

Kilder foruden de i Teksten nævnte:

Norsk Historisk Tidsskrift 1882.

Zeitschrift der Gesellschaft für Schleswig-Holsteinische  
Geschichte. 43. Bd. Leipzig 1913.

Tidskrift i Sjöväsendet 1919.

Norsk Tidsskrift for Sjøvesen 1931.

»Hjemmet« 16.-5.-1939.

Christian Gierlöff: Peter Wessel. Trondheim 1940.

»Vikingen« Nr. 17—19, 1941.

Optegnelser i Danmark-Ekspeditionens Arkiv.

»Løjtnant Chr. Bendix Thostrups Samlinger« i Rigsar-  
kivet i København.

---

## Gensvar angaaende »Kampen i Eckernførde«.

Af Orlogskaptajn P. Holck.

Kaptajnløjtnant Bjerres Replik giver mig Anledning til at fremkomme med endnu nogle Bemærkninger, men først maa jeg for at begrænse mit Indlæg forudskikke en almindelig Udtalelse.

I selve Hovedafhandlingen fremsætter Kaptlnt. Bjerre den Teori, at Branden, der forvoldte CHRISTIAN VIII's Ødelæggelse var anstiftet af Kaptajnløjtnant O. J. Marstrand og opstiller ved Citater og Uddrag et Sandsynlighedsbevis. Naar en Historiker vil revidere den hidtil gældende Mening, forekommer det mig, at det er hans Pligt for alle Hovedpunkter at meddele saadanne koncise Henvisninger, at Læseren, hvis han ønsker det, har let ved at finde sig til Rette i Kilderne og overbevise sig om Rigtigheden. Noget saadant har ikke været Tilfældet i Afhandlingen, hvor det overlades den eventuelle Kritiker selv at gennempløje det overmaade righoldige Materiale for at finde ud af, hvorfra Forfatteren har sin Viden. Nu stiller det sig imidlertid saa gunstigt, at et enkelt Dokument er relativt overskueligt, nemlig Hohlenbergs Manuscript, men uheldigvis viser det sig, at de anførte Citater ikke stemmer overens med Originalen, medens andet, der er angivet at været hentet herfra, ikke er til at finde, det er dette, jeg kalder for Sammenblanding. Naar det saa samtidig viser sig, at Forfatteren har Uret i sin Paastand om, at der ikke foreligger fyldestgørende Vidneudsagn om de Forholdsregler, der blev foretaget for at fylde Skibet med Vand, har man ogsaa vanske-

ligt ved at tillægge andre Udsagn, som ikke har været til at finde, fornøden Vægt.

I mit Indlæg har jeg Punkt for Punkt ved udførlige Citater og nøjagtige Henvisninger paavist, at Forfatteren paa afgørende Felter har taget fejl, og det undrer mig derfor, at Kaptlnt. Bjerre i sin Replik stadig fortsætter med saa svage Henvisninger, at en Besvarelse, der skal holdes indenfor rimelige Grænser, næsten er umulig. Naar Forfatteren dernæst modbeviser noget, jeg slet ikke har sagt, vildleder han Læseren og forplumrer det, det egentlig drejer sig om.

Forfatteren begynder med (p. 486) at bevise, at en gloende Kugle ikke kunde gaa gennem Skibssiden, men er formentlig ikke klar over, at han dermed kun bekræfter min Udredning. Jeg har p. 474 skrevet, at en 18-pundig Kugle paa 800 Alens Afstand netop kunde gennemtrænge Skibssiden i Vandlinien ved vinkelret Anslag, hvoraf følger, at CHRISTIAN VIII under Kampen just var i Stand til at udholde Beskydningen, medens jeg p. 475 har gjort gældende, at der intet var i Vejen for, at en gloende Kugle kunde trænge igennem Yderklædningen, som kun var 7 Tommer tyk.

Forfatteren mener, at de gloende Kugler blev udskudt med reduceret Ladning, dette er muligt, men det var i det foreliggende Tilfælde, hvor Kampafstanden var langt over den normale, ikke nødvendigt, de gloende Kugler gjorde størst Virkning ved at anstifte Brand indenbords; det fremgaar af Chefens Memorandum (Artiklen p. 540), at det var Ilden indenbords, som nødvendiggjorde Overgivelsen, og det var denne, man slukkede. Det viste sig ganske vist umuligt ogsaa at slukke den Brand, de gloende Kugler forvoldte i Skibssiden, men disse Kugler forhindrede i og for sig ikke en Fortsættelse af Kampen.

Det er ligeledes godtgjort, at disse Kugler var trængt



saa langt ind, at de ikke kunde hugges ud med en Økse, skønt Træet var forkullet, de maa altsaa have siddet et godt Stykke inde i Tømmeret. Forfatteren har ikke Ret, naar han p. 487 siger, at Linieskibets Sider ikke blev gennemskudt af gloende Kugler om Læ, det er en Kendsgerning, at der opstod Ild flere Steder, og i Chefens Memorandum (Artkl. p. 540) hedder det, at de gloende Kugler laa og røg paa Øverste Batteri, de er vel ikke alle fløjet ind gennem Kanonportene.

Forfatteren skriver, at der er en Væsensforskel mellem Chefens og min Forklaring, idet Chefen formoder, at Branden er foraarsaget af en af de gloende Kugler, der sad i underste Barkholt, medens jeg omtaler en Kugle, som uobserveret skal være trængt ind. Ja, den Forskel er der, men den er uvæsentlig, det er Forfatteren selv, som i Artkl. p. 601 har indført dette Moment, og saa maa det vel være mig tilladt at forfølge Sagen og paavise den Mulighed, som han bestrider.

Jeg bliver ingenlunde slaaet af Marken af Forfatterens Udtalelse om (under Henvisning til Michelsens Lærebog), at en gloende Kugle, som ramte Skibssiden med ringe Kraft, ved Anslaget afrev meget store Splinter, thi den er forkert. Det er en Sag, som er velkendt fra Kanonens første Dage, at det Hul, en Kugle frembringer ved Anslaget, er regulært, medens Træet udsplintrer, hvor den gaar ud, et Forhold som man i Orlogsskibene søgte at modvirke ved til Inderklædning at benytte Træsorter, som ikke var tilbøjelige til at splintre for derved at beskytte Mandskabet mod Lemlæstelse, og selvfølgelig er dette sammenfaldende med Kaptajn Michelsens Lærebog, som p. 194 siger: »Jo mindre derimod den Hastighed er, hvormed Kuglen trænger igjennem, desto mere spaltes Træet paa

dets bagerste Side og tillige afrives da store Splinter«. Med andre Ord, en Kugle, som gennembrød Yderklædningen, afrev Splinter paa Indersiden, men denne Skade kunde ikke observeres, saa længe Inderklædningen var ubrudt.

Efter denne Dokumentation mener jeg, at der er tilvejebragt Enighed mellem Forfatteren og mig i Henseende til, at en gloende Kugle kan have gennemtrængt Yderklædningen med saa ringe Kraft, at den er blevet stoppet af Inderklædningen, og har den truffet netop udfor et Mellemrum mellem to Spanter, er den faldet ned, indtil den er blevet stoppet af Udfyldningstømmeret. Ved den kortvarige Passage af den relativt tynde Klædning, har den ikke efterladt noget forkullet Spor, og Hullet er altsaa ikke til at skelne fra de mange Skud, som ramte det Opstaaende.

Paa den anden Side kan jeg ogsaa tiltræde Chefens Forklaring. Efter at man havde opgivet Slukningen af de gloende Kugler, der sad forude i Barkholtet, har disse Kugler formentlig ikke længer været under direkte Observation, da man nu havde ganske andre Ting at tage sig for, og det kan derfor meget vel tænkes, at en af Kuglerne har brændt sig længere ned, og hvad enten det drejer sig om den ene Kugle eller den anden, er det videre Forløb ganske det samme. I Løbet af en vis Tid er Udfyldningstømmeret blevet gennembrændt, og den frigjorte Kugle er da faldet ned i Lasten under Kulkælderens, hvor den gennem Utætheder i Garneringen har opvarmet Kulgassen til stærk Røgd udvikling, som er brudt i Brand ved den ved Aabningen af Lugen tilførte friske Luft.

Forfatteren gaar imidlertid imod alle fremsatte Teorier og hævder p. 488, at der paaviselig ikke fandtes Brandspor fra en saadan nedrullet gloende Kugle, og man maa da spørge, hvorfra ved han dette saa

sikkert? Han henviser til sin Afhandling, hvor han støtter sig til den meget beskedne tyske Erklæring (p. 603): »dass an den Überresten des Schiffs kaum einige Brandspuren gefunden worden sind«, men er dette nok, jeg mener Nej!

Det vides med fuldstændig Sikkerhed, at gloende Kugler har siddet brændende i flere Timer i Skroget, det vides endvidere, at der har været flere Ildebrande i Skibet bl. a. i Chefens Steerage, paa øverste Batteri, i Storlasten og 3—4 andre Steder, hvor det tog en antagelig Tid at blive Herre over Ilden, og endelig vides det, at der i umiddelbar Nærhed af Kulkælderen kort før Eksplosionen opstod en voldsom Brand, som sendte en taarnhøj Flamme op gennem Forlugen, og ingen af disse Brandvirkninger er med et Ord omtalt i det tyske Skrift, og saa vil Forfatteren hævde, at, fordi der ikke har været omtalt et forkullet Spor af en nedrullet gloende Kugle i den fuldstændig tillukkede og trange Kanal, der begrænses af 2 Nabospanter samt Inder- og Yderklædning, kan Branden ikke være forårsaget af en saadan Kugle. Naar dertil kommer, at Tømmeret i saa ringe Afstand fra Sprængcentret maa formodes at være blevet splittet i en saadan Grad, at Brandens Arnested ikke har været til at paavise, kan der næppe lægges videre Vægt paa den tyske Beretning.

Inden jeg forlader dette Emne, maa jeg paatale Kaptlnt. Bjerres Redegørelse for Linieskibets Modstandsevne mod Beskydning, som synes mig noget vildledende, fordi der ikke er nogen Mening i at opstille den Maksimumstykkelse, som Skibssiden kun havde paa et meget kort Stykke, mod Virkningen af forholdsvis svagt Artilleri, i Særdeleshed naar denne Del af Skroget slet ikke var udsat for direkte Ild under den foreliggende Situation.

Den større Tykkelse i Bougen skyldtes ikke Øn-

sket om at gøre denne Del af Skibet mere modstandsdygtig mod Beskydning, men var dikteret af de Kraftpaavirkninger, som Stevnen var udsat for, særlig naar Skibet busede i haardt Vejr eller maatte udholde Trækket af Ankertovet under Ridning i hul Sø. Det er en Kendsgerning, at Orlogsskibene trods den svære Fortømring i Stevnene var meget ilde farne ved langskibs Beskydning, fordi Kuglerne fløj langsdaeks ind gennem Skibene, hvor de spredte Død og Ødelæggelse, og der haves mangfoldige Eksempler paa, at en enkelt Kugle har raseret et helt Batteri og bevirket øjeblikkelig Overgivelse, det var jo netop dette Forhold, der var medvirkende til de store Resultater, der opnaedes under Kanonbaadskrigen.

Naar jeg har ladet Forfatterens Udtalelse i Afhandlingen p. 601 om, at Linieskibene »svarede« til vore Dages Panserskibe passere, skyldtes det, at en saadan Paastand til Nød kunde forsvares, men naar det nu (p. 487) siges, at de »var« Datidens Panserskibe, maa der gøres Indsigelse. Det er rigtigt, at Chefen i Overkrigsforhøret udtalte, at han stolede paa Skibets svære Sider, men denne Udtalelse grundedes selvfølgelig paa de foreliggende Forhold, nemlig at Afstanden til Modstanderen var saa stor, at de 18-pundige Kugler netop kunde holdes ude i Vandgangen, der var altsaa ingen overhængende Fare for, at Skibet skulde faa saa mange Grundskud, at det ikke kunde holdes flydende, eller at det skulde blive saa ilde tilredt, at Dækkene ikke kunde bære Kanonerne, eller at Mandskabet skulde blive udsat for uforholdsmæssige store Tab, men overfor ligebyrdigt Artilleri vilde Stillingen have været en helt anden.

At foretage dybtgaaende Artilleriangreb paa befæstede Landstillinger med Datidens Linieskibe alene blev med Rette anset for et meget risikabelt Forehavende,

og Søkrigshistorien kan da ogsaa opvise mangfoldige Eksempler paa, at det var nødvendigt at medgive kraftige Morteerfartøjer, som skulde indlede Angrebet og understøtte den paafølgende Artilleriduel, saaledes Sehesteds Operationer ved Rügen, Tordenskjolds Angreb paa Marstrand og Ny Elfsborg, hvortil der var bygget synkefri Bombarderpramme og Ekpeditionen til Algier, ligesom man ved Passage af Landbatterier ofte beskyttede Orlogsskibene ved at have fortøjede Pramme eller mindre Koffardifartøjer paa Siden.

At gøre de søgaaende Orlogsskibe skudsikre med et Panzer af Træ lod sig af Vægthensyn ikke udføre, naar Skibene samtidig skulde føre den nødvendige Armering og anden Ekvipage, derimod kendes Skibe, byggede til lokalt Forsvar, som med Rette kan betegnes som Panserskibe, og af saadanne kan nævnes Defensionsfregatten HJÆLPEREN, som blev sat i Vandet 1787. Dette synkefri Defensionsfartøj kunde flyde paa Midterpartiet, der var gjort skudsikkert for Beskydning med 36-pundige Kugler derved, at Skibssiden fra en Fod over Vandgangen indtil Kimmingen var forsynet med en svær Tømmerfyldning, der foroven havde en Tykkelse paa 5 Fod, altsaa nærlig  $2\frac{1}{2}$  Gange CHRISTIAN VIII's og forneden paa 4 Fod, ligesom Rummet var afsluttet med svære Tømmertraverser for og agter. Dette Skib blev i 1801 som det mest modstandsdygtige og sværest armerede Skib med Hensyn til Kalibret opankret tæt til Grunden paa den nordlige Fløj af Defensionslinien, hvorfra man forventede det engelske Angreb.

Da Kaptlnt. Bjerres Redegørelse p. 488 for, at jeg skulde have givet de Oplysninger, som han indhentede gennem Orlogsværftet om Pumpesystemet min Tilslutning, kan misforstaas, kan jeg efter en Brevveksling udtale, at jeg paa en telefonisk Forespørgsel

har oplyst, at det vidstes, at et dansk Orlogsskib i 1780 havde haft Søhaner, men at jeg ikke havde undersøgt Spørgsmaalet for senere Orlogsskibe, altsaa heller ikke for CHRISTIAN VIII.

Naar Forfatteren derefter skriver, at han ikke har lagt mere Vægt paa Kaptajn Hohlenbergs Manuscript end paa de øvrige anførte Kilder, tror jeg ikke dette skal tages alt for bogstaveligt, thi det maa være kritisk Historieforsknings fornemste Opgave at sigte Materialet og give det forskellig Værdi. Hermed mener jeg, at de Aktstykker, som ved Vidneudsagn er blevet prøvede i Overkrigsforhøret, bør komme i første Række, dernæst Chefens Memorandum, som er et privat Aktstykke, som ikke har været fremlagt i Forhøret, og i Rang med dette Hohlenbergs Manuscript, og derefter i ringere Grad de mer eller mindre ukontrollable Udtalelser fra forskellig Side.

Naar jeg tillægger Hohlenbergs Redegørelse saa stor Værdi, skyldes det, at Hohlenberg overværede Kampen og Katastrofen, han var ganske vist kun 15½ Aar gammel dengang, men han var en dygtig Mand, som blev Officer med Gerners Medaille, og fra sin senere Virksomhed ved Skibsmaalingen havde han et indgaaende Kendskab til Skibskonstruktionen. Da han skrev sin Afhandling, havde han i flere Aar været Bibliotekar og var inde i alle Sagens Akter. Han imødegik de mange løse Rygter, og jeg kan derfor ikke forstaa, at hans Redegørelse kan tages til Indtægt for en forsættelig Brandstiftelse.

I Tilslutning hertil mener jeg, at den smagløse, for ikke at sige uappetitlige, Beskrivelse af Forholdene paa Kadet-Akademiet i sin Tid aldrig burde være offentliggjort, og at det nu ikke tjener noget rimeligt Formaal atter at publicere den i en Bog, der ogsaa kan paaregne en stor Læsekrede udenfor Marinen. Den

kunde uden ringeste Skade som en anden eller tredje Haands Overlevering, der først er fremkommet 60 Aar efter de Begivenheder, den omhandler, være forblevet i det Glemselens Mørke, hvori den var nedsunken. Heldigvis er Fremstillingen saa ensidig og usandsynlig, at de fleste Læsere uvilkaarlig maa tage Afstand fra den, men naar den alligevel skulde med, havde det ikke været af Vejen at gøre opmærksom paa, at den ikke bestyrkes fra anden Side, i Stedet for at sige, at den »giver et fortrinligt Billede af Kadetternes Liv«.

Til Slut understreger Kaptlnt. Bjerre »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«.

Det forekommer mig, at denne Redegørelse ikke er helt logisk, og at Forfatteren modsiger sig selv. Situationen maa trækkes langt skarpere op i dette vigtige Spørgsmaal, og det maa præciseres, hvilket Memorandum, det drejer sig om, og paa hvad Tidspunkt man om Bord fik det Indtryk, at Ilden kun skulde dæmpes.

Hvorledes var Situationen, da Chefen gik fra Borde? I Hovedrapporten af  $\frac{8}{4}$  anfører Chefen, at han efter Flagets Strygning gav Ordre »til at aabne Vandhannerne for at lade Skibet løbe fuld af Vand og Krudtet at blive kastet overbord, samt alle Mand at blive sat til Trykværket, Sprøjterne og Vandlangningen for at slukke Ilden overalt«. I det udførlige Memorandum af  $\frac{13}{4}$  (Artkl. p. 541) skriver Chefen, at han især henvendte sin Opmærksomhed paa »at faae Ilden slukket«, han var selv nede i Skibet, men kunde ikke opdage hverken Ild eller Røg, overalt, hvor der havde været

Ild indenbords, var Brandene slukket. »Saaledes stod Sagerne, da Ordonnantsen med Befaling om, at jeg skulde komme i Land, blev mig bragt«.

Hertil slutter Kaptlnt. Bjerre sig i Artiklen p. 598, hvor han skriver, at Ilden var »næsten helt slukket, da Chefen gik fra Borde ca. Kl. 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub> E.M. I alle Tilfælde brændte det kun udenbords forude om Stb.«, men glemmer, at der ogsaa sad gloende Kugler udenbords ved Storrøstet.

Det er først i et langt senere saakaldt Memorandum, som er vedlagt Chefens private Brevsamling, at vi faar at vide, at det ikke havde været Hensigten, at Ilden skulde slukkes (Artkl. p. 605), saaledes at disse Udsagn ikke kan kædes sammen for at faa Tingene til at passe i en bestemt Retning.

I Overkrigsforhøret, hvor Chefen p. 363 direkte blev spurgt om, hvorledes han havde efterkommet Forskrifterne i Krigsartikel 752, undgik han omhyggeligt Ordene »slukke« og »dæmpe«, og følgende er ført til Protokols: »Af de i Krigsartiklen nævnte trede Midler til Skibets Tilintetgørelse, nemlig at sætte Skibet paa Grund, sænke eller opbrænde det, kunde ikkun det sidste som Følge af Omstændighederne bringes i Anvendelse, og var jo allerede Ild paa mange Steder i Skibet, saa at der var al Anledning til at anlage, at det vilde opbrændes, kun haabede Comp., at Explosionen, som han antog maatte være en uundgaelig Følge af den opkomne Ild, først vilde indtræffe efterat idetmindste Størstedelen af Mandskabet var reddet«.

For mig ser det ud, som om det først er Situationen efter Chefens Landgang og den paafølgende Katastrofe, der danner Baggrunden for de yngre Officers Vidneudsagn. Forholdet var jo det, at man maatte opgive at uskadelliggøre de gloende Kugler i Skibssiden, og dette i Forbindelse med Ordren om at ophøre



Overbordkastningen af Krudtet har bevirket, at man mente, at Skibet skulde sprænges i Luften.

Overtømmermanden, som fik Ordre til at overhugge Trykværksrørene, efter at Chefen var gaaet i Land, siger i Overkrigsforhøret p. 474, »at han antager, at det har været Næstkommanderendes Hensigt at slukke Ilden eller at foretage alt til dens Slukning«.

Kaptlnt. Bjerre meddeler p. 489 en Overlevering, som imidlertid ikke er bekræftet fra anden Side, hvorefter der opstod et Skænderi ved Chefens Bortgang, hvor Næstkommanderende udtalte, »at et saadant Forræderi vilde han ikke gaa med til«, og mener heri at se en Forklaring paa, hvorfor Chefen gav Ordre til at dæmpe Ilden, men dette kan da ikke være Tilfældet, naar Chefen i den kort derefter udarbejdede Rapport skriver, at han beordrede Branden slukket og intet om, at den skulde dæmpes.

Et afgørende Bevis, for at min Antagelse maa være den rigtige, finder jeg deri, at Overlægen, som havde Omsorgen for de mange saarede, ved at spore Brandlugt henvendte sig til Næstkommanderende, som ganske vist stadfæstede, at Skibet brændte, men ikke med et Ord tilskyndede ham til at sørge for at faa de saarede i Land, det kan dog næppe vinde Tiltro, at Næstkommanderende bevidst vilde prisgive de ulykkelige Mennesker.

I Artiklen p. 608 giver Kaptlnt. Bjerre en meget mærkelig og ulogisk Forklaring herpaa, han siger, at Overtømmermanden viste Overlægen det overhuggede Sugerør, som dog ikke vilde medføre, at Lasten fyldtes med Vand, for at faa Overlægen til at opgive sin Vægning mod at lade de saarede bringe i Land, og at Overlægen først da fik Forstaaelse af Nødvendigheden heraf, fordi »Lazarettet maatte komme under Vand«. Hvorledes Kaptlnt. Bjerre har tænkt sig, at et

til ingen Nytte overhugget Rør skulde overbevise Overlægen, er ikke let at se, og det strider mod ethvert militært Begreb, at Overtømmermanden skulde have faaet tildelt en saadan Opgave. Det fremgaar derimod med al ønskelig Tydelighed af Overlægens Vidneudsagn, at han ikke paa noget Tidspunkt inden Katastrofen vidste, at der var Fare paa Færde, men at han med fornøden Forsigtighed lod de saarede flytte op paa Øverste Batteri.

---

I al Korthed kan jeg sammenfatte Resultaterne af mine Undersøgelser saaledes:

Ved Flagets Strygning var der Ild flere Steder i Skibet, men disse Brande var ikke af samme Karakter, og der maa nøje skelnes mellem Brandene inde i Skibet og de Brande, der havde Arnested i den udvendige Skibsside. Til at begynde med søgte man at slukke al opstaaet Ild, men maatte hurtigt opgive de udenbords Brande. Chefens Ordre til at slukke Ilden maa derefter forstaas saaledes, at det var de indre Brande, der skulde bekæmpes effektivt, og dette var en bydende Nødvendighed, hvis det skulde være muligt at undgaa Panik og redde Besætningen fra en grufuld Død samt at bringe de saarede i Land under betryggende Forhold over aaben Sø i den iskolde og mørke Nat.

Saaledes er Ordren ogsaa blevet opfattet af Næstkommanderende, som lige til det sidste gjorde alt for at blive Herre over de indenbords Brande, og dette bevidnes af Overtømmanden, der var hans haandgangne Mand og havde sin Gang overalt, og hvis Ord derfor har større Vægt fremfor de yngre Søofficerer, som kun modtog Ordre for deres lokale Omraader og ikke blev sat ind i hele Situationen og derfor ikke havde det fornødne Overblik.

Paa et vist Tidspunkt mente man at være fuldstændig Herre over de indenbords Brande, da der hverken observeredes Glød eller Røg, men efter nogen Tids Forløb sporedes der atter Røgudvikling, og denne Gang kunde Branden trods ihærdig Eftersøgning ikke lokaliseres, og Næstkommanderende greb da til det sidste Middel, at overhugge Trykværksrørene, for at fremskynde Skibets Fyldning med Vand.

Denne sidste Brand, der udviklede sig i det skjulte, maa efter min og andres Formening være frembragt af en glødende Kugle, der havde siddet i Skibssiden eller imellem Klædningerne forude og nu var trillet ned under Kulkælderens, hvor den ved at antænde Kulgassen fremkaldte Katastrofen.

Sammenholdes disse Betragtninger med, hvad der ellers er oplyst, faar man en sandsynlig Forklaring paa, hvad der maa være sket, og er i Stand til at bringe Overensstemmelse mellem alle de ved Overkrigsforhøret afgivne Erklæringer og Vidneudsagn, idet man vel og mærke i hvert Tilfælde meget nøje maa sætte sig ind i, under hvilke Forudsætninger de er udtalte, saaledes at man ikke kan forlange, at en Mand, der havde sin Post og Virkeomraade agterude, kan give en fyldestgørende Forklaring paa, hvad der skete forude.

Det er overordentlig glædeligt at se, at hverken Datidens Autoriteter eller Kaptajnløjtnant Bjerre har fundet Anledning til at dadle Skibets Befalingsmænd for, at de ikke gjorde deres Pligt eller manglede Evne til at forudse Brandens ulykkelige Udfald. Sætter man sig ind i Situationens fulde Alvor, maa man beundre de Mænd, som under de mest ydmygende Forhold ikke noget Øjeblik mistede Besindelsen, men handlede roligt og velovervejet. Chefen opretholdt Ro og Disciplin og gav netop de Ordre, som udkrævedes, lige til han meget mod sin Vilje maatte forlade Skibet, og

Næstkommanderende og de øvrige Officerer udførte hver for sig deres vanskelige Hverv uden Tanke paa at redde sig selv, og Skylden for det store Tab af Menneskeliv maa ene og alene lægges paa Feldwebel Preusser, som i sejrsherust Overmod stoppede Krudtets Overbordkastning.

Kan der end herske Meningsforskel om, hvorvidt Kaptajnløjtnant Bjerre har opnaaet sin Hensigt at skabe Marstrand et smukkere Eftermæle, tror jeg, at langt de fleste vil give mig Medhold deri, at Midlerne ikke har været valgt med Betænksomhed. Med en mærkelig Mangel paa Hensyntagen til, hvad der kan ned sætte Marinen i det almindelige Omdømme, fremsættes en Række ærekrænkende Udtalelser, Overlægen og Overtømmermanden sigtes for urigtig Forklaring for Retten, Hohlenberg frakendes Kompetence til at bedømme Brandens Opstaaen, Generalkrigsrettens Medlemmer, hvoriblandt 3 Admiraler og adskillige højtstaaende Søofficerer, beskyldes for at have tilsidesat deres Pligt til at kræve Sagen fuldt oplyst, Kadetcheffen omtales med Ringeagt, og ganske usandsynlige Forhold paa Akademiet lægges blot, og saa viser det sig ved nøjere Undersøgelse at alle disse Paastande er ganske uholdbare.

Kaptajnløjtnant Bjerre har sikkert handlet ud fra de smukkeste Motiver, men det havde været mere anerkendelsesværdigt, om han havde undgaaet at krænke saa mange udmærkede Mænds Minde.

---

## Nogle Kommentarer til Artiklen »Skolen og Forsvaret«.

Af Søløjtnant Hviid.

Enkelte Officerer fra Hær og Flaade har i Anledning af min Artikel »Skolen og Forsvaret« i Tidsskriftets Novemberhæfte fremsat Udtalelser, som tyder paa, at Artiklens Hovedtanke kan misforstaas noget, idet Udtalelserne nemlig gik ud paa, at Hovedtanken med min Artikel jo maatte være at militarisere Skolerne, og at man af denne Grund burde se væk fra en militær Uddannelse, og nøjes med at naa Maalet — den aandelige Forberedelse af Ungdommen — indenfor Gymnastik- og Historieundervisningens Ramme.

For at undgaa flere Misforstaaelser skal jeg komme med nogle Kommentarer, der skulde klarlægge Artiklens Hovedtanke.

Naar jeg mener, at militære Fag bør indføres i Skolerne, saa er det aldeles ikke for at militarisere Skolerne, men udelukkende fordi jeg mener, at Undervisningen i militære Fag med et Pensum, som jeg udførligt har beskrevet i min Artikel, er det eneste effektive *Middel* til at bibringe Ungdommen den rigtige Forstaaelse af Forsvarstanken.

Undervisningen er altsaa et Middel og ikke Maalet.

»Formaalet med den militære Undervisning«, hedder det i Artiklen, »er altsaa at lede Ungdommens aandelige Holdning overfor Forsvarsproblemet ind i det 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«.

Af ovenstaaende fremgaar det klart, hvad Maalet er, og hvilke Midler der skal bruges for at naa det, og at Midlerne kræver et Pensum, som ikke har Plads inden for Historie- og Gymnastikundervisningens Rammer.

Formaalet er altsaa *ikke* en Militarisering af Skolen, og Artiklen afsluttes saaledes ogsaa med Ordene: »Hovedformaalet med den militære Uddannelse maa dog søges i den aandelige Forberedelse af Ungdommen og Forstaaelsen af Forsvarets nationale Funktion, der uløseligt er knyttet til Begrebet national Selvstændighed og Frihed«.

---

## 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 sluttes 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 Nyboders 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 foreslaet 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. Høugsted.

### Sverige.

#### *Flaade- og Luftstridskræfter.*

(Sv. Dgbl. luftmilitære Medarb. skriver d. 11/12 bl. a. følgende herom (Uddrag)):

»I Løbet af tre Dage efter et dramatisk Krigsudbrud er det lykkedes Japanerne at sænke tre, muligvis fire, Slagskibe. Styrkeforholdene i Stillehavet og det »Fjerne Østen« har paa en Gang forandret sig til Japans Fordel. Hele Verden spørger, hvordan dette har været muligt.

Hidtil kendte Fakta er i Hovedsagen følgende:

Krigen aabnedes med et Luftangreb mod Luft- og Flaadebasen paa Honolulu.

Det er sandsynligt, at en Flaadestyrke, som er kommet fra Japan eller fra en eller anden Havn paa Karolinerne, ved Daggry har befundet sig syd for Hawaï, hvortil den maa have været undervejs ca. 1 Uge.

Fra mindst et Hangarskib (Japan har mindst 7 og højest 10 med hver ca. 40 Luftfartøjer) er Dykbombeluftfartøjer sendt op og har angrebet Flaadestyrker i Pearl Harbour og Flyvepladser i Nærheden.

Overraskelsen synes at have været fuldstændig begge Steder, og hverken Luftværnsskyts eller Jagere har modvirket Angrebet i større Grad. Slagskibene »West Virginia« og sandsynligvis »Oklahoma« er blevet sænket. . . .«

(Dette er senere bekræftet fra amerikansk Side; samtidig er det offentliggjort, at 3 store Jagere og et Maalskib er blevet sænket).



Videre i Artiklen fremføres:

»Andre Hangarskibe har samtidig opereret udfor Kaliforniens, ved Øerne Wake's, Guam's og Filippinernes Kyster samt i det sydkinesiske Hav.

Det er disse Hangarskibes Luftfartøjer, som efter alt at dømme har præsteret Luftvaabnets hidtil største Resultater, nemlig Sænkningen af de oven omtalte Skibe samt »Prince of Wales« og »Repulse« med Bomber og antagelig ogsaa ved Anvendelse af Torpedoer fra Luftfartøjer. . . . «

.....  
 »Prince of Wales« søsattes 1939 og højste Kommando Foråret 1941. Samlede Panserdækstykkelse 200 mm, antagelig fordelt paa flere Dæk. Luftværnsskytset bestod af 16 Stk. 13 cm, 32 Stk. 40 mm og 16 Stk. Maskingeværer eller Maskinkanoner.

Hertil kommer den Beskyttelse, der ligger i det store Displacement, der tillader en hensigtsmæssig vandtæt Inddeling. Tabet af Slagskibene modsvares af et japansk Tab paa 38 Luftfartøjer, antagelig 10 % af Indsatsen. . . . «

.....  
 »For at træffe godt maa Angrebet have været ført ind paa nært Hold i Styrtdykning.

Bombestørrelsen til Anvendelse mod Slagskibe bør ikke være mindre end 500 kg og skal helst være ca. 1000 kg.

Den for baade sø- og luftmilitære uventede store Bombevirkning — tidligere er mange Slagskibe blevet truffet af Bomber, uden at Virkningen har været stor — mod et moderne Slagskib er vanskelig at forklare, eftersom de japanske Rapporter lader formode, at der kun anvendtes Luftbomber.

Muligvis har Japanerne anvendt en effektivere Bombe med Raketsats, der giver større Anslagshastighed. Maaske har der som ved Taranto og »Bismarck« været anvendt Torpedoluftfartøjer. . . «

.....  
 »Hidtil er der under Krigen sænket 9, maaske 10 Slagskibe. 5 eller 6 kommer nu paa Luftbombers eller Luftfartøjstorpedoers Konto.

Den japanske Flaadechef, som i flere Aar har været Chef for Flaadens Luftvaaben, har forstaaet at udnytte sine Luftstyrker fra Hangarskibene godt. Der er ikke Tale om nogen Massevirkning, men om et Antal Luftfartøjer, som ikke er større, end det kan rummes indenfor et lille Lands Luftvaaben, blot med den Forskel, at man i mere begrænsede Farvandsomraader ikke behøver Hangarskibe, for at Luftfartøjerne kan naa deres Maal.

Præstationerne er endnu mærkeligere, eftersom de japanske Luftfartøjer i Almindelighed ikke regnes for at være af højeste Klasse.

Noget kan dette kompenseres af gode Bomber.

Først og fremmest maa Resultaterne dog tilskrives Personellet. Styrtbombetaktikken, som fordrer baade Hjerne og Hjerte, synes at passe Japanerne godt. Det har været en Fordel baade for Ledelsen og Uddannelsen, at Personellet har kunnet trænes specielt til Angreb mod Skibsmaal i Modsætning til Personellet i et selvstændigt Luftvaaben, der maa trænes baade til Angreb mod Skibsmaal og Maal paa Land.

Den japanske Flaades Luftvaaben har foruden god Planlægning vist, at Personellets Dygtighed og Angrebsaand betyder mere end netop det at have et stort Antal Luftfartøjer at kunne sætte ind.

Japan har faaet et Forspring i Operationerne, som kan blive af stor Betydning for den hvide Races Magtstilling i det fjerne Østen i det Hele taget, og det har forarsaget en Forskydning i Magtbalancen til Søs, som kan faa Eftervirkninger baade i Atlanterhavet og i Middelhavet.

Man har faaet et nyt Bevis paa Betydningen af Sø- og Luftstridskræfternes Samvirken og Vekselvirkning, hvorved Luftvaabnet kan siges at være det vigtigste Offensivvaaben.

H. H.

## U. S. A.

### *Undervandsbaadsbjærgning (fortsat).*

Baaden viste sig at være betydelig tungere, end man havde antaget, og Forskibet laa endnu fast paa Bunden, da man maangede Udblæsning af Hovedtank 1 og 2 og Ponton 10. Hovedtank 1 var forholdsvis lille, og den skulde oprindeligt kun have været delvis tømt, men selv da den var helt tømt, hævede Forskibet sig ikke.

Man havde saa planlagt at fastgøre hver af de to forreste Pontoner til Skroget med en Bugt af  $2\frac{1}{4}$ " galvaniseret Staaltraad, da man ikke havde tilstrækkeligt  $2\frac{1}{2}$ " Dampplowswire til Disposition. Senere blev — paa Grund af Tiden, og fordi man troede, at den underste Ponton ikke var nødvendig til Hævning af Forskibet — begge de forreste Pontoner fastgjort til den samme  $2\frac{1}{4}$ "-Trosse. Naar begge disse Pontoner blev blæst ud, maatte denne Trosse være belastet lige til sin Brudgrænse. Det syntes derfor at være bedre først at blæse Hovedtank Nr. 2 ud.

Da denne Kl. 1612 manglede en Trediedel i at være læns, begyndte Forskibet at hæve sig. Den øverste Ponton og kort Tid derefter den underste og 6 m af Stævnen paa »Squalus« kom til Overfladen. I dette Øjeblik sprang Trossen, hvormed Agterpontonerne Nr. 5 og Nr. 32 var fastgjort til Skroget. Pontonerne dykkede ud og blev slæbt bort. Agterpontonerne Nr. 6 og 7 blev trukket ned, og Baaden sank med Agterenden først med en Hældningsvinkel paa ca. 60°, hvorved næsten al Luften slap ud af Hovedtankene, saa at Stævnen faldt tilbage, idet samtidig Bugten omkring Forskibet gled af. Dette kunde ske, fordi Kædebugten omkring Stævnen ikke var taget rundt om Skroget agten for begge Forrorene, som man havde troet, men formodentlig kun agten for den ene. De to Pontoner var nu kun forbundet med »Falcon« med Bugsertrossen.

De to Agterpontoner Nr. 5 og Nr. 32, som var drevet af, blev — den ene i beskadiget Tilstand — bragt ind til Portsmouth og repareret. Deres Trosser havde beskadiget flere Luftslinger, idet de drev af.

De tre Pontoner, Nr. 6, Nr. 7 og Nr. 31 var stadig i fast Forbindelse med Agterenden, men da man ikke var sikker paa, om de eller deres Trosser var beskadiget ved Baadens Tilbagefald, besluttede man at tage dem helt bort og bugsere dem i Havn for en grundig Undersøgelse, og derefter vilde man atter anbringe dem paa Plads. Næsten alle Luftledninger var blevet beskadigede ved dette første mislykkede Hævningsforsøg. Først den 2. August var alle Skader atter udbedret.

Særlig vanskeligt var det at bringe Ponton Nr. 31 op til Overfladen; den havde med en Læk lagt sig delvis paa Undervandsbaadens Agterende. Da det desuden blev daarligt Vejr, maatte man anvende otte Dage med ialt 34 Dykninger til at faa Pontonen hævet.

For at undgaa flere mislykkede Hævningsforsøg besluttede man sig til at anbringe flere Kontrolpontoner i større Højde over Baaden, baade over Stævnen og over Agterenden af »Squalus«.

Der var nu tre 2 $\frac{1}{2}$ " Kædestropper om hver Ende af Undervandsbaaden, og de var forbundne med Løftepontonerne Trosser. Anbringelsen af de seks Agterpontoner varede fra den 5. til den 8. August, og de fire Stævpontoner var klar tidligt den 11. Endnu den samme Dag blev alle de øverste Pontoner undtagen een forude blæst ud i Tiden fra Kl. 2113 til 2341.

Den 12. August var Vejrforholdene særlig gunstige. Tidligt — Kl. 0628 — blev den sidste af de øverste Pontoner blæst ud, der-

efter Hovedtank Nr. 3. Derpaa blev de nederste Pontoner ved Agterenden blæst ud, og da man var i Gang med den sidste — Nr. 32 — begyndte Agterenden Kl. 0946 at gaa til Vejs, og de øverste Pontoner kom langsomt til Overfladen. Da der yderligere blev lænset nogle Tanke, dykkede de øverste Pontoner halvt ud.

Saa blev den underste Ponton forude, Nr. 1, blæst ud, og derpaa Brændolietank Nr. 1. Da denne omtrent var læns, begyndte Stævnen at hæve sig, og Kl. 1151 kom de tre øverste Pontoner til Syne paa Overfladen.

Hjælpeskibet »Falcon«, der hidtil havde ligget i sin Boje, overtog nu Stævtrossen fra Bugserbaaden »Sagamore« og lagde sig ved Stævnen af »Squalus«.

Kl. 1300 begyndte Bugserbaaden »Wandank«, hjulpet af Bugserbaaden »Penacook« og en Coast Guard Baad paa Bugseringen af »Squalus«. I Forvejen havde Undervandsbaaden »Sculpin« med Ekkoloddet undersøgt Bundforholdene paa den Rute, »Squalus« skulde bugseres. Paa Grundlag af disse Lodninger havde man udfærdiget et Kort, der var meget nyttigt, naar man skulde gaa uden om Grunde og Skær. Desuden gik »Sculpin« konstant foran de bugserende med Loddet gaaende. Trods det løb »Squalus« Kl. 1413 paa en Mudderbanke, som man ikke havde opdaget, ca. 3¼ Sml. Syd for White Island Fyr. Da det var ved Ebbetid, haabede man, at Baaden vilde komme fri af sig selv ved Flodens Indtræden. Dette mislykkedes imidlertid, hvorfor man besluttede sig til efter det sidste Forsøg Kl. 1924 at sætte den paa Grund og sikre den der. Derfor blev alle Pontonerne og de fleste Tanke fyldt. »Squalus« kom nu til at ligge i en skraa Stilling med Agterenden øverst. Det var imidlertid frisket, og Vinden havde naaet en Styrke af ca. 12 m/sec, dog lykkedes det at holde »Falcon« klar af Pontonerne, indtil Fyrinspektionsskibet »Hibiscus« havde faaet udlagt nye Ankerbojer.

Vejret var blevet saa daarligt, at selv De forenede Staters Præsident, der var kommet til Ulykkesstedet i den svære Krydsers »Tuscaloosa«, ikke kunde komme om Bord igen fra »Falcon«.

(Fortsættes).

## Marinens Bibliotek.

November 1941.

Efterfølgende Numre 106, 112, 113 og 115—127 er Mapper med Smaaskrifter samt Særtryk og Udsnit fra Aviser og Tidsskrifter m. m. omhandlende fremragende Personer og særlige Episoder fra den danske og, eventuelt senere, den udenlandske Søkrigshistorie m. m.

Specifikation over Indholdet af de enkelte Mapper findes paa Marinens Bibliotek og vil muligvis senere blive optaget i Tidsskr. f. Søv.

Denne Samling vil blive fortsat. — En Scrapbog over Søværnets Personel i Almindelighed, ordnet alfabetisk efter Navne, vil blive optaget i Biblioteket i December Maaned.

Disse Smaaskrifter m. m. er dels erhvervet antikvarisk, dels Gaver fra Løjtnant Chr. Bendix Thostrup, der har faaet Ideen til disse Samlinger i Mapper.

---

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \*105. *Weilbach, J. P.*: Blade af Sejl-, Flag- og Kompasmagerlaugets Historie. 1591 - 1741 - 1941. Ill. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra J. P. Weilbach.
- \*106. *Køge-Bugt 1.7.1677 - Mp.* Kbh. 1886 & 1927. fol. H. (4 Art.)
- \*107. *Søtræfningen paa Tromsø 1812...* Af forskellige Forfattere. Ill. (M. Portr. af Carl Bodenhoff.) Samlet af Marcus Skancke. Tromsøe 1910. 8<sup>o</sup>. H.
- \*108. *Lind, H. D.*: Om nogle af Søetatens kongelige Tjenere under Frederik den Tredie og deres økonomiske Vilkaar. Kbh. 1896. 8<sup>o</sup>. Særtryk af Persh. Tidsskr. 3. Rk., V. Bd. H. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup.
- \*109. *Rasmussen, V.*: Den gamle Højbaadsmand [C. J. Drakenberg.] Marinebladet 13. Aarg. Nr. 9—11. Kbh. 1931. 4<sup>o</sup>. H. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup.

- \*110. *Blom, O.*: Kanonerne fra Orlogsskibet »Dannebrog«. Ill. — Ill. Tidsskr. Kbh. 1873. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup.
- \*111. *Marstal, A.*: Grønlandsforsker og Flyverchef [J. P. Koch, m. Portr.] Sparegrisen. 9. Aarg. No. 2. Kbh. 1939. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup.
- \*112. Helgoland. 9.5.1864-Mp. Kbh. 1902—41. fol. H. (18 Art.)
113. Tordenskjold-Mp. (M. Portr.) Bergen 1935, Kbh. 1863—1940. fol. H. (17 Art.)
- \*114. *Lassen, K.*: En Officer fra Tordenskjolds Tid [Boldevin Bruun] og hans personlige Ejendele. [Paaklædning.] Kbh. 1940. 4<sup>o</sup>. Udsn. af Vikingen 17. Aarg., Nr. 24. H. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup.
115. Risbrich (Frederick Christian) — Mp. Nekrolog, Dagen Nr. 252, 20. Okt. Kbh. 1835. fol. H. (1 Art.)
116. Søren-Norby-Mp. Kbh. 1842 & 79 fol. H. (2 Art.)
117. Peder Skram-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1848—1937. fol. H. (6 Art.)
118. Edouard Suenson-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1887 & 88. fol. H. (3 Art.)
119. Christian IV-Mp. Kbh. 1888. fol. H. (1 Art.)
120. Steen-Bille-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1850. fol. H. (2 Art.)
121. Niels Juel-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1842—1927. fol. H. (7 Art.)
122. Jessen (Carl Vilhelm)-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1850 & 96. fol. H. (2 Art.)
- \*123. Peder Willemoes-Mp. II. (M. Portr.) Kbh. 1929 & 41. fol. H. (3 Art.)
- \*124. Slaget paa Rheden 2. Apr. 1801-Mp. Kbh. 1900—41. fol. H. Nr. 123 & 124. Gave fra Løjtn. Chr. Bendix Thostrup. (4 Art.)
125. Sjællandsodde-Kampen. 23.3.1808-Mp. Kbh. 1833—1933. fol. H. (6 Art.)
126. Curt Adelaer-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1825—1924. fol. H. (5 Art.)
127. Ivert Huitfeldt-Mp. (M. Portr.) Kbh. 1862—1924. fol. H. (3 Art.)
- \*128. *Larsen (Liljefalk), A.*: Oberst Henrik Danckwart. — Tordenskjolds Modstander ved Marstrand. Nord og Syd. Kbh. 1897. 8<sup>o</sup>. H.

129. Dansk biografisk Leksikon... Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H.  
XXI: Schack—Siegumsfeldt.
130. *Essén, P.*: Illusionernes årtionde. Vår egen tids historia. IV. (1880—1930.) Ill. & Kort. Litt.fort. Person-, Sak- og Illustrationsfört. Sthlm. 1940. 4<sup>o</sup>. Fv.
131. *Klem, K.*: De danskes Vej. Rids af dansk Søhistorie. Ill. Kbh. 1941. 4<sup>o</sup>. H.
- \*132—141 er ældre Ting, modtaget som Gave fra Admiral Nyholm's Bo vedrørende Forsvarssagen m. m. og Særtr. af Tidsskr. f. Søv.
- \*142. Der Mylius-Erichsen-Denckstein in Kopenhagen. Ill. Gotha 1930. 4<sup>o</sup>. Særtr. af Dr. A. Petermann's Mitteil. H. Gave fra Kapt. Alf Trolle og Hustrus Legat.

H. Bistrup.

## Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

- Gr. 7.: Krigen 1939—
- 7,1.: Diplomatsk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).  
*Briggs, H. W.*: The Validity of the Greenland agreement. Am. Journ. of intern. Law, Vol. 135, Nr. 3.  
Island und die Vereinigten Staaten. [Dokumenter.] Monats-hft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 8.  
*Møller, E.*: Til belejlig Tid. [Tysklands Forhold til Sovjetunionen 1939—1941.] Dansk Udsyn. 1941, Nr. 5.
- 7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk.f., Krigsførelse).  
*Frisch, H.*: Zwei Jahre Wirtschaftskrieg. Monats-hft ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 9.
- 7,3.: Militære Operationer.  
7,31.: Landkrig.  
*Stenkov, O.*: En tysk motoriseret Opklaringsafdeling under Feltoget mod Vest i Maj—Juni 1940. Milit. Tidsskr. Aarg. 70, Nr. 10. H.
- 7,4.: Krigsøkonomi.  
Holland.  
Det ockuperade Holland. Industria, Aarg. 37. No. 20. [Rationering, Arbejdsløshed, Finansvæsen, Skatter m. m.]

## Norge.

Wold, G.: Norges økonomi under okkupationen. *Økonomen*, Aarg. 17, Nr. 2.

## Sverige.

Gjöres, A.: Vårt lands försörjningsläge. *Kooperatören*, Aarg. 28, Nr. 16.

Montgomery, A.: Lärdomer av svensk Krigspolitik 1914—18. *Økonomen*, Aarg. 17, Nr. 2.

Sahlin, O.: Den svenska krigsorganisationen. *Nord. admin. Tidsskr.*, 22. Aarg., Nr. 2.

## Tyskland.

Eicher, F.: Versorgungs- und Verbrauchsstatistik in der Kriegswirtschaft. *Allgemein. Stat. Arch.*, 30. Bd., Hft. 2. 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

## Norge.

Hoffmann, V.: Prisdirektoratets bestemmelser om husleie den 12. des. 1940. *Soc. Arbeid.*, 15. Aarg., Hft. 3.

## Sverige.

Livsmedelsransoneringen under andra krisåret. *Sociala meddel.*, Bd. 51, Hft. 9.

Lundberg, E.: Priskontrollens metoder. *Økonomen*, Aarg. 17, Nr. 2.

Metellus, B.: Levnadskostnader, löner och konsumtion. *Økonomisk Tidsskr.* 43. Aarg., Hft. 3.

## Tyskland.

Die Preise nach zwei Kriegsjahren. *Wirtschaft u. Stat.*, 21. Aarg., Nr. 18. [I Perioden Aug. 1939—Aug. 1941.]

## 7,5.: Propaganda.

Kay, J.: Nordamerikas geistige Kriegskosten. *Monatshft. f. ausw. Pol.*, Aarg. 8. [Propagandalitteratur.]

## 7,6.: Neutralitet.

## U. S. A.

Grewe, W. G.: Das Englandhilfegesetz. *Zeitschr. f. d. ges. Staatswis.*, 101. Aarg., Nr. 4.

Wilson, R. R.: Escaped Prisoners of war in Neutral jurisdiction. *Am. Journ. of intern. Law*, Vol. 35, Nr. 3.

Woolsey, L. H.: Taking of Foreign ships in American ports. *Am. Journ. of intern. Law*, Vol. 35, Nr. 3.

(forts.)

H. Bistrup.



## Om Tidevandsforudsigelse.

Af Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen.

Direkte foranlediget af et Foredrag i Søe-Lieutenant-Selskabet, i hvilket der blev udtalt et Ønske om en bedre Undersøgelse af Tidevandets Forekomst og Optræden i de indre danske Farvande, skal jeg i en kort Artikel omhandle en ny Form for Tidevandsforudsigelse, som siden 1938 er knæsat som den absolut bedste og mest praktiske Metode af den højeste Autoritet paa dette Omraade, nemlig det engelske Admiralitets Hydrographic Department.

Jeg gaar ud fra, at Søofficererne har saa meget af Teorien præsent, at det følgende vil være let forstaaeligt for alle, og jeg har med Vilje gjort Gennemgangen af denne ny Metode saa kortfattet som muligt, dels for at Overblikket ikke skal gaa tabt, dels for at Lærerne ikke skal miste Taalmodigheden.

De af os i den danske Marine benyttede Tidevandstabeller er som bekendt Admiralty Tide Tables, der udkommer i tre Dele. 1. Del, der udkommer aarligt, indeholder Oplysninger for ca. 220 Standardhavne eller Basishavne, idet der for hver Havn daglig er opgivet Zoneklokkeslettet for hvert af Dagens Høj- og Lavvandes Indtræden samt Vandstanden over Kortnullet (»Datum of Chart«) til disse Tidspunkter. En Korrektionstabel i denne Del kan benyttes til Bestemmelse af Vandstanden over Kortnullet til ethvert Tidspunkt mellem de i Tabellen anførte. Denne Afdeling af Tide Tables har en meget stor Nøjagtighedsgrad,

og er saa velkendt af alle, at en Omtale af den her er overflødig.

2. Del giver Oplysninger for en meget stor Række mindre Havne og Pladser, og 3. Del indeholder en Samling Hjælpetabeller, Korrektionstabeller samt Anvisninger til en Analyse af Tidevandsfænomenet paa Grundlag af indsamlede Observationer; disse to Dele gælder i Modsætning til 1. Del for en længere Aarrække frem i Tiden. 2. og 3. Del er blevet omredigerede omkring 1938, og det er det nye, der herved er fremkommet, jeg mener, bør komme til alle Søofficerers Kendskab. Forklaring af alle saadanne Tabelværker staar jo ikke omtalt i de forskellige Lærebøger, hvor de heller ikke hører hjemme, og selvom alle Tabeller selvfølgelig indeholder teoretiske Forklaringer paa eet eller flere af Hovedsprogene, er et vist Forhaandskendskab næppe af Vejen for Praktikeren, før han en skønne Dag staar stillet overfor at skulle benytte dem.

I Tide Tables 2. Del blev der tidligere for en Del Havne af secundær Betydning opgivet Elementer, ved Hjælp af hvilke man kunde beregne Højvandets Indtræden paa disse Pladser. Der fandtes dels nogle »uharmoniske Konstanter«, som nærmest var Stedernes sande Havnetid, og som gennem nogle Korrektionstabeller kunde omsættes til den paagældende Dags Havnetid; ved at addere denne til Maanens Kulminationsklokkeslet fandt man Højvandsklokkeslettet, og Tabellen gav ligeledes visse Konstanter, der ved simple Korrektioner kunde give Høj- og Lavvandets Højde over enten Kortnullet eller Stedets Middelvandstand. Disse uharmoniske Konstanter stod paa Tabellens venstre Sider.

Paa Tabellens højre Sider var der *Højvandsdifferencer* fra Stedet til en nærliggende Basishavn, som var beregnet i Tide Tables 1. Del. Disse Differencer var for de fleste Steder opgivet saavel i Tid som i

Højde; Højde-»differencen« fremstod som Forholdet mellem Flodhøjden paa det paagældende Sted og Flodhøjden i Basishavnen. Tidsdifferencerne var opgivet saavel ved Ny- og Fuldmaane som ved Maanen i 1. og 3. Kvarter og kunde korrigeres til de Størrelser, der var nøjagtigst for den paagældende Dag under Hensyntagen til Maanens Fase.

Endelig sluttede Tide Tables 2. Del med nogle »harmoniske Konstanter«, som bestod i Elementer til Dannelse af 9 harmoniske Delbølger, der tilsammen skulde give Stedet Tidevandsbølge. Disse Elementer kunde ligeledes korrigeres for Maanens Stilling paa Himmelkuglen den paagældende Dag, og ved Hjælp af dem fik man dannet en Kurve over Tidevandsbølgen, idet man som Resultat af sine Regninger fik Vandstanden for hver Time i Døgnet. Af denne Kurve kunde saa udtages de Oplysninger vedrørende Højvandet, som man søgte. Men Metoden var dog baade vanskelig tilgængelig og langvarig.

Der er imidlertid sket en væsentlig Ændring i Tabellens Opbygning, idet man i de sidste Udgaver helt har udeladt de uharmoniske Konstanter som værende for unøjagtige til Navigationsbrug (de opgives dog stadig i de engelske Søkort for visse mindre betydende Steder med regelmæssigt Tidevande), Højvandsdifferencerne er kun medtaget ved deres Middeltal, og hele Hovedvægten er lagt paa en ny Form for Beregning af Højvandsklokkeslet og -højde: den saakaldte »Admiralty Method of predicting tide«, som skal gennemgaaes i store Træk i det følgende.

Metoden er egentlig »uharmonisk«, skønt der benyttes 4 »harmoniske« Delbølger, men den giver dog en langt større Nøjagtighed end den tidligere benyttede uharmoniske Metode, selvom Nøjagtigheden selvfølgelig ikke paa langt nær staar Maal med de Resul-

later, der kan udtrages af Tide Tables 1. Del, hvor Standardhavnenes Tidevandsbølger er sammensatte af op til 30—40 forskellige Delbølger (Konstituenten).

#### *Admiralitets-Metoden.*

Paa ethvert Sted paa Jorden skaber Solen og Maanen et vist teoretisk Tidevande, som imidlertid kun sjældent er identisk med det paa Stedet i Praxis optrædende Tidevandes Forløb, men som dog danner Grundlaget for dette. Dette teoretiske Tidevande, der ved de paa Stedet forekommende terrestriske Forholds Indvirken (Vanddybde, Indsnævninger i Farvandet, Interferens mellem forskellige Bølger, o. s. v.) faar visse Faseforskydninger og Amplitudeændringer, er for en Bunke Steder (saaledes alene 10 danske og 23 grønlandske) beregnet for en lang Aarrække frem i Tiden, og ved denne Metode er det opdelt i 4 forskellige Delbølger, der hver for sig kan beregnes og sluttelig kan sammensættes til det søgte Resultat: Højvandsklokkeslet og -højde paa en vilkaarlig Dag. For hver af Bølgerne søger man bestemt  $H \cos(E \div g)$ , hvor E betyder den teoretiske Tidevandsbølges Fase paa den paagældende Dag (regnet fra Zkl. 0000), og H og g betyder den paagældende lokale Delbølges Amplitude (H) og Faseforskydning i Forhold til den teoretiske Bølge (g), begge ligeledes henført til det paagældende Tidspunkt.

Metodens Delbølger er følgende:

- a. en halvdaglig Maanekonstituent,
- b. en halvdaglig Solkonstituent,
- c. en daglig Maanekonstituent og
- d. en daglig Solkonstituent.

De to halvdaglige Konstituenters relative Indvirkning paa Vandets lodrette og vandrette Bevægelse svarer ret nøje til hinanden, ligesom Resultatet af de

to daglige Delbølgers Indvirkning ligner hinanden, men de to Arter af Bølger adskiller sig meget stærkt fra hinanden.

Disse 4 Konstituenten er i Tabellen opgivet ved saavel et  $g$  (Faseforskydningen) som et  $H$  (Amplituden), men de er ikke konstante, idet saavel Maanens som Solens skiftende Deklinationer og Parallaxer indvirker paa dem. Disse Indvirkninger er saa store, at de ikke kan lades ude af Betragtning, selvom man hele Tiden holder sig klart for Øje, at det sluttelig opnaede Resultat næppe er exakt, men saa godt som altid er behæftet med mindre Fejl. Der er imidlertid herhjemme i Danmark, hvor Tidevandets ret ubetydelige Optræden ofte slører Problemets Betydning, en altfor udbredt Tilbøjelighed til at henføre disse Spørgsmaal til den graa Teori og til at betragte dem som værende den praktiske Navigatør uvedkommende. Dette er urigtigt, idet Marinen saavel ved Færøerne som ved Island og Grønland kommer disse Spørgsmaal tæt ind paa Livet.

For at forstaa disse Korrektioners Indvirkning er det nødvendigt at se paa et Par enkelte Forhold. Det daglige Tidevande, der stammer fra Maanen, afhænger af dennes Deklination. Befinder man sig f. Eks. paa den N-lige Halvkugle, og er Maanens Deklination N-lig vil man faa Højvande ved Maanens øvre Kulmination er Maanens Deklination S-lig, vil man faa Højvande ved dens nedre Kulmination. Saafremt Maanebanen var sammenfaldende med Ekliptika, saa vilde Maanens Deklination have Værdien Nul, samtidig med at dens Rectascension var Nul eller 12 Timer; dette maa igen betyde, at Maanens Kulminationsklokkeslet afhænger af dens Rectascensionsforskul fra Solen. Heraf følger, at det daglige Maanetidevande maa kunne bestemmes af en passende Kombination af Solens og Maanens Rectascensioner. I Admiralitets-Metoden er denne Kombi-

nation: Datoen ( $\odot$ : Solens Rectascension) og Maanens Kulminationsklokkeslet ( $\ominus$ : Maanens Rectascension); dette er dog tilnærmet, idet en grundig Overvejelse maa føre til, at den søgte Korrektion burde deles i to: een afhængig af Datoen og een afhængig af Datoen + Maanens Kulminationsklokkeslet.

Ogsaa det daglige Soltidevande (Konstituent  $d$ ) varierer med Solens Deklination, men denne Variation knytter sig jo rent til Datoen. Dette maa derfor medføre, at det samlede daglige Tidevande maa kunne deles i to Dele, af hvilken den ene Del — den »lunisolare« — afhænger af Datoen, den anden — den »luniære« — afhænger af saavel Datoen som af Maanens Kulminationsklokkeslet.

Maanebanen hælder noget mod Ekliptika, og de to Baners Knudelinie vandrer Ekliptika rundt i Løbet af en Periode paa ca. 19 Aar, i Løbet af hvilken Periode Maanens maksimale Deklination varierer mellem Værdierne  $28\frac{1}{2}^{\circ}$  og  $18\frac{1}{2}^{\circ}$ . Denne meget store Ændring fra Aar til Aar af Maanens Deklination maa selvfølgelig have stor Indflydelse paa det daglige Tidevandes Optræden, hvorfor Tabellen har Korrektionstabeller herfor; disse Tabeller forefindes indtil Aar 1953 i den forhaandenværende Udgave.

Maanens stærkt varierede Afstand fra Jorden indvirker ligeledes paa Tidevandet, idet Afstanden direkte indvirker paa den flodfrembringende Kraft. Indvirkningen paa Flodbølgernes Amplitude er størst, og for denne korrigeres i Tabellen; Indvirkningen paa Faseforskydningen er kun ringe, hvorfor der ved denne tilnærmede Beregningsmetode ses bort fra den.

Fremgangsmaaden ved Beregningen af Tidevandet foregaar nu ved, at man danner de 4 konstituerende Flodbølger, saaledes at de faar en Faseforskydning paa  $g + b + c$  og en Amplitude paa  $H \times B \times C$ , frem-

skaffet paa følgende Maade: g og H udtages direkte af Tabellen ud for den paagældende Havn, b og B udtages af en Korrektionstabel i Tide Tables 3. Del med Argumenter, Aarstal og Dato, c udtages af en Korrektionstabel med Argument Maanens Kulminationsklokkeslet den paagældende Dag (er der to, da altid det første), og C udtages af en Korrektionstabel med Argument Maanens Horizontalparallakse. Ogsaa Korrektionstavlerne for c og C findes i Tide Tables 3. Del, der tillige indeholder Forklaring.

Naar disse 4 korrigerede Konstituenten er tilvejebragte, kombineres de ved Hjælp af særlige Tavler to og to, idet de to halvdaglige Flodbølger (a og b) tages for sig, og de to daglige (c og d) tages for sig. Det sidste Skridt er saa endelig at kombinere disse to Resultater med een samlet Flodbølge, der altsaa fremkommer med en »Amplitude«, det vil sige Vandstanden over eller under Middelvandstand ved Høj- eller Lavvande, og en »Faseforskydning i Forhold til Zoneklokkeslet 0000« den paagældende Dag, hvilket vil sige Zoneklokkeslettet for Høj- og Lavvandets Indtræden.

Det saaledes tilvejebragte Resultat vil kunne gøres endnu en Smule nøjagtigere, idet Tabelværket indeholder særlige Korrektionstavler til Brug i Farvande, hvor Aarstiden spiller ind paa Middelvandstanden (i Østersøen f. Eks. Foraarstidens Smeltevandsperiode) samt Korrektionstavler, der bør anvendes i Farvande, hvor læge Vanddybder og særlige lokale Forhold skaber betydelige Bølgekonstituenten med Perioder, der hverken er hel- eller halvdaglige, men varierer med hver 4. eller hver 3. Time. Tide Tables 2. Del anfører ved de paagældende Pladsers Navne, hvorvidt disse extra Tabeller bør anvendes.

Foruden denne ovenfor nævnte Metode indeholder disse nye Tidevandstabeller Anvisning til at finde Vand-

standen paa et bestemt Klokkeslet paa de forskellige i Tabellen medtagne Pladser, samt endelig Metoder til Bestemmelse af Tidevandsstrømmens Retning og Styrke. Disse sidste Tabeller har dog ikke naaet den samme Grad af Fuldkommenhed som Vandstandstabellerne, først og fremmest fordi de Instrumenter, der er til Raadighed for Strømhastigheds- og Strømrætningsmaaling, endnu ikke er synderlig paalidelige.

Tide Tables 2. Del har dog fra tidligere Udgaver bibeholdt Lister over »Højvandsdifferencer« til en Standardhavn. Tidsdifferencerne skal med Fortegn adderes til Standardhavnens Høj- og Lavvandsklokkeslet, som findes i Tide Tables 1. Del, for at give Høj- og Lavvandsklokkeslettet paa Stedet. Højde-»differencerne« er Forhold mellem Vandstanden i de secundære Havne og Vandstanden i Standardhavnene (Middeltal), og de skal altsaa multipliceres med den fra 1. Del udtagne Vandstand i Standardhavnene for at give Vandstanden paa de secundære Pladser. Tabellen gør udtrykkelig opmærksom paa, at »Differensmetoden« kun har nogen Berettigelse, hvor Tidevandsfænomenerne har en ren halvdaglig Karakter, og selv paa saadanne Steder kun bør betragtes som en midlertidig Nødhjælp, som Navigatøren eventuelt kan bruge, hvis han har meget travlt.

Alle Beregningerne, der skal foretages til Løsning af disse Spørgsmaal efter Admiralitets-Metoden, lattes uhyre meget ved Anvendelsen af trykte Skemaer, der for hver enkelt Rubrik indeholder Anvisninger paa, hvad der skal gøres, ganske som Tilfældet er ved Beregning af Deviationsundersøgelser.

Ogsaa Teorien for Deviationsundersøgelsesernes Beregning er jo baade lang og drøj, men alligevel viger ingen tilbage for at foretage dem, fordi man erkender deres Nødvendighed, og fordi Arbejdet i Praksis er



gjort let ved andres Forarbejde med Skemaernes Opstilling; akkurat det samme burde være Tilfældet med disse Beregninger af Tidevandsfænomenet, nu da Teorien er saa godt underbygget, og Observationsmateriale er saa stort, at de til Raadighed staaende Tabelværker er særdeles paalidelige.

At det i Praksis virkelig kan komme til at spille en Rolle ogsaa for os Søofficerer, maa jeg til sidst give et Eksempel paa. I 1937 skulde Opmaalingskibet HEIMDAL ved Kolonien Godhavn opstille en temmelig stor Tank paa Fjældet ved Fox Vig; Arbejdet kunde kun udføres i godt Vejr, og Tanken kunde kun hales op ved Højvande. Den til Arbejdet bestemte Dag afbrødes Opmaalingsarbejdet, og alt gjordes klart i fineste Vejr, men Højvandsklokkeslettet beregnedes forkert, hvorved Arbejdet kom for sent i Gang, og det hele maatte udsættes et Døgn. Ganske vist blev det ogsaa næste Dag godt Vejr, saaledes at Forsinkelsen kun kom til at andrage eet Døgn, men enhver, der kender Vejrforholdene ved Vestgrønlands Kyst, maa dog sikkert give mig Ret i, at Chansen for en lang Ventetid paa Grund af Fejlregningen i Højvandsklokkeslettet var overhængende. Saafremt Navigationsofficeren havde haft de nødvendige Tabeller til sin Raadighed og havde været inde i disse nye Metoder, havde Fejlen kunnet være undgaaet. Det er altsaa ikke blot og bar Teori, men Ting, som en Navigator bør vide nøje Besked med.

---

## Skibsarkivet.

Af Orlogskaptajn Niels Brammer.

De fleste af mine Kolleger — i alt Fald de yngre — faar før eller siden Anledning til at arkivere. Derfor kan nogle Erfaringer fra dette Felt maaske have Interesse. Det maa være tilstrækkelig Undskyldning for nogle Bemærkninger om et saa underordnet Emne.

Vor Tidsalder kan med nogen Ret betegnes som Papirets Tidsalder. Alle er enige om, at der er for meget Papir i vort Arbejde, men ingen har endnu kunnet paavise, hvorledes det kan undgaas. Prøv en Gang at gennemse Skibets indkomne og udgaaede Skrivelser og tæl efter, hvor mange man egentlig kunde have sparet. Fornuftig Eftertanke godtgør, at kun et ganske ringe Faatal er overflødige. Man mindes uvilkaarligt Spørgsmaalet: hvordan vilde Verden se ud, hvis alt Papir ved et Trylleslag forsvandt?

I vore Skibe som i de fleste andre Virksomheder er det nu en Gang et Faktum: der kommer meget Papir. Det gælder derfor om at have et fornuftigt System, saaledes at Papiret ikke tager Magten eller hober sig over Hovedet paa en, men saaledes at det holdes nede paa sin rette Plads som det underordnede, men uundværlige Hjælpemiddel, det er.

Straks ved Kommandohejsningen, ja allerede forinden, begynder Papiret at strømme ind. Det betaler sig i Tid og Arbejde at have sit Arkiveringssystem i Orden forinden. Imidlertid ved man ikke altid paa Forhaand, hvor længe Udkommandoen vil vare. Sy-

stemet maa derfor være saa elastisk, at det uden Vanskelighed lader sig udvide fra det lille Arkiv for et Togt paa en Maaned til det væsentligt større Arkiv i et Skib under Kommando et Aar eller mere.

Formaalet maa være, at Chef og Officerer samlet paa eet Sted eller i alt Fald i eet System har alle de Oplysninger, der er eller kan være Brug for. Hertil hører i første Række et Sæt Love og Bestemmelser og dernæst Skibets forskellige Journaler. Men ud over dette er der foruden egentlige indkomne og udgaaede Skrivelser en hel Del forskellige Papirer, som det er praktisk at inkludere i Arkivet med det Formaal at have alt under een Hat. Dette har i Praxis i det daglige Samarbejde mellem Chef og Officerer vist sig at være formaalstjenligt. Omvendt løber man en vis Risiko, naar der findes væsentlige Papirer, der ikke indgaar i Systemet, men som beror uden for Arkivet, f. Eks. hos en af de subalterne Officerer. Saadanne Ting kan gaa i Glemmebogen.

At det er heldigt at have alt inden for Systemet og intet udenfor viser sig bl. a. ved en Chefsoverlevering. Iøvrigt er det indlysende, at et simpelt System, der paa en »fool-proof« Maade udelukker ukontrolabel Bortkomst, og som ikke kræver særligt Kendskab eller Uddannelse, er ønskeligt, ikke mindst hos os med vore hyppige Personelændringer.

Erfaringen synes at pege paa, at alle de nævnte Formaal opfyldes af et Journalnummersystem, der nedenfor skal omtales lidt nærmere. Udtrykket Journalnummer er, i alt Fald i et Skib med alle de reglementerede Journaler, noget misvisende, men da det har vundet Hævd, anvender vi det i Haab om, at man ikke tager fejl og tror, at dette har noget med Skibets reglementerede Journaler at gøre.

Systemet gaar i Korthed ud paa, at man paa For-

haand inddeler sit Arkiv i visse Kategorier (Journalnumre), f. Eks. saaledes:

J. Nr. x Direktiver.

1. Fortrolige Sager.
2. Regnskabssager.
3. Personelsager.
4. Skrog og Inventar.
5. Artilleri.
6. Torpedovæsen.
7. Minevæsen.
8. Rapporter.
9. Diverse.

Til hvert Journalnummer hører et Omslag af en eller anden Slags. Heri samles alle Papirer vedrørende Emnet: indkomne Skrivelser, udgaaede Skrivelser, Bilag, o. s. v., alt indsat mellem hinanden i Datoorden, det nyeste forrest.

En særlig Fordel ved dette System er dets Elasticitet. Man er altid i Stand til at tilpasse Systemet til Øjeblikkets Krav. Efterhaanden som Tiden gaar, svulmer de enkelte Omslag. Finder man, at Papirmassen i et enkelt Journalnummer er ved at blive for uoverskuelig, f. Eks. paa Grund af Emnernes Mangfoldighed, er intet lettere end at underinddele Indholdet i to eller flere nye Journalnumre.

Efterhaanden naar man op til et Antal Journalnumre, der maa anses for passende i Forhold til det samlede Antal Sager. Men selv da bliver de enkelte Omslag ved at svulme som en simpel Funktion af Tiden.

Det kan da blive nødvendigt at inddele aarsvis, saaledes at f. Eks. J. Nr. 29 inddeles i J. Nr. 29/1941, der lægges til Side, og J. Nr. 29/1942, der bliver paa sin Plads i Arkivet klar til Brug.

Det ses heraf, at der ved Systemets Indretning maa tages Hensyn til Forskellen mellem Papirer af blivende Værdi og Papirer af uvæsentlig senere Værdi. Det gaar kun an at bortgemme tidligere Aargange af uvæsentlige, Papirer. Alle Papirer af blivende Værdi maa stadig være ved Haanden klar til Brug.

De nævnte Krav er opfyldt i nedenstaaende Oversigt over Journalnumre, der i Praxis har vist sin Brugbarhed paa et længere Togt, og som sikkert med Modifikationer vil kunne anvendes i de fleste af Flaadens Skibe. Det ses, at hvert af de tidligere anførte 10 Journalnumre er fordelt paa indtil 9 forskellige Journalnumre.

- J. Nr. 1. Register indkomne Skrivelser.  
2. Register udgaaede Skrivelser.  
3. Direktiver.  
4. Kystflaadeordrer.  
5. Kystflaademeddelelser.  
8. Chefsordrebog.  
9. Næstkommanderendes Ordrebog.
11. Oplysninger fra Søværnskommandoen.  
12. Radio.  
13. Sejlanvisninger.  
14. Fyrbelysningen.  
18. Andre fortrolige Sager.  
19. Forskellige permanente Skrivelser.
21. Pengeregnskab.  
22. Telefon.  
23. Brændsel.  
24. Rationering.  
29. Andre Intendantursager.

- 31. Bemanding.
- 32. Retsvæsen.
- 33. Sygdom.
- 34. Rejser.
- 36. Forfremmelsesbedømmelser.
- 37. Adresseliste.
- 38. Andre væsentlige Personelsager.
- 39. Uvæsentlige Personelsager.
  
- 41. Skrog og Inventar.
  
- 51. Artilleri.
  
- 61. Torpedovæsen.
  
- 71. Minesikrede Skibe.
- 72. Minesikring.
- 73. Flydemagnet.
- 74. Minestrygning.
- 75. Minestrygningsrapporter.
- 79. Mineuskadeliggørelse.
  
- 81. Ugerapporter.
- 82. Maanedsrapporter.
- 89. Generalrapport.
  
- 91. Folk og Værn.
- 92. Lærebog for Orlogsgaster.
- 93. Jul.
- 99. Diverse.

En kort Omtale af, hvad enkelte af Journalnumrene dækker over, er paakrævet.

*J. Nr. 1. og 2. Registre.* Hvorvidt saadanne er nødvendige, er tvivlsomt. Men ifølge Praxis er de taget med.

Registret over indkomne Skrivelser, der har følgende Kolonner:

Indk. Nr. — J. Nr. — Dateret — Udg. Nr. — Fra — Emne, og Registret over udgaaede Skrivelser, der har følgende Kolonner:

Udg. Nr. — J. Nr. — Dato — Til — Emne,

anvendes fortrinsvis til at finde en Skrivelse, hvis Datering man kender. Men hvis man kender Emnet, og det gør man i de fleste Tilfælde, er det lige saa let at gaa ind i vedkommende Mappe, hvor Papirerne jo er indsat i Datoorden, og søge Skrivelsen der.

Indkomne og udgaaede Skrivelser nummereres i to fortløbende Rækker hver for sig. I Skibe er det praktisk, naar Nytaar passerer, at fortsætte Nummerrækkefølgen fremfor at begynde forfra, da dette udelukker de Fejltagelser, der skyldes, at man ikke bemærkede Aarstallet.

Forøvrigt er det praktisk at lave Registrene paa linieret Papir, halve Ark, og kun benytte Forsiden. Det letter Overskueligheden at bruge 3 Sider pr. 100 Skrivelser, altsaa f. Eks. 501—533, 534—566 og 567—600.

Grunden til, at Registrene — og flere af de Sager, der er medtaget, saasom Ordrebøger — er inkluderet i Journalnummersystemet, er netop det ovenfor nævnte Krav om ikke at skulle have ind- og udgaaede Skrivelser + x + y + z + o. s. v., men J. Nr. 1—99 incl. og intet andet.

*J. Nr. 3. Direktiver.* Her sættes Korrespondance af blivende Værdi vedrørende Togtets Formaal, Sejlorder m. v.

*J. Nr. 11. Oplysninger fra Søværnskommandoen.* Heri sidder bagest Kopier af tidligere Indsendelser. Forrest sættes efterhaanden de modtagne Oplysninger. Ved Kvartalets Udløb udtages de og erstattes med Kopi af en Indsendelsesskrivelse.

*J. Nr. 12. Radio.*

*J. Nr. 13. Sejlanvisninger.*

*J. Nr. 14. Fyrbelysningen.*

Her samles Følgeskrivelser, Rettelsesblade o.s.v. Selve de paagældende Sager er fortrolige og opbevares andetsteds.

Hver af Mapperne er forøvrigt underinddelt i forskellige Underafsnit, f. Eks.:

*J. Nr. 13a Sejlanvisningshæfte af. . . .*

13b Østersøen.

13c Havnemyndigheder.

13d Diverse.

*J. Nr. 18. Andre fortrolige Sager.* Her samles Korrespondancerne om de øvrige fortrolige Sager. Ogsaa denne Mappe er underinddelt. Det skal her tilføjes, at den ugentlige Melding for Mønstring af fortrolige Sager omfatter, at ogsaa Arkivets *J. Nr. 11—19 incl.* er mønstret og befundet i Orden.

*J. Nr. 29. Andre Intendantursager* er et af de Journalnumre, der maa opdeles aarsvis. Det er her formaaltstjenligt at have en Underinddeling: bagest: permanente Skrivelser, der ikke henlægges ved Nytaar, men bliver i Mappen, medens Resten tages ud og gemmes væk.

*J. Nr. 39. Uvæsentlige Personelsager.* Denne Bunke er saa omfangsrig og som anført uvæsentlig, at det er unødvendigt at fylde op i Arkivet med dette, ligesom en Mappe heller ikke behøves. Papirerne kan samles halvaarsvis i en stor Konvolut, der passende kan bero hos Næstkommanderende.



*J. Nr. 51. Artilleri.*

*J. Nr. 61. Torpedovæsen.*

Jeg savner praktisk Erfaring for en passende Inddeling paa disse Felter, men en lignende Inddeling som i Minefeltet J. Nr. 71—79 vil let kunne foretages, hvor der er Brug for det, f. Eks. i Artilleriskibe og Torpedobaade.

*J. Nr. 89. Generalrapport.* Her findes Blade inddelt i Rubrikker svarende til Generalrapport og Anmærkningsbøger, hvor de nødvendige Data fra Tid til anden indføjes, da det uden saadanne Optegnelser ved Kommandostrygningen koster uforholdsmæssigt meget Arbejde at udfærdige de paagældende Dokumenter.

*J. Nr. 91. Folk og Værn.* Heri sidder Korrespondancen. Som Bilag findes ad J. Nr. 91, hvor alle Foredrag m. m. samles.

*J. Nr. 92. Lærebog for Orlogsgaster,* jfr. Bemærkning under J. Nr. 89. I Chefsordrebogen paalægges det, naar Fejl eller Mangler konstateres, straks at indberette, for at Notat kan blive gjort.

*J. Nr. 99. Diverse,* jfr. Bemærkning under J. Nr. 29.

Medens vi er ved Journalnumre, kan det maaske være praktisk at anføre Journalnumrene i et Gruppearkiv, f. Eks. i en Ministrygergruppe.

J. Nr. 108 Gruppeordrer.

109 Gruppemeddelelser.

119 Forskelligt permanent.

- 122 M S 2.
- 123 M S 3.
- 125 M S 5.
- 126 M S 6.
  
- 134 P 4.
- 139 P 9.
- 141 P 11.
- 142 P 12.
- 144 P 14.
  
- 154 A 4.
- 164 A 14.
  
- 171 Andre Kuttere.
- 172 Andre Grupper.
  
- 181 Ugerapporter.
- 182 Maanedsrapporter.
- 183 Brændselsrapporter.
- 184 Minestrygningsskitser.
- 185 Oversigter over Ammunition.
- 186 Retspleje.
- 187 Signalering.
  
- 199 Diverse.

Det nævntes ovenfor, at der til hvert Journalnummer hører et Omslag af en eller anden Slags. Springbind er upraktiske. Paa Kontorer i Land kan de bruge Papiromslag og Arkivkasser. Ombord er det mest praktisk at bruge Chateques med en lille Mekanik, der paa en simpel Maade fastgør Papirerne til Mappen. Almindelige folio Karton Chateques Størrelse 38 × 25 cm i en passende Kvalitet og i flere Farver faas med afrundede Hjørner, forstærket Ryg og Mekanik for Kr. 0,50 pr. Stk. og vil sikkert ogsaa kunne faas mod Rekvisition. De gennemhullede Papirer fastholdes i Chatequet ved

Hjælp af et blødt Metalbaand, der er indsat i Rygfors-  
stærkningen, og hvis to Tampe føres op gennem Huller  
i Papirets venstre Kant og derefter gennem Huller i  
en løs Staalstrimmel, hvorpaa de bøjes ud til Siden.

De tidligere nævnte Underinddelinger mellem f. Eks.  
J. Nr. 18a, 18b, 18c o. s. v. eller i Kutternes Mapper  
mellem Permanent og Ikke-permanent laver man selv  
af et Stykke brunt Karduspapir tilpasset med en Fane  
til Paaskrift, der indsættes paa det paagældende Sted.

Iøvrigt lettes Overskueligheden ved paa vigtige Pa-  
pিরer, til hvilke der ofte refereres, at paaklæbe smaa  
Papirfaner med Paaskrift, der rager uden for Papi-  
rernes højre Kant.

Til Arkivet hører et Gennemhulningsapparat med  
Hulafstand 8 cm, Pris Kr. 2,75, som antagelig vil kunne  
udlaanes mod Rekvisition.

Arkivet beror paa et passende Sted, f. Eks. hos  
Chefen, hvor det er en Selvfølge, at Officererne har  
Adgang til det. Forresten er de fleste Skibe nu apteret  
med en Hylde til dette Brug.

Der er intet i Vejen for, at enkelte af Mapperne  
beror andre Steder, f. Eks. hos de Officerer, hvis Spe-  
cialer de angaar. Sikkerheden mod Bortkomst ligger  
i, at Mapperne fra Tid til anden mønstres efter Listen  
over Journalnumrene, der er indklæbet forrest i J. Nr. 1  
og J. Nr. 2. Mangler f. Eks. J. Nr. 51, hvad er da na-  
turligere end at spørge Artilleriofficeren, om den ikke  
ligger hos ham?

Ankommende Tjenestepost aabnes af Skibssekre-  
tæren, der straks indregistrerer Skrivelserne og forsy-  
ner hvert Papir med et Observationsstempel, f. Eks.:

## S Ø U L V E N

Skr. Nr.  
 J. Nr.  
 Besv. Nr.  
 Chef  
 Næstkomm.  
 3. Komm.  
 4. Komm.  
 Maskinm.  
 Regnsk. f.

Bilag til f. Eks. Skrivelse Nr. 1234 paategnes ad Skr. Nr. 1234.

Er en Skrivelse skrevet paa et Helark, hvis bageste Halvark er ubeskrevet, rives dette af. Dels bliver Arkivet herved mindre omfangsrigt og mere overskueligt, dels tjener man noget gratis Kladdepapir.

Derefter indsættes Skrivelsen i sin Mappe. Mapper, der ikke er paa Plads, indeholder løbende Sager, der skal ekspederes.

Er Skrivelsen en Rutinesag, som Skibssekretæren selv kan klare, skriver han en Svarskrivelse, hvis Kopi han ogsaa indsætter. Derpaa forelægges Mappen for Chefen, der læser og paategner den indkomne Skrivelse, hvorefter den udgaaende Skrivelse underskrives, Mappen sættes paa Plads, og Sagen er færdigekspederet paa nær de sidste manuelle Stadier: Konvoluttering, Frankering og Afsendelse.

Er Skrivelsen en Oplysning, der skal ses af forskellige, indhenter Sekretæren de paagældendes Observationspaategninger, forinden han forelægger Mappen for Chefen. Denne konstaterer, at de rigtige Folk har set Sagen, hvorpaa han observationspaategner, og Sagen er færdigekspederet.

Endelig er der de specielle Sager, der enten gaar fra Sekretæren til en af Specialofficererne eller Næstkommanderende, eller til Chefen, for den videre Behandling.

---

I en Tid som denne, hvor større Problemer optager Sindene, kan det maaske være nødvendigt at tilføje, at Hensigten med disse Linier har været at bidrage til Forbedringen af en enkelt Detalje ud fra den Formening, at der er størst Sandsynlighed for, at Helheden bliver i Orden, naar Detaljerne ogsaa er det.

---

## Samarbejde mellem Værnene.

Indledende Foredrag holdt den 15. Januar 1942 for de frivillige  
Officerskursus af Fodfolket  
af Kommandør Paul Ipsen.

Naar jeg har indvilget i — i Forbindelse med Forevisning af Flaadefilmen — at sige nogle Ord om Samarbejde mellem Værnene, er det ud fra den Opfattelse, at dette Forholds rette Løsning kan blive af den største Betydning for vort Forsvars Effektivitet.

Dermed ikke sagt, at Spørgsmaalet i og for sig er nyt — tværtimod — det er saa gammelt som Værnene selv, men meget synes at tyde paa, at den Udvikling, vi er inde i, vil stille endnu større Krav om et fuldt tilrettelagt og gennemført Samarbejde.

Resultater fra moderne Krigsførelse viser, at det i stigende Grad er Forberedelse og Tempo, der bør lægges Vægt paa, alt maa kunne klappe koncist og hurtigt over for lynsnare Angreb.

Inden jeg giver mig i Lag med selve Emnet, ønsker jeg at præcisere, at alt, hvad jeg her siger, ganske staar for min egen Regning, og det maa derfor kun opfattes som et rent personligt Indlæg.

---

Selv et overfladisk historisk Tilbageblik vil hurtigt overbevise os om, hvor intimt Samarbejdet efter Historiens Lære bør være mellem Land- og Søkrigsførelse. Man kan i og for sig vælge, hvilke Krige man vil inden for Danmarks Historie, saa stilles vi stadigt over for en Vekselvirkning mellem Land- og Søkrig, der er langt dyberegaaende, end de fleste Lægmand

ved og i Almindelighed har Forudsætninger for at forstaa.

Skulde jeg fra Verdenshistorien nævne et Eksempel paa Brister i Samarbejde ved den strategiske Planlægelse og ved Udførelse af Operationer, kan jeg anføre den tyske Strategi ved den forrige Verdenskrigs Udbrud, hvor den tyske Flaade efter kejserlig Ordre blev holdt tilbage ved Helgolandsbugten samtidigt med, at Hæren rykkede frem efter den Schlieffenske Plan ind over Belgien i Frankrig, alt netop paa et Tidspunkt, hvor England overførte sine Divisioner til Kanalhavnene, og hvor en dristig Indsats af den tyske Højsøflaade kunde have beredt disse Overførsler og derigennem den allierede Krigsførelse de største Vanskeligheder. Dette skyldtes, at den tyske Hær og Flaade hver havde ført sin Strategi; Hæren marcherede mod Paris, medens Flaaden skulde holdes i Reserve og intakt for at lægge Tryk paa England i Haab om en snarlig Fred, naar Frankrig var besejret.

Til Gengæld synes det, som om den dristigt anlagte Operation til Norge under denne Krig har været planlagt og udført i fortrinligt Samarbejde mellem Flaade, Hær og Luftvaaben; bemærkelsesværdig er saaledes det tapre Forsvar, den tyske Jagerflotilles Besætninger gennemførte i Narvikfjordens øde og uvej-somme Fjelde, dette betingedes muligvis af, at den tyske Flaades Mandskab faar deres første Uddannelse ved Kystartilleriet og derigennem faar nogen feltmæssig Uddannelse.

Klassiske er de japanske kombinerede Ekspeditioner under den russisk-japanske Krig 1904—05, og ogsaa under denne Krig synes Japanerne paa fortrinlig Maade at kunne koordinere de 3 Vaaben Hær, Flaade og Luftvaabens Anvendelse.

I øvrigt har Englænderne ved Erobringen af hele

det britiske Imperium vist sig som Mestre i at udføre oversøiske Ekspeditioner. Ved et Foretagende som Dardanellerangrebet i 1915 skortede det dog paa strategisk Samvirke ved Planlæggelsen og tildels paa taktisk under Udførelsen.

Nævneværdig er ogsaa det strategiske Samarbejde i vor 3 Aars Krig 1848—49—50, saaledes Overførelsen af Tropperne fra Helgenæs til Fredericia, der muliggjorde det derefter følgende sejrrige Udfald.

Det skulde i det hele synes indlysende, at et Land med Danmarks Struktur, væsentlig sammensat af Øer, i særlig Grad krævede et intimt Samvirke, og dette var naturligtvis endnu mere evident, da Norge var samhörigt med Danmark.

Men ikke desto mindre ser vi i vor Historie talrige Eksempler paa Brister i dette Samvirke, og Grunden hertil er i adskillige Tilfælde manglende Organisation, Evne og Vilje.

Hvad *Evne* angaar, saa maa man stille sig klart, at det er overmaade vanskeligt for Værnene indbyrdes at kende og til Bunds forstaa hinandens Virke. Selv om Land- og Søkrig utvivlsomt har visse strategiske Doktriner til fælles, saa kræves der en indgaaende special Viden og Uddannelse i hvert Værn for at kunne lede og virke i dette. Historien viser, hvor skæbnesvangert det kan være, naar det ene Værn dirigerer det andet. Den første Betingelse er derfor, at Værnene respekterer hinandens Viden og Virke. Men da et intimt Samarbejde nu engang kræves, er det ikke nok at respektere hinandens Omraade og hver at gaa sine Veje, der maa etableres et intimt Samvirke i Ledelsen, og der maa indøves et Samarbejde mellem alle de Dele, som kan formodes at skulle samarbejde under



Krigsforhold. Der maa være en nøje og permanent Kontakt mellem Værnene.

Jeg har hidtil kun talt om de to Værn: Hær og Søværn, idet jeg til det sidstnævnte henregner *Kystartilleriet*, det der her hjemme benævnes Kystdefensionen. At Kystartilleriet nu efter Forsvarslovene af 1932 henhører under Søværnet, anser jeg for et overmaade rigtigt Skridt i nøje Overensstemmelse med den taktiske Udvikling og med de Organisationsformer, som findes i Udlandet. Kystartilleriets Hovedopgave er Beskydning af Skibsmaal, og det er derfor ligetil, at det bør være Personel, der er kendt med Krigsskibes Kampmetoder og Bevægelser, der leder og besætter Kystartilleriet. Men da Kystbatterier — fraset de enkelte Søforter — kan være udsat for Angreb fra Landsiden, kræves der en vis feltmæssig Uddannelse af Kystbatteriernes Besætning og en forberedt eventuel Støtte af Felthæren. Endvidere kan der tænkes et direkte Samarbejde mellem Kystbatterier og Feltskyts f. Eks. ved Landsætningsforetagender; alt i alt kræves der saaledes nøje Kontakt imellem Kystdefensionen og Hæren for at sikre et fuldstændigt Samvirke.

---

Medens vi hidtil har haft et *Flyvevaaben*, der har været opdelt til de to Værn, vil Spørgsmaalet om Dannelsen af et særligt Flyvevaaben som 3die Værn sikkert melde sig, naar hele Forsvarsordningen skal tages op til Revision.

Det vilde bringe mig for langt uden for mit Emne, hvis jeg skulde gøre Rede for alle de Forhold, der taler for og imod en saadan Sammenslutning af Værnenes Flyvevæsner. Spørgsmaalet er ingenlunde saa lige til, som mange mener, der er ogsaa overalt i Udlandet meget delte Meninger om, hvorledes det skal

løses. Det er efter min Mening hensigtsmæssigt at etablere et vidtgaende Samarbejde ved Fabrikation og Anskaffelse af Luftmateriel, ligesom det maa være rigtigt at forberede kombineret Anvendelse og Uddannelse blandt andet af Luftjagere til Dels ogsaa af Luft-ekclairering; men samtidigt er det ogsaa nødvendigt at anskaffe specielt Materiel med særuddannet Personel til Særanvendelse i Sø- og Landkrig. Saaledes skal nævnes Torpedoplaner til Angreb paa Skibe, og til Landkrigsførelsen: Uddannelse af Faldskærmstroppe endvidere særligt Materiel og Personel til Forsynings- og Sanitetstjenesten m. v. Vanskeligheden ved at finde den rette Organisation for Luftvaabnet er følgelig denne, at centralisere, hvad der bør centraliseres, og samtidigt at decentralisere til de to Værn: Hær og Søværn, hvad der bør være knyttet som Bestanddele til disse.

Men eet er givet, Luftvaabnets Tilkomst og overordentlige Indflydelse saavel paa Land som Søkrigsoperationer har medført, at Hærens og Søværnets indbyrdes Forhold og Forhold til Luftvaabnet maa tages op fra Grunden her hjemme, og at der maa regnes med et meget intimt Samvirke imellem Luftvaabnet og de gamle Værn, og samtidigt med en koncentreret Anvendelse af Luftvaabnet.

---

Enten der nu regnes med to eller tre Værn, saa er det af aller største Betydning, at *den øverste militære Ledelse* organiseres saaledes, at alle Vaabenarter arbejder mod samme militærpolitiske Maal og i nøjeste Harmoni.

Atter her møder vi et af Tidens brændende Spørgsmaal: — Hvorledes skal dette bedst løses?

Saaledes som Forholdene nu er her hjemme, repræsenterer den for begge Værn fælles Forsvarsminister

baade den politiske og den militære Enhed i Forsvarsledelsen. Efter hans eget Initiativ kan han sammenkalde de øverste militære Myndigheder, i Særdeleshed Cheferne for Generalkommandoen og Søværnskommandoen og Cheferne henholdsvis for Generalstaben og Marinestaben, til Drøftelser om vigtige fælles Anliggender. Endvidere konfererer disse militære Myndigheder og de to Ministerier selvsagt indbyrdes om adskillige Sager, der er af fælles Interesse, herunder kan nævnes Efterretnings-, militærretslige — sanitære — øvelsesmæssige samt administrative Sager.

I Forbindelse med Forsvarslovene af 1909 udarbejdedes indgaaende Instrukser for at sikre Samarbejdet imellem de to Værns Overledelser, men tilsvarende organisatoriske Bestemmelser smuldrede hen ved de senere Forsvarslove; et Forsøg paa at oprette et Forsvarsraad sammensat af Ministre og de øverste Militærmyndigheder løb ligeledes ud i Sandet, saaledes at der i Realiteten kun findes ringe legal Sikkerhed for, om der er det fornødne Samarbejde imellem de ledende politiske og militære Myndigheder og imellem disse indbyrdes.

Man er fra militær Side ogsaa fuldstændig klar over denne Svaghed, og der er derfor fremkommet forskellige Forslag til at afhjælpe Manglen af klare organisatoriske Bestemmelser.

Der findes Talsmænd for at indføre det bl. a. fra Sverige kendte System med en Øverstkommanderende for hele Rigets Forsvar, hvortil der er knyttet et Forsvarsraad sammensat af Repræsentanter for Værnene.

Under denne Øverstkommanderende skulde en Chef fra hvert af Værnene med hver sin Specialstab udøve den direkte Kommando over hvert sit Værn.

Imod denne Organisation taler blandt andet, at det, som jeg antydede i min Indledning, er overmaade

vanskeligt for en enkelt selv nok saa fremragende Militærperson at have Indsigt i og udøve Kommando over et Værn, hvorved han ikke er uddannet og i hvis Virke han ikke er indlevet.

Denne Organisation medfører ogsaa et stort og kompliceret Hovede, de mange Stabe kræver et meget stort Antal kvalificerede Stabsofficerer, og Mulighederne for Kompetencestridigheder og for Uoverensstemmelser mellem de øverste Myndigheder med Stabe synes i rigt Maal at maatte være til Stede.

Paa den anden Side sikres der herved en øverste autoritær Afgørelse, og Mulighederne for at hvert Værn gaar sine Veje og forfølger forskellige strategiske Maal synes begrænsede.

Der er andre, der mener, at man bør følge de her hjemme mere kendte Veje ved at genoprette et Forsvarsraad med nærmere formulerede Opgaver og med Pligt til at sammentræde efter Indkaldelse og et vist Antal Gange aarligt. Forsvarsraadet skulde sammensættes af nogle Medlemmer af Ministeriet og af de Øverstkommanderende for Værnene.

For at skabe et intimere Samarbejde paa *det rent militære* Omraade kunde der endvidere oprettes en særlig Forsvarsstab for Ministeren med de Øverstkommanderende og Cheferne for Generalstaben og Marinestaben som Medlemmer.

Andre mener, at man skulde vende tilbage til at have militære Fagministre.

Jeg nævner disse forskellige Muligheder for at trække nogle Linier op som Strukturer for en Overledelseorganisation, der kan sikre det fornødne Samvirke. Tiden vil vise, hvilke Veje man vælger, og meget vil her afhænge af den indre politiske Udvikling og af Folkets fremtidige Forsvarsvilje.

Lad mig dernæst nævne, at der selvfølgelig ogsaa

paa tekniske og administrative Omraader kan finde et Samvirke Sted; saaledes skal nævnes Fremstilling af Artillerimateriel, Haandvaaben med Ammunition, Afstandsmaalere, Lytterapparater, Gasudrustning m. m., dernæst Uniformsgenstande og Beklædning, Sanitetsvæsen, Retsvæsen m. m. Hertil skal siges, at der allerede nu finder et produktivt Samarbejde Sted paa mange af disse Omraader; men dette *kan* muligvis yderligere udbygges og forenkles. Endvidere bør de to Værns Efterretningsvæsen og Mobiliseringskontorer være i nøje Samarbejde.

Men det, der først og fremmest har vor Interesse, er det egentlige *militære Samvirke ved Fronterne*.

En engelsk Forfatter har engang sammenlignet Samvirket mellem Værnene ved Forsvaret af en Ø med et Fodboldholds, hvor Flaaden og Luftvaabnet er Forwards og Halfbacks, medens Hæren danner Backs og Maalmand. Billedet er illustrerende, netop fordi det angiver et Sømmenspil, der ikke alene kræves under Kampen, men som kræver Instruktion og nøje Indøvelse under Træningen.

Det er et saadant Sømmenspil, der skal tilstræbes, og dette kan kun gøres ved Fællesøvelser, Krigsspil og Diskussioner.

Hvad Øvelser angaar, da er det rigtigt at gaa systematisk frem. Det er ikke nok hvert 3die eller 4de Aar at arrangere en enkelt større Øvelse, man bør begynde med f. Eks. at indøve Efterretningstjenesten og det krigsmæssige Samarbejde imellem Stabene og at afholde mindre, instruktive Øvelser f. Eks. imellem Hæren og Kystdefensionen i Forbindelse med Flyvevæsen, Forsvar mod Besættelse af Øer eller begrænsede Landsdele, mindre Troppetransporter, Fællesøvelser i Afværgelse af Luftangreb, og først naar Overledelsen og Efterretningsorganisationen er bragt i Orden

og Personellet i begge Værn er instrueret og indøvet i mindre Opgaver da at overgaa til større kombinerede Øvelser.

Der vil allerede kunne vindes adskilligt i gensidig Belæring ved, at Officerer af Værnene overværer hinandens Øvelser. Dette lader sig lettest arrangere ved Hæren, desværre langt vanskeligere ved Flaaden, idet de meget indskrænkede Pladsforhold i vore gennemgaaende smaa Fartøjer kun gør det muligt at tage et meget begrænset Antal overtallige om Bord. Dertil kommer, at de Midler, der hidtil har været afset til Flaadens Udrustninger og Øvelser, har været saa smaa, at det har været nødvendigt at forcere de nødvendigste Øvelser i Søværnets Egenuddannelse igennem i forholdsvis alt for kort Tid, hvorfor der kun i meget ringe Grad har været Tid til Demonstrationer. Der maa sikkert derfor kræves langt længere Øvelsesperioder.

Personligt har jeg flere Gange haft Lejlighed til saavel at overvære Hærens Divisionsøvelser, Skydninger ved Oksbøl, store samlede Øvelser og adskillige andre Øvelser, og det har ikke alene været meget berigende for min Forstaaelse af og mit Kendskab til Hæren; men jeg har i flere Henseender hentet Impulser, som direkte kunde udnyttes i Søværnet, saaledes kan jeg nævne Erfaringer paa det ordretekniske Omraade, Formen for Afholdelse af Kritikker efter Øvelser og for Instruktion af Personellet m. v. Paa den anden Side mener jeg ogsaa at kunne sige, at der var et og andet, som med stor Nytte kunde direkte overføres fra Søværnets Metoder til Hæren.

Adskillige Gange har jeg deltaget i Krigsspil i vore Stabe og Foreninger, hvor begge Værn har ageret; visse Spil har givet Anledning til meget interessante og belærende Diskussioner, der i langt højere Grad end Foredrag har bidraget til at give Deltagerne Ind-

sigt i de gensidige strategiske Planer og Operationsmetoder. Selvfølgelig har saadanne Krigsspil for begge Værn særlig Betydning for de øverste Stabe.

Endvidere kan der ved Undervisning paa Skoler udrettes mangt og meget for at give Befalingsmænd og Elever i alt Fald et teoretisk Begreb om det andet Værn; men indrømmes maa det, at Undervisningsstoffet paa de militære Skoler i Forvejen er saa omfangsrigt, at det er vanskeligt at belaste det yderligere.

Men foruden den direkte Nytte af Samarbejde i Overledelsen under Øvelser, Krigsspil og paa Skoler maa fremhæves den store Betydning det har, at Befalingsmænd af Værnene lærer hinanden at kende; enhver ved af Erfaring, hvor langt lettere det er at gaa i Samarbejde med Mænd, man kender. Dette at man til en vis Grad kan »lægge bort Titlerne« og i Forvejen er paa »speaking terms« kan fremme Forhandlinger og Samarbejde en hel Del.

---

Værnene maa ikke alene forstaa gensidig, hvad de kan udføre; men de maa ogsaa forstaa hinandens Begrænsning. De maa vide, hvilke Styrker de kan paaregne til Støtte fra det andet Værn og kende disse Styrkers Ydeevne, de maa have Begreb om, hvad de forskellige Vaabenarter kan præstere, men de maa ogsaa forstaa, hvad de ikke kan præstere, vi har sørgelige Eksempler paa, at Værnene bag efter giver hinanden Skyld for Forsømmelighed, Mangel paa Dristighed og lignende, og disse Beskyldninger bunder ofte i Ukendskab til det andet Værns Begrænsning.

Her vil jeg benytte Lejligheden til at sige, at jeg i Hæren ofte har mødt alt for overdrevne Forestillinger om, hvad Flaadens Skibe kan yde Hæren f. Eks. som artilleristisk Flankestøtte. Krigsskibe er nu engang bygget til Søkrig, det vil sige til Kamp med andre

Krigsskibe og til Søhandelskrig — til Forsvar af og Angreb paa Søhandel — selv Artilleriskibe er kun slet egnet til Engagement mod Landstyrker, Ammunitionen er hverken kvantitativt beregnet paa eller kvalitativt konstrueret med Henblik paa Landkrig, og hertil kommer, at Krigsskibes Besætninger i meget ringe Grad eller slet ikke er indøvet i Beskydning af Maal paa Landjorden og derfor baade anvender andre Skydemetoder end de, der bruges i Hæren, og mangler Kendskab til Hærens Observationsmetoder. Det tilsvarende gælder i øvrigt for Hærens Artilleri mod Skibsmaal.

Dernæst skal jeg henlede Opmærksomheden paa, at Skibenes Bemanding er nøje afpasset efter Betjeningen af det nødvendige Materiel under Kamp, det kan saaledes ikke forventes, at et Krigsskib kan afgive nogen Del af sin Besætning, uden at Skibets Kampkraft kompromitteres.

I Hæren savnes ogsaa ofte Forstaaelsen af den Begrænsning, som Farvandsforholdene sætter for Flaadens Operationer, for at sige det populært, saa er Vandet for den ukyndige »lige blaat overalt« som paa Landkortet, der savnes Forstaaelse af, hvorledes Farvandsforholdene sætter Grænser for Skibes Operationsmuligheder f. Eks. for Udnyttelsen af Undervandsbaade og Miner, og dette gælder saavel Ven som Fjende. Derfor indløber der jævnligt fantastiske Meldinger fra Hærens Observationsposter.

Man undervurderer ogsaa ofte de navigatoriske Vanskeligheder, fordi man ikke paa Landjorden kender til de Vanskeligheder, som Taage og Tykning, Strøm og Sø bereder for at kunne finde frem paa Søen, hvor Farvandsforhold gør det vanskeligt at navigere.



Jeg skal dernæst omtale *Viljen* til Samarbejde. Det kan og skal ikke nægtes, at der her hjemme som i øvrigt alle Steder har været en ikke ringe Animositet og gensidig Mistillid imellem Værnene. Men dertil er at sige, hvilke Rivninger og Gnidninger er der ikke alle Steder imellem Fagfolk.

Hvor ofte hører man ikke om drabelige Stridigheder imellem Kirurger og Medicinere for slet ikke at tale om forskellige kirkelige Retninger.

Stærkest giver saadanne Modsætninger sig Udtryk, naar det drejer sig om direkte Interesses modsætninger.

Jeg mener at kunne sige, at Land- og Søetaten ikke har bekæmpet hinanden af levebrødspolitiske Grunde, men fordi hver for sig mener, at Hovedvægten maa lægges paa det Værn, hver især tilhører; disse Foreteelser gælder jo ikke alene Værnene som Helhed; men vi kender vist alle til lignende Brydninger *inden* for Værnene imellem de forskellige Vaabenarter. Jo mindre der bevilges til Forsvaret som Helhed, i jo højere Grad gælder det gamle Ord; »Naar Krybben er tom, bides Hestene«.

Man vil sikkert heller ikke i Fremtiden komme uden om en faglig Strid imellem Værnene; men det maa haabes, at Klingerne krydses paa ridderlig Vis og med rene Motiver. Hvert af Værnene maa respektere hinandens særlige Viden og ikke blande sig ind i det andet Værns særlige Forslag. Men navnlig skal man være yderst varsom med at føre offentlige Diskussioner, hvor Værnene miskrediterer hinanden, det skaber kun Mistillid til Forsvaret som Helhed i Befolkningen, og saadanne Stridigheder indkasseres uvægerligt af dem, der vil modarbejde Forsvaret. Ubetinget lykkeligt vil det være, om Værnene kunde arbejde Haand i Haand og i Fællig fremsætte deres Forslag

om Forsvarets Ordning; men let er og bliver dette ikke.

Der er for mig ingen Tvivl om, at efter denne Krig maa hele Forsvarsordningen tages op fra Grunden.

Hele den tekniske og taktiske Udvikling har medført, at der maa foretages radikale Ændringer — radikale i dette Ords gode Betydning. Det vil sikkert blive vanskeligere end nogen Sinde inden for hvert af Værnene at vælge de rette Midler og organisatoriske Veje. Naar disse er valgt, kræves der sikkert et betydeligt Oplysningsarbejde ude i Befolkningen, for at denne kan give sin Tilslutning; thi jeg tror, at vi alle er klar over, at uden at Folket staar bag ved og støtter og respekterer Værnene, nytter det lidet, paa den ene eller anden Maade at faa en Forsvarsordning gennemført. Dette nu mere end nogensinde, fordi en fremtidig Forsvarsordning i hel anden Grad end tidligere maa gribe ind i hele Samfundslivet og baseres paa hver Samfundsborgers Forstaaelse og Medvirken. Men for os, der har deltaget i det Oplysningsarbejde, der nu udføres af Bevægelsen »Folk og Værn«, har det været en særlig Glæde at opleve den kammeratlige Tone og Enighed, der har været mellem de Befalingsmænd af de to Værn, som har taget og tager Del i denne Bevægelse. Hvis man er Skeptiker, kan man naturligvis sige, at her er Interesserne parallelt løbende, og derfor glider Samarbejdet let; men naar dette er sagt, saa bliver der dog den Sandhed tilbage, at Befalingsmænd af enhver Art af begge Værn har vist, at de kan arbejde Haand i Haand, naar det drejer sig om Sagen som Helhed, om den Sag, som de har viet deres Liv og Interesse.

Lad os derfor tage det som et godt Varsel og samtidigt erkende, at mange af de Skranker og Skille-

linier, der tidligere har delt Befolkningen i Kaster og Klasser, hver med sine Fordomme og med indbyrdes Mistillid, for en stor Del er brudt ned. Meget tyder paa, at Befolkningen i hel anden Grad er sig bevidst, hvilke Krav det stiller, at være dansk og at ville vedblive at være det, og jeg tror, at vi faar vort store Arbejde og vort store Ansvar ved Genopbygningen af Danmark. Dette forpligter Danmarks Befalingsmænd til baade at vise Evne og Vilje til Samarbejde, og lad mig slutte med Ønsket om, at dette vil blive forstaaet, og at alle i Værnene vil gaa til dette Samarbejde med redelig Vilje til at bygge det Forsvar op, som tjener vort Land bedst.

---

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Februar Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvesen«, 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  $15/4$ , hvor Bredal udnævnes til Ekvipagemester paa Holmen og faar 6 Skipperhoder til Eje.
7. Feb. 1744: General-Admiralløjtnant 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 Juel forsvarer Peuchlers og Qvitzows Bastioner paa Oster-vold og Kastellet.
17. Feb. 1727: Sætatens 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 Oer 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 (se  $20/11$  1618).
20. Feb. 1513: Kong Hans dør, Grundleggeren af den kongelige danske Orlogsflaade, samt det oprindelige kgl. Værft i »Rævehalegattet« bag Slotsholmen.
23. Feb. 1846: Næstkommanderende paa Korvetten »Galathea« Kaptajnløjtnant Aschlund beordres til at fratræde Korvettens Togt Jorden rundt og konstitueres som Chef for den danske Koloni paa Nicobarøerne, hvor Dannebrog hejstes over Havnen Pulo Penang paa Øen Lille Nicobar den  $15/2$  1846 (se  $18/11$  1845).

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  $\frac{26}{4}$  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 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Sverige.

#### *Flygevæsen.*

Chefen for det svenske Luftvaaben, Generallojtnant Torsten Friis, har i det svenske Tidsskrift »Flygning« Nr. 21 A-B November 1941 (»Flygvapennummer«) udtalt sig om Luftvaabnets Betydning.

I samme Nummer gives mange Oplysninger om det svenske Luftvaabens Organisation og Luftfartøjstyper m. v., samt Øvelser og Samvirke med andre Forsvarsgrene.

Der henvises til det paagældende Nummer af Tidsskriftet.

*Om Flaaden og Luftvaabnet* indenfor Sveriges Forsvar skriver »Sveriges Flotta« som Indledning til Tidsskriftets nye Aargang følgende:

»Artilleriskibe bør ikke optræde til Søs uden Beskyttelse mod saavel U-Baade og Miner som Torpedo- og Bombeluftfartøjer.

Beskyttelse mod Luftangreb maa for det første foretages ved egne Rekognosceringsluftfartøjer, der kan advare før Angrebet, og for det andet af Jagerluftfartøjer, som under Operationer i Nærheden af egen Kyst og i begrænsede Farvande kan være baseret paa Land.

Søstridskræfternes egen høje Fart, men først og fremmest Luftstridskræfternes store Fart kræver højt Beredskab af egne Angrebs- og Forsvarsmidler, ligesom Enhederne skal være klar til øjeblikkeligt at foretage Manøvrer.

Dette Krav er særligt fremtrædende i Fjendens Nærhed og i begrænsede Farvande.

Samarbejdet mellem Sø- og Luftstridskræfter baade ved Angreb og Forsvar maa forberedes og øves, saaledes at det kan gennemføres friktionsfrit.«

---

Om den tyske *Erobring af Kreta* hedder det:

Dette viser ikke paa nogen Maade, at Søstridskræfter er uden Værdi, men at man i et saadant Tilfælde kun kan beskytte sig mod Landgangsforetagender ved baade at have en stærk Flaade og et stærkt Luftvaaben, der kan optræde indenfor Operationsområdet.

I Modsætning til Lande paa Kontinentet har Sverige den Fordel i vid Udstrækning at kunne udnytte en »Voldgrav« i sit Forsvar.

Denne Fordel maa vi tilgodese ved at forstærke de Forsvarsgrene, som kan virke over Havet, nemlig Flaaden og Luftvaabnet.

Herved frigøres Landstridskræfter til vigtige Opgaver ved Landegrænserne.

Endelig bør man være opmærksom paa, at Udviklingen utvetydigt peger paa større Bevægelighed i Forsvaret, hvilket netop vil sige motoriserede Hærafdelinger, Troppetransport med Luftfartøj, et stærkt Luftvaaben og et stærkt Søforsvar.

(Svensk Presse Jan. 42)

---

I det svenske Tidsskrift »Flygning« Nr. 22, Nov. 1941, Side 14 omtales »Göta flygflottilj« — F. 9 — (Jagere) og dens moderne indrettede »Hjem« *under Jorden*.

Flotillen indgaar i Luftforsvaret af Göteborg, og dens Fredsbasis regnes at garantere Flotillen Mulighed for at udføre Kampoperationer herfra ogsaa under Krig.

Iøvrigt henvises til Artiklen.

#### *Kystforsvar.*

I »Tidsskrift i Sjöväsendet«, 8. Hefte 41, har den svenske Kaptajn H. Stark i en Artikel belyst Invationsforetagendet mod Norge.

I Artikkens Slutning anføres bl. a.:

»Det norske Kystforsvars Styrke var ringe og Beredskabet lavt. Trods dette foraarsagede det Tyskerne alvorlige Tab og Vanskeligheder. Det er vel næppe nogen Overdrivelse at paastaa, at det norske Kystforsvar, saafremt det havde været fuldt udrustet og havde kunnet samvirke med lette Overfladestyrker til Søs og U-Baade, vilde have været i Stand til at afværge det tyske Angreb, saadan som det blev udført.

I denne Sammenhæng bør det dog fremhæves, at den tyske Fremgangsmaade sikkert baserede sig paa Kendskabet til det lave norske Beredskab; saafremt denne havde været større, havde Operationen sandsynligvis faaet en hel anden Udformning, eller Angrebet vilde slet ikke have fundet Sted.

Trods den norske Modgang, peger Erfaringerne fra Norgeforetagendet paa Betydningen af et velordnet Kystartilleriforsvar ved en skærgaardsklædt og indskaaret Kyst. Det svære Kystartilleri viste sin Værdi ved Oslo, Kristianssand og Bergen. Dette bestyrker gamle Erfaringer.

Af speciel Interesse er Torpedobatteriets Indsats ved Oskarsborg. Torpedobatterier er relativt lette at anlægge og billige i Anlæg og Vedligeholdelse.»

.....  
Iøvrigt henvises til Artiklen.

H. H.

## U. S. A.

### *Undervandsbaadsbjergning (fortsat).*

Da Stævnen laa ca. 6 m dybere end Agterenden, skulde de øverste Stævnpontoner forhales indtil ca. 30,5 m's Dybde. De her til nødvendige Arbejder var afsluttet efter 18 Dykninger den 14. August. Ponton Nr. 6 blev den næste Dag udskiftet med Ponton Nr. 2 og bragt til Reparation paa Værftet.

Paa Grund af daarligt Vejr og en hel Del Smaaskader paa Luftslanger og Forbindelser, kunde det næste Bugseringsforsøg først begyndes den 17. August. Kl. 0928 begyndte man paa Udblæsningen, og Kl. 1407 kom de øverste Agterpontoner til Syne paa Overfladen.

Det var atter sværere at hæve Stævnen, end man havde formodet. Da endelig Stævnpontonerne Kl. 1710 kom til Overfladen,



manglede man kun at blæse en lille Ballasttank ud. Kædestroppen om Stævnen havde forskubbet sig agterover til den stødte paa Slingrekølene. Denne Stilling var uheldig for Hævningen af Forskibet og forklarede det større Opdriftsbehov. Idet Stroppen var gledet tilbage, blev Kommandotaarnet paa »Squalus« beskadiget af Ponton Nr. 1.

Bugseringen begyndte Kl. 1740. Kl. 2120 løb »Squalus« paa Grund, omtrent nøjagtigt paa det forud beregnede Sted ca. 2,6 km fra White Island Fyr paa 28 m Vand. Baaden blev atter lagt fast paa Bunden, der her var fast og sandet, kun med nogle Rullesten hist og her. Kl. 2315 var den anden Rejse afsluttet.

Nu befandt Undervandsbaaden sig paa saa lægt Vand, at Dykkerne kunde forsynes med Luft, samtidig med at de kunde arbejde bedre. Da mange Luftslanger og Trosser var blevet beskadigede eller uklare, skulde først alle disse Skader udbedres, og Dækket paa »Squalus« skulde klares op, og alle Forhindringer fjernes.

Ved Planlæggelsen af den endelige Hævning, blev der taget Hensyn til, at Vejret maaske kunde blive daarligt, mens Arbejderne stod paa. Alle fyldte Rum skulde saa vidt muligt blæses ud. Kun to Pontoner skulde benyttes, de skulde sidde agter, nær Diametralplanet, fordi man mente, at Baaden i sig selv vilde have nok Opdrift forude. Hvis dette ikke skulde være Tilfældet, regnede man med, at man kunde anbringe nogle ekstra Pontoner forude i Løbet af nogle Dage.

Den 18. August begyndte man saa at gøre los paa de øvrige Pontoner; det viste sig at være et højst besværligt Arbejde i Taage og Sø, fordi Trosserne ustandselig blev uklare. Først sent den 18. August var alle Stævpontoner frigjort, og tre Dage senere ogsaa Agterpontonerne.

Derpaa blev alle Aabninger i Skibssiden lukket, saaledes at man kunde blæse de agterste Rum ud. Disse blev sat under et Tryk, der var noget højere end det omliggende Vandtryk og samtidigt lænset med en Læsepumpe fra »Falcon«. Sent om Aftenen den 26. August begyndte man at lænse alle Afdelinger og fortsatte hermed Dag og Nat lige indtil det næste Hævningsforsøg.

De to Agterpontoner blev anbragt den 27. August under Overvindelse af visse Vanskeligheder.

Om Aftenen den samme Dag indtog »Falcon« sin Plads, ca. 46 m om Styrbord og med Stævnen samme Vej som »Squalus«, fordi man denne Gang vilde slæbe med Stævnen forrest. Kl. 1958

begyndtes Udblæsningen af de tre Brændolietanke, og den afsluttedes den 28. August Kl. 0050. Da alle de assisterende Skibe havde indtaget deres Pladser Kl. 0945, paabegyndtes den endelige Udblæsning.

Arbejdet paabegyndtes med Udblæsning af Hovedtank 1 og 2. Efter Udblæsning af endnu to Olietanke, kom Stævnen til Overfladen Kl. 1044, og et langt Stykke af den viste sig over Vandet. Men samtidig krængede Undervandsbaaden langsomt til Bagbord, indtil den næsten laa paa Siden. Herved slap imidlertid Luften ud af Hovedtankene i den Side, der vendte opad, hvorved deres Opdrift gik tabt og Stævnen atter langsomt sank tilbage paa Bunden. Baadens Slagside blev derved noget mindre. Det havde altsaa vist sig, at Baaden ikke var stabil, naar den var i skraa Stilling med Agterenden paa Bunden.

Man forsøgte derefter at hæve Agterenden først og saa Stævnen. Kl. 1128 den samme Dag (28. August) blev derfor Agterpontonerne blæst ud, hvorpaa Agterenden begyndte at stige. Pontonerne dykkede ud, mens Baadens Slagside blev mindre. Men det frie Vand i de kun delvis lensede Rum løb derved forud og gjorde Stævnen saa tung, at der ikke var tilstrækkelig Opdrift til Stede til at hæve den. Derfor blev alle Tanke atter langsomt fyldt Kl. 1450 for at faa Agterenden til at synke igen, og Kl. 1518 hvilede »Squalus« atter paa Bunden med 34<sup>0</sup> Slagside til Bagbord.

Efter dette mislykkede Hævningsforsøg blev to Stævnpontoner anbragt tæt ved Undervandsbaadens Agterende i langskibs Retning. En Løftkæde blev derfor taget rundt om Stævnen foran for Rorrene og en anden agten for dem.

Frisk Nordostlig Vind forhindrede Arbejdet paa Pontonerne den 29. August. I Løbet af Natten til den 30. August friskede Vinden saa meget, at »Falcon« maatte forlade sin Ankerplads og gaa ind til Værftet i Portsmouth, hvorfra den først kunde vende tilbage den 1. September. Dernæst maatte mange Skader, som Stormen havde foraarsaget, atter udbedres. Hertil horte ogsaa Udskiftning af Lugen til agterste Torpedorum, der var blevet revet af, fordi Kæderne til Pontonerne havde arbejdet under Stormvejret.

Først om Aftenen den 11. September var Arbejdet paa Forberedelserne til næste Hævningsforsøg afsluttet, fordi Vindstyrken i Mellemtiden havde været oppe paa 26,6 m/sec. Kl. 2030 begynde man paa Udblæsning og Lænsning.

Den næste Dag Kl. 1230 var »Falcon« atter paa Plads. Udblæsningen af de vandtætte Rum var afsluttet den 13. September Kl. 0148

Denne Gang skulde Baaden med Agterenden først kun hæves saa meget, at Pontonerne lige akkurat kom til Overfladen, og i denne Stilling skulde den bugseres til Portsmouth.

Udblæsningen af Agterpontonerne begyndte Kl. 0548, og Kl. 0802 begyndte Agterenden at stige, men sank atter tilbage, fordi Luften slap ud af Hovedtankene maa Grund af Baadens skraa Stilling. Efter at disse Tanke atter var lænset og Agterpontonerne blæst ud, steg Agterenden igen, og Kl. 0915 kom Pontonerne til Overfladen.

Derpaa blev Stævnpontonerne blæst ud, hvorpaa Stævnen begyndte at hæve sig Kl. 0955, og den kom langsomt til Overfladen sammen med en Del af Kommandotaarnet. Men da Undervandsbaaden ingen positiv Stabilitet havde, krængede den langsomt til Styrbord, hvorpaa Luften igen begyndte at undslippe fra Hovedtankene, saaledes at Agterenden atter gik til Bunds Kl. 1005 og blev liggende der trods alle Anstrengelser for at rette Baaden op ved at blæse de Styrbords Tanke ud.

Der var altsaa ikke andet at gøre end at sætte Stævnen paa Grund igen og begynde forfra. Kl. 1209 sank Stævnen atter ned paa Havbunden.

Ved næste Udblæsning af Agtertankene blæstes samtidig alle Brændolietanke og Hovedtank Nr. 3 ud. Slagsiden blev hermed mindre, men trods det, at alle Agtertanke var læns sammen med Agterpontonerne, hævede Agterenden sig dog ikke. Aabenbart var der atter løbet Vand ind i de agterste Rum siden den foregaaende Hævning. Først da man atter forsigtigt trykkede Vandet ud, begyndte Agterenden at stige langsomt; Agterpontonerne viste sig paa Overfladen, men gik straks ned igen, dog, de kom op igen efter kort Tids Forløb. Ved yderligere Udblæsning af Styrbords Side af de vandfyldte Rum, lykkedes det at gøre Slagsiden endnu mindre, og efter Udblæsning af de forreste Tanke kom de forreste Pontoner Kl. 1505 til Overfladen, hvorpaa man begyndte Bugseringen Kl. 1512.

Paa Vej til Havn løb »Squalus« tre Gange paa Grund, fordi dens Dybgaaende med 12,2 m var betydelig større end Vanddybden i Sejlrenden. Det lykkedes dog stadig ved forenede Anstrengelser »Wandank« og en anden Bugserbaad »Chandler« at faa Baaden flot, og Kl. 1940 kunde Undervandsbaaden sættes paa Grund i Portsmouth Havn ca. 30 m fra Bedding Nr. 6. Ved næste Flodtid blev den forhalet saaledes, at Taarnet kom til at ligge lige under Værftets 100-Tons-Kran.

Derpaa blev der brændt et Hul i Taarndækket, og en stærk Wire blev ført ned igennem en af Periskophullerne og fastgjort i Taarnet. Ved Hjælp af Kranen skulde Wiren saa holdes tot, saa at man forhindrede Undervandsbaaden i at krænge over.

Ved Udbkiesning af Hovedtank Nr. 1 blev Stævnen atter hævet og dykkede laagsomt ud Kl. 2355, hvorpaa de forreste Løftepon-toner med Kæder blev fjernede. Saasnart Lugen til det forreste Torpedorum kom over Overfladen, blev den aabnet, og der blev anbragt Trykluftpumper nede i Rummet, hvormed alle Rum foran for agterste Batterirum blev lænsset. Paa dette Tidspunkt var Stævnen kommet højt op over Vandet, men da det atter blev Lavvande, gik Agterenden paa Grund, og Undervandsbaaden kræn-gede saa stærkt over, at Kranen ikke kunde holde den opret. Imidlertid var Taarnlugen blevet klar af Vandet, saa at man ogsaa her kunde fore Sugeslanger ned og pumpe Centralen og det ag-terste Batterirum læns. Man opdagede herved, at der løb lige saa meget Vand ind i Baaden, som der blev pumpet ud.

Det blev hurtigt opdaget, at Vandet løb ind gennem Ventilationssystemet til det agterste Batterirum. Da man ikke kunde lukke Skodventilerne til disse Ledninger over det hele paa een Gang, blev det nødvendigt at trykke Vandet ud af Rummene. Man lukkede altsaa den vandtætte Dør mellem det agterste Batteri-rum og Centralen for at kunne trykke Vandet ud af de agterste Rum. Da det blev Ebbe den 14. September om Eftermiddagen, fik »Squalus« atter 30<sup>0</sup> Slagside, saasnart Agterenden rørte Grunden.

Da Vandet blev trykket ud af de Rum, der læa agten for Centralen, opdagede man, at begge Ventiler paa Ventilationsrørene til forreste Maskinrum var læk. Den Styrbords Ventil var over Vandoverfladen og kunde lættes, og Vandet blev saa trykket ud gennem den lavere liggende Bagbordsventil og de agterste Torpedo-rør. Endelig begyndte Agterenden at stige, og Kl. 2203 dykkede hele Dækket ud. Alle de agterste Luger blev nu aabnet, og de sidste Rum blev lænsset. Derpaa lykkedes det at bringe »Squalus« i Tordok paa Orlogsværftet i Portsmouth den 15. September Kl. 0240.

Trods det maanedlange Ophold under Vandet befandt Baaden sig i en bemærkelsesværdig god Tilstand. Kun de finere Instru-menter og de elektriske Anlæg havde lidt noget videre. Ved selve Redningsarbejdet var der kun opstaaet ubetydelige Skader, og nogle Maaneder senere kunde »Squalus« under Navnet »Sailfish« atter indgaa i Tjenesten.

Selv om der havde været store Vanskeligheder ved Bjærg-

ningen af Baaden — der havde bl. a. været 640 Dykninger paa indtil 73 m's Dybde, og det tunge Materiel som Pontoner, Kæder, tykke Wirer havde krævet haardt og farligt Arbejde — var der ikke forekommet noget Ulykkestilfælde ved Bjærgningen, noget der naturligvis var en stor Tilfredsstillelse for de Officerer, der ledede Bjærgningsforetagendet.

(M. R.) *F. H.*

---

## Tidsskrifts-Forkortelser 1942.

- 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. = Draeger-Hefte. — D. W. = Deutsche Wehr.
- Eg. = Engineering — E. Z. = Elektrotechnische Zeitschrift.
- F. = Flyv. — Fg. = Flygning. — Fl. = Flight.
- G. = Die Gasmasche. — G. C. = Gaz de Combat. — G. L. = Gasschutz  
und Luftschutz. — G. T. = Geografisk Tidsskrift.
- H. = Hansa, Deutsche Schifffahrts Zeitschrift.
- J. A. I. N. = Journal of the American Institute of Navy. — J. R. Art. =  
Journal of the Royal Artillery. — J. R. A. S. = Journal of the Royal  
Aeronautical Society. — J. R. U. S. I. = Journal of the Royal United  
Service Institution.
- K. A. H. T. = Kungl. Krigsvetenskaps-Akademiens Handlingar och  
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. = Militær-  
legen. — M. R. = Marine Rundschau. — M. T. = Militært Tids-  
skrift. — M. W. = Militær-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.
- Sehb. = 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-  
væsendet.
- U. S. N. I. P. = United States Naval Institute Proceedings. — U. S. R. =  
The United Services Review.
- W. R. H. = Werft, Reederei und Hafen. — W. W. = Wehr und Waffen.
- Z. S. S. = Zeitschrift für das gesamte Schiess- und Sprengstoffwe-  
sen. — Z. V. = Zeitschrift für Völkerrecht. — Z. V. I. = Zeit-  
schrift des Vereins deutschen Ingenieure.
- H. H. — F. H.

## Marinens Bibliotek.

December 1941.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

143. Søværnets Personale-Mp. Scrap-Bog. Biografier og Nekrologer. Uddr. af Aviser, Tidsskr. o. l. Ordnet alfabetisk efter Efternavne. fol. H.
144. Admiralty Navigation. Ill. & Kort. Index. Vol. I & III. [Vol. II, 1938, anskaffet i 1939]. Lond. 1937 & 38. 2 Bd. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \* 145. *Meldau, K. & Steppe, O.*: Lehrbuch der Navigation. I. Ill. Pl. Index. Bremen 1935. 4<sup>o</sup>. Ska.
- \* 146. *Lyon, T. C.*: Practical Air Navigation and use of aeronautical Charts. Ill. & Kort. Index. Coast & Geod. Surv. Spec. Publ. No. 187. Wash. 1939. 199. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \* 147. Lodsvæsenet. I: Lodstakster 1941. II: Bestemmelser vedrørende Lodsningssomraadet. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. Ska.
- \* 148. Field Engineers Bulletin No. 13. Coast and Geod. Surv. Wash. 1939. 4<sup>o</sup>. Ska.
149. Militär-Kalenderen 1942. Ill. (M. Portr. af Kong Gustav m. fl.) Sthlm. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
150. Den ældgamle Nordmands, Christian Jacobsen Drakenbergs, Levnets-Beskrivelse; Tilligemed den over ham holdte Liig-prædiken [af Stiftsprovst P. E. Monrad]. Portr. af Drakenberg. Litt.henv. i Teksten. Viborg 1774. 8<sup>o</sup>. H.
151. *Goffin, R.*: Har Belgiens konung svikit. (Le roi des belges a-t-il trahi?) Kort. Övers. av Karl Oluf Hedström och Jack Miller. Sthlm. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
152. *Wawell, A.*: Fältherrekonst. (The Art of Generalship.) Högre befalhaveres egenskaper. Tre föreläsningar hållna vid Trinity College i Cambridge 1939. (Portr. af Gen. Wawell paa Forsiden.) Från engelskan av Frank Martin. Sthlm. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
153. *Tägerl, C.*: Der Freiheitskampf zur See 19<sup>39</sup>/40. Sept. 1939 bis Dezember 1940. Kort. Berl. 1940. 8<sup>o</sup>. H.

154. Die Wehrmacht. Um die Freiheit Europas. Ill. (M. Portr. af Hitler m. fl.) & Kort. Lpz. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
155. *Bang, Jette*: 30 000 km med Sneglefart. Ill. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
156. *Beutlich, F.*: Norges sjøvebning. 1750—1809 & 1810—14. Ill. & Kort. Personalia. Kilder og Henvisn. Oslo 1935 & 40. 2 Bd. 4<sup>o</sup>. H.
157. *Barfod, H.*: Vor Flaade. I Fortid og Nutid. Ill. (M. Portr. af H. M. Kong Christian X.) & Kort. Bd. 1 ff. Kbh. 1941 ff. 4<sup>o</sup>. H.
- Desuden er indgaaet i Biblioteket Numrene:  
158-251, der er ældre Bøger omhandlende de fleste af de Grupper, der omfattes af Bibliotekets Samling.

De er overtaget fra Marineministeriet og Marinestaben uden tidligere at være optaget i Bibliotekets Kataloger. De medtages, af Pladshensyn, ikke her, men vil indgaa i Tillægskataloget for 1941.

H. Bistrup.

## Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

Gr. 7.: Krigen 1939—

7,4.: Krigsøkonomi.

Indien.

*Sikander Ali Shah*: Der Krieg und die politische Lage Indiens. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 10.

Italien.

Kriegswirtschaftliche Probleme Italiens. Weltwirtschaftl. Archiv, 54. Bd., Hft. 8.

7,41.: Produktion og Transport.

U. S. A.

*Brown, T. H.*: Business approaches to rearmament production control. Journ. of the Amer. Stat. Assoc., Vol. 36, Nr. 213.

*Lang, R. O.*: Problems of statistical control-military aspects. Journ. of the Amer. Stat. Assoc., Vol. 36, Nr. 213.

7,6.: Neutralitet.

U. S. A.

*Grewe, W. G.*: Kriegsgebiete und Verteidigungszonen. Monatshft. f. ausw. Pol., Aarg. 8, Nr. 10.

(forts.)

H. Bistrup.



## Bør Infanteriuddannelse indføres i Marinen?

Af Søløjtnant I. Jørgen Petersen.

Der er blandt næsten alle Enighed om, at denne for dansk Forsvar saa triste Tid bør benyttes til at skabe Sammenhold indadtil og imellem de to Værn og endvidere til fortsat Uddannelse af vore Folk.

Hvad det første angaar, saa gaar det sikkert sin rolige og naturlige Udvikling i Møde, hvad det andet derimod angaar — Uddannelsen — saa tror jeg ikke, vi er fulgt helt med Tiden.

Grundlaget for vor Uddannelse maa være at gøre os i Stand til bedst muligt at løse de Opgaver, der kan komme til at foreligge.

Der er jo selvfølgelig ingen Tvivl om, at Flaadens Hovedopgaver nu og i Fremtiden vil ligge paa Søen, og som Følge heraf maa de Discipliner, der fremmer Besætningernes Dygtighed og Evne til at virke til Søs, sættes i Højsædet; men man kan dog ikke komme bort fra, at et Skib vel nok tilbringer ca.  $\frac{1}{3}$  af sin Tid i Havn — under et alm. Togt — og at samtlige vore Skibe i de tre sidste Aar har ligget i Havn et Par Maaneder hver Vinter og endda uden Mulighed for at stikke til Søs.

Med vor nuværende Uddannelse er vor Evne til at klare os paa Land som »Soldater« meget ringe, og der gøres efter min Mening meget lidt for at afhjælpe disse Forhold.

Det er fortræffeligt, at vore Folk lærer Signalering til Bunds, ligeledes Afstandsmaaling og Sigteøvelser

samt forskellig Slags Teori m. m., men det kan maa-  
ske blive katastrofalt, dersom de ikke lærer det, der  
er det mest elementære for enhver Kriger, nemlig:  
*at slaas.*

Jeg ved udmærket, at Hovedformaalet med Ud-  
dannelsen af vore Folk er, at gøre dem til Søfolk og  
Søkrigere, og det ønsker jeg ikke, at der skal ændres  
ved, men der kan nævnes mange Tilfælde, hvor en  
Orlogsgast vil kunne faa Brug for at optræde paa  
Landjorden, og den nuværende Krig viser da ogsaa  
flere Eksempler derpaa, jeg behøver blot at nævne et  
Navn som »Narvik«.

Det synes altsaa indlysende, at den moderne Flaa-  
des Mandskab maa kunne slaas saavel paa Havet som  
paa Land. Hvorfor, spørger man saa sig selv, har vi  
ikke forlængst indført Infanteriuddannelse i Marinen?  
Svaret er meget nærliggende, der har været smaat med  
Tid især paa Grund af den korte Uddannelsestid for  
vore Værnepligtige, og desuden maa man vist erkende,  
at det er en Sag, der ikke har haft ret mange af de  
ældre Officerers Bevaagenhed.

De to væsentligste Argumenter, jeg har hørt anføre  
imod at indføre Infanteriuddannelsen, har altid været:

1) Vi har ikke Tid dertil, der er saa meget andet,  
der er vigtigere.

2) Det er Hærens Opgave, som vi ikke skal blande  
os i.

Ad. 1): Dersom man har erkendt, at Infanteriud-  
dannelsen vilde være ønskelig, saa *maa* og *kan* der  
skaffes Tid. For Skibe og Institutioner ved Land kan  
i ugentlig Øvelsesdag, der udelukkende er helliget In-  
fanteriuddannelse, sikkert godt lade sig gøre, vel at  
mærke dersom man gaar til det med lidt god Vilje.

Ad. 2): Jeg skal vælge nogle Eksempler: Det er  
Isvinter, og Landet inddrages i Krig, Flaadens Skibe

ligger indefrosset i forskellige Provinshavne, bør Mandskabet fra Skibene ikke deltage i det lokale Forsvar de forskellige Steder, eller skal de blive om Bord og erklære, at det er Hærens Opgave at forsvare dem, naar de ligger i Havn?

Eller: Et Skib gaar ned under Søkamp ved et fjendtligt Landgangsforsøg, det lykkes en Del af Besætningen at redde sig i Land, bør de ikke hjælpe til, hvor de kan komme til det, eller skal de stikke Halen mellem Benene?

Hvorledes er det med Holmens Bevogtning? Hvem skal bekæmpe Faldskærmstroppe, der kastes ned paa Holmen? Hæren? Sikkert ikke, derfor maa vi selv være i Stand dertil.

Har vi nogen Mulighed for at lære det nødvendige i Løbet af en overskuelig Tid? Ja, Hæren har i Øjeblikket en stille Tid og vil sikkert kunne afse nogle Befalingsmænd til at være Lærere for os, dette vil jo ogsaa frembyde en glimrende Lejlighed til at vise det Samarbejde i Praksis, som der tales saa meget om, man vilde ovenikøbet forene det nyttige med det behagelige, idet en hel Del Befalingsmænd fra de to Værn vilde komme sammen og derved lære hinanden og hinandens Arbejde at kende og derved hjælpe med til at skabe en bedre Forstaaelse af hinandens Krav og et godt Samarbejde i Fremtiden.

Er vi nu kommet saa vidt, at vi har erkendt, at Kravet om Infanteriuddannelse er berettiget, og er vi endvidere kommet saa vidt, at vi har forsonet os med den — efter min Mening eneste rigtige — Tanke, at lade Befalingsmænd fra Hæren, evt. suppleret med Befalingsmænd fra Kystdefensionen, lære os det fornødne, saa kommer vi ogsaa til at gaa grundigt til Værks, idet det jo nødigt skulde være saaledes, at kun Dæksfolkene lærer at klare sig i Land. *Enhver Befalingsmand*

og enhver fast Mand bør kunne skyde med Gevær (Karabin), Revolver, Maskingevær samt anvende en Haandgranat og kunne udføre alm. Infanteritjeneste. Dette Krav maa alle opfylde, og enhver maa derfor deltage i Uddannelsen: Søofficerer, Maskinmestre, Intendanten, Læger, Kvartermestre og Underkvartermestre af alle Tjenestegrene, Mather og Elever samt Værnepligtige i den Udstrækning deres korte Tjenestetid tillader det.

Der findes i Øjeblikket mange Befalingsmænd, der bærer Officerstitlen uden nogen Sinde at have lært de mest elementære soldatermæssige Færdigheder, denne Fejl maa vi erkende og saa søge snarest at faa den rettet.

Dette Spørgsmaals Løsning kræver ingen dyre og kostbare Foranstaltninger, men kun lidt Tid samt en stor Del Energi.

Dersom vi ikke løser dette Spørgsmaal paa en positiv Maade, kommer vi maaske atter til at erkende, at Udviklingen er løbet fra os.

Ingen ved, hvornaar der kan blive stillet Krav til et dansk Forsvar, eller af hvilken Art dette Krav kan blive, men kommer det, skulde vi gerne være klar til at møde de Opgaver, der kan komme til at foreligge, og hvem tør i Dag erklære, at Kamp paa Landjorden ikke kan komme til at foreligge for Flaadens Vedkommende?

---

## Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

### De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940.

#### Torpedofartøjer.

(Torpedokrydsere, Jagere, Torpedobaade og Motortorpedobaade).

#### Torpedokrydsere.

Grænsen mellem de smaa, lette Krydsere og de største og kraftigste Torpedofartøjer har ikke altid været lige let at trække. Der har været Perioder, hvor Forskellen mellem disse to Typer har været klar og bestemt — men der har ogsaa været andre Tider, hvor de store Torpedofartøjer ved yderligere at forøge deres Displacement og Artilleri har nærmet sig Krydsertypen,\*) eller hvor de smaa, lette Krydsere ved at formindske Displacementet og øge Hastigheden er steget ned mellem de større Torpedofartøjer og har »blandet sig« med disse.\*\*)

\*) Exempler: Engelsk Jager SWIFT (1907) 2200 Tons, 36 Knob, 4 Stk. 10.2 cm og 2 Stk. 45 cm Torp.app. SWIFT var en Forsøgsbaad langt forud for sin Tid, hvor Jagernes Størrelse ellers laa under 1000 Tons. — Russisk Jager NOWIK (1911) 1280 Tons, 37 Knob, 4 Stk. 10.5 cm og 4 Stk. 45 cm Torp.app. (Torpedoarmeringen senere ændret — først til 4 Dobbelttrør og senere 3 Triplerør). NOWIK byggedes i Rusland efter tyske Tegninger — Maskineriet leveredes af Vulcan, Stettin. Den gør endnu Tjeneste i Sovjet-Unionen. Endvidere de chilenske store Jagere af ALM. LYNCH-Klassen (1912-13, 1730 Tons, 31 Knob, 6 Stk. 10.2 cm og 4 Torp.app.)

\*\*\*) Exempler: I ældre Tid de franske »Croiseurs<sup>7</sup>torpilleurs« og de svenske Torpedokrydsere. Derefter russisk Krydser NOWIK (1900), 3000 Tons, 25 Knob, 6 Stk. 12 cm og 5 Stk. 45 cm Torp.app. Senere: engelske »Scouts« og italienske og østrigske »Esploratori« (QUARTO, ADMIRAL SPAUN m.v.) — En Sammenligning

Denne — om man saa maa sige — »Grænsekamp« mellem de to Typer har imidlertid mere end blot historisk Interesse, fordi den belyser de skiftende Betydninger, man i Tidens Løb har tillagt Artilleri-, Torpedo- og Fartfaktorerne. De stadige Tilnærmelser fra den ene Type til den anden har selvfølgelig haft til Formaal ved en Sammensmeltning at forsøge at skabe en brugbar Mellemtype, men hidtil er en saadan virkelig Sammensmeltning ikke lykkedes fuldt ud. Der har ganske vist været konstrueret adskillige mere eller mindre heldige Enheder, der skulde forestille at være en Overgangsform mellem de to Typer, men analyserede man de paagældende Enheder nærmere, viste det sig altid, at de i Virkeligheden hørte hjemme enten blandt Krydserne eller blandt Torpedofartøjerne.

Grunden hertil maa antagelig søges i den Omstændighed, at Grænsen mellem Krydserne og Torpedofartøjerne hidtil har ligget paa saa forholdsvis lave Deplacementer, at en Sammensmeltning til en helt ny Type ikke har været mulig. Naar Torpedokrydserne imidlertid nu opføres som en særlig Type, skyldes det, at Udviklingen efterhaanden har medført, at Grænsen mellem Torpedofartøjerne og Krydserne er steget til 3000—3500 Tons, og at det her — som den nye, italienske Esploratori REGOLO viser — har været muligt at skabe en Særtype, som det er berettiget at udskille og benævne Torpedokrydsere.

mellem SWIFT og de noget nær samtidige »Scouts« er ikke uden Interesse. Med et godt 500 Tons større Deplacement havde disse »Scouts« en Fart paa 25.5 Knob og en Armering paa 10 à 14 Stk. 76 mm og 2 Stk. 45 cm Torp.app. Det vil her ses, at »Jagertypen« er betydelig mere artilleribetonet end »Krydser-typen«. Som allerede omtalt blev disse »Scouts« dog senere omarmerede med 10.2 cm Artilleri — men SWIFT beholdt alligevel sit artilleristiske Forspring, idet dens 2 Stk. 10.2 cm paa Bakken blev ombyttet med 1 Stk. 15 cm.

Men foruden disse *egentlige* Torpedokrydsere er i Oversigten over denne Skibstype tillige medtaget »Store Jagere« over 2000 Tons og smaa, lette Krydsere under 4000 Tons (dog kun nyere Enheder!) for at vise de sidste Stadier inden »Sammensmeltningen« af de to Typer.

## Oversigt over Torpedokrydsere.

Antal — Type — [søsat]	Deplacem. i Tons	Fart i Knob		Dæks- panser	Torp.- app.	Hoved- armering
		bereg.	Max.			
<i>Japan</i> (3)						
2 TENRYU . . . . . [18]	3.200	31	33	(51)	6	4 Stk. 14 cm
1 YUBARI . . . . . [23]	2.900	33	33	(51)	4	6 » 14 »
<i>Frankrig</i> (32 + 4)						
6 JAGUAR . . . . . [23—25]	2.125	35.5	36.7	—	6	5 » 13 »
6 GUÉPARD . . . . . [28—29]	2.435	36	40.6	—	6	5 » 13.8 »
6 AIGLE . . . . . [30—31]	2.440	36	42.8	—	6 à 7	5 » 13.8 »
6 VAQUELIN . . . . . [31—32]	2.440	37	43.8	—	7	5 » 13.8 »
6 LE FANTASQUE . . . . . [33—34]	2.570	37	45.2	—	9	5 » 13.8 »
6 MOGADOR . . . . . [36-p.St.]	2.885	39	>40	—	10	8 » 13.8 »
<i>Italien</i> (12)						
12 REGOLO . . . . . [p.St.]	3.360	41	—	?	8	8 » 13.5 »
<i>Sovjet-Unionen</i> (5 + 6)						
10 LENINGRAD . . . . . [35-p.St.]	2.900	36	39	—	6	5 » 13 »
1 TASCHKENT . . . . . [37]	2.800	39	>45?	—	9	6 » 13 »
<i>Holland</i> (2)						
2 TROMP . . . . . [37—39]	3.350	33	34.5	38	6	6 » 15 »
<i>Yugoslavien</i> (1)						
1 ny Enhed. . . . . [p.St.]	2.800	(40)	—	—	6	5 » 14 »

Naar Benævnelsen »Torpedokrydser« er valgt til denne Type, er det ikke alene, fordi dette Navn har en vis Hævd som Benævnelse for adskillige af de tidligere Overgangstyper, men ogsaa fordi det udtrykker Typens Afledning dels af Torpedofartøjerne, dels af Krydserne. At anvende Benævnelsen »Spejderkrydsere« afledet af »Scouts« og »Esploratori«, saadan som det er gjort i Sverige, hvor denne Type nu i Almindelighed benævnes »Spanare«, kunde maaske synes logisk, men de store Jagere over 2000 Tons vilde i saa Fald vanskeligere kunne medregnes her.

Som det vil ses af Oversigten, er det kun forholdsvis faa Mariner, der har Torpedokrydsere — saaledes er hverken England, U.S.A. eller Tyskland repræsenteret her.

De japanske og hollandske Enheder viser klart deres Afledning af Krydserne; de er beskyttede dels med Dækspanser, dels med et lettere Vandliniepanser. Hastighederne er ikke særlig store — til Gengæld er der lagt mere Vægt paa Artilleriet. De japanske Torpedokrydsere anvendes som Kommandoskibe for Jagerflotiller — men ikke som Flotilleledere i taktisk Betydning. De hollandske Enheders Typebetegnelse (»Flottieljeleider«) kunde maaske tyde paa en saadan taktisk Anvendelse, men Oplysninger herom foreligger ikke, og i Betragtning af den store Forskel mellem disse Fartøjer og de hollandske Jagere synes dette mindre sandsynligt. — De 6 Stk. 15 cm i TROMP er opstillet i 3 Dobbelttaarne, 2 for og 1 agter. Elevationen for de 15 cm Kanoner er 60°, og de er indrettede til at kunne anvendes som Luftskyts. Dette bestaar iøvrigt af: 4 Stk. 40 mm og 4 Stk. Maskinskyts. Endvidere 4 Stk. Dydbombekastere og 1 Luftfartøj (uden Kata-pult). Søsterskibet VAN HEEMSKERCK blev søsat i September 1939.



De franske Torpedokrydsere benævnes »Contre-Torpilleurs« i Modsætning til Jagerne, der nu benævnes »Torpilleurs d'Escadre« (1500—2000 Tons) og »Torpilleurs« (under 1500 Tons).\*) Luftsøtset bestaar af 4 Stk. 37 mm og 4 Stk. Maskinskyts; endvidere findes 4 Stk. Dydbombekastere og — i de nyere Typer — 20 Miner. Bemærkelsesværdig er de høje Maximumsfarter, i LA FANTASQUE-Klassen har alle Enheder naaet over 43 Knob og en enkelt, LE TERRIBLE, har sat Rekord med Hastigheden 45.25 Knob med 94.000 H.K. (beregnet Maskinkraft: 74.000 H.K.)

Den nyeste Klasse, MOGADOR, har et Maximumsdeplacement paa 3500 Tons og en Besætning paa 238 Mand. De 8 Stk. 13.8 cm er anbragt i 4 Dobbeltaarne i Etageopstilling for og agter. Denne 13.8 cm Kanon er en ny halvautomatisk Model med en Skudhastighed af 16 Skud i Minuttet. Største Rækning er 230 hm. Torpedoapparaterne er opstillet i Borde — eet Dobbelt- og eet Tripleapparat i hver Side. De fire sidste Enheder af denne Klasse stod endnu paa Stabelen ved Udgangen af 1939.

Af Sovjet-Unionens Torpedokrydsere er TASCHKENT bygget i Italien, LENINGRAD derimod i Rusland — med fransk Assistance. Bemærkelsesværdig er Forskellen imellem disse to Klasser. Med et Deplacement paa 100 Tons mindre har TASCHKENT 1 Stk. 13 cm Kanon og 3 Stk. Torpedoapparater samt 3 Knobs Fart mere end LENINGRAD. Under Prøverne i Italien inden Afleveringen siges TASCHKENT at hæve holdt 45.8 Knob

\*) Foruden Benævnelsen »Contre Torpilleur«, der i tidligere Tid betød »Jager«, har man i Frankrig ogsaa haft Benævnelsen »Croiseur Torpilleur« (Enheder paa 1300 Tons med 5 Stk. 10 cm og 4 Torp.app. (1887—93) — svarende til HEJMDAL og GEJSER) og »Aviso Torpilleur« (noget mindre Enheder svarende til de engelske »Torpedo-Gunboats« og de svenske »Torpedokrydsere« fra Slutningen af 1890'erne).

under en 6 Timers Forceringsprøve — svarende til 110.000 H.K. — men det skal dog bemærkes, at denne Prøve fandt Sted uden Artilleri og øvrig Udrustning.

Med de 12 Enheder af ATTILIO REGOLO-Klassen (SCIPIONE AFRICANO, CLAUDIO TIBERIO, GIULIO GERMANICO o. s. v.) har Italien skabt den første Type af virkelige Torpedokrydsere. Foruden de i Oversigten angivne Data skal her nævnes, at Luftskytset bestaar af 6 Stk. 65 mm (et nyt Kaliber) i 3 Dobbeltaffutager og 14 Stk. Maskinskyts. Torpedoarmeringen er anbragt i 2 Quadrupleapparater — i Diametralplanet. Maskineriet bestaar af 2 Sæt gearede Turbiner, og Maskinkraften er 120.000 H.K. svarende til 41 Knob. Dimensionerne er  $143 \times 13.7 \times 3.9$  m. Udover et tyndt Panserdæk findes ingen Beskyttelse. — Det er allerede under Omtalen af de lette Krydsere bemærket, hvorledes de italienske »Condottieri«-Klasser efterhaanden forbedrede deres Beskyttelse dels ved en Forøgelse af Deplacementet, men dels ogsaa paa Bekostning af Farten. I de nye Torpedokrydsere søger Italienerne atter tilbage til *Farten* og med Interesse imødeses Resultaterne af Prøverne med disse Enheder, der sattes paa Stabelen i 1939 og forventes færdige i 1942.

### Jagere.

#### *England:*

Med en temmelig rigelig Bestand af Flotilleledere (ca. 1500 Tons) og Jagere (ca. 900—1120 Tons) fra Verdenskrigen og det første Aars Tid efter denne indstillede England helt Bygningen af Jagere i Aarene 1920-25. \*) Først 1926 søsattes de to Forsøgsbaade AMAZON (1350 Tons, 39.500 H.K.) og AMBUSCADE (1170 Tons,

\*) Af disse Fartøjer var Efteraaret 1939 endnu tilbage: 9 Flotilleledere og ca. 70 Jagere.

33.000 H.K.) — begge med 37 Knobs Fart, 4 Stk. 12 cm og 6 Torpedoapparater. Efter yderligere et Par Aars Stilstand genoptoges endelig i 1929 for Alvor Bygningen af Jagere og Flotilleledere. Denne Bygning foregik nu saa at sige flotillevis, idet der i Aarene 1929—1937 saa godt som hvert Aar byggedes en Flotille paa 1 Flotilleleder og 8 Jagere. Indenfor hver Flotille har alle Enheder samme Begyndelsesbogstav\*), og idet der ses bort fra C-Flotillen\*\*), findes der saaledes 8 homogene Flotiller (A,B,D—I).\*\*\*) Deplacementet for Jagerne varierer fra 1335 til 1375 Tons, for Flotillelederne fra 1390 til 1540 Tons — Maskinkraften er 34—36.000 H.K. i Jagerne, 36—39.000 H.K. i Flotillelederne og Farterne henholdsvis 35—36 og 36—36.5 Knob. Armeringen saavel for Flotillelederne som for Jagerne bestaar af 4 à 5 Stk. 12 cm, 6 à 8 Stk. Luftskyts og 8 Torpedoapparater, I-Flotillen har dog 10 Torpedoapparater i to midtskibs Quintupleapparater. De seks af Flotillelederne har 5 Stk. 12 cm — de to øvrige kun 4 ligesom de menige Jagere.

I 1937 søsattes de seksten store Jagere af »Tribal«-Klassen. De er paa 1870 Tons, 44.000 H.K., 36.5 Knob og har en Armering paa 8 Stk. 12 cm (i Dobbeltskjolde), en halv Snes Stk. Luftskyts\*\*\*\*) og 4 — fire — Torpedoapparater i eet Quadrupleapparat opstillet midtskibs

\*) Med Undtagelse af A og B-Flotillerne, der har henholdsvis COWINGTON og KEITH som Flotilleledere.

\*\*\*) C-Flotillen var kun paa 4 Enheder og er senere overdraget til Canada, hvorefter Enhederne er omdøbt.

\*\*\*\*) At disse Bogstavflotiller har trukket deres Del af Læsset — og lidt til — under den nuværende Krig, vil ses deraf, at de officielle engelske Tabsopgørelser indtil Sommeren 1941 for A, B, D, E og I-Flotillerne andrager ca. 40 % — for G og H-Flotillerne endog over 66 %.

\*\*\*\*\*) »Taschenbuch der Kriegsmarine« m.fl. opgiver 4 Stk. 40 mm og 8 Stk. Maskingeværer. »Fighting Ships« anfører blot efter Hovedarmeringen: »and 7 smaller«.

agten for agterste Skorsten. Endvidere bemærkes, at fire af disse Enheder\*) — skønt ikke i Udseende eller Data forskellige fra de andre — er apterede som Flotilleledere. Besætningen er 190 Mand, i de tre Flotilleledere: 219 og i den fjerde (som Kommandoskib for »Captain Destroyers«): 226.\*\*)

Efter det »Udsving« mod stærkere Artilleri og



Canadisk Jager OTTAWA, tidligere engelsk CRUSAHER — typisk Jager af de engelske Bogstav-Flotiller

svagere Torpedoarmering, som repræsenteres af »Tribal«-Klassen, blev de efterfølgende nyeste Flotiller et Kompromis mellem denne Klasse og de tidligere Bogstav-Flotiller — dels J- og K-Flotillerne, der søsattes 1938—39 og nu er færdige, og N-Flotillen, der sættes paa Stabelen i 1939, alle paa 1690 Tons — dels L- og M-Flotillerne paa 1920 Tons, sat paa Stabelen 1938—39. Disse fem Flotiller har en Hovedarmering paa 6 Stk. 12 cm i 3 Dobbeltskjolde, 2 for i Etageopstilling og

\*) AFRIDI, COSSACK, SOMALI og TARTAR.

\*\*\*) Ogsaa for »Tribal«-Klassen er Tabsprocenten under den nuværende Krig ca. 40. Flere nye Enheder af denne Klasse er under Bygning — bl.a. to i Australien til den australske Flaade.

1 agter\*). Luftskeytset er i de 3 første Flotiller som i »Tribal«-Klassen, i de 2 sidste antagelig betydelig stærkere. Torpedoarmeringen er i de 3 første — og mindste — 10 Rør i to midtskibs Quintupleapparater, i de 2 sidste — og største — kun 8 Rør i to midtskibs Quadrupleapparater. Maskinkraften er 40—45.000 H.K. — Fart: 36 og 36.5 Knob. I Udseende adskiller Jagerne i disse fem Flotiller sig fra alle andre engelske Jagere, der siden 1918 altid har haft 2 Skorstene, ved kun at have een Skorsten. Flotillelederne er her henholdsvis 1695 og 1935 Tons, det vil sige kun 5 à 15 Tons større end de øvrige Jagere. Endvidere bemærkes, at disse Flotiller kun er paa 8 Enheder (Flotillelederne inclusive), medens »Tribal«-Klassens er paa 4 og de tidligere Bogstavflotiller (I-Flotillen inclusive) paa 9.

Set under Eet giver disse i godt den sidste halve Snes Aar byggede engelske Jagere et Billede af en støt og rolig Udvikling henimod større Displacement og kraftigere Hovedarmering, men kun med en ringe Forøgelse af Farten. I det hele taget synes der ikke i England — lige saa lidt som i Tyskland — at være nogen større Interesse for Rekordjageri efter »Fantasifarter«. De engelske (og de tyske) Jagere kan løbe den beregnede Fart — og lidt til, men hvor meget opgives kun sjældent officielt.

Paa den anden Side er der ikke Tvivl om, at de Maximumsfarter, som f.Ex. forskellige franske og italienske Værfter tidligere har reklameret med, har skaffet dem en Del Bestillinger paa udenlandske Nybygninger. Der var netop i den Anledning i sin Tid et maritimt Slagord, der lød: »Det er Farten, der sælger!« Gennemblader man de forskellige Flaadecalendere, vil man da

\*) I L- og M-Flotillerne er Hovedarmeringen opstillet i Luftskeytsaffutager i gastætte, letpansrede Taarne, ligesom Torpedoapp. har Panserskjolde. Det 230 Tons større Displacement hidrører bl.a. fra denne Vægtforøgelse.

ogsaa se, at i Perioden fra ca. 1925 til 1935 er mange af de Lande, der ellers plejede at lade deres Krigsskibe bygge paa engelske Skibsværfter, søgt andetsteds hen med deres Byggeordrer.

Det vil derfor sikkert være af Interesse at foretage en Opgørelse over hvilke Sømagter, der i de sidste 20 Aar har faaet bygget Jagere i England — eller andetsteds efter *engelske* Tegninger.

Argentina:	2—1925—	bygget i Spanien (s.d.) e. engl. Tegn.
	3—1929—	England — 1570 Tons.
	7—1937—	England — som G-Flotillen.
Brasilien:	6—1938—39—	England — som H-Flotillen. (Overtaget af den engelske Marine v. Krigs-udbruddet 1939).
Chile:	6—1928—	England, Thornycroft.
Columbia:	2—1933—	bygget i Portugal (s.d.) Yarrow.
Grækenland:	4—1938— ? —	2 i England (1938), 2 u. Bygn. i Grækenland, som H-Flotillen.
	(4—1911—	England, fuldstændig re- konstruerede af White 1924—25).
Holland:	8—1926—30—	bygget i Holland. Yarrow.
Portugal:	5—1933—35—	2 i England, 3 i Portu- gal, Yarrow. (Oprindelig 7 Enheder, men 2 byg- get i Portugal solgt til

Columbia i 1934. I de første Aar var disse 2 columbiske Jagere bemanded med engelske Besætninger).

Rumænien: 2—1928—29— bygget i Italien, Thornycroft.

Spanien: 13—1926—33— bygget i Spanien, samme Type som engelsk Flotilleleder CAMPBELL (Op-rindelig 16 Enheder, 2 solgt til Argentina i 1927, 1 mistet under Borgerkrigen).

Tyrkiet: 4— u. Bygn. — i England, som H-Flotillen. (Ved Krigsudbruddet 1939 overtaget af England.)

Ialt: 66 + 3 (se nedenfor).

Som det fremgaar af ovenstaaende Opgørelse anvendes de engelske Jagertyper saaledes i adskillige Mariner. Udover det i Opgørelsen anførte kan det endnu nævnes, at den polske Marine i 1936 fik bygget de 2 store Jagere GROM og BLYSKAWICA (1975 Tons, 39 Knob, 7 Stk. 12 cm) og den jugoslaviske Marine i 1931 den store Jager DUBROWNIK (1880 Tons, 37 Knob, 4 Stk. 14 cm) i England — men som det vil ses af de forskellige Data, drejer det sig her om Specialtyper og ikke om de gængse, engelske Jagertyper.

#### U. S. A.

I Aarene 1916 til 1920 byggede de forenede Stater

279 Jagere af den kendte 4-skorstenede »Flush-Decker«-Type paa ca. 1050—1200 Tons. Med denne Bestand — plus nogle ældre Enheder — der nu i Aarenes Løb er udtyndet til ca. 150 Enheder (i 1939), holdt U. S. A. inde med Jagerbygning i hele 14 Aar.

Efter denne Byggepause søsattes i Aarene 1934—35 FARRAGUT-Klassens 8 Jagere paa 1350—1400 Tons, 42.800 H. K., 36 Knob og med en Armering paa 5 Stk. 12.7 cm, 4 Stk. 40 mm A. L. K. og 8 Stk. Maskinskyts samt 8 Torpedoapparater. I de følgende 18 Enheder (1935—36) — almindelig kaldet MAHAN-Klassen — voxede Deplacementet til ca. 1500 Tons og Torpedoarmeringen forøgedes til 12 Rør i 3 Quadrupleapparater — eet midtskibs og to i Borde.\*) I de næste 22 Enheder (CRAVEN-Klassen) fra 1936—39 formindskes Artilleriet med 1 Stk. 12.7 cm til 4 Stk. 12.7 cm, medens Torpedoarmeringen yderligere forøges med eet Quadrupleapparat til ialt 16 Rør — alle fire Quadrupleapparater opstillet i Borde. Farten forøges til 36.5 Knob. Efter denne gradvise Forøgelse af Torpedoarmeringen og Formindskelse af Artilleriet »vender nu Kurven«, og i de 12 Enheder af den efterfølgende SIMS-Klasse (1939) er Armeringen som i MAHAN-Klassen (5 Stk. 12.7 cm og 12 Torp.app.) for tilsidst i de 24 nyeste Enheder, der endnu er under Bygning, at ende med 6 Stk. 12.7 cm og 8 Torpedoapparater i to midtskibs Quadrupleapparater.\*\*) Luftskytset er uændret fra FARRAGUT til SIMS. De to første Klasser har 2 Skorstene — de sidste (fra og med CRAVEN) kun een.

\*) De ældre »Flush-Deckers« har ogsaa 12 Rør, men i fire Tripleapparater opstillet i Borde. Iøvrigt bestaar Armeringen her som Regel af 4 Stk. 10.2 cm og 1 Stk. 76 mm A. L. K.

\*\*) Efter de seneste Oplysninger synes Torpedoarmeringen dog at være forøget til 16 App. i de nyeste Jagere — ligesom ogsaa flere af de tidligere Klasser senere synes at være omarmede, saa de nu har 16 Torp.app.



Foruden disse »almindelige« Jagere findes der til-  
lige 13 »Heavy Destroyers« eller »Squadron Leaders«,  
som de ogsaa kaldes, skønt de almindeligvis formeres  
i særlige Flotiller (amr. »Squadron« à 6 Enheder). De  
første otte er paa 1800 Tons, 50.000 H.K., 37 Knob  
og har en Armering paa 8 Stk. 12.7 cm (i fire Dobbelt-  
skjolde) 4 Stk. 40 mm A.L.K. og 8 Stk. Maskinskyts



Amerikansk Squadron-Leader PORTER  
(Bemærk det »krydsragtige« Udseende — Kanontaarne, Master,  
Projektorer m. v.)

samt 8 Torpedoapparater (2 Quadruple midtskibs) —  
de sidste fem: 50 Tons større, 0.5 Knob hurtigere,  
samme Hovedarmering, ingen 40 mm A. L. K., men  
10 Stk. Maskinskyts og 12 Torpedoapparater (3 Qua-  
druple midtskibs). Den første Klasse (1935—36) har  
to Skorstene, den sidste (1937—38) een. En Sammen-  
ligning mellem »Tribal«-Klassen og disse nyeste »Squa-  
dron-Leaders« (SOMERS-Klassen) viser, at med samme  
Displacement er de amerikanske Baade 1 Knob hurtigere,  
har 12.7 cm Artilleri mod 12 cm (otte Stk. i begge Typer)  
og 12 Stk. Torpedoapparater mod kun 4 i »Tribal«-  
Klassen. For Fuldstændighedens Skyld skal det næv-

nes, at Byggeprisen for disse amerikanske »Heavy Destroyers« er ca. 5 Mill. Dollars pr. Enhed.

Hidtil har de amerikanske Jagertyper ikke været anvendt udenfor U.S.A.'s Marine.\*) For nogle Aar siden var der en Del Tale om, at Brasilien skulde »leje« 6 af de gamle amerikanske »Flush-Deckers«. Dette Lejemaal kom dog ikke i Stand, i Stedet for bygges der



Tysk 1625-Tons Jager MAX SCHULTZ

nu paa Orlogsværftet i Rio de Janeiro 9 Jagere af den amerikanske MAHAN-Klasse til den brasilianske Marine.

#### *Tyskland:*

Af de tyske Jagere, der maa klassificeres som store Jagere, er de første 16 (LEBERECHT MAASS-Klassen) (1935—38) paa 1625 Tons, og de følgende 14 (1936—?), om hvilke der foreligger Oplysninger, paa 1810 Tons. Fart og Armering er for begge Størrelser 36 Knob og 5 Stk. 12.7 cm, 4 Stk. 37 mm A.L.K. samt 8 Torpedo-

\*) Under den nuværende Krig har U.S.A. som bekendt udleveret 50 »Flush-Decker« Destroyers til England.

apparater (2 Quadruple midtskibs). Af de faa Data, der foreligger, mærkes dels Længden: 117 m i 1850 Tons-Typen, 114 m i 1625 Tons-Typen (mod 108 m i »Tribal«-Klassen) og dels Besætningen i LEBERECHE MAASS-Klassen paa 283 Mand (mod »Tribal«-Klassen: 196—226 og SOMERS-Klassen: 175. — Ja, selv den næsten dobbelt saa store franske Torpedokrydser MOGADOR har kun 238 Mand!)

### *Frankrig:*

Samtidig med Bygningen af de første Torpedokrydsere (»Contre-Torpilleurs«) byggedes i Frankrig ogsaa en Del Jagere (»Torpilleurs«) paa 1320—1380 Tons. Det drejer sig her om 26 Enheder, søsat i Aarene 1924—1929. Armeringen bestaar af 4 Stk. 13 cm og (kun) 2 Stk. 37 mm A.L.K. samt 6 Torpedoapparater (2 midtskibs Triple). Fart 33—33.5 Knob. De første 12 (SIMOUN-Klassen) var ikke synderlig gode Jagere; de kunde ikke holde Farten selv i ringe Sø, og skønt de fleste naaede 34 Knob paa Prøvefarterne, kan de ikke mere komme op paa den beregnede Fart. Stabiliteten var ikke god og for at forbedre denne, blev alle Skorstenene (3) afkortede en Meter i 1929. I de senere 14 (ADROIT-Klassen) er Stabiliteten bedre. Den 13 cm Kanon i denne Klasse har en Rækning paa ca. 175 km og en Skudhastighed paa 8 Skud i Minuttet.

Efter 1929 indstilledes Bygningen af Jagere i en halv Snes Aar, idet der i denne Periode kun byggedes Torpedokrydsere. Da disse i Slutningen af Trediverne naaede op i Nærheden af de 3000 Tons, blev det imidlertid nødvendigt for ikke at faa en altfor stor Lakune i Torpedofartøjerne at genoptage Bygningen af Jagere. I Stedet for den mellemstore Jager paa ca. 1350 Tons valgtes nu dels en større Type paa 1770 Tons og dels en mindre paa 995 Tons.

De store Jagere («Torpilleurs d'Escadre») af LE HARDI-Klassen (den større Type) har en Armering paa 6 Stk. 13 cm i 3 Dobbeltaarne, 4 Stk. 37 mm og 4 Stk. Maskinskyts samt 7 Torpedoapparater (et midtskibs Triple, to dobbelte i Borde). Farten er 37 Knob. En Sammenligning mellem denne Klasse og de ældste Torpedokrydsere (JAGUAR-Klassen) viser tydeligt, hvor stor den tekniske Udvikling har været i de mellemliggende 15 Aar. Med samme Længde (omtrent) og Bredde og Dybgaaende er LE HARDI 350 Tons mindre, har 1 Stk. 13 cm og 1 Torpedoapparat mere, har stærkere Luftskyts og løber 1.5 Knob hurtigere. Bemærkelsesværdig er ogsaa Forskellen i Aktionsradius, idet denne er 6000 Sømil (ved 15 Knob) i LE HARDI mod 2500 Sømil (18 Knob) i JAGUAR. Af de 12 Enheder i LE HARDI-Klassen er de 8 søsat i 1938—39 — medens de sidste 4 antagelig endnu staar paa Stabelen.\*)

Den mindre Jagertype («Torpilleurs Légers»), der omfatter 14 Enheder, blev sat paa Stabelen i 1939. Armeringen bestaar af 4 Stk. 10 cm (muligvis A.L.K.), 4 Stk. 37 mm og 4 Stk. Maskinskyts samt 4 Torpedoapparater (to dobbelte). Fart: 34 Knob.

I Modsætning til England og U.S.A., hvor der vel findes flere forskellige Jagertyper, men hvor disse ligger anderledes fast, spænder Frankrig saaledes med sine nyere Jagere over et stort Register, lige fra de 995 Tons »Torpilleurs Légers« over »Torpilleurs« (1350 Tons) og »Torpilleurs d'Escadre« (1770 Tons) til »Contre Torpilleurs«, der begynder ved 2100 Tons og gaar op lige til de 3000 Tons.

\*) Det bemærkes, at i L'ADROIT og LE HARDI-Klasserne er en Del Enheder blevet omdøbt, idet de har faaet Navn efter Jagere — til Dels i de samme Klasser — der er gaaet tabt under den nuværende Krig.

*Italien:*

Italiens Jagerbygning efter Verdenskrigen begyndte i 1923—24 med de tre kendte Enheder LEONE, PANTERA og TIGRE, der oprindeligt klassificeredes som »Esploratori«, men som senere er blevet degraderede til »Cacciatorpidiniere«. 1525 Tons, 34 Knob. Bemærkelsesvær-



Den italienske store Jager ALVISE DA MOSTO — tidligere klassificeret som »Esploratori«

dig — og i fuld Overensstemmelse med den oprindelige Typebenævnelse — er den stærke Artilleriarmering: 8 Stk. 12 cm i fire Dobbeltskjolde. Til Gengæld bestaar Torpedoarmeringen kun af 4 Rør i to midtskibs Dobbeltapparater. Endvidere bemærkes en Minebeholdning paa 50.

Naar LEONE-Klassen nævnes som de første italienske Jagere efter Verdenskrigen, er dette dog kun delvis rigtigt, idet der i Aarene 1919—23 byggedes adskillige »Cacciatorpediniere« paa 850—950 Tons med 4 Stk. 10 cm og 45 cm Torpedoarmering. Af disse, der imidlertid alle senere er blevet degraderede til »Torpidiniere«, er der endnu adskillige tilbage, men paa Grund af deres Alder skal de ikke yderligere omtales her.

I Aarene 1925—27 byggedes 16 Jagere paa 935—1090 Tons, 35—36 Knob, med 4 Stk. 12 cm i to Dobbeltskjolde, 4 Stk. Luftskyts og 4 à 6 Stk. Torpedoapparater (to midtskibs henholdsvis Dobbelt- eller Tripleapp.) samt Miner. 2 af de ældste (af SELLA-Klassen, 935 Tons) er i 1940 solgt til Sverige.

I 1928—30 søsattes de 12 store Jagere ALVISE DA



Tyrkisk Jager KOCATEPE — bygget i Italien 1931  
(1250 Tons — 38 Knob — 4 Stk. 12 cm i Enkeltskjolde)

MOSTO, PIGAFETTA, DA RECCO o. s. v. — almindeligvis kendt som »Navigatori«-Klassen — der ogsaa oprindelig klassificeredes som »Esploratori«. Deplacementet er 1690 Tons, Farten 38 Knob, Armeringen bestaar af 6 Stk. 12 cm i 3 Dobbeltskjolde, 10 Stk. Luftskyts og 4 Torpedoapparater i to midtskibs Dobbeltapparater. Endvidere 50 Miner.

Derefter følger i 1930—32: 8 Enheder paa ca. 1200 Tons, i 1934: 4 Enheder paa 1450 Tons, i 1936: 4 Enheder paa 1730 Tons og i 1937—38: 12 Enheder paa 1620 Tons. Armeringen i alle disse 28 Enheder bestaar af 4 Stk. 12 cm, 8 à 12 Stk. Luftskyts, 6 Torpedoapparater (to midtskibs Triple) samt Miner. Farten 38 à 39 Knob, (Maximum: 41). De først omtalte

Jagere — »Navigatori«-Klassen inclusive — har 2 Skorstene, de sidste 28 kun een. Otte nye, store Jagere er projekteret, men nærmere Data foreligger ikke.

Til Sammenligning med Opgørelsen over de til andre Mariner efter engelske Tegninger byggede Jagere skal her anføres, at i Frankrig er der i 1928—29 bygget 2 Jagere til Polen (forbedret SIMOUN-Klasse) og til Jugoslavien i 1937 een, medens 2 af samme Type i 1938 byggedes paa jugoslavisk Værft. I Italien byggedes i 1931 4 til Grækenland og 4 til Tyrkiet. Af 4 Jagere oprindeligt bygget til Rumænien, men overtaget af Italien under Verdenskrigen, fik Rumænien de 2 i 1920\*) og i 1928—29 byggedes yderligere 2 1850 Tons Jagere til Rumænien i Neapel — men Notabene efter Thornycrofts Tegninger. I denne Sammenhæng bemærkes endvidere, at den russiske Torpedokrydser TASHKENT byggedes i Italien i 1937, medens de andre i Sovjet-Unionen byggede Torpedokrydsere som allerede omtalt er blevet til under fransk Indflydelse. Endelig er 13 sovjet-russiske Jagere (GROMKI-Klassen s.d.) bygget efter italienske Tegninger.

### Japan:

Foruden 26 2. Klasses Jagere\*\*) (ca. 800 Tons, 31.5 Knob, 3 Stk. 12 cm og 4 Torpedorør) fra 1919 til 1923 byggede Japan i Aarene 1919—27 34 Jagere paa 1215—1315 Tons, 34 Knob, 4 Stk. 12 cm, 2 Stk. Luftskyts og 6 Torpedorør (tre dobbelte midtskibs).

I den følgende Klasse store Jagere øges Deplacementet til 1700 Tons og Kaliberet fra 12 til 12.7 cm.

\*) De to resterende, AQUILA (1916) og FALCO (1919), er solgt til Spanien. De hedder nu MELILLA og CEUTA.

\*\*) Med Blomster- og Plantenavne. De større Jagere har Navne efter Vinde og øvrige meteorologiske Fænomener. Se iøvrigt Afhandlingen om Krigsskibes Navne i »T.f.S.« 102. Aargang, August 1931, Side 355 samt December s.A. Side 568.

I Aarene 1927—31 byggedes 24 Enheder af denne Klasse.\*) Armering: 6 Stk. 12.7 cm, 4 Stk. Luftskyts og 9 Torpedoapparater (3 Triple midtskibs). Fart: 34 Knob.

Derefter forsøges med omtrent samme Armering—kun formindsket med 1 Stk. 12.7 cm — at nedsætte Deplacementet til 1370 Tons. Det lykkedes ganske vist



Den japanske store Jager SUIKO (1700 Tons)

at opnaa samme Hastighed, 34 Knob, men Stabiliteten var ikke god, og det blev nødvendigt dels at udtage det ene Tripleapparat, dels at ændre Hovedarmeringens Opstilling, idet de to forreste 12.7 cm Kanoner, der var anbragt i Enkeltskjolde i Etageopstilling, nu samledes i et Dobbelttaarn paa Bakken. Af denne Type byggedes fra 1932—34 6 Enheder. I de følgende fire (1935—36) øgedes Stabiliteten noget, saaledes at der kunde bæres to Quadrupleapparater i Stedet for to Triple, men da Torpedokaliberet derefter voxede fra 53.3 til 60.9 cm, nedsattes Torpedoarmeringen i de sidste seks 1370 Tons Jagere (1935—37) atter til to midtskibs Tripleapparater.

\*) Jageren MI-YU-KI (?: Dyb Sne) kolliderede og sank 1934.



Deplacementet øges derpaa i de 10 Enheder fra 1936—38 til 1500 Tons, samtidig med at Hovedarmeringen — ligesom i de store Jagere — bliver 6 Stk. 12.7 cm i tre Dobbeltaarne — eet for og to agter. Denne Opstilling, der synes mindre passende for en Jager, skyldes atter Hensynet til Stabiliteten. Luftskytset bestaar kun af 2 Stk. Maskinskyts, hvorfor det maa anses for sandsynligt, at Hovedarmeringen tillige kan anvendes som Luftskyts. Torpedoarmeringen bestaar af 8 Stk. 60.9 cm Rør i to midtskibs Quadrupleapparater. Yderligere 10 à 12 Enheder af formentlig samme Klasse er søsat 1938—40. Efter enkelte Kilder skal Deplacementet for disse Enheder dog være en Del større — der angives op til 2000 Tons — ligesom Farten sandsynligvis er 36 Knob eller derover.

Alle de her omtalte japanske Jagere har 2 Skorstone og 2 Master — i de nyere Enheder lette Trebensmaster. Udseendet er karakteristisk ved den løftede Stævn og Bakkens stærke Fald fra Stævnen til forreste Kanontaarn eller -skjold, hvorfra Bakken fortsætter vandret til Broen; Overgangen fra Bakken til Hoveddækket markeres — i de fleste nyere Enheder — ved en Skraalinie med noget stærkere Fald end Bakkens forreste Del. — Elektrisk Svejsning er i stor Udstrækning anvendt siden 1930.

#### *Sovjet-Unionen:*

Oplysningerne om Sovjet-Unionens Jagermateriel er meget mangelfulde og modstridende. Aarg. 1940 af »Taschenbuch der Kriegsflotten« bringer saaledes et Billede af Jageren BESPOSCHTCHADNY\*), medens de tilsvarende Udgaver af »Fighting Ships« og »Les Flottes de Combat« overhovedet ikke nævner denne Enhed, skønt den er søsat allerede i 1937.

\*) »Taschenbuch«s Angivelse af Deplacementet til 2600 Tons er dog en Trykfejl, idet det kun er 1600 Tons!

Antagelig findes der endnu 15 à 16 rekonstruerede Enheder af den gamle NOWIK-Klasse — heraf 5 i Sortehavet — (1912—19, 1200—1400 Tons, 28—32 Knob, 4 à 5 Stk. 10 cm og 9 à 12 Stk. 45 cm Torpedoapparater).\*) De har 3 à 4 Skorstene og bærer alle Kommunistnavne.

Derefter følger 13 Enheder af GROMKI-Klassen — hvoraf 2 i Sortehavet (bl.a. ovennævnte B.) De er søsat 1936—38, 1600 Tons, 90.000 H.K., 37 Knob og har en Hovedarmering paa 4 Stk. 13 cm i fire Enkeltskjolde i Etageopstilling to for og to agter; Luftskyts: 3 Stk. 37 mm, Torpedoarmering: 6 Rør i to midtskibs Tripleapparater. De har een Skorsten og er alle byggede i Unionen — men efter italienske Tegninger.

Udover disse 13 Enheder og de allerede omtalte Torpedokrydsere savnes Oplysning om videre Bygning af Jagere i Sovjet-Unionen.

Med Hensyn til Jagerbygning i de øvrige Mariner kan henvises til de under England og Italien m. v. anførte Opgørelser over Enheder bygget for fremmed Regning. En Undtagelse herfra danner dog Sverige og Norge, der har udviklet specielle, mindre Jagertyper, som fortjener særlig Omtale.

#### *Sverige:*

Efter de mod Slutningen af Verdenskrigen færdigbyggede knap 500 Tons store »Jagare« WRANGEL og WACHTMEISTER\*\*) fulgte i 1926 EHRENSKÖLD og NORDENSKJÖLD paa 940 Tons og i 1931 KLAS UGGLA og KLAS HORN paa 1020 Tons. Hovedarmeringen bestaar af 3 Stk. 12 cm

\*) Ved Ombygningen er Torpedoarmeringen øget, Farten formindsket.

\*\*) 34 Knob, 4 Stk. 75 mm, 1 Stk. 25 mm A. L. K. og 2 Maskingeværer, 6 Stk. 45 cm Torpedorør (2 Enkeltapparater i Borde for, 2 Dobbeltapparater midtskibs).

og Luftslytset af 2 Stk. 40 mm; Torpedoarmering: 6 Stk. 53.3 cm Rør i 2 midtskibs Tripleapparater. Endvidere Dydbomber og Miner. Fart 35 Knob i de to ældste Enheder, der i 1939 har faaet nye Kedler, 36 i de to senere. I 1935—36 fulgte GÖTEBORG og STOCKHOLM og i 1938—39 MALMÖ og KARLSKRONA. Deplacementet er her voxet til 1040 Tons og den *beregnete* Fart til 39



Svensk Jager GÖTEBORG ved 28 Knobs Fart. (Foto: Forf.)  
(Bemærk Hækbølgen og den næsten rudimentære Mast!)

Knob. (MALMÖ, der blev færdig i 1939, naaede over 42 Knob paa Prøverne—med fuld Udrustning om Bord!) Luftslytset er i det første Par ændret til 4 Stk. 25 mm, i det sidste til 6 Stk. 25 mm, men ellers er den øvrige Armering uændret som i EHRENSKÖLD. Yderligere to Jagere af MALMÖ-Klassen er nu færdige.\*)

Som allerede omtalt under de italienske Jagere, har Sverige i Foraaret 1940 — for hurtigt at skaffe sig lettere Flaademateriel — købt 2 Jagere af SELLA-Klassen, der har faaet Navnene PSILANDER og PUKE\*\*).

\*) GÄVLE og NORRKÖPING.

\*\*\*) 936 Tons, 35 Knob, 4 Stk. 12 cm, 4 Stk. Luftslyts, 4 Stk. Torp.-app. Se iøvrigt Artiklen »De nye svenske Jagere« i T.f.S. September 1940.

ROMULUS og REMUS omtales under Torpedobaade.

Efter Købet af disse to italienske Jagere og Afleveringen af GÄVLE og NORRKÖPING vil Sverige være i Besiddelse af 12 Jagere paa 935—1050 Tons.\*) Ved en fortsat Nybygning af svenske Jagere har man imidlertid allerede nu indset Nødvendigheden af at uddifferentiere Jagerne i to forskellige Typer — dels en større paa ca. 1500 Tons\*\*\*) med 4 Stk. 12 cm i Dobbelt-



(Foto: Sveriges Flotta)

Den svenske Jager PUKÉ  
(ex. italiensk BETTINO RICASOLI, 1926, købt 1940)

opstilling for og agter som i PSILANDER — dels en mindre (Torpedobaadstype) paa 7 à 800 Tons antagelig med 3 à 4 Stk. 10 cm.

### Norge:

I 1939 sattes to norske Jagere paa 1220 Tons paa Stabelen — dels paa Orlogsværftet i Horten, dels paa Privatværft. Farten var beregnet til 34 Knob (jfr. de

\*) Ved Jagerulykken i Hårsfjärden 17. September 1941 sank GÖTEBORG, KLAS UGGLA og KLAS HORN. Bjergningen er i fuld Gang og det forventes, at alle 3 Enheder kan repareres.

\*\*) Der nævnes endog et Deplacement paa 1800 Tons og Fart over 40 Knob. Den stærke Forøgelse af Deplacementet skyldes bl. a. Beskyttelse af Hovedarmeringen (lette Taarne, jfr. engelske L- og M-Klasser).

svenske ca. 200 Tons mindre Jageres 39 Knob!) Armering: 4 Stk. 12 cm i et Dobbelt skjold for og to Enkelt-skjolde i Etageopstilling agter; 2 Stk. 40 mm og 2 Maskingeværer, 4 Torpedorør i 2 midtskibs Dobbeltapparater. Endvidere Dybdebomber og Miner. Maskineri: de Lavals gearede Turbiner (ligesom i de svenske Jagerer), 30.000 H.K. — mod 32.000 i MALMÖ. Een Skorsten — som i de nye, norske Torpedobaade.

Som et Resumé af Jagernes Udvikling i de senere Aar skal i det følgende gives en kort Oversigt over de Resultater, man nu er naaet til for Displacementets, Fartens, Artilleriets og Torpedoarmeringens Vedkommende.

*Displacementet.* Som det allerede er vist under Om-talen af Torpedokrydserne vil en Forøgelse af de store Jageres Displacement over 2000 og videre ud over 3000 Tons betyde en Overgang til en mere og mere særpræget Torpedokrydsertype.

Ved Displacementets Stigen vil det imidlertid efterhaanden blive nødvendigt at give denne Type en vis Beskyttelse. En helt ubeskyttet Jagertype paa 4000 Tons synes med den stærke Udvikling af Luftvaabenet utænkelig. De Fordele, den nuværende Jagertype mellem 800 og 2000 Tons har i sin relativt ringe Maalstørrelse og gode Manøvreevne, forsvinder med stigende Displacement og maa da erstattes med Beskyttelse.

Et Moment, der ogsaa vil være af Betydning for Jagernes fremtidige Størrelse, er selvfølgelig Økonomien. Her er det i og for sig ikke Prisen for den enkelte Jager som saadan, der spiller ind — men derimod at det med samme Pris pr. Jagerton ofte vil være fordelagtigere at have f.Ex. to Jagerer à 1500 Tons end een Torpedokrydser paa 3000 Tons. Antallet vil saaledes indirekte

komme til at spille en væsentlig Rolle for Jagernes Størrelse og vil sikkert bevirke, at de nuværende Jagerstørrelser i det store og hele bevares, selv om der ved Siden heraf udvikler sig en Torpedokrydsertype.

Naar de øgede Krav til Artilleri, Torpedoarmering og Fart har sat Jagernes Deplacement et Stykke i Vejret, vil det efterhaanden gaa ud over Hensynet til Antal, Maalstørrelse og Manøvreevne, og naar disse Hensyn er traadt for nær, vil man da ogsaa se, at der sker en Reaktion med Tilbagefald til mindre Typer, hvor der saa maaske til Gengæld slaaes af paa Kravene til Artilleri og Torpedoarmering — medmindre da den tekniske Udvikling i Mellemtiden har muliggjort at opfylde de samme Krav paa et mindre Deplacement. Dette fremtræder tydeligst i Frankrig — jfr. Sammenligningen mellem JAGUAR (1923) og LE HARDI (1938). Efter Bygningen af de forskellige Torpedokrydsere opstaar der her et Behov efter et større Antal Jagere af mindre Type — og det lykkes at tilfredsstille dette Behov med en hurtigere og stærkere Baad, der er 350 Tons mindre.

*Farten.* De almindelige Jagerfarter er steget fra 30—32 Knob i 1914 til 36—38 Knob i 1940. Og tager man Hensyn til Rekordpræstationer, bliver Stigningen forholdsvis den samme fra SWIFT'S 36 og NOWIK'S 37 Knob i henholdsvis 1907 og 1912 til LE TERRIBLE'S 45.2 Knob i Midten af Trediverne. Maskinkraften ved disse Rekorder var henholdsvis 30.000, 36.000 og 94.000 H.K. \*)

*Artilleriel.* Omkring 1910 indførte de fleste Mariner 10.2 cm Kanoner som Hovedarmering i Jagere. Under

\*) Ifølge Pressemeddelelser har det amerikanske Marineministerium for Tiden Planer om Bygning af en Jager af Letmetal (Aluminium)-Farten angives til 52 Knob. Formentlig drejer det sig om en Konstruktion efter »Glideprincippet«.

Verdenskrigen gik man imidlertid adskillige Steder hurtigt op til 12 cm. Tyskland indtager dog en Særstilling her. Tidligere lagde man som bekendt mindre Vægt paa Artilleriet i de tyske Torpedofartøjer, der — skønt af Jagerstørrelse — officielt klassificeredes som Torpedobaade. Hovedarmeringen var her helt op til 1907 kun 50 og 52 mm. I 1908 indførtes 88 mm, og dette Kaliber holdt sig langt ind i Verdenskrigen, idet man først i 1916—17 efter smertelige Erfaringer gik over til 10.5 cm. En Del af de tidligere byggede Jagere omarmedes da ogsaa med dette Kaliber.

Enkelte Steder er 15 cm Artilleri forsøgt anvendt i Jagere. I Tyskland armeredes saaledes f. Ex. de 2030 Tons store Jagere S 113 og V 116 (1918) med 4 Stk. 15 cm — men Forsøgene med dette Kaliber var ikke afsluttet ved Krigens Udgang. Dog syntes Erfaringerne ikke at have været helt gode — S 113, der overtoges af Frankrig og omdøbtes AMIRAL SÉNÈS, omarmedes saaledes med 4 Stk. 14 cm. I Italien bibeholdt man ganske vist 15 cm Kaliberet i V 116 (omdøbt PREMUDA), og ogsaa nogle faa andre italienske Jagere fra Tiden 1914—18 var forsøgsvis armerede med dette Kaliber. I England blev i SWIFT som allerede nævnt de to Stk. 10.2 cm paa Bakken ombyttet med 1 Stk. 15 cm. Erfaringerne under Krigen viste dog, at dette Kaliber ikke var velegnet som Jagerarmering. Under den bekendte Natkamp den 20.—4.—1917 udfor Dover mellem SWIFT og BROKE\*) og 2den tyske Jagerflotille var Mundingsflammen fra 15 cm Kanonen meget generende og blændede i den Grad, at SWIFT tabte Følingen med de tyske Jagere.

\*) Ikke at forveksle med den nuværende BROKE (1920). Den ovenfor omtalte BROKE var oprindeligt bygget til Chile, men overtoges af England i 1914 og blev efter Verdenskrigen givet tilbage til Chile (ALMIRANTE URIBE). Den udgik sidst i Trediverne.

De almindeligt anvendte Kalibre i moderne Jagere er nu: 12 cm (England, Italien, Holland, Sverige, Spanien og Tyrkiet), 12.7 cm (U. S. A., Tyskland og Japan) og 13 cm (Frankrig og Sovjet-Unionen). Desuden benyttes 13.5 og 13.8 cm i henholdsvis de italienske og de franske Torpedokrydsere og 14 cm i to jugoslaviske Enheder. Antal: 3 til 8 Stk. i Enkelt- eller Dobbeltskjold — i de nyeste engelske, amerikanske, japanske og franske Enheder i lukkede Dobbeltskjold eller Taarne.

Opstillingen er i »Tribal«-Klassen, MOGADOR og de amerikanske »Squadron Leaders«:  $(2 \times 2) + (2 \times 2)$ , i Jagere med 6 Kanoner:  $2 + (2 \times 2)$  (flere japanske),  $(2 \times 2) + 2$  (nyeste engelske Bogstavflotiller),  $2 + [2] + 2$  (ital. »Navigatori«-Kl.), med 5 Kanoner:  $(2 \times 1) + [1] + (2 \times 1)$  (tyske m.fl.), med 4 Kanoner:  $(2 \times 1) + (2 \times 1)$  — eller som de italienske:  $2 + 2$ . Hovedarmeringen opstilles altid i Diametralplanet.

Luftskytsset bestaar som oftest af 4 Stk. 37 à 40 mm plus 4 Stk. Maskinskyts. Kun i enkelte engelske, amerikanske, spanske og sovjet-russiske m. fl. Enheder findes 1 à 2 Stk. 76 mm.

*Torpedoarmeringen.* Kaliberet er almindeligvis 53.3 cm, i franske Enheder dog 55 cm og i de sidste japanske Typer 60.9 cm.

Antal Apparater: fra 4 som Minimum i »Tribal«-Klassen til 16 som Maximum i den amerikanske CRAVEN-Klasse.

Dobbeltapparater anvendes nu kun undtagelsesvis i moderne Jagere (franske og norske). Triple- og Quadrupleapparater er efterhaanden de almindeligst forekommende — og enkelte Steder ses nu endog Quintupleapparater. Dette »Femrørsapparat« indførtes i England først forsøgsvis i en enkelt Jager af G-Flotillen,



GLOWWORM ( $2 \times 5$ ), i 1935 — idet de øvrige Enheder af denne Flotille kun havde Quadrupleapparater ( $2 \times 4$ ). De fem Rør er anbragt ved Siden af hverandre i samme horizontale Plan — i Modsætning til de ældre Tripleapparater, hvor det midterste Rør var lagt ovenpaa de to øvrige. Efter GLOWWORM fik I, J, K og N-Flotillerne (incl. Flotillelederne) 2 Stk. Quintupleapparater.

Apparaterne opstilles dels midtskibs, dels ude i Borde — og dels baade midtskibs og i Borde i samme Enhed. Den midtskibs Opstilling er den almindeligste og anvendes nu i alle moderne Jagere i England, Tyskland, Japan, Italien, Sovjet-Unionen, Sverige og en Del mindre Mariner samt tillige i adskillige amerikanske og franske Enheder. Opstilling udelukkende i Borde findes i enkelte amerikanske og franske Jagere (f. Ex. CRAVEN-Klassen med 16 Rør i fire Quadrupleapparater — to i hver Side — i de ældre »Flush-Deckers« med to Tripleapparater i hver Side — og i MOGADOR med eet Dobbelt- og eet Tripleapparat i hver Side). Blandet Opstilling (baade midtskibs og i Borde) anvendes i forskellige amerikanske og franske Enheder (MAHAN- og LE FANTASQUE-Klasserne med tre Tripleapparater — eet midtskibs og eet i hver Side — LE HARDI-Klassen eet midtskibs Tripleapparat og eet Dobbeltapparat i hver Side — samt AIGLE- og VAQUELIN-Klasserne).

*Jagernes Udseende* har ændret sig en Del i de sidste 20 Aar. Broopbygningen er blevet større og betydelig mere kompliceret — ofte med Afstandsmaalere og Ildlederstation. Forøgelsen af Hovedarmeringens Kaliber og Anbringelsen af Kanonerne i Taarne eller lukkede Skjolde har ligeledes i høj Grad indvirket paa Udseendet i de nyeste Enheder. Antallet af Skorstene er blevet reduceret fra 2, 3 og 4 til 1 à 2. Kun ganske

enkelte Klasser — franske Torpedokrydsere fra 1928 til 1932 — har 4 Skorstene. I de fleste eenskorstenede Jagere er Skorstenen temmelig lav og bred med to Optræk forenede ved Trunk, hvorved — især naar Skorstenen staar tæt ved Broen og i Strømlinieflugt med denne — Jagerne faar et harmonisk Udseende, der giver Indtryk af koncentreret Kraft. I de nyeste amerikanske Jagere er Skorstenen temmelig tynd og høj — og staar noget agten for Broen (jfr. Squadron-leader SOMERS). Disse Jagere faar herved et noget uvant og »spinkelt« Udseende.

*(Fortsættes).*

---

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage.

### Marts Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søværnen«, 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 Vugervæsen, 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 »Nympe«, Hjuldampskibet »Lo-reley« 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 udfor Odden Havn efter 3 Timers ærefuld Kamp, brænder og springer i Luften; af Linieskibets 576 Mand var der 137 saarede og 72 døde, blandt de sidste Helten fra 2. April 1801, Premierløjtnant Peter Willemoes.
23. Marts 1652: Stillingen »Viceadmiral paa Holmen« oprettes og besættes første Gang med Kaptajn Jørgen Bjørnsen.
23. Marts 1711: Autoriserede indbundne Skibsjournaler indføres i alle Orlogsskibe.
23. Marts 1932: Ved Søværnslovens Vedtagelse bliver Viceadmiralen Direktør i Marineministeriet og Chef for Søværnskommandoen, Kystflaaden med underlagte Divisioner oprettes, og Søbefæstningen overgaar atter til Søværnet. Den 1. April 1932 var Viceadmiral Reehnitzer 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: Skruefregatten »Tordenskjold«, Chef Kaptajn Lund, hejser Kommando for Togt til østasiatiske Farvande, bl. a. for Transport og Udlægning af Telegrafkabel for »Det store nordiske Telegrafelskab«. (Hjemkomst 2. Januar 1872).
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 Skibsværft: »Orlogsværftet« med første fg. Direktør E. Adolph.

30. Marts 1659: Dansk-hollandsk Eskadre paa 16 Skibe under Viceadmiral Nicolaj Helt kæmper under Langeland med 6 svenske Skibe, hvoraf 1, Orlogsskibet »Svanen«, erobres.
31. Marts 1792: »Henrik-Gerner Medaillen« skænkes af Gehejmeraad v. Schaack. 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, Sct. Croix og Sct. 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.

(Tidskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### England.

#### *Krigsskibsforøgelse fra de allerede.*

I Følge engelsk Presse befinder der sig i Ojeblikket 187 Krigsskibe fra de med England forbundne Nationer til Englands Disposition, heri medregnet alle Skibstyper lige ned til Tendere. Personellets Størrelse paa disse Enheder beløber sig til 14.730.

*Den frie franske Flaade* omfatter: 3 Jagere, 11 Kanonbaade, 3 Minestrygere, 15 mindre Krigsskibe og 10 Tendere. Personel: 290 Officerer og 4100 Mand.

*Den kongelige norske Flaade* bestaar af 6 Jagere, 4 Kanonbaade, 37 Minestrygere og mindre Konvojfartøjer, 9 mindre Krigsskibe og 2 Tendere. Personel: 250 Officerer og 2500 Mand.

*Den hollandske Flaade* omfatter: 1 Krydser, 4 Jagere, 4 Kanonbaade, 24 Minestrygere og mindre Konvojfartøjer, 1 mindre Krigsskib og 5 Tendere. Personel: 315 Officerer og 3000 Mand.

*Den polske Flaade* omfatter: 6 Jagere og 3 mindre Krigsskibe. Personel: 200 Officerer og 1350 Mand.

*Det belgiske Kontingent* bestaar af 6 Minestrygere med 12 Officerer og 200 Mand.

Enkeltheder om de med den britiske Flaade samarbejdende græske og jugoslaviske Krigsskibe kan ikke offentliggøres. Personellet bestaar af 140 græske Officerer og 1600 Mand samt 20 jugoslaviske Officerer og 200 Mand.

Til de nævnte Flaader hører ogsaa et Antal Undervandsbaade. Oplysninger herom bliver dog hemmeligholdt.

#### *Krigsskibstab.*

Efterfølgende Liste, der er regnet fra 3. September 1939 til 30. September 1941, baserer sig paa de officielle Meldinger fra det

engelske Admiralitet. Tab, forårsaget af den italienske Flaade og Tab af fremmede Krigsskibe under britisk Kontrol, er medregnet:

Skibstype	Ialt	Tabsaarsag								Italien
		Skibsartilleri	Mine	Dybdebombe	Torpedo			Luftbomber	Øvrige *)	
					U-B	Jager MTB	Luft			
<b>fra den engelske Flaade</b>										
Slagskibe . . . . .	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Hangarskibe . . . . .	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—
Krydsere . . . . .	9	—	—	—	—	—	—	7	—	2
Jagere . . . . .	57	3	8	—	3	3	—	25	7	8
Undervandsbaade . .	36	—	—	1	2	—	—	2	19	12
Mineskibe . . . . .	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Konvojfartøjer . . . .	13	—	—	—	2	1	—	4	6	—
Patrouillefartøjer . .	4	—	1	—	—	2	—	—	1	—
Ministrygere . . . . .	11	—	8	—	—	—	—	2	1	—
Tendere (Trawlere) .	8	—	5	—	—	—	—	2	1	—
Monitor . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—
<b>fra Handelsflaaden</b>										
Hjælpekrydsere . . . .	24	4	1	—	11	—	—	2	3	3
Minestr. m.v. Trawll.	153	—	63	—	5	—	1	38	45	1
Vagtfartøjer . . . . .	6	—	1	—	—	—	—	1	4	—
Forpostbaade . . . . .	4	—	3	—	—	—	—	1	—	—
Lazaretskibe . . . . .	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—
Øvr. Hjælpeskibe . . .	30	—	6	—	—	—	—	6	18	—
	363	9	97	1	25	6	1	93	105	26

\*) Herunder er medregnet alle de Tab, hvis Aarsager ikke er nærmere bekendt, saasom »savnet«, »tabt ved fjendtlig Aktion«, »Kollision« o. s. v. Saadanne Tab skyldes utvivlsomt oftest forudgaaende Minesprængning (særlig ved Ministrygere og Undervandsbaade) eller Dybdebomber (Undervandsbaade).

#### Undervandsbaade.

Den engelske Presse bragte en Beretning, hvoraf et Uddrag følger, om en heldig gennemført Rejse paa over 300 Sømil, foretaget af den stærkt havarerede engelske Undervandsbaad »Triumph«.

Undervandsbaaden Triumph (1090 t — 19 Kn. — 1 × 10,2 cm — 10 TR) løb i Skagerrak paa en Mine. Et Torpedorør blev trykket ind, uden Torpedoen eksploderede. Fra Stævnen blev ca. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m

revet bort, og Midtskibs kom der en Revne i Skibsskroget paa ca.  $3\frac{1}{2}$  m. Trods dette kom der ingen til Skade. Baaden kunde ikke dykke mere, og trak meget Vand. Pumperne arbejdede for fuld Kraft, og Mandskabet arbejdede paa at tætné Lækagerne. Et beskadiget Skod blev forstøttet. Farten maatte i det daarlige Vejr sættes ned til  $2\frac{1}{2}$  Kn. Under Hjemrejsen blev Undervandsbaaden observeret af et tysk Luftfartøj, der dog blev vist bort af et ledsagende Luftfartøj. En Dag og to Nætter efter Minesprængningen naaede Undervandsbaaden Firth of Forth, hvor det blev konstateret, at Havarierne var værre end oprindeligt antaget. Styregrejerne var ved et Mirakel ikke havareret, og Torpedoerne kunde hvert Ojeblik være eksploderet. Chefen fik for »usædvanligt Initiativ, Dygtighed og Evne« »Distinguished Service Cross«.

(M. R.) F. H.

## Japan.

### *Handelsskibstonnage.*

Japan er Nr. 3 i Rækken med Hensyn til Handelsflaadens Størrelse. I Aaret 1875 disponerede det over en samlet Handelsskibstonnage paa 42.000 t, som var steget til 151.000 t i Aaret 1891. Dette Tal voksede med Transportopgaverne i den kinesisk-japanske Krig 1894—95 til 363.000 t. Ved den russisk-japanske Krig 1905 var Tallet kommet op i Nærheden af Millionen. Verdenskrigen betød store Muligheder for den japanske Skibsfart, saaledes at Tonnagetallet, der i 1914 var 1,7 Mill. t, i 1919 var kommet helt op paa 3 Mill. t. Den japanske Handelsflaades Deltagelse i Verdenshandelen var i 1890 0,7 %, hvorfra den voksede i den derefter følgende Tid til 3,5 % i 1914 og 7,5 % i 1939. Forøgelsen var procentvis en Del større end Forøgelsen af den samlede Tonnage. Efter Lloyd's Register bestod den japanske Handelsflaade i 1939 af 2337 Skibe med en samlet Tonnage paa 5,6 Mill. t. Verdenshandelstonnagen er i Tiden fra 1891 til 1939 nogenlunde blevet femdoblet, mens den japanske Handelstonnage i den samme Tid er vokset fra 1 til 37. I Dag er Japans Handelsflaade ca. fire Gange saa stor som ved den første Verdenskrigs Udbrud.

Foruden det egentlige Størrelsesforhold er der ogsaa andre Ting at tage i Betragtning ved Bedømmelsen af en Handelsflaade. I 1938 havde Japan — i Modsætning til England og U. S. A. — ikke et eneste rent Sejlskib tilbage, og Gennemsnitsalderen for de japanske Skibe var før denne Krig 15,2 Aar, mens Gennemsnitsalderen for



samtlig Skibe i Verden samtidig var 16,8. Ogsaa med Hensyn til Hastighed har Japan et Forspring, hvad der hidrører fra Besejlingen af de lange Distancer i Stillehavet, hvor Persontrafikken for Størstedelen besørgeres af Skibe, der baade kan tage Passagerer og Fragt. Japan har ogsaa en stor Tankflaade. 47 Skibe paa ca. 430.000 BRT tilsammen. Gennemsnitsstørrelsen af disse Specialskibe er 9144 BRT mod det amerikanske Gennemsnit paa 1725 BRT. Endvidere bygger Japan for Tiden Verdens største Tankskib paa 26.000 t, ligesom der er grundlagt et stort Aktieselskab af Rederierne i Tokio, som har faaet i Opgave at bygge Tankskibe paa ialt 200.000 BRT.

Med Handelsflaadens Vækst bedredes ogsaa de japanske Værfter. I aarligt Gennemsnit blev der fra 1909 til 1913 bygget ca. 73.000 BRT, i 1937 180 Skibe paa 294.800 BRT og i 1938 ca. 451.000 BRT.

Denne mægtige Udvikling skyldes ikke mindst Statens Initiativ, idet der er sat mange offentlige Midler i Skibsfarten. I fire Aar indtil 1936 blev der gennemført en vidtgaaende Kassation af gamle Skibe til Forbedring af Skibsbestanden. Herved blev den forældede Del af Handelsflaaden gjort ca. 500.000 BRT mindre; samtidig var der sat Nybygninger i Gang paa tilsammen 300.000 BRT. Straks derefter — i 1937 — paabegyndtes yderligere et Byggeprogram paa ca. 300.000 BRT til Forbedring af Passagerskibsfarten.

Denne Skibsfartspolitik, der allerede bar Statens Stempel, var forudset at skulle afsluttes  $\frac{1}{1}$  1942 med en fuldstændig Overgang til Statsdrift. Sammenslutning af japanske Rederier i Kystfart mellem Osaka og Kobe er allerede sket. Syv Rederier er slaaet sammen under Ledelse af Osaka Shosen Kaisha til et nyt Selskab, Kansai-Dampskibsselskabet, der ejer en samlet Tonnage paa 494.000 BRT.

(H.) F. H.

## Sverige.

### *Flaade og Luftvaaben.*

I en Artikel i det svenske Tidsskrift »Flygning« Nr. 1 B 1942 omtales disse to Vaabens Samarbejde.

Heri anføres det bl. a.:

»De engelske Bombe- og Torpedoluftfartøjers Angreb paa den italienske Flaade i Tarantos Havn samt Japanernes Angreb paa lignende Maade ved Sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse« udfør Malakkas Østkyst er Skoleeksempler paa vel planlagte og udførte kombinerede Angreb af Bombe- og Torpedoluftfartøjer.

Der er ingen Tvivl om, at Hangarskibene med deres Bombe- og Torpedoluftfartøjer har bevirket en gennemgribende Forandring i Søkrigens Taktik og Strategi. Erfaringer fra den nuværende Krig viser, at Hangarskibe er blevet et af Flaadens vigtigste Angrebsvaaben. Udviklingen er jo kun ved sin første Begyndelse, men man kan i hvert Fald forudse en kraftig Forøgelse af Antallet af Hangarskibe indenfor Stormagtsflaaderne, hvis Virksomhed i overvejende Grad er forlagt til Oceanerne.

Hidtil har Hangarskibene været betragtet som et Hjælpevaaben til Slagskibene, men de har nu allerede tilkæmpet sig en Plads som jævnbyrdige med disse Artilleriskibe.»

I Artiklens Slutning anføres:

»Til Slut kan nævnes, at engelske Handelsskibe udrustes med Katapult og Jagerluftfartøjer til Beskyttelse mod tyske Langdistance-Bombeluftfartøjer, som angriber Søfarten langt ude i Atlanterhavet.«

I denne Forbindelse kan henvises til en Artikel om Hangarskibe af Kontreadmiral Lützow i det tyske Tidsskrift »Die Kriegsmarine« 2. Hefte, Jan. 1942.

H. H.

#### *Udnævnelser m. m.*

Fra 1. April 1942 afskediges Konteramiral Lindström med Karakter af Viceamiral. Til hans Efterfølger som Chef for Ostkustens Marindistrikt udnævnes Chefen for Sydkustens Marindistrikt Konteramiral Simonsson.

Til Chef for Sydkustens Marindistrikt udnævnes Chefen for Flottan, Konteramiral Ehrensvärd. Til Chef for Kustflottan er Chefen for Marinstaben, Kommendör Ekstrand udnævnt, idet han samtidig bliver Konteramiral i Flottan.

Chefen for Marinstaben bliver Kommendören i Flottan, förordnade Kommendören vid Flottan Strömbäck.

Chefen for Sjöforsvarets Kommandoexpedition, Kommendör Giron er fra første Januar udnævnt til Konteramiral i Marinen.

(Svensk Presse) F. H.

#### **Tyskland.**

I en Aarsoversigt over den tyske Krigsmarines Virksomhed i 1941 af Korvettenkapitän v. Handel-Mazzetti hedder det bl. a.:

Svarende til Englands verdensomspændende Handelsinteresser og Udstrækningen af dets livsnødvendige Skibsfart paa alle Have og til alle Kontinenter er det muligt for nogle enkelte Handelsødelæggere at gøre den mangedobbelte Indsats af engelske Søstridskræfter nødvendig, og netop deri ligger Betydningen af Handelskrigen. Medens den tyske Søkrigsledelse altid kan bestemme, hvor og hvor stor en Indsats der skal gøres, d. v. s. den kan afpasse den efter de givne Forhold, er Modstanderen altid tvunget til at sikre enhver Konvoj mod Angreb, d. v. s. alle Handelsskibe maa sejle i Konvoj, hvad der medfører at et overordentlig stort Antal Krigsskibe medgaar hertil, samt at Handelsskibstonnagen bliver udnyttet mindre, end det er muligt i Fredstid. . . .

I Begyndelsen af 1939 havde den tyske Krigsmarine 43 Undervandsbaade, et Antal der ikke i mindste Maade svarer til de Fordringer, en moderne Handelskrig stiller. Derfor maatte Overfladestridskræfterne ogsaa gøre deres Indsats, ganske bortset fra deres strategiske Betydning. Men Undervandsbaadenes ringe Antal medførte ogsaa, at de først kunde gøre sig gældende, efter Haanden som Krigsbyggeprogrammet blev fulgt. De løbende Opgivelser af sænket Tonnage siger klart, at først i 1941 kunde Undervandsbaadsflotillerne notere større Resultater, hvorved man dog ikke maa glemme, at Modforanstaltningerne var blevet effektivere.

Udviklingen er gaaet saaledes:

I de forskellige Maaneder sænkedes af

Maaned	Krigsmarine (U-Baade)	Luftvaabnet	Ialt
Februar 1941	550.000 BRT	190.000 BRT	740.000 BRT
Marts »	518.000 » (325.000 » )	200.000 »	718.000 »
April »			1.000.211 »
Maj »	(479.000 » )		746.000 »
Juni »			768.000 »

Maaned	Krigsmarine (U-Baade)	Luftvaabnet	Ialt
Juli 1941			407.600 BRT
August »			537.000 »
September »			683.000 »
Oktober »	243.000 BRT (225.000 » )		441.300 »

Tilsammen var der siden Krigens Begyndelse senket ialt:

Til Slutningen af Oktober 1940: 7.162.000 BRT

»  $\frac{12}{3}$  1941 9.200.000 »

» Slutningen af Juni 1941 12.400.000 » ,

og det samlede Sænkingsantal anslaaes til ved Udgangen af 1941 at være ca. 15.000.000 BRT.

De ovennævnte Tal udviser imidlertid ogsaa en Nedgang i de maanedlige Resultater, medens man ogsaa samtidig kan se Luftvaabnets Betydning.

Denne Tilbagegang i Resultaterne, trods den forstærkede Undervandsbaadskrig, bliver først forstaaelig, naar man for det første har gjort sig klart, i hvor stor Udstrækning Englænderne har ventet til efter Krigens Begyndelse med at foretage de nødvendige Modforholdsregler, og for det andet har set paa Udvidelsen af den engelske Flaade. Selv om man mangler Detailler om de Skibe, der er paabegyndt efter Krigens Udbrud, vil dog et Studium, af Projekterne op til September 1939 give et Billede af Situationen:

	Søsat 1939	Under Bygn. eller bev.	Ialt
Slagskibe . . . . .	5	4	9
Hangarskibe . . . . .	4	3	7
Lette Krydsere . . . . .	12	10	22
Jagere { Nybygninger . . . . .	24	18	98
{ overtaget fra Brasilien		6	
{ " " U. S. A. . . . .	50		

Endvidere et ukendt Antal Undervandsbaade, Eskorteskibe og lignende mindre Enheder.

Dertil kommer de allieredes Flaadehjælp, den frie franske Flaade, den norske, hollandske og polske Flaade, det belgiske Kontingent og endelig jugoslaviske og græske Krigsskibe. . . .

Ved Afslutningen af 1941 findes der saaledes følgende Opgaver for den tyske Krigsmarine. I Kampen mod England skal alle Kyster og Kystfarvande fra Nordkap til den fransk-spanske Grænse sikres, Handelskrigen skal gennemføres med alle til Raadighed staaende Midler plus Luftvaabnet. Østersøen skal beherskes ved Afskæring af den russiske Fæstning og Basis Kronstadt. Der skal gives størst mulig Støtte til italienske Operationer i Middelhavet ved Anvendelse af Undervandsbaade, Kyster og Kystfarvande ved Grækenland skal sikres, Forbindelsen med Nordafrika skal opretholdes. Den sovjetrussiske Sømagt i Sortehavet skal bekæmpes og den rumænske Kyst skal forsvares.

(M. W.) F. H.

## U. S. A.

### *Flyvevæsen.*

I det svenske Tidsskrift »Flygning« Nr. 22 Nov. 1941 omtales den nye amerikanske enmotorede Jager »Airacobra«. Af særlig Interesse er Anbringelsen af Motoren bag ved Flyveren samt Bevæbningen (37 mm Kanon) og den store Aktionsradius.

Motorvægtens Koncentrering i Nærheden af Luftfartøjets Tyngdepunkt giver stor Manøvreevne trods den store Fuldvægt.

Anbringelsen bag Flyveren frembyder iøvrigt Fordele i Tilfælde af Motorbrand og yder Beskyttelse mod Beskydning agterfra (Flyveren er forøvrigt beskyttet af Panser).

Desuden skabes der Mulighed for en aerodynamisk set heldig Udformning af Forparten, hvilket giver større Fart samt en gunstig Anbringelse af 37 mm Kanonen, der skyder gennem et Hul i Propellergear og Propelleraksel. (Propelleren er anbragt i Næsen og drives gennem en lang Aksel fra Motoren og et forligt anbragt Gear).

Luftfartøjet er forsynet med et Næsehjul, der tillader hurtig Opbremsning efter Landing. Alle Hjulene kan trækkes ind under Flyvning.

Ammunitionsbeholdningen til de 7,5 mm kan være 4000 Skud, til de 13 mm 560 Skud og til 37 mm Kanonen 30 Skud. Skudhastigheden for Kanonen er 120 Skud/Min.

Luftfartøjstypen kan anvendes baade paa Land og i Hangarskibe. I sidste Tilfælde er Planarealet og formentlig Aktionsradius noget større, medens Landingshastigheden er mindre.

Typen er leveret til England med 37 mm Kanon. Med den kraftige Bevæbning og den relativt store Aktionsradius skønnes Luftfartøjet at være et farligt Vaaben ved Anvendelse bl. a. mod Undervandsbaade, Motortorpedobaade, Minestrygere og andre mindre Krigsskibe samt mindre Handelsskibe, Panservogne, Jernbanelokomotiver o. l.

Nedenfor er angivet nærmere Data for Luftfartøjet og — til Sammenligning — enkelte Data for tilsvarende andre Typer.

løvrigt henvises til Artiklen.

*Bell Airwobra, P-39.*

En Motor: Allison V-12, 1150 HK.

Besætning: 1 Mand.

Bevæbning: 1 Kanon (37 eller 20 mm) samt 8 Maskingeværer paa 7,5 mm eller  $2 \times 13$  mm og  $4 \times 7,5$  mm.

Spændvidde: 10,4 m.

Længde: 9,1 m.

Højde: 2,92 m.

Max. Fart: ca. 550 km/T.

Landingshastighed: 113—124 km/T.

Aktionsradius: 1544—1770 km/T. (?)

Planareal: 19,8 m<sup>2</sup>.

Tomvægt: 2425 kg.

Fuldvægt: 3350 kg.

Brendelsesholdning: 530 Liter. (?)

*Curtiss Tomahawk, P 40 A.*

En Motor:

Besætning: 1 Mand.

Bevæbning: 6 Maskingeværer.

Spændvidde: 11,4 m.

Længde: 9,4 m.

Højde: 3,25 m.

Max. Fart: 527 km/T.

Aktionsradius: 1130 km.

*Hawker »Hurricane» II.*

En Motor: »Merlin 2» 1030 HK. (?)

Besætning: 1 Mand.

Bevæbning: 4 Kanoner (20 mm) eller 12 Maskingeværer.

Spændvidde: 12,2 m.

Længde: 9,45 m.

Højde: 4,3 m.

Max. Fart: 536 km/T.

Aktionsradius:

Planareal: 23,92 m<sup>2</sup>.

Fuldvægt: ca. 3150 kg.

*Supermarine »Spitfire«.*

En Motor: »Griffin« 1600 HK.

Besætning: 1 Mand.

Bevæbning: 8 Maskingeværer (enkelte evt. ombyttet med MK).

Spændvidde: 10,12 m.

Længde: 9,24 m.

Højde: 3,48 m.

Max. Fart: 587 km/T.

Aktionsradius:

Planareal: 21,85 m<sup>2</sup>.

Fuldvægt: 2600 kg.

H. H.

---

## Prissspørgsmaal for 1942.

1. Efter hvilke Principper bør Søværnets Overledelse organiseres, og hvorledes bør Samarbejdet mellem Værnene sikres under Freds- og Krigsforhold.
2. Hvad taler for og hvad imod Oprettelse af et selvstændigt — med Søværn og Hær ligestillet — Luftvaaben?
3. Der ønskes en Vurdering af Motortorpedobaade i Forhold til Torpedoplaner, særlig med Henblik paa danske Forhold. (Gentaget fra 1941).
4. Hvilken Betydning maa man tillægge Kystbefæstninger i et fremtidigt dansk Forsvar? (Gentaget fra 1941.)
5. Hvorledes bør det aktive Luftforsvar af Flaadens Skibe, af Kystdefensionens Værker samt paa Flaadestationen, Luftmarinestationer og Marinestationer indrettes og organiseres? (Kan besvares for et eller flere af Underpunkterne).
6. Betragtninger over Flaadens Basisforhold under Fred og Krig.
7. Taktiske Tendenser i Søkrigen ønskes belyst ved Eksempler fra den nuværende Krig.
8. Overvejelser vedrørende Tilvejebringelse og Uddannelse af Søværnets Personel.  
(Kan besvares for en eller flere Personelgrupper eller Tjenestegrene eller Tjenesteomraader).
9. Et Studie efter frit Valg over et Emne af Betydning eller Interesse for Søværnet.

Søe-Lieutenant-Selskabet, i Februar 1942.

*Louis Jensen,*  
Formand.



## Infanteriuddannelse bør indføres i Marinen.

Af Kaptajnløjtnant Gordon Langhorn.

Det er med Glæde man ser Spørgsmaalet om Fodfolksuddannelse i Søværnet taget op til Behandling af Søløjtnant Jørgen Petersen i Tidsskriftets Marts-Hefte. Jeg skal tillade mig at fremsætte et Par Bemærkninger i Anledning heraf.

Sammenholdet og Samarbejdet mellem Hær og Flaade, som utvivlsomt med Rette kan siges ikke at have været meget bevendt i de sidste Decennier maa nødvendigvis aktiveres i Fremtiden. Men Sammenholdet og Samarbejdet er ikke i sig selv Maalet, men et absolut nødvendigt Middel til Opnaaelse af den højeste Ydelse under det samlede Værns Indsats i Krig.

At Samarbejdet mellem Værnene ogsaa kræver dette, at større eller mindre Afdelinger af Søværnet gnidningsløst kan anvendes i taktisk Samvirke med Afdelinger af Hæren, forekommer ganske indlysende. Kampen ved Narvik, som nævnes af Søløjtnanten, er et af de mest slaaende Eksempler paa, hvilken Betydning et saadant Samvirke kan have, men der findes allerede i den nuværende Krig adskillige andre Eksempler herpaa, og flere vil utvivlsomt komme til.

Disse Eksempler kan maaske virke til at overbevise anderledes tænkende, men er i og for sig ikke nødvendige for ad Tænkningens Vej at komme til det Resultat, at en Fodfolksuddannelse i Søværnet maa anses for overordentlig ønskelig — eller rettere sagt nødvendig.

Swaret paa Spørgsmaalet, om Infanteriuddannelse

bør indføres i Marinen, maa sikkert blive et ubetinget Ja.

Det kan vel næppe bestrides, at Danmark paa Grund af dets geografiske Udseende sandsynligvis er det Land i Verden, i hvilket Sø- og Landfronten under en Krig vil være intimest knyttet til hinanden.

Mange Søofficerer, ikke mindst de ældre, har ved forskellige Lejligheder lagt et betydeligt Mishag for Dagen ved Tanken om, at nogen vilde prøve at gøre vore Orlogsgaster til »Soldater«, ja Ordet »Marinesoldat«, den almindelige Betegnelse for en Orlogsgast Mand og Mand imellem i det civile Liv, blev nærmest anset for et uartig Ord. Dette er et Fænomen, som ogsaa træffes i andre gamle, traditionsrige Flaader; man behøver blot at mindes den kendte engelske Sang:

We don't want to march like the infantry,  
Shoot like the artillery  
o. s. v.

We want to sail the sea...  
We are the King's Navy.

Denne Psyke kan vi ikke tillade os at anlægge her, hvor vi ovenikøbet ikke har noget, der svarer til »Royal Marines«, saa sandt som man ikke kan slaa Fjenden ved blot at »sail the sea«.

Imidlertid maa det, til Trods for Erkendelsen af Nødvendigheden af en Fodfolksuddannelse ogsaa i Søværnet, sikkert siges, at det har været rigtigt, at vi — i hvert Fald for Kystflaadens Vedkommende — under de Forhold, der har raadet i de senere Aar, — har afstaaet fra denne Uddannelse paa Grund af manglende Tid under saavel Befalingsmænds som værnepligtige Meniges korte Uddannelsesetid. Man kan ikke anse 1 ugentlig Øvelsesdag som tilstrækkelig for en tilfredsstillende Fodfolksuddannelse, ligesom det er en

Erfaring, mange har gjort, at Øvelser paa kun 1 Gang ugentlig af Personellet ikke omfattes med den Alvor og Iver, som er nødvendig, for at det hele ikke skal minde alt for meget om at »lege Soldater«. I Sandhedens Interesse skylder jeg dog at sige, at denne Mangel paa Alvor og Iver sikkert ofte tildels skyldes Mandskabets manglende Tillid til og Respekt for det til saadanne Øvelser anvendte forældede og mangelfulde Materiel.

Ved en Fodfolksuddannelse paa 1 ugentlig Øvelsesdag vilde man kun opnaa at stikke sig selv og Mandskabet Blaar i Øjnene og bibringe alle et falskt Indtryk af Kunnen, som maaske i givet Fald vil være ligesaa farligt, som hvis intet var lært.

Iøvrigt maa vi erindre — som ogsaa af Søløjtnant Petersen anført — at vi i Søværnet aldeles mangler Lærerkræfter til en Fodfolksuddannelse. I en Aarrække har Kystdefensionens Befalingsmænd og tildels ogsaa det værnepligtige Personel haft Felttjenesteøvelser, da man har været af den Opfattelse, at det er en Nødvendighed for Kystdefensionens Personel at kunne løse taktiske Kampopgaver paa Land. Hovedvægten heri har været lagt paa *Gruppens* Optræden i Terrainet — navnlig i Forsvaret — samt paa Udførelsen af forskellige Feltarbejder af defensiv Karakter. Derimod har man endnu ikke opnaaet at faa uddannet Lærerkræfter til Fægtning og Felttjeneste, som disse Discipliner rettelig burde kaldes ved Anvendelse af Hærens Terminologi. Man maa her gøre sig klart, hvorledes Kystdefensionen paa Grund af politiske og økonomiske Forhold hidtil har levet »fra Haanden og i Munden« med Hensyn til Befalingsmænd, som praktisk talt alle har været værnepligtige eller Reserve-Befalingsmænd, alle med en, selv i Hoveddisciplinerne, højst nødvendigt Uddannelse. Øvelserne har da ogsaa hidtil væ-

ret ledet af en Officer fra Hæren. Ønsker man, hvad man sikkert maa, at vi selv skal overtage denne Uddannelse, og at den ikke blot skal have den skitsmæssige Karakter, den hidtil har haft, samt at vi skal lære at arbejde effektivt med større taktiske Enheder end Gruppen, kræver det nødvendigvis en omfattende Uddannelse af Lærere ved Hærens Afdelinger og Befalingsmandsskoler. Tillige fordres selvsagt ogsaa, at der anvendes betydelig længere Tid paa denne vigtige Side af Uddannelsen, samt at den foregaar med moderne Materiel og i intimt Samarbejde med Hæren. Fra Kystdefensionen tror jeg saaledes ikke man i første Omgang skal gøre sig for store Forhaabninger om at faa Befalingsmænd til Fodfolksuddannelsen i hele Søværnet.

Hæren har i en Aarrække lidt af en Mangel paa Befalingsmænd, der vist stærkt nærmer sig vor egen Personelmangel i Flaaden. Det har været mit Indtryk, at det har været et Problem for Hæren, selv under de nuværende Forhold, blot at afsætte een Officer til Lærer i ca. 130 Timer paa Kystdefensionens Overkonstabelskole, saa jeg tror ikke man skal gøre sig alt for store Forhaabninger i Retning af at kunne laane det nødvendige Kontingent Befalingsmænd til en virkelig Fodfolksuddannelse af et mere omfattende Personel indenfor Søværnet.

Har man saaledes gjort sig klart, hvilke Vanskeligheder, der skal overvindes, maa man overveje, hvorledes man paa længere Sigt bedst vil kunne indføre en Fodfolksuddannelse af virkelig Værdi.

Man maa først gøre sig klart, at den Dag kommer, og forhaabentlig ikke er saa fjern, da det danske Folk skal træffe sit Valg, om det ønsker et Værn eller ikke. Jeg er ikke i Tvivl om, hvilket Udfald dette Valg vil faa.

Konsekvensen af at gaa ind for et Værn maa selvsagt blive, at Befolkningen ogsaa er villig til at tage de dermed forbundne personlige og økonomiske Konsekvenser. Ikke alene maa den almindelige Værnepligt i Grundlovens Forstand indføres, men Uddannelsens Varighed og Omfang maa tilpasses efter andre Principper end hidtil.

Tidligere bestemtes Varigheden af de værnepligtiges Indkaldelse først, og efter denne fastsattes saa Omfanget af Uddannelsen, der kunde naas i denne Tid.

Fremtidig maa man gøre det omvendte — det logisk rigtige — nemlig lade Indkaldelsens Varighed være bestemt af Uddannelsens Omfang som det primære.

Har man saaledes indstillet sig paa ikke at etablere en Gentagelse af tidligere Tidens Uddannelse, der set med Nutidsøjne nærmest havde Karakteren af Borgervæbning, gælder det først og fremmest om at gøre sig klart, hvad Søværnets værnepligtige skal lære.

Den grundlæggende Uddannelse for enhver Soldat maa være Fodfolksuddannelsen. Det gælder selv for Rytteren, der dog skal kunne kæmpe paa Jorden, for Pioneren, der ofte maa kæmpe under Udførelsen af sin Tjeneste og for Flyveren, der ogsaa i udstrakt Grad er udsat for at maatte deltage i Operationer paa Jorden. Og det gælder i ikke mindre Grad Søværnets Personel — først og fremmest ved Kystdefensionen, men som tidligere fastslaaet ogsaa Personel paa Marinestationer og selv det sejlene Personel. — Hvis en Læser endnu skulde tvivle om Nødvendigheden — eller blot Ønskeligheden — af en effektiv Fodfolksuddannelse ved Kystdefensionen, saa vil jeg opfordre ham til at tænke sig selv siddende som Chef for et Kystbatteri med ca. 150 Mands Besætning og med en Afstand af 30 km til den nærmeste Gruppe af Hæren

og haaber, at denne Situation, der ikke blot er noget tænkt, vil overbevise ham.

Fodfolksuddannelsen maa foregaa i Sammenhæng med den almindelige Eksercerskoleuddannelse, saaledes at Karakteren af vore Eksercerskoler maa ændres derhen, at de i Stedet for blot at give de værnepligtige en indledende Militæruddannelse og bibringe dem en rent ydre Form samtidig med at Skolerne bruges som Uddannelsesapparat i Befalingsmandsfremtræden for Befalingsmænd af alle mulige Tjenestegrene — ikke mindst »Nonkombattanter« —, gøres til en virkelig effektiv Eksercer- og navnlig Fodfolksuddannelse. Selv om de værnepligtiges Uddannelse med Gevær er blevet forbedret, maa man gøre sig klart, at det ikke er tilstrækkeligt at kunne skyde med et Gevær, naar man er aldeles ukendt med selv de simpleste taktiske Foreteelser.

Udover dette, at man derved opnaar at bibringe Mandskabet Færdigheder, som det har Krav paa at kunne, og som man meget sandsynligt kan komme til at nyttiggøre under Kamp, opnaas det tillige at gøre det Personel fra Flaaden, der efter en kortere Aarrække overføres til Kystdefensionen skikket til der at deltage i Tjenesten uden yderligere omfattende Uddannelse, noget der ikke har været Tilfældet hidtil, selvom Forholdene i denne Henseende vel nok har bedret sig lidt ved Søværnets Genovertagelse af Kystdefensionen i 1932. Og yderligere vil man opnaa, at det store Antal Frigængere, der i deres Tjenestetid som saadanne ikke deltager i Vaabenbrug, vil blive i Stand til at udfylde en Plads i en virkelig Kampopgave til Gavn for Værnet og til Glæde for dem selv, der derved vil komme til at føle sig mere som Soldater, end det nu er Tilfældet.

Denne Fodfolksuddannelse maa omfatte ikke blot

Forsvar, men ogsaa Angreb og maa foregaa med moderne Materiel, som Søværnet selv maa anskaffe i fornøden Udstrækning. Det maa undgaaes at maatte laane Materiel ved Hæren hertil. Større Enheder af Flaaden, samt Søværnets Etablissementer paa Land, maa udrustes med Fodfolksvaaben og øvrigt Materiel i rimelig Udstrækning. En hensigtsmæssig Uniform (f. Eks. Khaki-Overtrækstøj) og personlig Feltudrustning maa indføres og anskaffes i fornøden Udstrækning.

Den nødvendige indledende Militæruddannelse og Fodfolksuddannelsen vil muligvis i Betragtning af Dan-skernes Intelligens kunne afsluttes efter skønsomt 6 Maaneders Tjenestetid. Man vil formentlig ved yderligere Overvejelser komme til det Resultat, at den Uddannelse, der kræves af værnepligtige i Søværnet, vil fordre et samlet Første-Uddannelse paa maaske ca. 20 Maaneder, der saa siden maa suppleres med 1 à 2 Genindkaldelser efter Overføringen til Kystdefen-sionens Rammer.

Man vil hermed muligvis naa saa langt, at man kan nøjes med een aarlig Indkaldelse til Søværnet, fælles for Kystdefensionen og Flaaden. Man vil herved opnaa en langt større Fasthed over den første Uddannelses-tid. Tillige vil dette blive en Hjælp til at Kystdefen-sionen assimileres i Søværnet i en væsentlig højere Grad end dette hidtil har været Tilfældet. Man maa erkende, at Forholdene har medført, at Kystdefensio-nen har udviklet sig til en »Stat i Staten«, hvilket ikke kan være til Gavn for det samlede Søværn. Fra et Beredskabs-Synspunkt, vil det medføre, at man aldrig staar alene med Folk, der har under ca. 8 Maa-neders Uddannelse.

Det af Søløjtnant Jørgen Petersen rejste rimelige Krav om, at alle Kategorier, ogsaa af Befalingsmænd, maa gennemgaa Fodfolksuddannelse, opfyldes bedst

derved, at de herhen hørende Discipliner indgaar baade som Led i Stammandsskabets Uddannelse og i Befalingsmandsskolernes Pensum.

De største Vanskeligheder, vi vil møde ved Indførelsen af Fodfolksuddannelsen vil opstaa i Begyndelsen paa Grund af Mangel paa egnede kvalificerede Lærere. Derfor kan vi ikke hurtigt nok søge at faa saa mange som muligt af vore dertil egnede Befalingsmænd med Dæksuddannelse sendt til Uddannelse i Hæren, — dels ved Afdelingerne, hvor de kan følge, eller rettere sagt deltage i Undervisningen, dels ved Hærens Befalingsmandsskoler. Dette er for Hæren sikkert en lempeligere Maade at hjælpe os paa end at skulle udlaane Befalingsmænd til Uddannelsen i Søværnet. Som nævnt bør kun Personel med Dæksuddannelse deltage i denne ret omfattende Uddannelse, da der ved Indførelsen af Fodfolksuddannelse i Søværnet, af Hensyn til Effektiviteten af de værnepligtiges Uddannelse, ikke vil blive Raad til andet end at lade Befalingsmænd fra de hertil bedst kvalificerede Tjenestegrene virke som Gruppe- og Delingsførere paa Skolerne.

Søofficerer bør, foruden at deltage i den førnævnte Uddannelse ved Hæren, tillige tilkommanderes Hærens Officersskoles Specialklasses Kursus i Taktik. Man maa ved hele Fodfolksuddannelsen have sig for Øje Nødvendigheden af, at vore Lærere behersker et Stof, der er mere omfattende end netop det, Eleverne skal lære. Derfor maa vore Befalingsmænd nødvendigvis uddannes ved Hæren. Man kan ikke selv famle sig frem til et System for Fodfolksuddannelse. Dels har vi ikke Forudsætningerne herfor, dels er det nødvendigt for at muliggøre det bedst mulige Samarbejde mellem en hvilken som helst sømilitær Afdeling eller Del heraf med en hvilken som helst Afdeling af Hæren



i paakommende Tilfælde, at Uddannelsen foregaar efter nøjagtig de samme Retningslinier som i Hæren.

At en Udvikling som den her skitserede kræver Tid er øjensynligt, men at den vil svare Regning, mener jeg, er hævet over enhver Tvivl. Der vil herigennem — ikke mindst gennem den for Officerspersonellet anførte Uddannelse — skabes udmærkede Forudsætninger for et Samvirke mellem de to (evt. tre) Forsvarsgrene, der nærmer sig Samarbejdet mellem Hærens enkelte Vaabenarter.

Jeg tvivler ikke om, at der findes Læsere, der mener, at de her fremførte Betragtninger skyder over Maalet. Men skal vi nogensinde faa rejst et tidssvarende og effektivt Værn, nytter det ikke med Lapperier paa det bestaaende; man maa anvende et ikke ringe Kvantum Fantasi i Forbindelse med allerede gjorte Erfaringer fra den nuværende Krig for at kunne følge Udviklingens Kurve og ikke i Blinde løbe ud langs en Sekant hertil. Paa mange Omraader vil vi komme til at revidere hævdvundne Opfattelser, men eet staar fast nemlig dette, at vil Folket have et Værn, maa vi i Opbygningen heraf anvende Nelsons ofte gentagne Betragtning: Alt — eller intet.

---

## Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

### De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940

#### Torpedofartøjer.

(fortsat).

##### Torpedobaade.

Efterhaanden som Jagerne voxede, opstod der for Overfladetorpedofartøjernes Vedkommende et Tomrum fra ca. 800 Tons og nedefter. Medens de Opgaver, der oprindeligt stilledes Torpedobaadene, søgtes løst ved Motortorpedobaadene, der i Kraft af deres høje Fart og ringe Synlighed var særdeles velegnede hertil, var der dog ogsaa en hel Del Opgaver, som i Tidens Løb var blevet tildelt de større Torpedobaade og mindre Jagere, som Motortorpedobaadene paa Grund af deres ringe Aktionsradius og ofte ligeledes ringe Sødygtighed samt manglende Artilleriarmering ikke var i Stand til at løse. Af disse Opgaver kan til Eksempel nævnes: Patrouille- og Bevogtningstjeneste, Konvojeskorting, Ubaads-sikring for større Skibe m.m. At anvende de moderne Jagere hertil var vel muligt i en snæver Vending — men det var et altfor kostbart Materiel til denne Tjeneste — baade i Anskaffelse og Drift. Til Løsning af disse Opgaver valgte man derfor i adskillige Lande at bygge særlige »Escort Vessels«, »Patrol Vessels«, »Geleitboote« (oprindeligt: »Flottenbegleiter«) og saa videre — medens man i andre Lande byggede nye store Torpedobaade, som med deres Torpedoarmering og Fart tillige skulde danne et offensivt Supple-

ment til Kystforsvaret. I det følgende skal der kort gøres Rede for de forskellige af disse Torpedobaadstyper, idet det bemærkes, at hverken England eller U.S.A. har bygget saadanne Fartøjer.

### *Tyskland:*

De første 12 tyske Torpedobaade efter Verdenskrigen (Rovfugle- og Rovdyrklasserne), der en Overgang klassificeredes som »Zerstörer«, er paa 800 Tons. De er søsatte i Aarene 1926—28, løber 33 à 34 Knob og er armerede med 3 Stk. 10.5 cm (i enkelte Enheder er der dog senere installeret 12.7 cm Kanoner), 2 Stk. Maskinskyts og 6 Torpedorør i to midtskibs Tripleapparater.

I 1938—39 søsattes 18 Torpedobaade paa 600 Tons, Fart 36 Knob og med 1 Stk. 10.5 cm, 1 Stk. 37 mm A.L.K. og 6 Torpedorør (53.3 cm?) — 2 midtskibs Tripleapparater. Det bemærkes, at Torpedokaliberet for disse Baade ikke er angivet i »Taschenbuch der Kriegsflotten«. Yderligere 12 Enheder af denne Type var under Bygning 1939—40. Disse Torpedobaade har een Skorsten og minder i Udseende meget om den nye danske Torpedobaadstype — blot har de 1 Stk. 37 mm A.L.K. paa Bakken i Stedet for 1 Stk. 10.5 cm.

### *Japan:*

I 1933 søsattes fire Torpedobaade til »Konvoj-Eskortering«. Displacement 525 Tons, Fart: 26 Knob, Armering: 3 Stk. 12.7 cm, 1 Stk. Luftskyts og 4 Torpedorør (53.3 cm) i to midtskibs Dobbeltapparater. Farten var temmelig beskeden, men den ualmindelig stærke Armering springer strax i Øjnene. Den Trang til Overarmering af Skibene, som de japanske Konstruktører (og maaske især Søofficerer) efterhaanden er blevet bekendt for, skulde her resultere i en Kata-

strofe, idet een af disse fire Enheder, TOMODURO<sup>\*)</sup>, i Marts 1934 kæntrerede og sank. Baaden blev senere hjærget og ombygget og omarmeret ligesom dens tre Søsterbaade. Dels blev det 12.7 cm Kaliber ombyttet med 12 cm, dels blev det ene Dobbeltapparat fjærnet. Og dog maa Slutresultatet: 3 Stk. 12 cm Kanoner plus 2 Stk. 53.3 cm Torpedorør i en Baad paa kun 525 Tons — med Maskineri til 26 Knobs Fart — siges at være en ganske respektabel Armering.

TOMODURO'S Kæntring foranledigede ogsaa Ændringer i de følgende 8 Torpedobaade.\*\*\*) Deplacement og Fart forøgedes her til henholdsvis 595 Tons og 28 Knob — og med samme Artilleriarmering øgedes Torpedoarmeringen til eet midtskibs Tripleapparat — i Stedet for et Dobbeltapparat.

Erfaringerne fra disse Torpedobaade var dog ikke synderlig gode. Trods den reducerede Armering er de stadig meget ranke. De er for smaa og for daarlige Søskibe til Konvojering i al Slags Vejr — og de er for langsomme som Torpedobaade. Efter Søsætningen af de sidste — i 1937 — er der da heller ikke foreløbig projekteret flere Torpedobaade i Japan.

### Frankrig:

I Modsætning til de japanske Torpedobaade er de i Frankrig i 1935—37 søsatte 12 Torpilleurs — oprindelig klassificerede som »Escorteurs« — en betydelig heldigere Type. Deplacementet er kun lidt større — 610 Tons — men det er udnyttet til en betydelig højere Fart, 34.5 Knob, paa Bekostning af Armeringen, der

<sup>\*)</sup> Navnet, der betyder »Flyvende Tranc«, er bedre kendt under den oprindelige, men mindre korrekte Overførsel til europæisk Skriftsprog: TOMODURO.

<sup>\*\*)</sup> Jfr. her tillige de tidligere omtalte 6 japanske Jagere (1932—34), der — foranlediget netop ved denne Ulykke — fik fjærnet et Tripleapparat m.v.

bestaar af 2 Stk. 10 cm, 6 Stk. Luftskyts og 2 Torpedorør (midtskibs Dobbeltapparat).\*)

### Italien:

Foruden en Snes gamle Torpedobaade fra Verdenskrigens Dage (ca. 650 Tons, 30 Knob, 4 à 7 Stk. 10.2 cm og 4 Stk. 45 cm Torpedorør)\*\*) har Italien 6 ældre Torpedobaade, søsatte 1921—22, paa 635 Tons, 30 Knob, 3 Stk. 10.2 cm, 2 Stk. 76 mm A.L.K. og 4 Stk. 45 cm Torpedorør.

Efter en Pause paa 12 Aar paabegyndtes atter Torpedobaadsbygningen i 1934, og i Aarene 1934—38 søsattes ialt 36 Torpedobaade. De 32 af disse Baade er rigtige Torpedobaade, medens de fire øvrige nærmest maa betegnes som »torpedoarmede Eskorteringsfartøjer«.

Torpedobaadene varierer i Størrelse fra 640 til 680 Tons, Farten er 34 Knob og Armeringen: 3 Stk. 10 cm A.L.K. og 8 Stk. mindre Luftskyts samt 4 Stk. 45 cm Torpedorør. Af den ældste Del af disse Baade (SPICA-Serien) har Italien i Foraaret 1940 solgt to Enheder til Sverige. Disse, der til Minde om deres latinske Oprindelse har faaet Navnene ROMULUS og REMUS, ankom sammen med de to tidligere omtalte Jagere af SELLA-Klassen til Sverige i Juli Maaned 1940.

De fire Konvojeringsfartøjer er paa 850 Tons — men har kun 28 Knobs Fart. Armeringen bestaar af 2 Stk. 10 cm A.L.K., 4 Stk. 37 mm A.L.K. og 4 Stk. Maskinskyts samt 2 Stk. 45 cm Torpedorør.

### Sovjet-Unionen:

I Perioden 1932—36 byggedes i Rusland 15 Torpedobaade, der officielt klassificeres som »Bevogtnings-

\*) »Fighting Ships« angiver fejlagtigt Hovedarmeringen til 90 mm og Torpedoarmeringen til 4 Stk. 40 cm Torpedorør. »Taschenbuch d. Kr.« angiver ligeledes fejlagtigt de 10 cm som A.L.K.

\*\*) To af disse er solgt til Spanien og hedder nu TERUEL (ex-A. POENIO) og HUESCA (ex-G. PEPE).

fartøjer«. Deplacementet er 700 Tons, Farten 29 Knob, og Armeringen bestaar af 2 Stk. 10 cm, 4 Stk. Luftskyts og 3 Stk. 45 cm Torpedorør (midtskibs Tripleapparat). Endvidere Dybdebomber og 40 Miner. Disse Baade, af hvilke de to tilhører Sortehavsflaaden, er de første Overfladekrigsskibe konstruerede i Sovjet-Unionen siden Revolutionen.



Den svenske Torpedobaad REMUS (Foto: Sveriges Flotta)  
(ex. italiensk Astrone, 1934, købt 1940).

### *Sverige.*

Med Købet af de fire italienske Torpedofartøjer i 1940 blev Grunden lagt til den fremtidige Uddifferentiering af de svenske Torpedofartøjer. Den mindste Type, der nærmest maa betegnes som en stor Torpedobaad (Kystjager), er allerede paabegyndt, og Navnene — til Dels gamle Jagernavne — paa de første fire Enheder er: MAGNE, MODE, MUNIN og MJÖLNER. De nøjagtige Data er endnu ikke kendt — men Typen antages at være en til svenske Forhold afpasset Udgave af REMUS og ROMULUS.

Naar disse fire Fartøjer til sin Tid er færdige, vil Sverige foruden de allerede omtalte 12 ca. 1000 Tons store Jagere have 8 ca. 600 Tons store Torpedobaade — idet WRANGEL og WACHTMEISTER er medregnet her.

	Deplacem.	Fart	H.K.	Læng- de m	Artilleri	Torpedoarm.
'NER.....	590	30	12.500	72	3 Stk. 10.2cm 1 » 40 mm	4 Stk. 53.3cm *)
e Type.....	600	36	?	81	1 » 10.5cm 1 » 37 mm	6 » 53.3cm
ke Type .....	760	35	22.000	85	2 » 10.5cm 2 » 40 mm 3 » 20 mm	6 » 53.3 »

Foruden de nævnte Mariner har ogsaa Norge og Thailand bygget Torpedobaade i den senere Tid. De siamesiske Torpedobaade, af hvilke der findes 9, er bygget i Italien i Aarene 1935—37. Deplacementet er paa 320 Tons, Farten 31 Knob (32.5 Maximum) og Armeringen bestaar af 3 Stk. 76 mm A. L. K., 2 Stk. 20 mm A. L. K., og 6 Stk. 45.6 cm Torpedorør (2 midtskibs Dobbeltapparater og enkelte Dæksapparater i Borde under Broen). En Sammenligning mellem denne Type og vore egne kun ca. 30 Tons mindre T-Baade viser blandt andet, at Fartforøgelsen fra 28 til 31 Knob kræver en Forøgelse af Maskinkraften fra 6000 til 9000 H.K.\*\*)

De 6 nye, norske Torpedobaade (Kystjagere) af SLEIPNER-Typen (1936—39) er paa 590 Tons. Til Sammenligning anføres ovenfor de forskellige Data for denne Type og den nye 600 Tons tyske Torpedobaad samt den projekterede danske Torpedobaadstype paa 760 Tons.

\*) Kun installeret i een Enhed (GYLLER). De øvrige fem Baade har kun 2 Stk. Torpedorør som foreløbig Torpedoarmering.

\*\*\*) Desuden har Thailand 3 smaa »Torpedobaade« bygget 1937 i Japan. 110 Tons, 18 Knob, 1 Stk. 76 mm A.L.K. og 2 Stk. 20 mm samt 2 Stk. 45 cm Torpedorør. De maa nærmest klassificeres som Bevogningsfartøjer. Yderligere 2 Enheder af denne Type er under Bygning.

Udviklingen af Torpedobaadene i de senere Aar peger hen mod en Type paa 6 à 800 Tons med 32—36 Knobs Fart, en Armering paa 2 à 3 evt. 4 Stk. 10.5 cm Kanoner og 4 à 6 Torpedoapparater. Skønt Torpedokaliberet ellers almindeligvis er steget til 53.3 cm, ses det 45 cm Kaliber dog ogsaa bibeholdt flere Steder i nye Torpedobaade. Indførelsen af den magnetiske Torpedo vil antagelig bevirke, at man rundt omkring paa ny tager Spørgsmaalet om Torpedobaadenes Torpedokaliber op til Overvejelse.

Torpedobaade paa ca. 300 Tons synes næppe at have nogen Fremtid for sig. Som de væsentligste Anker skal her blot nævnes: for ringe Fart og for ringe Artilleri i Forhold til Synligheden.

Sammenligner man vore Torpedobaade af DRAGEN-Typen med de Jagere, der byggedes omkring Aarhundredeskiftet, vil Sammenligningen tilsyneladende falde ud til de 30 Aar ældre Fartøjers Fordel. Datidens Jagere, der stort set havde samme Tonnage og Artilleriarmering som DRAGEN-Baadene, løb jo 30 Knob eller mere! Men gaar man til Bunds i Sagen, vil det hurtigt vise sig, at vore Baade har 8 Torpedoapparater mod Datidens 2. Og hertil kommer saa al den Udrustning, som den tekniske Udvikling i Aarenes Løb har proppet i Skibene: Luftskyts, Dybd bomber, Mineinstallation, Radio, Ekkolod, Projektører, Taagegrej o.s.v. — ligesom Beboeligheden og de sanitære Anlæg nu om Stunder kræver betydelig mere Vægt end for 30 Aar siden. Med dette in mente kan det ikke undre, at Farten ikke er større. Det er ikke Tekniken, der er gaaet tilbage — tværtimod er den snarere gaaet lidt for hurtigt frem!!

*Torpedobaadenes Udseende* har ligesom Jagernes ændret sig en Del i de sidste 20 Aar. Skorstensantallet er reduceret fra 2 og 3 til som Regel 1. Allerede i de



tyske Torpedobaade fra Verdenskrigen (A-Baadene, 2—300 Tons) indførtes den enkelte Skorsten for at formindske Silhuetarealet. Hovedarmeringen anbringes i Enkeltopstilling — med 3 Kanoner efter Formlen:  $1+[1]+1$ .

I Modsætning til den tidligere anvendte sorte eller mørkebrune Farve males Torpedobaadene nu graa — ligesom Jagerne.

#### Motortorpedobaade:\*)

Sondringen mellem Motor-Torpedobaade og Torpedo-Motorbaade falder for de moderne Typers Vedkommende sammen med Sondringen mellem Displacementbaade og Glidebaade.

Af Displacementbaadene er den tyske »Schnellboot« den bedst kendte. Den er bygget af Firmaet Lürssen, Vegesack, dels til den tyske, dels til den spanske, den bulgarske og den jugoslaviske Marine. Officielt er kun angivet meget faa Data for den tyske Type, men da den næppe adskiller sig synderligt fra den jugoslaviske, skal de her beskrives under Eet. Displacement: ca. 60 Tons, Fart: 34 Knob, med Maximum: 38 Knob. Maskineri: Mercedes-Benz-Motorer i de jugoslaviske Baade — efter »Fighting Ships« m. v. dels Daimler-Benz (Explosions-) Motorer, dels hurtiggaaende M.A.N.-Dieselmotorer i de tyske, 2400 à 3000 H.K. (Maximumsfart med Dieselmotorer: 36.8 Knob) — 3 Skruer. Armeringen er i de jugoslaviske: 1 Stk. 40 mm A.L.K. og 1 Stk. Maskingevær samt 2 Stk. 45.6 cm Torpedorør, i de tyske: 1 Stk. Maskingevær og 2 Stk. 50 cm<sup>1</sup> Torpedorør. Torpedorørene er enkelte Dæksapparater anbragt paa Bakken, eet i hver Side i

\*) En mere udførlig Redegørelse for Motortorpedobaadenes Udvikling og de forskellige moderne Typer af Displacements- og Glidebaade kan forventes i et af de kommende Hefter af »Tidskrift for Søvesen«.

Borde parallelt med Diametralplanet. Efter Fotografier—bl.a. i »Marine-Rundschau«—er Torpedorørene i den nyeste Serier fast indbyggede i en lav Opbygning foran Broen. Enkelte af disse nyeste »Schnellboote« synes tillige at have en mindre Skorsten. De jugoslaviske Baade har 4 Stk. Torpedoer—hvoraf de to er Reserve. Dimensionerne er  $28 \times 4.3 \times 1.5$  m og Besætningen 12 Mand. De tyske, S6—S25, er søsat 1934—39, og udover disse 20 var (ifølge »Taschenbuch der Kriegsmarine 1939«) yderligere 12 projekteret ultimo 1938. De jugoslaviske er bygget 1936—37 i et Antal af 8—medens yderligere 4 var under Bygning hos Lürssen ultimo 1939. — »FightingShips« opgiver Navnene paa fire spanske Motor-torpedobaade. At dømme efter Fotografier drejer det sig om samme Type som de første tyske »Schnellboote« (S1—S5). Da disse fem Baade imidlertid ikke mere findes i den tyske Flaadeliste, er de antagelig solgt til Spanien. Torpedoarmeringen er den samme som i den senere Type, men Displacement og Fart noget mindre (ca. 50 Tons og 30 Knob). De er søsat 1931—33.

I Italien søsattes i 1935 en Forsøgsbaad, STEFANO TURR, paa 59 Tons. Dimensioner:  $32 \times 5.5 \times 0.9$  m. Maskineri: 4 Fiat 4 Takts hurtiggaaende Dieselmotorer paa 2 Skrueaxler. Den beregnede Fart, 34 Knob, er dog ikke naaet (kun 30 Knob), og Baaden er derfor for Tiden under Ombygning, idet Fiat Dieselmotorerne udskiftes med Isotta-Fraschini-Explosionsmotorer (kendt fra de italienske M. A. S. Baade). Armering: 3 Maskingeværer og 4 Stk. bevægelige Siderammer til 45 cm Torpedoer. To nye Displacementsbaade er under Bygning, men deres Data er ikke kendt.

Af Glidebaadene findes endnu rundt om i de mindre Mariner et større Antal af *Thornycrofts* bekendte 55 Fods *Coastal-Motor-Boat*-Type. Blandt de nyeste

engelske Motortorpedobaade bemærkes en Forbedring af denne Type — den 65 Fods Thornycroftbaad (No. 24 og 25). Displacement: 32 Tons, Længde: 19.5 m; Maskineri: Isotta-Fraschini Motorer, Fart: over 40 Knob, 2 Maskingeværer og 2 Stk. 53.3 cm Torpedorør i Borde udfor Broen. Disse Baade er 1-Trins Hydroplaner.

Med Erfaringer fra Forsøgsbaadene No. 102 og 103 har *Vosper*, (Portsmouth), bygget en ny 70 Fods Baad (No. 22) med omtrent samme Displacement, Armering og Fart som No. 24 og 25 (1939). *Vosper*-Baadene er trinløse Knækspantkonstruktioner.

I Aarene 1936—38 byggedes de 18 første »*British Power Boats*« (Scott-Paine). Displacement: 18 Tons, Længde: 18.3 m; Maskineri: Napier Sea Lion Motorer à 500 H.K., 3 Skruer; Fart 35 Knob; Armering: 4 Stk. dobbelte Lewisgeværer og 2 »Torpedoslidsker« agter til 2 Stk. 45.6 cm Torpedoer. (Torpedoerne tager Vandet med Halepartiet først og løber derefter frem under den afdrejende Baad). Besætning 2 Officerer plus 7 à 8 Mand. Der findes 18 Baade af denne Type med Numre fra 1 til 19 — idet No. 13 er vakant.

»*British Power Boats Co.*« har endvidere i 1938—39 bygget 4 Baade (»1938-Type«), der formodentlig er en lidt forbedret Udgave af de første 18, samt 2 Forsøgsbaade paa 21 m Længde med 3 Rolls-Royce Motorer à 1000 H.K. Farten er beregnet til over 42 Knob, men ifølge Pressemeddelelser skal der som Maximum være naaet en Fart paa 60 Knob. *Power-Boats* er trinløse Knækspantkonstruktioner. De er ikke egentlige Glidebaade, der løfter Baadens Forende ud af Vandet som f. Ex. Thornycroft's »*Coastal-Motor-Boats*«. De kaldes »Halv-Glidebaade« (semi-planes), idet hele Baaden løftes under Fart. Trimændringen under Fart er kun 3 à 4°.

De nyeste, franske Motortorpedobaade\*) falder i to Grupper: VTB 8—10 og VTB 11—14. Den første Gruppe er paa 21 Tons, ca. 2000 H.K. og med en beregnet Fart: 46 Knob. VTB 8 har som Maximum naaet 51.8 Knob, VTB 10 55 Knob. Den anden Gruppe er paa 28 Tons, ca. 2200 H.K. og beregnet Fart: 45 Knob. Armeringen bestaar for—begge Grupper Vedkommende—af 2 Maskingeværer og 2 Stk. 45 cm Torpedoer — dels i bevægelige Siderammer, dels paa Slidsker agter som i Scott-Paine's Power Boats. VTB 8—10 paabegyndtes allerede i 1927—28, men forskellige Konstruktionsvanskeligheder gjorde, at de ikke kunde afleveres før i 1933—35. Der fremkom derved en lang Pause i Bygningen af franske Motortorpedobaade, og VTB 11—14 paabegyndtes først 1937—38 og afleveredes i 1939. I 1938—39 paabegyndtes VTB 15—22 som en forbedret Ud-gave af VTB 8—10. Udover at Displacementet her er forøget til 23 Tons, foreligger der dog ikke yderligere Oplysninger. Endvidere bestiltes samtidig VTB 23—40 hos »British Power Boat Co.« (23 Tons, 3000 H.K., 45 Knob).

I Italien findes endnu nogle ældre M.A.S.-Baade paa 12 Tons, 22—26 Knob fra Verdenskrigens Dage. Størrelsen og Farten voxede til 14—15 Tons og 40—45 Knob i Aarene 1927—33. I 1936 byggedes 4 Enheder paa 36 Tons med 36 Knobs Fart, men i den følgende Type (M. A. S. 501—525) mindskes Displacementet til 20 Tons medens Farten øges til 47 Knob (48.5 Knob Maximum). Denne, den nyeste italienske Motortorpedobaadstype, har to Isotta-Fraschini Motorer à 1000 H.K. og en Armering paa 1 Maskingevær, 2 Stk. 45 cm Tor-

\*) Den officielle Typebetegnelse er »Vedettes Rapides« — »VTB« betyder: »Vedettes Torpilleurs (Type B)».

pedoer i Siderammer\*) og 6 Dybdebomber. Den er hovedsagelig bygget paa S.V.A.N.-Værftet og har en Aktionsradius paa 625 Sømil ved 40 Knob. Foruden de ovenanførte 25 Enheder fra 1937—38 var et større Antal af denne Type under Bygning i 1939. De italienske M.A.S.-Baade er — saa vidt vides — alle 2-Trins Hydroplaner.

I U.S.A. byggedes der i 1938—39 to Typer Motor-torpedobaade paa henholdsvis 16.5 m og 21.3 m Længde med 45—50 Knobs Fart og 1 à 2 Stk. 53.3 cm Torpedorør (P.T. 1—4 og P.T. 5—6). Pressebilleder af de nyeste amerikanske Motortorpedobaade (P.T. 9 o.s.fr.) viser en ca. 25 m Type med 4 Stk. enkelte Torpedoapparater — antagelig 45 cm — anbragte agterlig i Borde — to i hver Side. Maximumsfart over 50 Knob. Efter Pressemeddelelser skal denne Fart kunne holdes i 10 Timer. Til Philippinerne leverede Thornycroft i 1939 tre M.T.-Baade — 2 16.7 m (12 Tons, 49 Knob) og 1 19.8 m (27 Tons, 41 Knob) — alle med 2 Stk. 45.6 cm Torp.app.

I de øvrige Mariner, hvor der findes Motortorpedobaade, er disse enten bygget i England eller i Italien — eller efter Tegninger fra disse Lande. De 120 Enheder, som Sovjet-Unionen angives at være i Besiddelse af, er saaledes dels Thornycrofts 55-Fods Baade, dels af forskellige italienske M.A.S.-Typer. Da »Taschenbuch der Kriegsflotten 1940« imidlertid anvender Ordene »Torpedoboote und Schnellboote« som »Overskrift« for disse Baade, er det vel muligt, at der ogsaa findes »Schnellboote« af lignende Type som de jugoslaviske

\*) I de nyeste Typer er Torpedoerne anbragt paa en Slags »Kata-pultvogn«, som slynger Torpedoen »sidelæns« i Vandet. Torpedoens Axe danner — ligesom i Vosper-Baadene — en Vinkel paa ca. 5° med Baadens Diametralplan. Torpedoerne udskydes med Linieretter.

heriblandt. Som det allerede er anført under Omtalen af de ældre, russiske Slagskibe, findes der — i hvert Fald i eet af disse — Kraner til Ombordtagning af Motortorpedobaade.

Vinteren 1939—40 har Rumænien modtaget tre i England byggede Enheder paa 35 Tons, (Vosper), 24 m Længde og 45 Knob. Armeringen bestaar af 2 Stk. 53.3 cm Torpedorør og 2 Stk. Maskingeværer i letpansrede Skjolde. Besætning: 11 Mand.

I Sverige, hvor Motortorpedobaadene benævnes Torpedobaade, findes 2 18 m Vosper-Baade, T 3—T 4, som leveredes i Begyndelsen af 1940, og 4 17 m M.A.S.-Baade, T 11—T 14, som købtes i Italien 1940. Disse 6 Baade er bygget af Træ. I de nye svenske M.T.-Baade fra T 15 og opefter, der er en Kombination af Vosper- og M.A.S.-Baadene, anvendes Staal som Byggemateriale. Disse Baade bygges af Kockum i Malmø.

(Fortsættes.)

---

## Angaaende

een af H. C. Sneedorff hidtil ukendt hemmelig Sendelse

fra Grev Bernstorff

til den russiske Eskadre under Admiral Greig

i September 1788,

samt Uddrag af en Copi af en Journal holden ombord i  
det russiske Admiralskib »ROSTISLAFF«.

Ved Kommandørkaptajn H. A. Ø. Bistrup.

I Marinens Bibliotek findes et Manuskript betitlet:

»Copi af een Journal holden paa Orlogs-Skibet  
»ROSTISLAVE«, for det meste indeholdende Samtaler  
med Hans Excellence Admiral *Greig*, tilligemed en Liste  
paa den hele i Aar fra Cronstadt udrustede Søemagt  
for Middelhavet og Østersøen, saavelsom dens For-  
stærkning efter Bataillen, samt en kort Udsigt over  
den russiske Flaades Tilstand, med 3de Bilage: det  
eene en Correspondence imellem Hands Kongelige Høj-  
hed Hertugen af Südermanland og Hands Excellence  
Admiral *Greig*, det andet: en Liste paa de i Bataillen  
den 17de Julii værende Russiske Linie-Skibe, med Antal  
af døde og blesserede, og det tredie, en Copi af den  
Svenske Oberste *Christiernias* Journal, Bataille Dagen  
den 17de Julii.

af H. C. Sneedorff«.

Manuskriptet er hverken dateret eller underskrevet,  
men der er, muligvis af en fremmed Haand, ihvert  
Fald med andet Blæk paa Titelsiden tilføjet: »af H.  
C. Sneedorff.«

*Sneedorff* var paa det Tidspunkt, Journalen om-

handler, Lærer ved Søcadetacademiet og det skulde da synes mærkeligt, at han var bleven sendt med Depecher til den russiske Eskadrechef eller gjorde Tjeneste i den russiske Eskadre. — — — Ved at gennemgaa de forskellige Biografier, der findes om ham, og som er til Raadighed: Th. Topsøe-Jensens: Det danske Sø-officerskorps; Dansk Biografisk Lexicon o. a., fandt jeg da heller intet, der i ringeste Grad kunde tyde paa, at *Sneedorff* var anvendt i et saadant Øjemed eller havde været i russisk Tjeneste, man maatte nærmest antage, at Rapporten var skrevet af Admiral *Krieger*.

Jeg henvendte mig da til Rigsarkivet, hvor jeg, med velvillig Assistance af Hr. Arkivar *Marquard*, ved at gennemsøge Udenrigsministeriets Geheime-Register, fandt, at der forelaa en Aftale mellem Grev *Bernstorff* og den russiske Gesandt Baron *Krüdener*. Denne »Verabredung«, der i Originalsproget gengives i det følgende, stadfæster imidlertid i sit Pkt. 10, at *det er Sneedorff, der har skrevet Originalen til Copien*.

Hvor den originale Journal findes og om den findes, har jeg ikke faaet oplyst, ej heller hvor den Rapport er henne, der maa antages at være sendt til Grev *Bernstorff*. — — — Da dennes personlige Arkiv for Tiden staar til Raadighed for Hr. Professor *Aage Friis*, henvendte jeg mig til denne for at forhøre, om han muligvis skulde have truffet paa noget angaaende *Sneedorff's* Sendelse, men heller ikke der havde man hidtil truffet noget derom.

*Sneedorff's* Sendelse har saaledes haft en meget hemmelig Karakter og selv i Admiralitetets Ud- og Indgaaende Skrivelser omtales den ikke udover i en Afskrift og Oversættelse af ovennævnte »Verabredung« i »Protokol over Kongelige Resolutioner, Sø-Etaten angaaende, for Aaret 1788, Pag. 475«, samt af *Topsøe-Jensen* og *Marquard*, Bd. 2, Pag. 528, som imidlertid



ikke omtaler den hemmelige Sendelse og snarest henlægger denne til 1789.

»Om Danmarks Politik under den svensk-russiske Krig fra 1788—1790« har Professor *E. Holm* udgivet et Skrift, (Videns. Selsk. Skr. 5. Række, historiske og philosophisk Afd. 4. Bd. 11), men den omtalte Aftale mellem Grev *Bernstorff* og Baron *Krüdener* omtales ikke heri, og det menes derfor, at kunne have nogen historisk Interesse at drage den frem.

Paa Grundlag af denne Aftale blev der udsendt en: »Geheime Instruction etc. for den danske Eskadre under Contre Admiral *Krieger* (Protokol over Kgl. Resol. Aar 1788, Pag. 463). Denne Instruction vil i det efterfølgende ligeledes blive anført.

Chefen for den danske Eskadre var *Johan Cornelius Krieger*\*), født 1725 og død den 17/5 1797 som Viceadmiral.

Aftalen mellem den danske Udenrigsminister og den russiske Gesandt havde følgende Ordlyd:

*Verabredung betr. die Vereinigung  
der Russichen und dänishen Escadres.*

Copenhagen den 4. Sept. 1788.

1.

Der Contra Admiral *Krieger* vereignet sich mit einer Escadre von 3 Linieschiffe von 74 Canonen und einer Fregatte mit der unter dem Befehlen des Hr. Vice Admiral *von Dessen* stehenden russischen Escadre.

2.

So lange als sie vereignigt sind, steht er unter desselben Commando, und seine Schiffe tragen zum

\*) Se *Topsøe-Jensen, T. A.* og *Marquard, E.*: Officerer i den dansk-norske Sæetat 1660—1814 etc. 2. Bd., P. 46.

Zeichnen dass sie auxiliair Schiffe sind; auf dem einen Maste die russische (grösseren) Flagge.

3.

Übrigens befolgt jeder Schef seine von seinem Hofe erhaltenen besonderen Instruction, insonderheit wegen der Formierung der Escadres, die verabredten Punkte ausgenommen.

4.

Sobald die Schiffe von beiden Theilen segelfertig sind, gehet die vereignigte Escadre mit dem ersten guten Winde in die Ostsee und richtet ihren Cours nach Carlscrona.

5.

Sie kreuzt vor diesem Hafen, soweit es ihre Sicherheit und Wind und Wetter es erlauben, solches gestalt, dass es als bloquirt angesehen werden kann, und das Kust dadurch gewonnen wird, auch neutralen Schiffen allen Zugang zu versagen.

6.

Sie thut übrigen den Fienden allen möglichen Abbruch, verhindert das Ein- und Ablaufen aller Schwedischen Kriegs Schiffe, hemt die Zufahrt der Kriegs- und Mundprovisionen, und beunruhigt so viel als möglich die Küsten.

7.

Sie beschüst den Dännischen u Russischen Handel und beiderseitige Schiffart.

8.

Sie sucht zuverlässige Nachricht von dem Aufenthalt der grossen Schwedischen Flotte einzuziehen, und wenn dieselbe noch in Helsingfors eingeschlossen ist,

so sucht sie das Kreutzen ihrer Schiffe soviel als möglich auszudehnen, insonderlich nach die gegend von Gotland u nach Norden.

9.

Das Rendez-vous bleibt indessen fürs erste die Linie von Bornholm und Christiansø, im Opsicht von Bornholm.

10.

Auf dieser Linie sucht *der zur Admiral Greig gesendte Lieutenant Sneedorff die Escadre\**), und falls es nöthig seyn sollte, ihm Nachricht darüber zu kommen zu lassen, so werden sie dem Commandanten auf Christiansø zugestellt: da er sie daselbst abzuholen angewiesen ist.

11.

Sollte ein Schiff durch irgend einem Zufall Schaden bekommen, so gehen dieselben, so lange sie kein andere Instruction erhalten nach Copenhagen zurück, um sich zu reparieren.

12.

Sobald der Herr Admiral *Greigh* dem Hr. Vice-Admiral andere Instructionen senden wird; so hat sich derselbe völlig nach debzelben zu richten, und die dänischen Schiffe folgen auch desselben Befahlen, so lange die Jahrzeit es erlauben kann, und der Herr, Contre Admiral *Krieger* keine andere von hieraus erhält.

13.

So wie die Kaiserl. Russischen Schiffe in allen Königlichen Hafen als Dänische behandelt werden, so haben sich diese in allen Russischen das nämliche

---

\*) Understreget her.

zu versprochen: und wird überhaupt in keinem Falle ein Unterschied zwischen ihm und ihren Befehlshabenen gemacht.

## 14.

Doch wird die dänische Escadre nicht getrennt, sondern verbleibt den Tag eines Seetreffens wie auch einzelne Fälle und Detachements ausgenommen unter dem speciellen Commando des dänischen Contra Admirals.

## 15.

Sollte sich der unvermutete Fall zutragen dass die Escadre ehe sie von der Flotte des Admiral *Greigh* unterstützt werden und sich mit der ihr verabredeter massen gleich nachfolgenden Escadre des Hr. Contra-Admiral *Panloisky* vereinigen könnte, einer feindlich Übermacht weichen müste, so kömt sie wenn Wind und Wetter es nur irgend erlauben auf die Copenhagene Rhede zurück.

Das wir Endes unterschriebene diese 15 Punkte nach der uns gewordenen Vollmacht verabredet, und so wohl dem Hr. Vice Admiral *von Dessen* als dem Hr. Contra-Admiral *Krieger* hiervon eine beglaubte Abschrift zu ihrem Unterschrift zugestellt werden, bekräftigen wir durch unsers Nahmens eigenhändige Unterschrift.

sign. Bernstorff Krüdener.

Oversættelse af denne Skrivelse til dansk findes i »Protokol over Kongelige Resolutioner, Søetaten angaaende, for Aaret 1788 Pag. 469: »Oversættelse af Conventionen imellem Statsminister Gr. *Bernstorff* og den Russiske Minister Baron *Krüdener*; Bernstorff d.: 4. September 1788«.

Denne Oversættelse er der imidlertid ingen Grund

til at anføre her, derimod hidsættes følgende »Geheime-Instruction for den Kongelige Danske Eskadre«:

*Geheime-Instruction*

*hvorefter Chefen for den Kongl: Danske Eskadre Højædle og Velbaarne Hr. Contre Admiral Krieger sig i Forening med den her værende Russiske Kejserslige Eskadre og ellers haver at rette og forholde.*

1.

Naar Herr: Contre Admiralen med de 3de Orlogsskibe »NORDSTIERNEN«, »ARVE PRINTZ FRIEDERICH« og »DITMARSKEN« samt Fregatten »CHRISTIANIA« er sejlklar: underlægger han sig med disse Skibe den Russisk Kejserslige Vice Admiral *von Dessens* Commando og i alle Tilfælde efterlever de af ham givende Ordres.

2.

Bemeldte den Russiske Kejserslige Vice Admiral tilkommer det at udstæde Signal og Sejl: Breve, samt at anordne og styre Coursen med meere som deraf dependerer, og som kan tjene til at opnaa Øjemedet af denne Combination og fælles Nytte. Følgelig haver Hrr: Contre Admiralen forinden Afsejlingen tydeligen at aftale Kjende-Signalerne med ham, saavel som og Dag og Nat-Signalerne, og samme at imodtage.

3.

Saaledes i Forening med den Russiske Kejserslige Eskadre haver Hrr. Contre Admiralen, naar bemeldte Vice Admiral *von Dessen* bliver attaqueret eller attaquerer, at staa ham tienlig og mandig bie og med de Hrr. Contreadmiral medgivne Liv og Blod yderst at vove.

4.

Da der er sluttet en Convention efter given Fuld-

magt imellem Statsminister Hrr. Grev *Bernstorff* og den Russiske Kejserslige Minister Hrr. Baron von *Krüdener* de dato Bernstorff den 4de Septembr., hvoraf en fidemeret Gjenpart og Oversættelse herved bielægges,

Saa haver Høytærede Hrr. Contre Admiral at holde sig samme i alle Punkter efterrettelig, og i dessen Følge

- a) — — — forseyle til Carlscrona og holde samme bloqueret
- b) — — — hvert Skib af Eskadren føre en Russisk Giøs, saa længe de Danske Skibe ere foreenede med de Russiske; Men ej efter den i § 7 bestemte Separation er skeet.

## 5.

Hvad Jurisdictionen og den indvortes Oeconomi udi fornævnte med Hrr. Contre Admiral detacherede Skibe angaaer, da forbeholdes samme Dem i eet og alt at anordne og bestyre; ligesom og, hvad Rapporter Deres Dem Undergivne Officierer haver at affatte, gives til Hrr. Contre Admiral selv, som igien meddeeler dem til den Russiske Vice Admiral.

## 6.

Saavidt som den anbefalede Foreening med bemeldte den Russiske kejserslige Eskadre, og de deraf enledigende Foretagender tillader, haver Hrr. Contre Admiral at beskytte vores Handels-Skibe.

## 7.

Naar den Russiske Eskadre vender tilbage til deres egne Havne, da søger Herr. Contre Admiral *Krieger* kjøbenhavns Rhed.

## 8.

Naar Hrr. Contre Admiral med de Dem underlagte Skibe efter foregaaende § separerer sig fra den Rus-

siske Vice Admiral *von Dessen*, paaagter De især at beegne alle Nationers Flagge med største Høflighed; og endogsaa entholder sig fra Fiendtligheder imod de Svenske Krigs-Skibe, de maatte møde. I øvrigt imodtager Hrr. Contre Admiral de Russiske Skibe, som forlanger det under Deres Convoy, og bringer dem i Sikkerhed i nærmeste Havn, og paa ingen Maade tillader at enkelte Russiske-Keyserlige Krigs-Skibe angribes i Nærheden af dem, men efter al Mulighed beskytter dem og staar dem bie.

9.

Skulle Hrr. Contre Admiral erholde tilforladelig Efterretninger at Svenske Skibe havde behandlet Danske Skibe fiendtlig, angrebet, opbragt dem, eller andet saadant at være skeet, saa behandles de Svenske paa samme Maade.

10.

Ialt hvad forefalder forventes fra Hrr. Contre Admiral Tiid efter anden her til Collegio de omstændeligste Beretninger, saa snart skee kan, enten ved forekommende Skibs-Lejlighed, ved den hos sig havende Fregatte, eller ved den medfølgende Advis Jagt.

11.

Naar dette Collegium finder fornødent at tilsende Hrr. Contre Admiral nogen Kongelig eller anden Ordre, da vil Kjende:Tegnet fra den dermed udsendte Advis Jagt eller Fartøj være et rødt og hvidt sribet Flag fra Toppen, geleydet med at affyre 2de Canon Skud fra Een Side.

12.

Da Commandanten paa Bornholm er beordret at paaagte, naar Signal skeer fra Danske Orlogsmænd og Krydsere i Øster-Søen med et rødt og hvid sribet

Flag som Kjende:Tegn til at indhente hvad Efterretninger der paa Landet kunde være erholdt, hvilket Signal ogsaa herfra bliver bemeldte Russiske Vice Admiral tilkjendegivet; Saa haver Hrr. Contre Admiral i Nærheden af Bornholm og Christiansø ved slige Signaler at tilkjendegive at De forlanger at meddeles de indhentede Efterretninger, hvilke, naar de erholder dem, tilkjendegives den Russiske Vice Admiral, og selv lader De sig dem være efter rettelig; ligesom De og ved Lejlighed, snarest muligt, indberetter det forefaldne her til Collegio.

## 13.

Iøvrigt holder Hrr. Contre Admiral sig sin forhen meddeelte Kongelige Instructio de dato 16de Julii sidstleden efterrettelig, saavel i Henseende til Officieres, Cadetters og Mandskabs Øvelse som sammes Sundheds Conservation, med hvad videre, som deri er befaleet, og ellers søger at holde samtlige sine Undergivne i bestandig Munterhed og Virksomhed.

Saaledes efter allernaadigst Befaling udstædt fra Admiralitetets og Commissariats Collegio den 9de September 1788 under Vores Underskrift og Admiralitetets Seyl.

*Fonteney**Schindel**Moltke*

L. S.

Admiralitatits

in fidem Copid.  
Klingenberg

Klingenberg

Selve Copien af Journalen med dens Bilag har, udover at den er skrevet af *Sneedorff*, i det store og



hele ikke nogen større Interesse for dansk Søkrigs-historie, idet den i overvejende Grad handler om Admiral *Greigs* strategiske Overvejelser vedrørende Blokaden af den svenske Flaade i den finske Bugt, omtaler forskelligt angaaende Slaget ved Hogland den 17. Juli 1788, samt Forhold vedrørende den russiske Flaades Organisation.

Dette er Oplysninger, som i særlig Grad maa have Interesse for svensk Søkrigshistorie, navnlig seet paa Baggrund af Kommandørkapten *Arnold Munthes* interessante og indgaaende Beretning i »Svenske Sjöhjäl-tar VII 1. Flottan og Ryska Kriget 1788—1790«, hvilken den paa nogle Steder udfylder, medens den paa andre Steder giver en noget anden, og saa vidt man kan see rigtigere Udlægning.

For imidlertid fra *Sneedorff's* egen Haand at faa bekræftet, at hans Sendelse skyldes Grev *Bernstorff*, og at Journalen er skrevet med Rapport til denne for Øje, anføres i det følgende de Uddrag, der har Henblik paa det dansk-russiske Samarbejde eller andre danske Forhold vedrørende.

Som det sees af Datoen for Geheime-Instructionen til Admiral *Krieger*, der er underskrevet den 9. September, maa *Sneedorff* være afrejst nogle faa Dage efter, idet han ankommer til den russiske Flaade i Finske-Bugten den 14. September.

#### *Uddrag af Sneedorff's Journal.*

Den 14de September om Aftenen Kl. 9 kom jeg Ombord til Admiral *Greig*, leverte ham Depecherne fra Grev *Bernstorff*. Han havde samme Dag faaet Brev fra Admiral von *Dezin* med et Engelsk Skib, og vidste at ieg kom....., han bød mig flytte Ombord til sig, paa det ieg, som han sagde, kunde see alting selv, og derom underrette Grev *Bernstorff*,..... Han

fortalte mig, han havde optaget 2 Danske og 3 Preussiske Skibe bestemte til Helsingfors med Proviant, foruden adskillige andre, samt at han var vis paa, ikke uden 2 smaa Danske Skibe var smuttet ind der de 2 Danske vare Agent *Selbyes*.....

Den 15de..... Admiralen sagde til mig at han desuagtet vilde føre mig over til Sveaborg, at ieg selv kunde see den Svenske Flaade der og berette det hjemme..... Mod Aften besluttede Admiralen at forblive til Ankers ved Nargøen til han havde faaet Svar paa mine Depescher til Petersborg. (Hvorvidt Svaret kommer faar man ikke at vide)..... Admiralen var i Dag, som han sagde mig, meget alffairet med de Depescher ieg skulde have tilbage.

Den 16de..... Om Admiral *von Dessen* her, spurgte han mig paa min Samvittighed hvad vi tænkte om ham i Danmark; ieg svarte, at ieg troede man ansaa ham for en god og fornuftig Mand; men man beklagede han ey havde haft Held til at udrette noget..... Jeg er, tillagde han, vis paa, at eders Ministerium er misfornøjet med ham; thi det er naturligt, at de fordre af os, som de der egentlig have Krig, at vi og skulde være de egentlig agerende, og i Spidsen hvor Fare er; I er auxilière og have altsaa Ret til at skaanes det længste muligt; men I seer det er mig umuligt saa langt fra ham, og ieg har bedt ham overlægge med eders Ministerium hvad han skal gjøre.....

Den 17de..... Jeg tog mig den Frihed at erindre ham om, at han havde lovet at vise mig sin Correspondence med Hertugen af *Südermanland*, han tog den frem, og var saa galant at læse mig den selv for med adskillige Anmærkninger, hvoriblandt den, at Hertugens første Svar var meget slet Engelsk. Vi vare eene|: som for den meeste Tiid:| og ieg vovede da at

tilkiendegive ham, at en Copi af den vilde være Grev *Bernstorff* meget behagelig. Han betænkte sig noget, sagde mig, at *Cheferne* i hans Flaade havde ikke engang seet dem; men kaldte dog paa een af Hendes *Mayestæt Keyserindens* egne *Cabinets-Secretairer* som hun havde sendt med ham, og befalle ham at tage en Copi deraf i *Kahytten* for sig; da den var færdig, var *Brevene* sadt i urigtig *Orden*, og *Admiralen* havde den *Attention* med egen *Haand* at numerere dem for Grev *Bernstorffs* *Efterretning*.

Han førte atter paa *Tale Dispositionerne* for vores og *Dezins* *Escadre*, sagde: at *Dezin* maatte enten vintre i *Kiøbenhavn* eller *Norge*. Jeg havde i *Forvejen* sagt ham, at *Fleckerøe* var den bedste *Orlogs Havn* der, og han sagde: at han vilde skrive *Dezin* til at vintre der, paa det at han kunde hele *Vinteren* forbyde *Tilførselen* til og *Handelen* paa *Gothenborg*; han skulde da have de 3de *Tredækkere* og de 2de 64 *Canon Skibe* fra *Archangel*; thi de 2de 74 *Canon Skibe* skulde jo før jo hellere gaa til *Cronstadt* for at *Kaaberforhudes*, da de dertil var *forboltede*. Han skulde derfor i *Førstningen* af *November* gaae til *Kiøbenhavn* og tage 5 à 6 *Maaneders Provision* hos *de Coningck*, og saa gaae til *Norge*; det er ey alleene for at stoppe den *Svenske Handel*, sagde han; men man kan tillige ikke vide hvad *Cabinetterne* i *Vinter* kunde gjøre, om vi fik *Fred* med *Sverrig*, var det saa vigtigt et *Stykke nærmere Archipelago*, hvor de da *strax* maatte hen; thi tillagde han, *Tyrken* tiltror sig ey at *attaquere* noget enkelt *Orlog Skib* engang, endsige 3 *Tredækkere*. Da ieg tilkendegav min *Forundring* herover, *forsikrede* han mig, at saa brave de var til *Lands*, saa lidt *elskede* de *Søen*, og et *eeneste Orlog Skib* maatte gaa, sagde han, *evindeligt urørt* i *Middelhavet*, saalænge det ey selv *attaquerte*.....

Admiralen befalte da at vende Øster over, gav mig et Brev til Admiral *v: Dessen* og et til Baron *Krüdener*, bad mig gaae Ombord paa Fregatten »BRETSCHERLAVE« som han beordrede at seyle med mig digt under Sveaborg, for at vise mig den Svenske Flaade samt de 4 Skibe Westen for, derfra skulde den føre mig til Hanga Udd at vise mig de 3 Russiske Skibe, og saa til Carlsrona og Kiøbenhavn. Ved min Ankomst der, bad han mig forestille Capitainen\*) for Baron *Krüdener*, og sige, at han skulde medtage hvad Depescher han maatte have for ham. Jeg tog derpaa Afsked med Hands Excellence og gik om Aftenen ombord, vi krydsede heele Natten; men blæste for haardt til at vinde noget.

Den 18de Vinden N.O. t. N. stærk Blæst, saae atter de 2 Orlog Skibe ved Perkla Udd; men kunde ey vinde op til Sveaborg. Løb Admiralen Agter om og sagde det var umuligt, og at vi forsømte Vinden til Kiøbenhavn, og at ieg var ligesaa forsikret om at alting var som han havde sagt mig, som om ieg selv havde seet det. Han . . . . . ønskede mig en lykkelig Reyse, samt befalede Capitainen at styre Cours, hvilket strax skeede.

Forud for Udtalelsen om den russiske Flaades Tilstand skriver *Sneedorff*: »Jeg havde troet at det ikke skulde være Grev *Bernstorff* ubehageligt, at ieg tilløvede nogle faae Anmærkninger over den Russiske Flaade; hvilket mit korte Ophold paa den har afgivet mig, som tillader mig at henføre under de 5 Hoved-Klasser i hvilke Orlogs Videnskaberne naturlig inddeeler sig.

*Sneedorff* udtaler sig derefter om:

\*) Capitain *Senavin*.

Sømandskab.  
Styrmands-Kunsten.  
Artillerie.  
Søe-Taktiken.  
Disciplinen.

Ingen af disse Orlogsvidenskaber i den russiske Flaade har *Sneedorff* et rosende Ord for — — — undtagen Artilleriet. For de andres Vedkommende regner han Russerne for at staa lavere end de fleste af de danske Koffardimænd og »Jeg traf ikke en eeneste som forstod at observere eller beregne Længden omendskiøndt denne Observation her, er saa almindelig, at de fleste af vore Cadetter gjør den, og Octanten, dette Søemandens saa vigtige Instrument, havde de vel; men i den samme Barndoms Tilstand som den første Gang gik ud af Hadleys Hænder.«

---

## Bog anmeldelse.

### *Lærebog i Navigation.*

Udgivet af det Kongelige Danske Søkortarkiv.  
Udarbejdet til Brug ved Undervisningen paa Søofficersskolen af  
Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen. 250 Sider.

Som Fortsættelse til den Række af gode og fuldt moderne Lærebøger, som i de sidste Par Aar er udarbejdet til Brug ved Søofficersskolen, er der nu kommet en ny Lærebog i Navigation af Kaptajnløjtnant K. H. Seehusen, der for nylig er udgivet af Søkortarkivet. Det maa hilses med Glæde, at Søofficersskolen saaledes nu for næsten alle Fags vedkommende staar særdeles vel rustet til den store og krævende Opgave at uddanne vore vordende Søofficerer, et Arbejde som jo heldigvis ikke ligger stille under de nuværende Forhold.

Da Forfatteren jo i flere Aar har været Lærer i Navigation ved Søofficersskolen, er hans pædagogiske Rutine kommet Udarbejdelsen af denne Bog til gode. I Forordet nævnes udtrykkeligt, at Bogen er udarbejdet med Henblik paa Undervisningen paa Søofficersskolen, saaledes at det er en Forudsætning for Bogens Brug, at Eleverne har lært det til Studentereksamen svarende Pensum. Herved har det været muligt at udelade en Del Stof af ren elementær Art i saavel matematisk som fysisk Henseende. Bogen vil herved have mindre Betydning for Søværnets øvrige Personel og vil maaske ogsaa virke lidt mere fremmed for de lidt ældre og derfor mindre matematisk skolede Søofficerer, men det maa dog absolut hilses med Glæde, at Søofficersskolen i sit Arbejde faar Lejlighed til fuldt ud at nyde godt af de nu krævede Forkundskaber.

Bogen er forsynet med udførlig Indholdsfortegnelse og alfabetisk Index og inddelt i tre Dele.

Første Del, ialt 23 Kapitler, indeholder selve den teoretiske Navigation: Pladsangivelse paa Jorden, Søkort, Bestikregning og Sejlads, Koordinater paa Himmelkuglen, Højderrettelser, Tiden, Urkorrektioner, Passageklokkeslet, Azimuth, Stedlinier, Pladsbestemmelser, Deviation, Deviationsundersøgelser, Kompensering og Deviationsændringer, Deflektoren, Tidevandsfænomenet, Storcirkelsejlads, det Galaktiske System, Identificering af Stjerner, de astronomiske Observationers Nøjagtighed, Havstrømme, Sejlruiter over Oceanerne og den pothenot'ske Opgave. Man glæder sig over de tydelige og klare Definitioner og flere med to Farver trykte Tegninger, der særdeles instruktivt anskueliggør de omhandlede Størrelser. Væsentlig udvidet og forbedret fra tidligere Lærebøger er Kapitlet om Tidevandsfænomenet, Beskrivelse af Stjernehimlen med udmærkede Skitser og Kapitlet om Identificering af Stjerner. Selve Lige-højdecirklen er ligeledes mere instruktivt og anskueligt forklaret end i tidligere Navigationslærebøger, og Bogen giver en udmærket Oversigt over de forskellige astronomiske Stedliniemetoder med Fremhæven af deres Fordele og Mangler og gaar væsentlig ind paa den nu i Flaaden benyttede amerikanske H. O. 211. Særligt som Søofficer glædes man ogsaa over Forfatterens mange Eksempler paa Navigationens Betydning for og Anvendelse paa Taktikken og hans indgaaende Behandling af Et-Punkts-Navigationen, som jo særligt har Betydning for Torpedobaadssejlads.

Nyt medtaget i Sammenligning med tidligere Lærebøger er de kortfattede, men klare Kapitler om Havstrømme og Sejlruiter over Oceanerne, hvorved en særlig Lærebog i nautisk Geografi overflødiggøres.

Anden Del indeholder en Beskrivelse af alle an-

vendte nautiske Instrumenter. Af nyt findes her Gyroskopkompasset, Undervandsloggene, Boblesestanten og Ekkoloddet, idet den nærmere tekniske Udførelse for de elektriske Instrumenters Vedkommende dog er henvist til Faget Elektrisk Materiel, og der afsluttes med Afsnit om elektrisk Kompensering af kabelsikrede Skibe, om de nye Stjernehøjdediagrammer og en klar Vejledning i Journalføring.

Tredje Del indeholder en Samling Opgaveeksempler og som Bilag: Tegn og Forkortelser i Søkort, Tabeller til Torpedobaadsnavigation, magnetiske Kort, Stjernekort og Strømkort.

Som Helhed er Bogen velskrevet og letlæst, selv om Anmelderen selvfølgelig har enkelte Bemærkninger. Blandt Haandbøgerne havde Vager- og Sømærkefortegnelsen f. Eks. fortjent at blive nævnt, og Forfatterens Bemærkning om, at Stedlinien ved et Lodskud i Reglen vil være en Flade, virker uforstaaelig. Ligeledes nævner Forfatteren, at Radiodeviationsundersøgelsen bestaar i en Sammenligning mellem en observeret Radiopejling og en observeret (retvisende) optisk Pejling; dette »(retvisende)« burde have været udeladt, da begge Pejlinger jo tages som Sidepejlinger fra Diametralplanet uden Relation til retvisende, misvisende eller devierende Retning, og snarere burde det være nævnt, at Sammenligningen helst skal tages for hver tiende Grad. Med Bogen følger en Trykfejlsliste med tre beskudne Trykfejl; ved en løselig Gennemlæsning er der dog observeret flere, f. Eks. staar Fig. 13 paa Hovedet.

Men dette er jo kun Smaating, som Helhed betegner Bogen et stort Fremskridt og kan anbefales varmt til alle Søofficerer.

I Henhold til Kundgørelse A 7/1942 sælges Bogen fra Søkortarkivet til militært Personel ved Rekquisition gennem Tjenestestedet for en Pris af kun 5 Kr. pr. Eksemplar.



## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. April Maaned.

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

1. April 1866: Søforterne »Trekroner« og »Lynetten« overgaar fra Marinen til Landetaten.
1. April 1878: Søminevæsenet oprettes i Henhold til Kgl. Resolution af 11. Marts s. A. med Kaptajn Schiwe som første Chef.
2. April 1801: Defensionseskadren paa 2 Linieskibe, 7 Blokskibe, 3 Stykpramme, 3 Kavaleripramme, 1 Flaadebatteri, 1 Defensionsfregat og 1 Fregat under Kommando af Kommandør Olfert Fischer kæmper paa Københavns Rhed i over 4 Timer med engelsk Flaadestyrke paa 12 Linieskibe, 5 Fregatter, 2 Korvetter, 2 Brigger samt 15 Bombarderfartøjer under Viceadmiral Lord Nelson, detacheret fra engelsk Flaade paa 20 Linieskibe og 33 Fregatter og Brigger i Sundet under Admiral Sir Hyde Parker, indtil Viceadmiral Nelson sender Parlamentær i Land til Kronprinsregenten. Dansk Tab 1348 døde og saarede samt 1779 Fanger, engelsk Tab 2237 døde og saarede. (Medaille slaaet.)
2. April 1859: Søofficersforeningens Stiftelsesdag.
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 som ophævedes den <sup>20</sup>/<sub>3</sub> 1848. Kommandørkaptajn Zahrtmann bliver Landets første ansvarlige Marineminister.
5. April 1849: Linieskibet »Christian VIII«, Fregatten »Gefion«, 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 Næstkommanderende Kaptajnløjtnant Krieger og 3. Kommanderende Kaptajnløjtnant Marstrand. Fregatten erobres.
8. April 1697: General-Admiraløjtnant Niels Juel dør og bisættes i Holmens Kirke, Danmarks og Nordens største Flaadefører, Strateg og Taktiker, Organisator af vor Flaade i Krig og i Fredstid.
8. April 1810: Ordre udgives om, at Søofficerer og Søkadetter skal hilse ved at lægge Haanden paa Hatten uden at aftage denne.
9. April 1731: Særligt Kongeflag indføres i Flaaden, tidligere benyttedes Orlogsflag hejst med Vimpel.
10. April 1801: Viceadmiral Lord Nelson præsenteres for Søkadetkorpset og skænker dette 2 Guldmedailler med Dedikation, hvoraf den ene stadig opbevares ved Korpset.
10. April 1851: Vort første Skrueskib, Skruekorvetten »Thor«, søsættes.
13. April 1810: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Skibsted erobrer udfør Samsø engelsk Kanonbaad »Grinder«.
14. April 1798: Konvojering af Handelsskibe fra Middelhavet, Ostindien og Vestindien m. m. paabegyndes i Samarbejde med Sverige ved Udsendelse af et Antal Orlogsskibe.
15. April 1858: Orlogsværftet paa Gammelholm ophæves ifølge Lov og overflyttes til Nyholm i 1860, saaledes at dette fra 1865, hvor Københavns Kommune overtager Gammelholm, er vort eneste Orlogsværft. Gammelholm, eller Bremerholm, som det hedder før Nyholms Anlæggelse i ca. 1680, blev anlagt omkring 1536 af Kong Christian III. (Se 18. December 1556.)
17. April 1599: Eskadre paa 12 Orlogsskibe med Flagskibet »Victor« under Kommando af »Kaptajn Christian Frederiksen« (Pseudonym for Kong Christian IV) afgaar paa Togt rundt Nordkap til den norsk-russiske Grænse for at beskytte Fiskeriet der. 3 engelske og 2 hollandske Skibe opbringes paa Grund af ulovligt Fiskeri. Hjemkomst den 13. Juli s. A.

18. April 1864: Panserbatteriet »Rolf Krake«, Chef Orlogskaptajn Rothe, deltager fra Vemmingbund i Forsvaret af Dybbøl.
20. April 1722: Betspisingreglement 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 bemannes med danske Orlogsgaster, med henholdsvis Kaptajnerne Rosenvinge og Holsten som Chefer, senere fra 1. April 1809 og indtil 1813: Kommandørkaptajnerne v. Dockum og v. Berger.
24. April 1715: Flaade paa 8 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht Gabel slaar ved Femern Bælt (Kolberger Heide) svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 2 Fregatter under Schoutbynacht Wachtmeister. Fregatten »Løvendals Galej«, Chef Kaptajn Peter Wessel, tager Schoutbynacht Wachtmeister til Fange og standser Ødelæggelse af de landsatte svenske Skibe; 3 svenske Linieskibe og 2 Fregatter erobres. Gabel udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaает.)
25. April 1428: Hanseaternes Flaade paa 240 Skibe og 12000 Mand under Grev Gert af Holsten aabner Angrebet paa København og slaas tilbage under Kampene, som varer til ca. 15. Juni s. A.
25. April 1811: 3 Kanonbaade med Sekondløjtnant Klinck kæmper i Kongshavn ved Uddevalla med engelsk Orlogskutter »The Swan« og »Hero«. »The Swan« skydes i Sænk, »Hero« undslipper.
30. April 1659: Hollandsk-dansk Flaade paa 33 Skibe under Admiralerne Opdam og Henrik Bielke kæmper ved Rødsand med svensk Flaade paa 24 Skibe under Admiral Bjelkenstjerna.
30. April 1913: Marineforeningen stiftes med Kommandør Mægaard som Formand.

*F. Kj.*

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant P. Haugsted.

### Sverige.

#### *Luftvaabnet i Forsvarsordningen.*

»Flygning«, Febr. 1942 skriver herom i Anledning af Forslaget af 12/1 42 til ny svensk Forsvarsordning (Uddrag).

»Der er hændt saa meget (siden Forsvarsordningen af 1936), at alle selv i vort Land nu er enige om, at Luftvaabnet har revolutioneret Krigsførelsen, hvoraf følger, at Krigsforordningerne ligeledes maa revolutioneres.

Hvilken Kamp var det ikke at hindre, at Luftvaabnet i 1936 blev skudt til Side som tidligere, men dog blev det ikke til mere end 30 af de 150 Mill. Kr., som man anslog til Luftvaabnet.

Nu er Forholdet ændret, idet Forsvarsforslaget, som sikkert vil blive vedtaget saa at sige uden Ændringer, anfører et aarligt Budget (efter at Femaarsplanen er gennemført) paa ca. 213 Mill. Kr. til Luftvaabnet mod Hærens ca. 238 Mill. Kr. og Marinens ca. 145 Mill. Kr.

I Henhold til Loven af 1936 skulde Luftvaabnet efter Syvaarsperioden have 7 Krigsflotiller (à ca. 30 Luftfartøjer) samt en Flyveskoleflotille.

De syv Flotiller skulde bestaa af 2 svære og 2 lette Bombeflotiller samt en Jager-, en Hær- og en Marine-Flotille.

Nu foreslaas et Luftvaaben bestaaende af 16 Krigsflotiller og 2 Flyveskoleflotiller bestaaende af en »Krigsflygskola« og en »Flygkadettskola«. De 16 Krigsflotiller skulde bestaa af 3 svære og 3 lette Bombeflotiller, 6 Luftjagerflotiller samt en Torpedo-, en Fjernrekognoscerings-, en Hærrekognoscerings- og en Marinerekognoscerings-Flotille.

I Forslaget bemærkes det, at Udviklingen af den kommende Femaarsperiode antagelig vil vise, at en yderligere Forøgelse vil være paakrævet herunder bl. a. endnu en Jagerflotille og muligvis en Torpedoflotille.

*Forslag til Flotillernes Fordeling.*

Nr.	Navn	Flotille-Type	Basis
F 1	Västmanlands	Svær Bombe-	Hässlö ved Västerås
F 2	Roslagens	Marinerekog.-	Hägernäs N. for Stockholm
F 3	Östgöta	Hærrekog.-	Malmen ved Linköping
F 4	Jämtlands	Let Bombe-	Frösön ved Östersund
F 5	Krigsflygskolan		Ljungbyhed
F 6	Västgöta	Let Bombe-	Karlsborg
F 7	Skaraborgs	Svær Bombe-	Sätenäs E. for Vänernborg
F 8	Svea	Jager-	Barkarby NW. for Stockholm
F 9	Göta	Jager-	Säve N. for Göteborg
F 10	Skånska	Jager-	Barkåkra ved Ängelholm
F 11	Södermanlands	Fjernrekog.-	Nyköping
F 12	Kalmar	Let Bombe-	Kalmar
F 13	Brävalla	Jager-	Norrköping
F 14	Hallands	Svær Bombe-	Halmstad
F 15	Västerbottens	Jager-	Umeå
F 16	Upplands	Jager-	Uppsala
F 17	Blekinge	Torpedo-	Ramdala E. for Karlskrona
F 20	Flygkadettskolan		Uppsala
F 21	Norrhottens flygbaskår		Luleå

Landet foreslaas inddelt i fem Luftbasisomraader, hvis Chefer har Ansvaret for Forberedelserne til Flotillernes Basering under Krig, samt Forvaltning og Forsvar af Baserne m. m., saaledes at der skabes Mulighed for en hurtig Omgruppering, hvorved Luftvaabnets strategiske Bevægelighed kan blive den størst mulige i Forbindelse med, at Basistjenesten er saa effektiv som muligt.

Med Undtagelse af Hærrekognosceringsflotillen er Flotillerne fordelt til fire Eskadrer hver med en General som Chef.

(Som Følge heraf skal der udnævnes 4 nye Flyvergeneraler).

1. *flygeskadern*: F 1, F 4, F 12 og F 15; d. v. s. 2 lette Bombe-Flotiller samt en svær Bombe- og en Jager-Flotille.
2. *flygeskadern*: F 6, F 7, F 9 og F 14; d. v. s. 2 svære Bombe-Flotiller samt en let Bombe- og en Jager-Flotille.

3. *flygeskadern*: F 8, F 10, F 13 og F 16; d. v. s. 4 Jager-Flotiller.

4. *flygeskadern*: F 2, F 11 og F 17; d. v. s. en Marinerekognoscerings-, en Fjernrekognoscerings- og en Torpedo-Flotille.

Med Hensyn til Materiellet bemærkes en væsentlig Forøgelse af Antallet af Reserverluftfartøjer, ligesom der stræbes efter at formindske Antallet af Luftfartøjstyper. Der foreslaas saaledes kun fire forskellige Typer:

*Type A*: Tomotoret Bombeluftfartøj, der paatænkes anvendt til Bombe-, Mine- og Torpedokast samt til Fjernrekognoscering.

*Type B*: Eenmotoret Luftfartøj til Bombekast under Dykning og ved Lavangreb.

*Type C*: Eenmotoret Luftfartøj til Anvendelse som Jager og til Angreb paa Tropper.

*Type D*: Eenmotoret Luftfartøj til Samvirke med Hæren og Marinen.

En yderligere Rationalisering anses dog ikke for udelukket. Saaledes skulde Type B eventuelt kunne anvendes til at løse de Opgaver, som er paalagt Type D. Forslaget nævner endog Muligheden for at erstatte de Luftfartøjer af Typen, der er beregnet til Samvirke med Hæren med Jagerluftfartøjer (Type C).

Antallet af Typer kunde herved nedbringes til tre, og Fordele herved er aabenbare med Hensyn til Fabrikation, Uddannelse og Basistjeneste.«

#### *Luftvaabnet og Forsvarsstaben.*

I Sv. Dgbl. for den <sup>23</sup>/<sub>2</sub> 42 udtaler Chefen for det svenske Luftvaaben i Anledning af det nye Forsvarsforslag bl. a. følgende:

»Krigserfaringerne fra den nuværende Krig, særlig de seneste Krigsbegivenheder, viser med usædvanlig Tydelighed Luftvaabnets store Betydning for Krigsførelsen som Helhed, saavel som for Krigsførelsen til Lands og til Søs. Der er derfor et primært Onske om, at Luftvaabnet udbygges i størst muligt Omfang.

.....  
Erfaringerne viser, at Forsvarsstabens Arbejdsmetode bl. a. har medført, at den kommer til at beskæftige sig med de mest forskelligartede Opgaver, af hvilke de fleste falder indenfor Om-

raader, hvor Staben ikke besidder tilstrækkelig Sagkundskab, i Stedet for at koncentrere sig om sin Hovedopgave — Operationsplanerne.

Herved har der været en Tendens til, at Forsvarsstaben er blevet større og større.

Følgen bliver Dobbeltarbejde, uklar Ansvarsfordeling og en Delegering af Retten til at udstede Ordre »efter Befaling« i en saadan Udstrækning, at ingen kan overse Ordre og Forskrifter, som gaar ud til Afdelingerne.

Gennem en hensigtsmæssig Arbejdsorganisering kunde disse Forhold forbedres, hvorved en Formindskelse i Stedet for en Forøgelse af Forsvarsstabens Omfang skulde blive mulig.

Da »överbefälhavare« og »försvarsstaben« i Enkeltheder skal fastlægge Hærens operative Opgaver, vil Hærens Opgaver blive dominerende i »överbefälhavare« og Forsvarsstabschefens Arbejde.

Mængden af Detailspørgsmaal vil hindre dem i:

at beskæftige sig tilstrækkeligt med de andre Forsvarsgrene,

at lære disse at kende og

at faa Overblik over det hele i Sammenhæng.

Dette kan imidlertid opnaas, saafremt Ledelsen af Hærens Operationer og Planlæggelsen heraf ordnes paa samme Maade som Tilfældet er for Luftvaabnet og Marinen.

Forsvarsforslagets Organisation giver ikke Krigsmagten en »överbefälhavare« som paa ensartet Maade staar over de tre Forsvarsgrene.

H. H.

#### *Krydserne i den nye Flaadeplan.*

I den Tid paa over to Aar, som den anden Verdenskrig nu har været, er der foregaaet mange Begivenheder til Søs, som kan give Erfaringer og være en Lære for den Genfødelse af den svenske Flaade, der nu forestaar.

Først og fremmest skal Luftstridskræfternes store Indflydelse paa Søkrigen paapeges. Om Dagen og med god Sigtbarhed har de vist sig at være virksomme Vaaben til Søs. Ved Samvirke med Luftfartøjer er en underlegen Flaades Virkningsmuligheder blevet betydeligt forøget, naar det drejer sig om offensive Operationer, og man faar større Udbytte af vel ledet Samarbejde mellem de to Forsvarsgrene end gennem Indsættelse af dem hver for sig.

Har man nu taget Hensyn til Erfaringerne i den nye svenske Forsvarsordning?

Forsvaret mod Søen er stort set bygget op paa Princippet om Sam- og Vekselvirke mellem Sø- og Luftstridskræfter. De nuværende Luftflotiller har allerede længe foretaget omfattende Fællesøvelser med Kystflaaden, men de er ikke tilstrækkelige til Løsning af alle de Opgaver, der maa paalægges Luftstridskræfterne. Fjerde Lufteskadre er nu blevet oprettet med den Opgave udelukkende at samvirke med Skibene. De øvrige Lufteskadrer skal ogsaa uddannes og øves i lignende Samarbejde.

Forudsætningerne er saaledes til Stede for et kommende Sø- og Luftforsvar.

Der er til Tider fremsat den Tanke, at Luftvaabnet helt skal kunne overtage Forsvaret paa Søsiden og erstatte Krigsskibe. Er dette muligt?

Spørgsmaalet maa besvares benægtende. Bortset fra, at Luftfartøjer ikke kan overtage saadanne Opgaver som Ministrygning eller Udlægning af større Minefelter, er Luftfartøjernes Virkningsgrad ved Rekognoscering eller Angreb mod Maal til Søs i Mørke eller ved daarlig Sigbarhed meget begrænset. I svenske Farvande er Luftvirksomhed til Søs praktisk taget umulig hver fjerde Dag paa Grund af Sigbarhedsforholdene.

Afstandene over de Have, der omgiver Sverige, er saa korte, at et Angrebsforetagende kan gennemføres i den Tid, det er mørkt eller i en Periode med daarlig Sigbarhed. Hvis Sverige kun havde Luftfartøjer til Søforsvar, vilde det være naturligt at vælge et Tidspunkt med daarlig Sigbarhed eller Mørke til Angreb, og Forsvaret skulde dermed være sat ud af Spillet. Dette gør, at Sverige altid maa være i Besiddelse af en Flaade, som i hvert Fald om Natten og i Taage eller Dis kan overvåge Soomraaderne og møde Angriberne, der passerer disse.

Ved en passende Arbejdsfordeling, hvorved de Stridskræfter, der virker paa Overfladen hovedsagelig foretager deres Operationer om Natten og i usigtbart Vejr, naar de befinder sig i Omraader, hvor Fjendens Luftfartøjer har sin største Virkning, og hvorved Undervandsbaade og Luftfartøjer faar tildelt de samme Omraader om Dagen i klart Vejr, opnaas en Vekselvirkning, som gør det muligt at dække Kystforsvaret under alle Forhold.

Hvorledes kan man nu forhindre Fjendens Luftfartøjer i at slaa vore Søstridskræfter ud?

Ved Dag maa Skibene beskyttes, hvadenten de befinder sig i deres Baser eller paa Vej til eller fra disse, eller de befinder sig



andre Steder til Imødegaaelse af et Angreb. Dette sker dels ved, at de Skibe, der nu bygges, konstrueres saa modstandsdygtige som muligt mod Bomber, Torpedoer og Ild fra Luftfartøjernes automatiske Vaaben. Beskyttelsen maa med andre Ord gøres effektiv.

Derfor bliver den nye svenske Krydsertype forsynet med Panserdæk, der er stærkere end paa nogen af de Krydsere, der under Krigen er blevet sænket af Bombetræffere. Dernæst gøres Sidebeskyttelse og Bevægelighed saa gode, som Skibenes Størrelse tillader. Hvis Krydsertypen skulde bringes ned til ca. 5.000 t, vilde det ikke være muligt at give den tilstrækkelig Beskyttelse. Dette vilde i alle Tilfælde være at gaa stik imod Krigserfaringerne og derfor daarlig Økonomi.

Endvidere forsynes de nye Skibe med et større Antal store og mellemstore automatiske Kanoner, end det er almindeligt i andre Lande. Bofors' Navn borger for Vaabnernes Virkning, og med Lære af Sænkningerne af »Prince of Wales« og »Repulse« opstilles disse Vaaben i et stort Antal Affutager, som tillader samtidig Beskydning i mange forskellige Retninger. Englændernes Koncentration af et stort Antal Kanoner i samme Affutage viste sig at være et Fejlgreb, der maatte betales dyrt. Deres Kanoner kunde kun tage et Faatal Luftfartøjer under Ild samtidig. Dette er Anledning til, at der gives Nærluftværnet en saa fremtrædende Plads paa de nye Skibe. For at beskytte Luftværnsbetjeningen mod Angribernes Maskinvaaben er der lavet Skærme af Panserplader ved de forskellige Kanoner. En større Beholdning af Luftværnsammunition er en Lære fra Kreta.

(Fortsættes).

---

## Marinens Bibliotek.

Januar og Februar 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \* 1. *Ostermann, H.*: Træk af Kolonien Jakobshavns Historie gennem 200 Aar. 1741—1941. Ill. (m. Portr.) & Kort. Fortegnelser: Over Præster (1752—1941), over Bestyrere (1741—1941) og over Læger (1793—1941). GRL. SELSK. SKR. XI. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
2. Foreløbigt Reglement for Underclasserne af Flaadens faste Mandskab. Kbh. 1868. 8<sup>o</sup>. H. Fra Marineministeriet.
- \* 3. *Ipsen, P.*: Dansk militærhistorisk Oversigt. Foredrag holdt paa Søofficersskolen den 26. Maj for »Folk og Værn«s Befalingsmands-Kursus. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. Udsn. af »Militærlægen« XXXVII. Aarg. III. Hft. H.
4. *Giamberardino, O. di*: Seekriegskunst. Im Deutsche übertr. von Korv.kapt. (E) Mohr. Berl. 1938. 8<sup>o</sup>. M<sup>s</sup>.
5. »Folk og Værn«. Nr. 1 ff. III. Udg. af Forsvarsministerens Foredragsudvalg og Værnenes Oplysningskontor. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H.
6. Forsvarsministerens Foredragsudvalg og Værnenes Oplysningskontor. 1: Spørgsmaal og Svar vedrørende Værn og Værnevilje. 2: Skole og Værn. *Møller, E. C. V.*: Værnenes Indsats i Folkeopdragelsen. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
7. Bogens Verden. Tidsskr. for dansk Biblioteksvæsen. Udg. af Dansk Biblioteksforening. [Medlemsblad.] Red. af Robert L. Hansen. 24. Aarg. Jan.—Febr. No. 1. ff. Kbh. 1942 ff. 8<sup>o</sup>. H.
8. *Jensch, G.*: Tafeln zur Ermittlung der Härte nach Brinell. Deutscher Verband für die Materialprüfungen der Technik. Berl. u. A. 8<sup>o</sup>. K<sup>1</sup>.
9. *Seehusen, K. H.*: Lærebog i Navigation. Ill. Diagr. Udarb. til Brug ved Undervisningen paa Søofficersskolen. Udg. af Det kgl. danske Søkortarkiv. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H. Fra Søkortarkivet.
10. *Bokkenheuser, K.*: Drejers Klub. Kulturhistorisk Interiør fra Rahbeks København. Ill. Kbh. 1903. 8<sup>o</sup>. H.

11. *Glen, A. R.*: Young Men in the Arctic. The Oxford University Arctic Expedition to Spitsbergen 1933. Ill. & Kort. Index. Glasgow u. A. 8<sup>o</sup>. H.
12. *Smith, B. Webster*: To the South Pole. The Story of Antarctic Exploration. Ill. & Kort. Glasgow u. A. 8<sup>o</sup>. H.
13. *Christensen, Lars*: Such is the Antarctic. Ill. (m. Portr. af Forf.) & Kort. Transl. by E. M. G. Jayne. Lond. 1935. 8<sup>o</sup>. H.
14. The Polar Region. An Anthology of Arctic and Antarctic Photographs. Ed. with an Introduction by *J. M. Scott*. Life and Art in Photograph II. Lond. u. A. 8<sup>o</sup>. H.
15. *Bobé, L.*: Hans Egede og Grønland. Ill. & Kort. Billedfort., Sted- og Person-Registre. Kbh. 1941. 4<sup>o</sup>. H.
16. *Hägg, E.*: Under tretungad flagga. Vår seglande örlogsflotta och des män. 1750—1900. Ill. & Kort. Litt.fort. i Teksten. Sthlm. 1941. 4<sup>o</sup>. H.
- \*17. Lista dos navios da Marinha Portuguesa. Referida à 31 de dezembro de 1939. Lisboa 1941. 8<sup>o</sup>. H. Fra Det kongelige Bibliotek.
18. Det tyska invasionsföretaget mot Norge våren 1940. Karlskrona 1941. 8<sup>o</sup>. Udsn. af »Tidsskr. i Sjövä.<«, 104. årg. 8. hft. H.
19. *Numelin, R.*: Diplomatiets Oprindelse. Overs. efter »Den gröna gren« af Nic. Blädel. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
20. *Zappa, P.*: Singapore. Stille Havets Port. Kort. Overs. af Nic. Blädel. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H.

*H. Bistrup.*

---

### Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

Gr. 7.: Krigen 1939—

7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet).

*Hieronimi, M.*: Die Beziehung Frankreichs zu England und Amerika seit dem Waffenstillstand 1940. Zeitschr. f. Pol., 31. Aarg., Nr. 11.

Tyskland.

Die Berliner Antikomintern-Tagung. (J. R.) Monatshft. f. ausw. Pol. Aarg. 8, Nr. 12.

## U. S. A.

- Quelle, O.*: Die Azoren. Zeitschr. f. Pol. Aarg. 31, Nr. 11.
- 7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse.)
- Helmer, H.*: Krig in Ostasien. (Den økonomiske Krig mellem Japan og U.S.A. Handelstraktaten. Kreditpolitikken. Japans Offensiv.) Deutsche Volkswirt. 16. Aarg., Nr. 11.
- Møller, E.*: Ved Krigens tredje Aarsskifte. Gads danske Mag. Aarg. 36, Nr. 1. H.
- Lehmann, H.*: Die Briten in Mittleren Osten. (Lilleasien og det østlige Middelhav som Indiens Forpost i Verdenskrigen. Irak, Syrien, Iran. Churchill og Wavell om Spørgsmaalet. Brydninger i Indien.) Monatshft. f. ausw. Pol. Aarg. 8. Nr. 12.

## Rusland.

- Rysslands økonomiske förluster genom ockupationen. Industria. Aarg. 38, Nr. 2. Se ogsaa samme Aarg. 37, Nr. 25, *de Chessin, Serge*: Volga i Sovjetunionens försvarssystem.
- 7,3.: Militære Operationer.
- 7,32.: Søkrig.
- Haugsted, F.*: Erfaringer fra Søkrigen i Middelhavet. Tidsskr. f. Søv. 112. Aarg., Nr. 12. H.

## 7,4.: Krigsøkonomi.

Nye Lønningsprinciper i de krigsførende Lande. Arbejdereren 37. Aarg., Nr. 24.

## Japan.

Japan angriper. (Japans Forsyning med krigs- og livsvigtige Varer er stærkt afhængig af Indførslen.) Industria Aarg. 37, Nr. 26.

## Tyskland.

*Jostock, P.*: Volkseinkommen, Kriegsbedarf und privater Verbrauch. Bank-Archiv Nr. 23.

## U. S. A.

U.S.A.s försvarsekonomiska organisation. Industria Aarg. 37, Nr. 25.

(forts.)

H. Bistrup.

## Danmarks Indsats paa Verdenshavet.

Foredrag holdt i Studenterforeningen 1. November 1941  
af Kontreadmiral Hs. Kgl. Højhed Prins Axel.

Ja, Emnet er saa stort, at skulde det uddybes er der Stof nok til en ugentlig Forelæsning hele Vinteren igennem.

Jeg skal forsøge ved nogle Eksempler at vise, hvad Indsatsen paa Verdenshavet har betydet for vort Land, og maaske netop nu, hvor vi paa Grund af den gigantiske Kamp, der foregaar imellem Stormagterne, er tilbøjelige til at se paa vor egen Nation som endnu mindre end vi ellers vilde gøre, netop nu kan det være sundt for os at faa Øjnene op for, at selv en lille Nation har en berettiget Plads i Verden — en Plads den kun kan skaffe sig ved egen Dygtighed, ved ikke at tabe Modet og ved at følge Christian den 4.s Ord, som han udtalte om Bord paa TREFOLDIGHEDEN den 1. Juli 1644: Naar kun enhver vil gøre sin Pligt.

Nu kommer Spørgsmaalet, hvor er Verdenshavet, og hvor begynder det? Uvilkaarlig er man tilbøjelig til at tænke paa et dybblaat, solbeskinnet Vand, der ligger langt borte, maaske særlig fordi vi sidder her en mørk og kold Vinteraften, og Isen dækker alle Farvandene, og dog er vi ikke mere end ca. 5 Minutters Gang fra Forbindelsen med Havet; gaa vi f. Eks. ned til Langebro og fra den ser nordpaa, saa ligger under normale Forhold, naar der ingen Krig er, paa Vestsiden en Række af Det Forenedes Eksportbaade, populært kaldet Smørbaadene; paa Østsiden ligger B. & W.s Dieselmotor Fabrik, hvorfra Motorerne sættes om Bord i Skibe, der kommer til at sejle alle Vegne

paa Kloden, ser vi Syd paa fra Langebro, ser vi paa Vestsiden Kulbaadene, medens paa Østsiden Sojakagefabriken ligger, til hvilken Skibe ankommer med Oliefrø fra Østen, Sydamerika m. m. altsaa kan vi nok sige, at for os Københavnere begynder Verdenshavene i Byens Midte.

En Digter har sagt, at Dansken pjasker husvant til Søs, og gennem Oldtidsfund har vi Beviset for, at der allerede for 5000 Aar siden var Forbindelse mellem det sydlige Norge og det nordlige Jylland, og ligeledes mellem Jylland og det nuværende England, og fra Køkkenmøddingerne kan ses, at Befolkningen ikke udelukkende levede af Østers, men ogsaa af Sild, der kun kan fanges paa saa dybt Vand, at man var nødt til at anvende een eller anden Slags Fartøj til Fangsten. De første Baade var sandsynligvis dannet ved at udhule en stor Træstamme ved Ildens Hjælp.

Vikingetiden begynder samtidig med den historiske Tid ca. Aar 800, og Vikingerne var et Folkefærd med Generationer af Søfolk bag sig. De bredte sig til England, Irland, hele Europas Vestkyst og ind i Middelhavet. Fra Østersøen sejlede de op ad de russiske Floder ned til Sortehavet og derfra gennem Bosperus og Dardanellerne og ind i Middelhavet, saa det var ikke saa mærkeligt, at Middelhavsfolkene troede, at Europa var en Ø, da Vikingerne jo kom fra begge Sider. Selvfølgelig var ikke alle de, der af Krønikeskriverne betegnes Vikinger, Danske, men i den forhistoriske Tid var de nordiske Lande beboet af eet Folk med eet Sprog, og for Fremmede lignede de alle hinanden.

Efter ca. 300 Aar maa man vel regne Vikingetiden for forbi; Høvdingerne sad godt og fedt hjemme og var for lade til at gaa til Søs mere, og Resultatet var Vendernes voksende Magt, og dermed fulgte deres Plyndringer af de danske Kyster; midt i det 12. Aar-

hundrede laa Jyllands Østkyst, hele Fyen og Sjællands Syd- og Østkyst helt affolket og øde hen.

Valdemarerne og Absalon fik igen Skibsfarten paa Fode ved at slaa Venderne; Absalon byggede til Beskyttelse for de Søfarende et Stentaarn paa Holmen, der laa mellem Amager og Sjællands Kyst, og det blev jo Grundlaget for København.

I denne Storhedstid bredte Handelen sig over Havene langs Norges Kyst helt op til Hvidehavet, Shetlandsøerne, Skotland og Island. Der kom en Landbrugseksport i Gang, idet der enkelte Aar eksporteredes op til 8—9000 Heste fra Ribe til England og Flandern.

Denne Storhedsperiode fik sin Afslutning ved Hansestædernes voksende Organisation; det tog Danmark næsten 3 Aarhundreder at besejre dem, og i lange Tider under denne Periode var der ingen Sikkerhed paa Søen; Sørøveri var en dagligdags Ting, og det var var ikke blot de Fremmede, der deltog deri, men ogsaa Landets egne Borgere; Jeg kan nævne, at Aar 1258 hængte Københavns Borgere en Kirkens Mand, en Degn, paa hans egen Dørstolpe for Sørøveri.

Endnu gennem det 16. Aarhundrede var en stor Del af Handelen paa Danmark paa Fremmedes Hænder, men ved Aarhundredets Slutning var de Fremmedes Magt brudt, og de danske Købmænd havde lært selv at hente deres Varer i Udlandet.

Man kan jo synes, at det var sørgeligt for Landet med de Perioder, hvor Venderne og Hansestæderne havde Overtaget, og hvor der var stadig Strid paa Havet, men en glimrende Uddannelse for Sømændene var det.

Vi er nu naaet til Tiden for de store Opdagelser; Fortællinger om den nye Verden og de fabelagtige Rigdomme, der kunde vindes der, naaede ogsaa Danmark, og Danmark var saa heldig at have en Konge, der

havde Interesse for Søen og for Flaaden, nemlig Christian den 4. Han sendte flere Ekspeditioner til Grønland, han deltog selv i et Togt til det nordlige Norge, paa hvilket Togt han kaldte sig General-Kaptajn Christiern Frederiksen.

I 1619 udsendtes Jens Munk paa sit berømte Togt for at finde Nordvest-Passagen og dermed Vejen til Indien; han havde to Skibe med sig, Fregatten ENHJØRNINGEN og Jagten LAMPRENEN. Han kom ind i Hudsonbugten og maatte overvintre, og af Kulde og Sygdom omkom begge Besætningerne med Undtagelse af Jens Munk selv og to Mand, med hvilke det lykkedes ham at sejle LAMPRENEN tilbage til Norges Kyst. Naar man betænker de forholdsviis tunge Grejer i Dattidens Skibe, er det en næsten ubegribelig Bedrift af tre Mand at sejle deres Skib fra Hudson Bugten, tværs over Atlanterhavet; mange Dage paa Rejsen var Vejret saa haardt, at de maatte stryge Sejlene, og holde Skibet flydende paa Pumperne.

Et Par Aar før Jens Munks Rejse var der sket en Begivenhed, som ingen dengang kunde vente skulde faa saa stor Betydning for dansk Handel og Skibsfart, som den fik; den 17. Marts 1616 blev den første Octroi for et ostindisk Handelsselskab undertegnet paa Antvordskov, og November 1618 udsendtes den første Ekspedition til Ceylon under Kommando af den kun 24 Aar gamle Ove Gedde, og dermed startedes Danmarks Handel paa Østasien, som med enkelte Afbrydelser varer endnu. Ekspeditionen fik Byerne Trincomale og Trankebar som Stationer.

1654 erhvervedes Kolonier paa Afrikas Vestkyst, 1665 erobredes St. Thomas og senere købtes St. Croix fra Frankrig, saa vi ser, at Danmark var ved at udvikle sig til et Koloniland.

Medens dette staar paa, var Landet imidlertid des-



værre indviklet i en Række Krige, bl. a. jævnlig med Sverige; et af de faa Lysglimt, man kan finde deri, er, at Orlogsflaaden udvikledes, og at dansk Skibbygning kom paa et meget højt Stade.

Ved Freden efter den store nordiske Krig 1721 kom Danmark endelig ind i en lang Fredsperiode, og Handel og Skibsfart blomstrede søm ingensinde før; da i 1756 den engelsk-franske Kolonialkrig brød ud og omtrent samtidig den preussiske Syvaarskrig, havde Danmark til Udenrigsminister Johan Hartvig Bernstorff, der var klog nok til at indse, at Udenrigspolitikken til Dels skulde ledes efter handelspolitiske Interesser, og Landet forblev neutralt.

Den vestindiske Handel florerede, og under Krigen var en meget stor Del af Middelhavsfragten paa danske Hænder; en Konsul i Genua beretter, at i 1758 var det danske Flag det eneste, der blev søgt af Middelhavslandene.

Under den nordamerikanske Frihedskrig blev efterhaanden England, Frankrig, Spanien og Holland inddraget, og de danske Skibe fik endnu større Chancer, og vor Skibsfart steg til uanede Højder; over 5000 Skibe anløb alene København aarligt.

I denne Periode forøgedes Handelsflaaden betydeligt, ja, fra 1766 til 1784 tredobledes saaledes Tonnagen og alene i 1779 byggedes 60 Skibe udelukkende paa københavnske Værfter.

Men, som det altid gaar i Historien, efter de gode Tider kommer de onde, og vi kommer nu til et af de sørgelige Aarstal, nemlig 1807, da vi kom i Krig med England, Flaaden blev røvet og Hovedstaden bombarderet; Handelsflaaden var spredt paa alle Have, og dengang havde man hverken Telegraf, endsige Radio til at beordre Skibene til at søge neutral Havn; man kan jo smile nu til Dags, naar man hører om

et dansk Skib, som i Middelhavet sluttede sig til en engelsk Konvoj, for at faa Beskyttelse, ingen af Skibene, heller ikke de engelske Orlogsmænd anede, at de var i Krig med Danmark; naa, det blev jo desværre opdaget og det danske Skib gjort til Prise.

Over tre Hundrede danske Skibe laa i engelsk Havn, og i Aarene fra 1807 til 1812 mistede vi Halvdelen af Handelsflaaden.

I 1814 sluttedes Freden, og vi mistede Norge og med det ca. 40 % af den dansk-norske Handelsflaade. Landet var bankerot, og Fremtiden var saa mørk som aldrig før; i Tidsrummet fra 1816 til 1820 gik 250 Handelshuse fallit; Københavns Havn var tom for Skibe; med Christianshavns gamle Herlighed var det forbi; vældige Pakhuse var der nok af, men de var tomme. Saa godt som al Danmarks oversøiske Skibsfart svandt hen, og det var ikke førend i Fyrreerne, at Tiderne begyndte at blive bedre.

Tiden efter den første slesvigske Krig indtil 1857 var Opgangstid. Grundet paa de store Guldfund ude i Verden blev der en almindelig Prisstigning, og da samtidig der var god Høst og England i 1849 havde ophævet Korntolden, fik Landbruget høje Priser for deres Varer; endvidere havde Krigen skabt en Følelse af Samhørighed mellem alle Befolkningslag, der i alle Klasser fremkaldte Ønsket om at naa til Uafhængighed af Udlandet, og især bryde det Aag, som Hamborg lagde paa den danske Handel.

1857 kom saa den store Handelskrise, der fra Amerika kom til Europa og fra Hamborg til Danmark, og Skibsfarten fik atter et Smæk.

Ved Freden i 1864 mistede vi med Hertugdømmerne mange af de for Skibsfarten betydelige Søkøbstæder og en meget stor Del af den danske Tonnage.

Man skulde jo ikke tro, at dansk Skibsfart havde

kunnet taale alle disse Aareladninger, men vi skal nu se, hvad der efter 1864 er gjort af Indsats.

I Halvfjerdserne var de store Sejlskibes Glansperiode forbi; Dampskibet bygget af Jern, senere af Staal, blev dominerende paa Havet; nu kunde man jo ogsaa vente, at Danmark, der ikke var noget Industriland, og som hverken havde Malm eller Kul, i alle Tilfælde var slaaet ud f. Eks. paa Skibsbygningens Omraade, men Dansken lader sig nu ikke saa let slaa ud. Hvad man ikke kan, maa man lære, og hvad man ikke har, kan man ved den internationale Handel skaffe sig. Den danske Arbejder maatte lære Industriens Haandværk, og Kul og Jern og andre Metaller maatte skaffes fra Lande, der havde Overflod af dem, og som kunde bruge vore Landbrugsprodukter.

Samtidig blev Landbruget ogsaa industrialiseret, Dampmøller og Andelsbevægelsen med dens Slagterier og Mejerier opstod, hvorved Levnedsmiddelproduktionen øgedes stærkt.

Indtil Begyndelsen af Halvfemserne var Landbrugseksporten hovedsagelig lagt an paa levende Kvæg — Amerikas kolossale Hvedeproduktionsstigning forarsagede nemlig et stærkt Fald i Kornpriserne, hvilket det danske Landbrug benyttede sig af til at opfodre Kreaturer til Eksport, men fra ca. 1892 lukkede England og Tyskland af for Import af levende Kvæg, og det danske Landbrug blev omorganiseret og specialiserede sig paa den Eksport, som vi alle kender, nemlig Flæsk, Smør og Æg.

Ja, nu kan det godt være, at de alle sidder og tænker ved dem selv, at nu staar han deroppe og taler om Landbrug, som han ikke har Forstand paa, og som ikke kan have noget med Danmarks Indsats paa Havene at gøre; — og jeg er villig til at indrømme, at jeg ikke har fjerneste Begreb om Landbrug, men

det maa nu alligevel nævnes her, eftersom der er intim Forbindelse mellem Landbrug og Skibsfart, at jeg tør rolig paastaa, at uden Skibsfart, — intet moderne dansk Landbrug.

Der er for det første Afsætningen af Landbrugsprodukterne, og den maa foregaa med Skib, og dernæst er det danske Landbrug blevet saa potenseret, at det kræver store Masser af Kraftfoder og Kunstgødning, som maa tilføres Landet fra oversøiske Lande, og dertil kræves en meget betydelig Tonnage.

Rederierne forandrer ogsaa Struktur i denne Tid; de rene Rederier fremstaar i Modsætning til den Kombination af Handelshus og Rederi, der hidtil var almindeligt, hvor altsaa Handelshuset selv købte og solgte og transporterede sine Varer.

Forklaringen herpaa ligger vel nok i Dampskibenes højere Pris, der medførte, at den gamle Sejlskibsreder ikke magtede at erstatte sine Sejlskibe med Dampere, men tildels ogsaa i at det moderne Dampskibsrederi for at kunne drives med Udbytte, maa have et større Omfang end det enkelte Handelshus kunde overkomme.

Lad os nu se, hvordan den Tids Redere forstod at kombinere disse forskellige Forhold til at opbygge den Dampskibsflaade, hvoraf vi nutildags ser den videre Udvikling.

Der fandtes en Del mindre Rederier, hvoraf nogle drev indenrigs og andre udenrigs Fart.

Een af Danmarks store Sønner, C. F. Tietgen, indsaa Fordelen ved at kombinere de to Slags Sejlads, og i 1866 dannede han D. F. D. S. ved Sammenslutning af flere Rederier.

I de følgende Aar optoges flere og flere Rederier i D. F. D. S., saaledes at efterhaanden var saagodt som hele den indenrigske Fart paa Selskabets Hænder undtagen Forbindelsen med Bornholm.

Udenrigsfarten var hovedsageligt baseret paa Forbindelsen mellem Østersøen og Vesteuropa og England, f. Eks. var der Ruter mellem København og Kiel, Antwerpen—Kbhvn.—Østersøen, Hull—Kbhvn.—København og Kbhvn.—Vestkysten af Norge og Island og Færøerne.

Efter Tabet af Hertugdømmerne havde Danmark ingen Vestkysthavn; hidtil var Eksporten gaaet over Tønningen og Hamborg, og det er først i 1868 at Loven om Anlæg af Esbjerg Havn bliver underskrevet, men da Havnen i 1874 aabnedes for offentlig Trafik, kom D. F. D. S. hurtigt i Gang med Forbindelsen til Thameshaven og senere til Parkeston.

Efterhaanden havde Selskabet faaet hele Landbrugs-eksporten paa sine Køle, og der kunde jo være en Fare for, at en saadan Monopol Stilling blev udnyttet til at klemme Fragterne for højt op, men de Mænd, der ledede Selskabet, forstod, at det ikke vilde være i Landets Interesse at gøre dette, og det bedste Bevis for dette har vi i Gehejmerraad Tesdorffs Udtalelse i Slutningen af Firserne, nemlig: »Det danske Landbrug bør rette en varm Tak til mange Institutioner, men ingen fortjener i saa høj Grad en Anerkendelse og vor dybe Taknemmelighed som D. F. D. S.«

Fra midt i Firserne til midt i Halvfemserne var der Ebbetid baade i det finansielle og komercielle Liv, men takket være D. F. D. S. sunde Konsolidering, stod Selskabet de daarlige Aar igennem.

I 1894 blev Kbhvn's Frihavn aabnet for offentlig Trafik, og omtrent paa samme Tid var Landbruget begyndt at indføre billige Bomuldsfrøkager fra U. S. A., og D. F. D. S. aabnede en Rute til New Orleans, en Rute for hvilken Frihavnen dannede en naturlig Basis som Endestation.

D. F. D. S. fortsatte sin Udvikling, f. Eks. mellem 1896 til 1900 forøgedes Flaaden med 11 Skibe paa ca. 40000 Br. ts.

Udenrigsfarten kom til at omfatte Middelhavet, Sortehavet, Nord- og Sydamerika

1. Januar 1939 omfattede Flaaden 106 Skibe med en Brutto Tonnage paa 176000 ts.

Skal vi se et Øjeblik paa selve Skibenes Udvikling, saa er det nævnet, at man i Stedet for Træ anvendte Jern og senere Staal; Staalet er nemlig stærkere end Jern, og derved kan Dimensionerne af Skibsbygningsmaterialet sættes ned, hvorved man faar et lettere Skib, der altsaa kan bære mere Last og derved bliver mere økonomisk.

Fremdrivningsmidlerne udvikledes fra Sejl til Hjul og videre til Skibsskruen, som vi kender den i Dag.

Fremdrivningskraften udvikledes fra Vinden til Damp, der anvendes i Stempelmaskinen, og senere fremkom ogsaa Dampturbinen, der dog hovedsagelig anvendes i meget hurtiggaaende Skibe, og fra Dampen gaar Udviklingen saa videre til Dieselmotoren.

Dieselmotoren er opfundet af den tyske Ingeniør Diesel, og den første brugbare Motor blev fremstillet i 1897. Fra 1898 arbejdede B. & W. paa at forbedre den og paa at gøre den reversibel, det vil sige, at den kan gaa begge Veje rundt; det er nemlig nødvendigt, hvis den skal anvendes til Skibsbrug, da man skal kunne bakke med sin Skrue. Da det efter flere Aars Arbejde var lykkedes for dem, takket være deres dygtige Ingeniører som Ivar Knudsen og Blache, gjaldt det om at finde et Rederi, der havde Mod til at prøve dette endnu ikke i noget oceangaaende Skib forsøgte nye Maskineri, og der skal vi danske være glade over, at der herhjemme fandtes en Mand, Etatsraad Andersen, der var i Spidsen for Ø. K., som havde Mod og Fremsyn nok til at gøre Forsøget. Han havde saa stor Tillid til Ivar Knudsens Udtalelser, at han ikke nøjedes med at bestille *et* Skib til Forsøget, men der blev

bestilt tre Skibe, hver paa 7800 ts. med en Maskinkraft paa 2250 hk.

Det første af Skibene hed SELANDIA og gjorde Furore paa sin første Rejse. Den var saa heldig, da den sejlede op ad Themsen paa Vej til London, at komme paa et Tidspunkt, da næsten alle andre Skibe laa stille og usejldygtige paa Grund af en Kulstrejke, og saa kom dette Fænomen, der ikke brugte Kul men Olie. Da den ingen Skorsten havde, signalerede utallige Skibe, som den mødte i Søen og spurgte, om den var i Nød og trængte til Hjælp — de troede, at den havde været ude i saa daarligt Vejr, at den havde mistet Skorstenen.

Naa, vi maa tilbage til Tiden efter 1864 og se paa andre Foretagender, der voksede op paa den Tid, og nu skal vi til en Afveksling tage noget andet end Rederier; der kan nemlig ogsaa gøres Indsats paa Havene ved andet end Skibe.

I 1869 stiftedes det store nordiske Telegrafelskab ved Sammenslutning af Nordens tre Telegrafelskaber, nemlig Det dansk russiske, Det dansk-norsk-engelske og det norsk britiske og Selskabets Stifter var atter Tietgen.

Selskabets Linier forbandt Skandinavien med Rusland og England.

Paa dette Tidspunkt var man i Færd med at telegrafforbinde Europa med Amerika via Rusland og Sibirien, Beringsstrædet og Alaska, da man nemlig ikke havde Tiltro til, at et Kabel kunde lægges under Atlanterhavet.

Rusland havde allerede begyndt sin Del af Linien gennem Sibirien, da det lykkedes at udlægge Atlanterhavskablet, og Amerikanerne ønskede ikke mere at være med til Alaska-Linien.

Rusland stod altsaa med sin Del af Linien i Or-

den, og da de havde Øjnene aabne for Betydningen af en telegrafisk Forbindelse mellem Europa og Østasien, forsøgte de at faa Kina til at lægge en Linie til Peking — men trods al mulig Overtalelse lykkedes det dem ikke at faa Kineserne til at gaa med til et saa »barbarisk« Paafund.

De bestemte sig saa til at fortsætte deres Linie til Wladivostok og derfra faa nedlagt Kabler til Japan og Kina.

Fra Arbejdet i Østersøen, hvor danske Ingeniører havde nedlagt Kabler, havde Russerne kun det bedste Indtryk af de Danske, og som Danmark ofte har mærket ude i Verden — Danmark var et lille politisk neutralt Land, der ikke kunde tænkes at gøre det store Rusland noget ondt — altsaa bestemte Russerne sig for at give Danmark Koncession paa Anlæg og Drift af Telegrafkabler mellem Sibirien og Kina og Japan, og Koncessionen blev givet til et Konsortium med Tietgen i Spidsen.

Til administrerende Leder valgte Tietgen en ung Søofficer, den senere Kommandør, Kammerherre Suen-son, der var godt kendt med Forholdene i Østasien fra en fleraarig Tjeneste i den franske Marines Tjeneste derude.

$\frac{3}{4}$  af Aktiekapitalen blev tegnet i London, Resten her i Landet.

Den danske Regering var yderst forstaaende overfor Foretagendet og handlede hurtigt. En speciel Gesandt blev sendt ud til Kina og Japan for at støtte Lnt. Suenson, og Marinen udrustede Fregatten TONDENSKJOLD for at give Foretagendet Prestige og for at hjælpe med til at transportere en Del af Kablet derud.

Der blev chartret to andre Skibe til at transportere Resten af Kablet — og efter en Del Besværigheder



og Forsinkelser — Kablet var f. Eks. ikke færdigt, da TORDENSKJOLD ankom til Greenhithe paa Themsen for at indlade det, — efter alt dette ankom TORDENSKJOLD til Hongkong 16. Sept. 1870, og de to andre Skibe ankom i Løbet af Oktober.

I Slutningen af Oktober udlagde TORDENSKJOLD sin Del af Kablet, hvorpaa et af de andre Skibe CELLA fortsatte, efter at Kabelstykkerne var splejset sammen, og TORDENSKJOLD gik saa tilbage til Hongkong og telegraferede til Tietgen: cable laid from TORDENSKJOLD. Alle var glade — men saa viste det sig, at det Stykke Kabel, der havde været om Bord i TORDENSKJOLD, var saa behængt med Fejl, at det maatte tages op igen og sendes hjem til England, dette var jo galt nok, men det viste sig desværre at CELLAS Kabel heller ikke var i Orden. Det blev ogsaa taget op, men det blev repareret derude, ved at TORDENSKJOLD lagde sig for Enden af CELLA, og det 754 Sømil lange Kabel blev skudt over fra Skib til Skib og Fejlene rettet. Fra 16. Nov. til 1. Februar 1871 laa de to Skibe der og sled i det.

Ja, det lyder ikke saa slemt, men man maa tænke paa det eensformige Liv, for at forstaa, hvad det Arbejde var værd.

Ved at se i TORDENSKJOLDS Journaler læser Dag efter Dag: udladede Kabel, udladede Kabel, indladede Kabel, indladede Kabel foruden det almindelige Skibsarbejde saasom kalfatrede Dæk, endevendte Mærsetop-lenter, rengjorde Smørbikse, lapsalvede Jomfruer.

Naa, alt dette fik en Ende, og Kablerne kom i Orden, blev lagt og sammensplejsede og TORDENSKJOLD dampede sammen med CELLA tilfreds til Woosung, hvor Wampoo Floden løber ud i Yangtsekiang.

Jeg maa endnu nævne en Ting, og det er hvordan Lnt. Suenson bar sig ad med at faa Kablet i Land i Kina; vi ved jo, at Kineserne ikke var villige

til at lade deres Land forhekkes af disse »barbariske« Opfindelser, og netop i disse Dage havde en Agent fra et konkurrerende engelsk Selskab faaet Afslag paa en Ansøgning om at maatte føre et Kabel i Land: altsaa hvordan har Lnt. Suenson sig ad? Jo, han bad slet ikke om Tilladelse til at føre Kablet i Land, — han erhvervede et Stykke Land paa en europæisk Ejendom ved Woosung — og en skønne Nat slæbte to Bugserbaade to store Lægtene op ad Wampoo Floden — det var den sidste Ende af Kablet, der saa blev ført i al Hemmelighed i Land paa en Grund lige ved Shanghai, som Suenson ogsaa havde erhvervet, og der blev det gravet ned og alle Spor skjulte.

Ingen anede noget før den Dag, da Linien blev aabnet; de kinesiske Købmænd blev inviteret op paa Stationerne henholdsvis i Shanghai og Hongkong, der var udarbejdede Leksikoner eller rettere sagt Kodebøger, indeholdende 6—7000 kinesiske Ord med tilsvarende Tal, og Gæsterne blev inviteret til at sende Telegrammer til deres Forretningsforbindelser; og som de Købmænd Kineserne er, indsaa de hurtigt den store Fordel, der var ved at kunne faa Svar i Løbet af et Par Timer i Stedet for i Løbet af et Par Uger.

At det store Nordiske Telegraf-selskab i Aarene siden Stiftelsen er vokset og udviklet til at være eet af vore største og rigeste Foretagender, der har gjort Danmarks Navn Ære ude i Verden, behøver jeg vel knap at nævne.

Atter gaar vi tilbage til Tiden efter 1864, og naar vi ser paa det Antal Rederier, der dannedes i de nærmest følgende Aar, faar vi et Begreb om den Foretag-somhedsaand, der herskede herhjemme.

1866 stiftedes Dampskibsselskabet af Bornholm af 1866.

1869 stiftedes Danmark.

1870 stiftedes Norden og Gorm.

1871 stiftedes Knud, Svend og Erik.

1874 stiftedes Carl.

Jeg skal ikke trætte med at ramse alle de Rederier op, der dannedes i de følgende Aar, men kun sige, at saadan er det i Grunden gaaet siden den Tid og til den Dag, da Jerntæppet gik ned mellem Danmark og de store Have.

Eet Rederi vil jeg dog nævne, der startedes 1. Marts 1880, nemlig Thingvalla Selskabet, der dannedes til Fragt og Passagerfart mellem Skandinavien og De forenede Stater i Amerika.

Thingvalla-Selskabet er et af de mindre glædelige Kapitler i dansk Skibsfarts Historie; Selskabet fulgtes nemlig af en Række tragiske Uheld. I 1883 forliser et af de nye Skibe HEKLA paa Kristianiafjord, hvorpaa der anskaffes en ny HEKLA.

14. August 1888 kolliderer to af Skibene, nemlig THINGVALLA og GEISER i Atlanterhavet, og GEISER gik ned med 105 Mennesker; at der ogsaa kan ske mærkelige Held paa Søen tyder følgende paa: 2. Styrmand paa GEISER laa og sov i sit Lukaf, da THINGVALLAS Stævn brasede ind i hans Kahyt; instinktmæssigt griber han fat i det fremmede Skibs Ankerkæde, og da det bakkede fri, fulgte han med og stod et Øjeblik efter frelst paa THINGVALLAS Dæk.

Samme Aar anskaffedes to nye Skibe DANMARK og NORGE, men allerede næste Aar maatte DANMARK forlades i synkefærdig Stand i Atlanterhavet paa Grund af et alvorligt Maskinuheld.

1898 blev Thingvalla Selskabet overtaget af D. F. D. S., der fortsatte Farten mellem Skandinavien og Amerika.

I Løbet af de første Aar i det ny Aarhundrede byggedes de tre for sin Tid store og moderne Passagerskibe, OSCAR DEN ANDEN, HELLIG OLAV og UNITED STATES, og senere tilkom FREDERIK DEN 8.

Senere startedes den svenske og den norske og

den polske Amerika Linie, og da der ikke var tilstrækkelig mange Emigranter eller Rejsende her fra Danmark til at holde Linien gaaende, blev den nedlagt.

I 1897 sker der igen en Begivenhed, vi maa lægge Mærke til, idet det Østasiatiske Kompagni startes den 27. Marts.

Stifteren var Kaptajn, den senere Etatsraad H. N. Andersen, der som Sømand var kommet til Østen og opholdt sig i mange Aar i Siam, hvor han var Seniorchef for Firmaet Andersen og Co.

Formaalet for Kompagniet var, som der stod i det udsendte Prospektus: at drive Handel, Skibsrederi og industriel Virksomhed i Indland eller Udland.

Den første Rute, der skulde i Gang, var en direkte Rute mellem Bangkok og København. Siden det Asiatiske Kompagni i Fyrrerne var afgaaet ved en stille Død, havde Danmark ingen Forbindelse med Østen, og alle Østens Produkter maatte købes over London og Hamborg, hvad der fordyrede dem betydeligt. Ved en direkte Rute var der ogsaa Haab om at oparbejde en Eksport af danske Varer til Østen, og da man ikke kunde vente at fylde Skibene udelukkende med Varer kun til og fra Danmark, blev der ogsaa aabnet Mulighed for at deltage i Eksporten og Importen mellem Østen og Europa, altsaa deltage i det, vi kalder Verdenshandelen.

Der var jo en meget stor og hurtigt voksende Vareomsætning her; f. Eks. kan jeg nævne, at i 1897 drejede Vareomsætningen sig for Kinas Vedkommende om en Værdi paa 370 Millioner Taels og for Japans Vedkommende i 1898 til en Værdi paa 450 Mill. Yen, — foruden disse to Lande var endvidere Forindien, Bagindien med Straits Settlement, de indiske Øgrupper, Australien, Sibirien og Filipinerne.

Der blev straks bestilt tre Dampere paa ca. 6000

is Dødvægt, og efterhaanden, som de blev afleverede, sattes de ind paa Farten.

De allerede paa den østasiatiske Fart eksisterende udenlandske Dampskibslinier var selvfølgelig ikke glade for denne ny Konkurrent, men ved venskabelig Overenskomst blev Ø. K. allerede i 1899 optaget i den mægtige Dampskibsring, der hedder: The outward and homeward China and Japan and Straits conference, der i store Træk har til Formaal at holde bestemte Fragtrater, og desuden er der et Rabatsystem, der skulde hindre Outsidere i at kunne lave nogen Konkurrence.

Ved Stiftelsen overtog Østasiatisk Kompagni Andersen og Co.s Virksomheder i Siam, bl. a. en Skovkoncession og en Savmølle. Kompagniet fik efterhaanden flere Skovkoncessioner, Savmøllen udvidedes betydeligt, og Teaktræet solgtes baade paa de lokale Markeder i Østen og i Europa.

Lokale Dampskibslinier oprettedes til at besejle Siambugtens Kyster og til Sejlads paa Kinakysten.

Herhjemme udvidedes Rederivirksomheden; til Fremme for Samarbejdet med Rusland oprettedes det russisk Østasiatiske Kompagni og ligeledes et fransk Østasiatisk Kompagni.

Ruter aabnedes paa Syd Afrika, paa Australien, paa den mexikanske Havbugt med St. Thomas og ved Panamakanalens Aabning ligeledes paa Nord- og Syd-Pacific.

1912 oprettedes Vestindisk Kompagni; Grundlaget for det var selvfølgelig at gøre noget for Danmarks sidste tropiske Koloni, men det faldt jo noget bort, da Øerne blev solgt til Amerika i 1917; Vestindisk Kompagni eksisterer dog endnu.

Jeg har allerede nævnt det første Dieselmotorskib, der afleveredes i 1912; allerede i 1915 overdrog Komp. alle sine Dampskibe til et nyt Rederi, nemlig Orient.

Samtidig med Skibsfartens Udvikling fulgte Handelens; Filialer og Agenturer oprettedes i Kina, Korea, Sibirien, Manchuriet, Indien, Singapore, Australien, Sydafrika, Nord- og Sydamerika og i London.

Der stod jo i det oprindelige Prospekt: Industri i Indlandet, og jeg kan her nævne Sojakagefabriken, Mælkekondenseringsfabriken og Nakskov Skibsværft.

For i et Par enkelte Tal at antyde, hvad Kompagniets Virksomhed gik ud paa, vil jeg anføre følgende:

Kompagniets Skibe transporterede i de sidste Aar før denne Krig aarligt ca. 800.000 Tons Ladning, og heraf var ca. 250.000 egen Ladning og ca. 550.000 — altsaa langt mere — for fremmede Afskibere.

Kompagniets Omsætning af oversøiske Produkter gennem Hovedkontoret var i de samme Aar ca. 1 Million Tons aarligt, og heraf blev altsaa ca.  $\frac{1}{4}$  transporteret med egne Skibe, medens ca. 750.000 Tons blev befordret med fremmede Skibe.

Den nævnte Omsætning ved Hovedkontoret andrager i Værdi omkring 300 Millioner Kroner.

Lad os nu lade vore Tanker flyve et helt andet Sted hen i Verden til et isdækket Land, nemlig Grønland, hvor Danmark i Aarhundreder har gjort en Indsats, som det kan være bekendt.

I det 17. og 18. Aarhundrede var Hollænderne aktive paa Grønland; i 1616 tog de endog Grønlands Vestkyst i Besiddelse og gav det Navnet Statenland.

Det første danske Kolonisationsforsøg, som ledede til en fast og varig Forbindelse med Danmark, blev foretaget i 1721 af Hans Egede.

Hans Egede var Missionær, men samtidigt blev der dannet et grønlandsk Kompagni, der dog opløstes allerede i 1757, hvorefter Kongen overtog Handelen

og besluttede, at de paabegyndte Kolonier skulde udvides. Kolonisationen og Handelen betalte sig imidlertid ikke, og da Frederik den 4. døde i 1730, bestemte Kong Christian den 6., at Kolonierne skulde ophæves og alle Danske i Grønland hjemkaldes; hans Egede fik dog Kongen overtalt til at forsøge videre; det blev nu forsøgt at overlade Sejladsen til en enkelt Mand, Jacob Severin, men trods Subvention gik dette heller ikke, og i 1750 gik baade Missionen og Monopolet over til det almindelige Handelskompagni; Subventionen forøgedes, men 1774 opløstes Kompagniet, og det blev opgjort, at den grønlandske Handel havde givet et aarligt Underskud paa 107000 Rdl.

Handelen gik nu over til at blive kgl. Monopol-Handel, hvad den ogsaa har været siden; først sammen med den islandske, finmarkske og færøeske Monopol; efterhaanden faldt disse sidstnævnte fra, og det kgl. Monopol for Grønlands Handel fortsattes, ikke saa meget for at skaffe Handelen Fordele, men udelukkende for at gavne det lille eskimoiske Samfund, som paa Grund af Klimaets Strængthed er henvist til delvis at leve paa eskimoisk Vis.

Devisen for den kgl. grønlandske Handel har altid været: »Grønland for Grønlænderne«, og ved Fastsættelsen af administrative Bestemmelser har man altid sat Grønlændernes Vel i første Række og Handelens Udbytte i anden Række.

Vi har nu i Tankerne været 5000 Aar tilbage i Tiden, vi har i Tankerne været hele Jorden rundt, og set enkelte Eksempler paa dansk Indsats, men selvfølgelig er det heller ikke andet end enkelte Eksempler, jeg har faaet med, og utallige er de Navne, Rederier og Virksomher, jeg ikke har nævnt.

Jeg vi dog gerne sige et Par Ord om de Mennesker, der til daglig udfører Arbejdet med at føre Dan-

marks Navn ude paa Havene, nemlig »de Søfarende«.

Lige fra Oldtiden var den danske Sømand dygtig, vi ser det i Vikingetiden, vi ser det ned gennem Historien og Søkrigshistorien, og vi ser det under Verdenskrigen, da den danske Sømand trods Miner, Torpedoer og andet Djævelskab ikke lod sig afskrække fra at gøre sin Pligt, og opretholdt Samkvemmet mellem Danmark og den store Verden.

Nu kan vi spørge os selv, hvad vi har faaet ud af den Indsats, Danmark har gjort; ja, som jeg nævnte før, var der en Gang, da Danmark var ved at blive en Kolonimagt, vi havde Kolonier i Indien, Nicobarerne var danske; paa Afrikas Vestkyst havde vi Besiddelser, og endelig i Vestindien havde vi St. Thomas, St. Croix og St. Jan; naa, efterhaanden kom vi af med dem, de fleste blev solgte, men vi skal tænke paa, at hvert Skib under det danske Flag, ethvert af Store Nordiskes Telegrafkontorer, enhver af Ø.K.s Filialer ude i Verden er som en lille dansk Koloni, og naar Danmarks Navn staar højt ude i Verden, er det, fordi den røde Traad, der gaar gennem alt Arbejdet derude, er at vise Flaget med Ære, saaledes at Flaget kan være os Danske bekendt.

Det er jo fristende, naar man læser Historien, kun at fæstne sig ved alt det, der er glædeligt, ved alt det, der gør os stolte af at være Danske; men Historielæsning har efter min Mening kun een Berettigelse, og det er den Lære, man kan udlede af den.

Vi har set, at i de forløbne Aarhundreder har der Gang paa Gang været onde Tider over Landet, vi har set, at Danmark hver Gang har rejst sig igen, at det, der under de onde Tider blev slaaet istykker, blev genopbygget, og at man dertil byggede nye Foretagender op og gjorde nye Indsatser.

Og saa skal vi tænke over, hvorfor kunde Dan-



mark rejse sig igen? Jo, fordi de Danske, der levede dengang satte al deres Energi, Flid ind paa at genrejse Landet, og saa var der Sammenhold imellem dem.

Sammenhold skal der til, og vi er en for lille Nation til, at vi kan udrette de store Ting, hvis nogen trækker i den ene Retning, og andre i den anden; — vi er Danske allesammen, og ingen af os kan undvære hinanden.

Der er igen mørke Tider i vort Land; lad os benytte disse Tider til at dygtiggøre os til den Dag kommer, hvor det igen lysner, saa vi alle er klar til at tage fat og genopbygge Danmarks berettigede Stilling ude i Verden.

Een Ting er der, som ingen i Verden kan tage fra os:

Du danskes Vej til Ros og Magt  
sortladne Hav.

---

## Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar.

Af Orlogskaptajn R. Steen Steensen.

(Fortsat)

### De forskellige Krigsskibstyper 1920-1940

#### Undervandsbaade.

(Ukrydsere, Ubaade og Dvergubaade).

#### Ukrydsere.

Naar i Typeinddelingen ca. 2000 Tons er sat som Minimumsgrænse for Undervandskrydsere, betyder dette »cirka«, at det ikke er Deplacementet alene, der danner Skellet mellem Ukrydserne og de store Ubaade, men at andre Faktorer — nemlig Aktionsradien, Artilleriarmeringen og til Dels Farten — ogsaa spiller en vis Rolle ved Klassificeringen. Men heller ikke for disse Faktorer Vedkommende findes der bestemte Krav, som skal opfyldes, for at en Ubaad skal kunne henregnes til Ukrydserne, og det vil saaledes ses, at der er Mulighed for ret divergerende Opfattelser. I Almindelighed regner man dog, at Armeringen skal være af mindst 12 cm Kaliber, og at Overfladefarten mindst skal være 16 Knob og Aktionsradien ikke under 10000 Sømil.

Efter at England omsider i 1938 udrangerede den 15 Aar gamle godt 2400 Tons store Ukrydser X 1, der var en Fejlkonstruktion, findes der nu kun Ukrydsere i Frankrig, U.S.A. og Japan.

Den franske Ukrydser *SURCOUF*, søsat i 1929, turde være almindelig kendt, men for Fuldstændigheds Skyld skal dens vigtigste Data anføres her: 2880/4300 Tons,\*) 18/10 Knob,\*) Længde 110 m, Besætning 150 Mand.

\*) Tallet efter Skraastreg er Deplacement og Fart neddykket.

Kanontaarn m.v. er beskyttet af let Panser. Armeringen bestaar af («Les Flottes de Combat 1940»): 2 Stk. 20.3 cm Kanoner, 2 Stk. 37 mm A.L.K. og 4 Maskingeværer samt 10 Stk. 55 cm Torpedorør. Torpedoarmeringen bestod oprindelig af 14 Torpedorør, der var fordelt saaledes: 6 i Stævnen og 2 drejelige Quadrupleapparater foran for og agten for Taarnet. Hvor forsigtig man skal være ved Benyttelsen af de forskellige Flaadecalenderes Opgivelser ses bedst af, at »Fighting Ships« angiver den nuværende Fordeling til 2 i Stævnen plus 2 Quadrupleapparater, medens »Taschenbuch der Kriegsflootten« opgiver den til 6 i Stævnen plus eet Quadrupleapparat.\*) Det skal endvidere anføres, at »Taschenbuch« i de senere Aar haardnakkethar angivet, at det kun er de 8 Torpedorør, der er af 55 cm Kaliber, medens de 2 resterende skulde være af 40 cm, saaledes at Quadrupleapparatet skulde bestaa af 2 Stk. 55 cm plus 2 Stk. 40 cm Torpedorør. At der saaledes skulde findes 2 Torpedokalibre, hvoraf det mindste kan benyttes overfor Jagere og mindre Enheder — og under en eventuel Handelskrig — synes ikke utroligt.\*\*)

SURCOUF, der er Verdens største Undervandsbaad, er udrustet med et Søluffartøj og er med sin Aktionsradius paa 12.000 Sømil ved 10 Knob teoretisk set den ideelle Ukrydser — saavel til Handelskrig som til ren militær Anvendelse. I Praksis har den dog voldt forskellige Vanskeligheder baade før og efter den første Kommandohejsning, som fandt Sted i 1934 — jfr. saaledes bl.a. Omarmeringen.

Af de seks amerikanske Ukrydsere fortjener de 3 ældste paa 2000 Tons (BARRACUDA-Klassen, ex-V 1—3, 1924—25) næppe mere at rangere saa højt, idet den

\*) »Les Flottes de Combat« angiver ikke den nuværende Fordeling!

\*\*\*) Som det senere vil ses, er det ikke alene SURCOUF, men ogsaa adskillige andre franske Ubaade (ca. Halvdelen), der ifølge »Taschenbuch« har to Torpedokalibre.

12.7 cm Kanon, de oprindelig var armeret med, senere er blevet ombyttet med 1 Stk. 76 mm A. L. K. Overfladefarten er 18 Knob og Aktionsradius 10.000 Sømil ved 11 Knob. Torpedoarmeringen bestaar af 6 Stk. 53.3 cm Torpedorør — 4 i Stævnen og 2 agter.

De tre nyere Ukrydsere fra 1927—30 er paa ca. 2730 Tons i Overfladen, ca. 4000 Tons neddykket.



Amerikansk Ukrydsler ARGONAUT (ex. V 4).

Armeringen bestaar af 2 Stk. 15.2 cm Kanoner, 2 Stk. Maskinskyts og i de to Enheder NAUTILUS og NARWHAL 6 Stk. Torpedorør (som i BARRACUDA), medens den tredie, ARGONAUT, har 4 Torpedorør (i Stævnen) og 60 Miner. Farten er i Overfladen 17 Knob for de første og kun 14.5 for ARGONAUT — men disse lave Farter skyldes Vanskeligheder med Motorerne, og det menes, at de nye Motorer, som alle tre Enheder forsynes med for Tiden, vil bringe Farten op over 18 Knob. Aktionsradius angives til 18.000 Sømil. ARGONAUT er forsøgsvis udrustet med et Søluffartøj.

De ældre japanske Ukrydsere (I 1—6) er paa 1900 à 1950 Tons. Fart 17 Knob. De er byggede i Aarene 1924—34 — hovedsagelig med de tyske Ukrydsere, som

Japan erhvervede sig efter Verdenskrigen, som Forbillede. Armeringen bestaar af 2 Stk. 14 cm Kanoner eller 1 Stk. 12.7 cm, 2 Maskingeværer og 6 Torpedorør. En enkelt Enhed (I 5) medfører et Søluftfartøj.

De nyere (I 7—15), der er søsat 1935—39, er ligeledes paa 1950 Tons; 17.5 Knob, 2 Stk. 12.7 cm og 6 Torpedoapparater. Uofficielt nævnes en Aktionsradius paa over 20 000 Sømil.

Den nyeste kendte, japanske Ukrydsertype (I 16—20) søsattes 1938—39, Deplacement: 2150 Tons, 20 Knob, 1 Stk. 14 cm og 8 Torpedoapparater. Aktionsradien angives her til at være over 25 000 Sømil.

Om de japanske Ukrydsere, der er bygget efter 1939, haves kun faa Oplysninger. Det formenes, at de er over 2000 Tons, og at de er armerede med 60.9 cm Torpedoer. Det vides, at Maskineriet bestaar — eller skal bestaa — af dobbeltvirkende, hurtiggaaende Burmeister & Wain Dieselmotorer med meget kort Slaglængde. Cylinderdiameter: 420 cm. Deres Numre kendes ikke — men det vides, at de *ikke* begynder med No. 21, idet I 21—30 er store Ubaade paa 1500 Tons.

Hverken England, U.S.A. eller Frankrig har haft synderlig Glæde af Deres Ukrydsere. De har været for store, for kostbare og for vanskelige at betjene. Deres Torpedoarmering er — bortset fra SURCOUF's — ikke imponerende, adskillige mindre Ubaade har saaledes baade 8 og 10 Torpedorør.\*) Ganske vist har man i de amerikanske Ukrydsere NAUTILUS og NARWHAL forsøgt at øge Torpedoarmeringen med udvendige Torpedorammer — i Lighed med de franske og russiske Ubaades fra Tiden før Verdenskrigen — men Forsøgene synes ikke at have givet noget godt Resultat.

Den Tanke at gøre Ubaaden til et mere eller min-

\*) De nyeste italienske 1460-Tons Ubaade har 14 Torpedorør — men disse er kun af 45 cm Kaliber (se senere).

dre udpræget Artilleriskib, som fandt sit første Udtryk i de mislykkede, engelske M-Baade,\*) har spillet ind ved Konstruktionen af enkelte Ukrydsere — først X 1, der som bekendt havde 4 Stk. 13.2 cm Kanoner, senere SURCOUF, der — bortset fra sine øvrige Møbler — maa siges, at være den hidtil bedste Løsning af dette Problem. Men med de Erfaringer, man har høstet med M-Baadene, X 1 og SURCOUF, synes Artilleri-Ubaade dog ikke foreløbig at have nogen Fremtid for sig.

Derimod har Ukrydsere muligvis en Chance saafremt den udvikles videre som Mine-Ubaade med høj Overfladefart og stor Aktionsradius. De store, engelske 1850-Tons Ubaade THAMES, CLYDE og SEVERN har en Overfladefart paa 22.5 Knob og 20.000 Sømil's Aktionsradius. En videre Udvikling af denne Type som Mine-Ubaade vilde utvivlsomt skabe en anvendelig Ukrydsere.

### Ubaade.

I det følgende skal der gives en kort Oversigt over de forskellige Flaaders Ubaademateriel.

#### *England:*

Af de 42 store, engelske Ubaade (1100 til 1850 Tons Overfladedeplacement, 1 Stk. 10.2 cm og 6 à 8 Torpedorør) bemærkes — foruden den allerede omtalte THAMES-Klasse — de 6 1500 Tons Mine-Ubaade af PORPOISE-Klassen (1932—38, 16 Knob), der har en Minebeholdning paa 120 Miner.

Endvidere findes 27 mellemstore og smaa Ubaade (1918—38, fra 410 til 760 Tons, 13—15 Knob, 1 Stk. 76 mm og 4 à 6 Torpedorør. I L-Klassen 1 Stk. 10.2 cm og i den gamle H-Klasse (9 Enheder, 1918—19) kun 1 Maskingevær).

\*) De saakaldte »Undervands-Monitorer« eller »Ubaads-Monitorer«.

Under den nuværende Krig har England bygget dels en P-Klasse (ca. 900 Tons), dels ca. 25 Enheder af en U-Klasse, der er en Fortsættelse af *URSULA*-Klassen fra 1938. Denne U-Klasse paa 540 Tons er en formindsket Udgave af *SNAPPER*. (6 Stk. Torpedoapp. — alle i Stævnen).

I England er der bygget Ubaade til fremmede



Engelsk Ubaad *SNAPPER* (670/960 Tons).

Mariner som følger: Chile: 3 (O-Klassen), Estland: 2 (620-Tons Mine-Ubaade), Jugoslavien: 2 (L-Klassen) og Portugal: 3 (815-Tons). Endvidere var 4 ca. 800-Tons Ubaade Efteraaret 1939 under Bygning til Tyrkiet.

*U. S. A.:*

Af store Ubaade findes nu ca. 40 plus ca. 70 under Bygning, (fra 1100 til 1550 Tons, 17 Knob, 1 Stk. 76 mm A.L.K. og 6 à 8 Torpedorør). Skønt de ældste af disse store Ubaade er fra 1932, er Dieselmotorerne allerede udslidt og fornyet i adskillige Enheder. *SQUALUS*, der sank i Maj Maaned 1939, blev hævet igen i September. Efter Reparation har den atter hejst Kommando — og samtidig faaet nyt Navn: *SAILFISH*.

Af mellemstore Ubaade findes 40 (heraf 2 under Bygning) — hovedsagelig af S-Typerne (1918—24). Deplacement fra 800 til 1000 Tons. Medens de store (og nyere) amerikanske Ubaade har 1 Stk. 76 mm A.L.K., har de mellemstore 1 Stk. 10.2 cm\*). Torpedoarmering: 4 à 5 Torpedorør. Overfladefart: 14 à 15 Knob. Neddykket Maximumsfart er 9 à 11 Knob — mod 8 Knob i de store Ubaade. Foruden disse 40 mellemstore Enheder findes endnu 24 gamle Kyst-Ubaade paa 500 Tons.

I U. S. A. er bygget 4 Ubaade til Peru (1926—28 — 576 Tons) samt 6 ældre (1915 — 350 Tons) til Chile. Desuden kan anføres, at de spanske Ubaade af B- og C-Typerne er bygget efter det amerikanske »Holland Electric Boat Co.«s Tegninger.

### *Japan:*

De japanske Ubaade deles i to Klasser: store Ubaade (Ubaade af 1. Klasse) og mellemstore Ubaade (Ubaade af 2. Klasse.)\*\*)

Af 1. Kl. Ubaade findes 42 (1921—40). Deplacement fra 1150 til 1640 Tons, Fart: 14—20 Knob. Aktionsradius: over 16.000 Sømil.\*\*\*) Armering: 1 Stk. 10.2 à 12 cm og 1 à 2 Maskingeværer samt 6 à 8 Torpedorør. En særlig Type er de otte Mine-Ubaade (I 121—128) med 1 Stk. 14 cm, 4 Torpedorør og 42 Miner. De er bygget med den tyske Ubaad U 125 som Forbillede.

Udover at fire nye Mineubaade (I 125—128) er søsat i 1940 og ti store Ubaade (I 21—30) i 1339—40,

\*) En enkelt Enhed (S 1 — 1918 — 800 Tons) kan medføre et Søluftfartøj.

\*\*\*) Alle japanske Ubaade er nummererede. 1. Kl. Ubaade herunder Ukrydserne har Tegnet »I« (udtales nærmest som »æ« eller »æ(i)«), 2. Kl. Ubaade Tegnet »Ro« foran Nummeret. »I« og »Ro« er de to første Tegn i det japanske Alfabet og svarer saaledes til »A« og »B« i det latinske Alfabet.

\*\*\*\*) Uofficielt angives Aktionsradierne til 20 à 25 000 Sømil, for I 68- og I 71-Klasserne endog 30 000 Sømil.



haves ikke Oplysninger om japanske Ubaads-Nybygninger (jfr. dog de japanske Ukrydsere).

Af 2. Kl. Ubaade findes 24 (1921—35). Deplacement fra 650 til 990 Tons, Fart: 13—17 Knob. Aktionsradius: indtil 11.000 Sømil. Armering: 1 Stk. 80 mm A. L. K., 1 Maskingevær og 4 à 6 Torpedorør. En særlig Type er de tre Mine-Ubaade (Ro 30—32) med 1 Stk. 12 cm, 1 Stk. 47 mm A.L.K., 4 Torpedorør samt Miner.

Medens Ukrydserne og de 1. Kl. Ubaade hovedsagelig er bygget med de tyske Ubaadstyper fra Verdenskrigen som Forbillede, er de 2. Kl. Ubaade for Størstedelen paavirket af engelske og franske Konstruktioner (Vickers og Laubeuf).

De fire siamesiske Ubaade fra 1936—37 er bygget i Japan (Mitubisi, Købe). De er paa 370 Tons i Overfladen og har en Armering paa 1 Stk. 76 mm, 1 Stk. Luftskyts og 5 Stk. 53.3 cm Torpedorør. De er saaledes i Forhold til deres Størrelse meget stærkt armerede. Farten er 14.5/8 Knob.

#### *Tyskland:*

Indtil Krigsudbruddet 1939 byggedes de tyske Ubaade i tre Størrelser:

- 1) Kystubaade paa 250 Tons (U 1—24, 56—63).
- 2) Mellemstore Ubaade paa 500 Tons (U 27—36) og paa 517 Tons (U 45—55, 69—71).
- 3) Mellemstore Ubaade paa 712 Tons (U 25—26) og paa 740 Tons (U 37—44, 64—68).

Farterne er henholdsvis 13/7, 16.5/8 og 18 à 18.5/8 Knob og Torpedoarmeringen 3, 5 og 6 Torpedorør.\*) Alle har som Luftskyts et Maskingevær og de mellemstore Ubaade endvidere henholdsvis 1 Stk. 88 mm og

\*) I Kystubaadene 3, i begge de mellemstore Ubaade 4 Stævnør.

1 Stk. 10.5 cm Kanon. De ældste Kystubaade er søsat 1935 — de ældste af begge de mellemstore Typer i 1936.

Antallet af tyske Ubaade angives i den svenske »Marinkalender 1942« at være ca. 325 pr. Jan. 1942 — heri *ikke* medregnet sænkede Enheder. Dette Antal er dog — ogsaa efter svensk Angivelse — snarere ansat for lavt end for højt.

De tyske Ubaadstyper fra Verdenskrigen har mere eller mindre paavirket Ubaadsbygningen i Efterkrigstiden i de forskellige Lande — ikke mindst i Japan og U.S.A. Medens de tyske Ubaade, som efter Verdenskrigen tildeltes England, U.S.A. og Japan, ikke maatte anvendes til aktiv Tjeneste i disse Lande, men kun til forskellige Forsøg (Luftbomber og Dybdebomber) — samt til »Studiebrug« — og efter en nærmere fastsat Tidsfrist skulde være ødelagte eller ophuggede, fik Frankrig overdraget godt en halv Snes Ubaade af forskellige Typer. De sidste af disse Ubaade blev udrangerede saa sent som i 1938.

I 1938 byggedes paa Krupp-Germaniaværftet to Ubaade til Tyrkiet, dels en Mine-Ubaad paa 1050 Tons, dels en 935-Tons Baad. Desuden byggedes samtidig i Tyrkiet yderligere 2 Ubaade af sidstnævnte Type. Armeringen bestaar af 1 Stk. 10.2 cm, 1 Stk. 20 mm A.L.K. og 6 Stk. 53.3 cm Torpedorør (4 Stævnapparater). Bemærkelsesværdig er Overfladefarten: 20 Knob — og at Maskineriet bestaar af Burmeister & Wain's Dieselmotorer (2 Takts).

### *Frankrig:*

De franske Ubaade deles i to Klasser: store og mellemstore Ubaade (Sousmarins de 1ere et de 2me classe).

Der lindes 40 store Ubaade (1924—38) plus 5 under Bygning. Deplacement fra ca. 1000 til 1600 Tons.

Armering: 1 Stk. 10 cm, 2 Stk. Luftskyts og 10 à 11 Torpedorør. Fart 16—20/10 Knob. I de to nyeste Typer, der er under Bygning, er Farten beregnet til 23 Knob (12.000 H. K.) Disse Ubaade vil saaledes afløse den engelske THAMES-Klasse som Verdens hurtigste Ubaade. Torpedoarmeringen bestaar af 8 Stk. 55 cm Rør («Les Flottes de Combat»). I de store Ubaade med 11 Torpedorør angiver »Taschenbuch der Kriegsflotten« følgende Fordeling: 4 Stk. 55 cm Rør i Stævnen, 3 Stk. 55 cm i et drejeligt Tripleapparat og 2 Stk. 55 cm plus 2 Stk. 40 cm i et drejeligt Quadrupleapparat. Ubaaden PHÉNIX, som gik tabt medio Juni 1939 i fransk Indochina, tilhørte denne Type.

Den mellemstore Klasse omfatter 40 Enheder (1925—39) plus 18 under Bygning. Deplacement fra 550 til 800 Tons. Fart: 12—14.5 Knob. Armering: 1 Stk. 75 mm A.L.K. og et Maskingevær samt 7 à 9 Torpedorør. De under Bygning værende Enheder paa 800 Tons har dog 1 Stk. 10 cm og 2 Stk. Maskingeværer. Blandt de mellemstore Ubaade findes 7 Mine-Ubaade (plus 4 under Bygning) paa 670 Tons, hvor Torpedoarmeringen agter (2 à 3 Rør) er erstattet af 32 Miner.

I Frankrig er der bygget Ubaade til fremmede Mariner som følger: Grækenland: 6 (1926—28; 600 og 730 Tons), Jugoslavien: 2 (1928—29, 630 Tons), Letland: 2 (1926, 400 Tons) og Polen: 3 (1929—30, 980 Tons).

### Italien:

Foruden seks—syv smaa Ubaade fra Verdenskrigens Dage har Italien ca. 25 store Ubaade plus 6 under Bygning og 88 mellemstore plus 6 under Bygning.\*)

\*) De officielle italienske Benævnelser er: »Sommergibili oceanici« over og »S. costieri« under 850 Tons. De to mellemstore Ubaade ARCHIMEDE og EVANGELISTA TORRICELLI (1934 — 880 Tons) er strøget i den italienske Flaadefliste. De er solgt til Spanien.

De store Ubaade er paa 1000 til 1460 Tons. Fart: 16—19 Knob. Artilleri: 1 à 2 Stk. 12 cm eller 2 Stk. 10 cm (i de nyeste Baade) og 4 Maskingeværer. Torpedoarmring: 8 Rør (6 i Stævnen og 2 agter) — i Mine-Ubaadene (8) kun 6 Rør (som Regel alle Stævn-rør) og 16 til 40 Miner. Bemærkelsesværdigt er det, at Torpedokaliberet i de fire nye Baade paa 1460 Tons (Admirals-Klassen) er gaaet ned fra 53.3 til 45 cm — til Gengæld er Antallet af Torpedorør her forøget fra 8 til 14.

De mellemstore Ubaade er paa ca. 600 til 950 Tons. Fart: 14—17.5 Knob. Artilleri: 1 à 2 Stk. 10 eller 10.2 cm og 2 à 4 Maskingeværer. Torpedoarmring: 6 à 8 Rør — i de 2 Mine-Ubaade kun 4 Rør og 24 Miner. I Baadene under 700 Tons er alle 6 Rør anbragt i Stævnen — i de større findes 4 Stævn-rør og 2 à 4 Agterrør.

I Italien er der bygget Ubaade til fremmede Mariner, som følger: Argentina: 3 (1931—32, 775 Tons), Brasilien: 4 (3 Baade 1936, 680 Tons; 1 Baad 1927, 1380 Tons), Rumænien: 1 (1930, 650 Tons) og Tyrkiet: 2 (1931, 610 og 920 Tons). Endvidere paabegyndtes i 1939 3 900 Tons Ubaade til Portugal.

### *Sovjet-Unionen:*

Af Sovjet-Unionens forskellige Krigsskibstyper er Ubaadene den, hvorom Oplysningerne er mest mangelfulde.

De almindeligste Angivelser af Antallet varierer mellem 150 og 200 — fordelt med 70 til 100 i Østersøen og Ishavet, ca. 30 i Sortehavet og Resten i Østasien.

Udover fem—seks gamle Bubnov-Baade, der nu benyttes som Skolebaade, og den tidligere engelske L 55, der i 1919 sank udfør Kronstadt og i 1928 blev hævet og repareret, er alle de russiske Ubaade i Østersøen bygget i de sidste ti Aar.

Nybygningen af Ubaadene begyndte i 1929 med L-Typen, hvis Størrelse og Dimensioner meget nær er som L 55. Displacement: knap 900 Tons, Fart: 15 Knob, Armering: 1 Stk. 10.2 cm A.L.K. og 1 Stk. 37 mm A.L.K. samt 8 Torpedorør, 6 i Stævnen og 2 agter. Endvidere 8 Miner. Af denne Type findes antagelig mellem 15 og 20, af hvilke der kan nævnes Navne saasom DEKABRIST, KRASNOGWARDEJETZ (Rødgardist) og KOMSOMOLKA (?: kvindelig Ungkommunist).

Den næste Type, der omtrent paabegyndtes samtidig med L-Typen, er M-Typen eller »Malodki«-Typen (af »Malija Lodki« ? : smaa Fartøjer). De har — saavidt vides — ikke Navne, men er nummererede. Der findes antagelig mellem 20 og 30 af disse Baade i Østersøen (varierende Numre fra M 70 til M 103). Displacement: 200 Tons, Fart: 12 Knob, Armering: 1 Stk. 37 mm og 2 Stk. 53 cm eller 3 Stk. 45 cm Torpedorør.

I 1935 paabegyndtes »Linj«-Typen.\*) De har Numre begyndende med 301, men tillige — i hvert Fald en Del af dem — Navne. Displacement: ca. 600 Tons, Farten angives til 19 Knob og Armeringen bestaar af 1 Stk. 37 mm A.L.K. og 4 Torpedorør. Enkelte Enheder skal være Mine-Ubaade. Af »Linj«-Typen findes der ca. 30 i Østersøen.

Den største Type er PRAWDA-Typen. Displacementet opgives afvekslende til 1040 (»Les Flottes de Combat«), 1200 (»Fighting Ships«) og 1400 Tons (»Taschenbuch d. Krfl.«), og Farten angives til 20 Knob. Armeringen bestaar af 2 Stk. 10 cm (ikke A. L. K.) og 1 à 2 Stk. Maskinskyts samt 8 Torpedorør. Af denne Type (ogsaa benævnt P-Typen) findes 3 Enheder i Østersøen, hvortil antagelig kommer en halv Snes Enheder under Bygning.

\*) Ses ofte forklaret som »Linie-Fartøjer« — afledet af »Linj« = Linie. Da »Linj« paa Russisk imidlertid tillige betyder »Suder«, og da flere af Klassens øvrige Baade har Navne efter Fisk og Havdyr, synes denne Forklaring at være mindre korrekt.

Af NALIM- eller N-Typen (ses ogsaa benævnt S-Typen) paa ca. 1000 Tons, 20 Knob, 1 Stk. 10 cm og 6 Torpedorør er nogle enkelte Enheder færdige og en halv Snes under Bygning.

I Sortehavet findes 3 Enheder af L-Typen og 3 af en forbedret L-Type (som N-Typen, men kun 14 Knobs Fart) samt ca. 25 af »Malodki«- og »Linj«-Typerne.

I Østasien angives at være godt et halvt Hundrede Ubaade — dels af »Malodki«-, dels af »Linj«-Typen. Materialerne til disse Baade er fremstillet paa russiske Østersøværfter og samlet i Vladivostock.

Med Hensyn til Bygning af Ubaade i de øvrige Mariner kan henvises til de under de forskellige Stormagter anførte Opgørelser over Enheder bygget for fremmed Regning. En Undtagelse herfra danner dog Holland, Sverige og Finland, hvis Ubaadstyper fortjener særlig Omtale.

#### *Holland:*

Foruden en ældre Kystubaad fra 1915\*) har Holland 22 mellemstore Ubaade (1921—38) plus 7 under Bygning. I 1924—25 forøgedes Torpedokaliberet fra 45 til 53 cm, idet 6 Baade fik »blandet« Torpedoarmering, d. v. s. af de fire Stævnør var der 2 Stk. 53 og 2 Stk. 45 cm.

I de nyeste Enheder, der er paa 880 til 970 Tons i Overfladen og har 19 à 19.5 Knobs Fart, bestaar Armeringen af 1 Stk. 88 mm og 2 Stk. 40 mm A.L.K. samt 8 Torpedorør. De to største Enheder (O 19—20) har tillige 40 Miner. De 40 mm A. L. K. staar i Forsvindingsaffutager i For- og Agterkant af Taarnet.

\*) O 8 (ex-engelsk H 6), strandet 1916 paa Hollands Kyst og interneret, senere overtaget af den hollandske Marine.

Alle hollandske Ubaade er nummererede. Enheder til Hjemlandet fik tidligere Betegnelsen O (Onderzeeboot) efterfulgt af Nummeret med arabiske Tal, medens Ubaadene til Kolonierne fik Betegnelsen K efterfulgt af Numret med Romertal. Denne Adskillelse er ophævet fra 1936, idet alle Ubaade nu faar Betegnelsen O. Ubaaden K XIII (600 Tons) gik i 1926 fra Holland



(Foto: Forf.)

#### Hollandsk Ubaad K XIV

(Man bemærker den nye hollandske Gos, der indfortes i Begyndelsen af 30'erne. De mørke Felter er halvt røde, halvt blå i stråleformet Tegning fra Gosens Midte).

til Ostindien via Panamakanalen (10.500 Sømil), K XVIII (770 Tons) i 1936 via Sydamerika og Australien (23.500 Sømil) uden Ledsagelse og Havarier.

At de hollandske Ubaade — ikke mindst maaske som en Følge af ovennævnte Præstationer — har vakt Interesse i andre Mariner, kan ses af, at der i Holland i 1926—27 byggedes to 505 Tons Ubaade til Tyrkiet og i 1938 de to 1110 Tons Ubaade ORZEL og SEP til Polen. Endvidere blev to Ubaade sat paa Stabelen i 1938 i Rumænien (Galatz), de bygges efter hollandske Tegninger og under hollandsk Ledelse.

*Sverige:*

Sverige har 24 Ubaade plus mindst 5 under Bygning (Føraaret 1942).

Udviklingen gik med en stadig Forøgelse af Deplacementet fra 3 392 Tons Baade af HAJEN-Klassen (1917—18) over BÄVERN-Klassen paa 429 Tons (3 Enheder, 1921—22) og Mine-Ubaaden VALEN (1925, 500 Tons) til den 667 Tons store DRAGEN-Klasse (3 Enheder, 1926—30). Efter disse de største, skandinaviske Ubaade gik Deplacementet ned til 540 i de 3 Mine-Ubaade af DELFINEN-Klassen (1934—35) og 580 i SJÖBJÖRNEN-Klassen (3 Enheder, 1936—38). Af denne Klasse er yderligere bygget 6 Enheder (1940—41), men foruden disse er der endvidere paabegyndt en mindre Type Kystubaade paa 370 Tons. To Enheder af denne Type, U 1—2, er færdige, U 3—4 under Bygning. Armeringen voxede fra 1 Stk. 57 mm A.L.K. i HAJEN og BÄVERN og 1 Stk. 75 mm A.L.K. i VALEN til 1 Stk. 10.2 cm A.L.K. i DRAGEN — i de to sidste Typer tillige 1 Stk. 25 mm A.L.K. I Mine-Ubaadene af DELFINEN-Klassen reduceres Armeringen til 1 Stk. 57 mm A. L. K. og 1 Maskingevær, medens SJÖBJÖRNEN har 2 Stk. 40 mm A. L. K. og 2 Maskingeværer. Torpedokaliberet er 45 cm til VALEN inclusive, 53.3 cm i alle efterfølgende Klasser\*), Antallet af Torpedorør er 6 i SJÖBJÖRNEN-Klassen, 4 i alle andre Klasser (ogsaa U 1—4). Farten er 16 Knob i DRAGEN-Baadene, 15 Knob i de øvrige.

Sveriges nyeste Ubaade er N-Klassen (NAJAD, NEPTUN og NÄCKEN), som er under Bygning. Data for denne Klasse er endnu ikke kendt.

\*) Ifølge den svenske »Marinkalender«. »Taschenbuch« angiver 53.3 cm for BÄVERN-Klassen og VALEN.



*Finland:*

Blandt de 5 finske Kystubaade findes, bortset fra Dværgubaade, Verdens mindste Ubaad — den kun 99 Tons store SAUKKO. Den søsattes i 1930 i Helsingfors og har en Armering paa 1 Stk. 20 mm A.L.K., 2 Stk. 45.6 cm Stævntorpedorør og 9 Miner. Fart  $9\frac{1}{5}$  Knob. SAUKKO er Verdens eneste »Ferskvands-Ubaad«, idet den byggedes til Ladogasøen. Den er dog konstrueret saaledes, at den let kan adskilles i to Dele, der kan transporteres pr. Jernbane.

I 1930—31 byggedes de 3 493-Tops Baade VETEHINEN, VESIHIISI og IKU-TURSO. Fart:  $15\frac{1}{9}$  Knob, Armering: 1 Stk. 76 mm, 1 Stk. 20 mm A.L.K. og 4 Stk. 53.3 cm Torpedorør — alle i Stævnen. Endvidere 20 Miner.

Foruden de 3 Baade af VETEHINEN-Klassen byggedes i 1932 paa Crichton-Vulkan-Værftet i Åbo tillige en Ubaad paa 250 Tons med en Armering bestaaende af 1 Stk. 20 mm A.L.K. og 3 Stk. 53.3 cm Stævn-Torpedorør. Fart  $13\frac{1}{7}$  Knob. Oprindeligt var denne Ubaad ikke bestemt til Finland, idet den byggedes af Værftet »paa Spekulation«. Den var i Aarene 1932—36 kendt under Benævnelserne »Nr. 707«, og der førtes en Del Forhandlinger om Salg bl.a. til Estland. Forhandlingerne førte imidlertid ikke til noget Salg, og i Januar 1936 blev den overtaget af den finske Marine og fik her Navnet VESIKKO.

---

I Sammenligning med Overfladekrigsskibene har Undervandsbaadernes Udvikling gennem de sidste 20 Aar ikke nær saa iøjnefaldende Resultater at opvise — hverken paa Displacementets, Fartens eller Armeringens Omraade. De væsentligste Fremskridt, der er sket indenfor Undervandsbaadsvaabenet, har været forbed-

rede Konstruktioner af Motorer, Skrog og Tanke, Fylde- og Lænsesystemer, Støjlytning og Radioforbindelse i neddykket Tilstand, Støjdæmpning af Hoved- og Hjælpe-motorer — og saa videre.

Disse mange Fremskridt, der maaske bedst kan karakteriseres som en Slags indre Konsolidering, har gjort Undervandsbaadsvaabenet langt mere driftsikkert, robust og effektivt, end det var for 20 Aar siden — men der er ikke derved sket større Ændringer i Undervandsbaadernes Data — saadan som disse fremtræder i de forskellige Flaadelister.

Med Hensyn til *Displacementet* synes det dog, som om man i nogen Grad er ved at gaa bort fra de meget store Ubaade for at nøjes med et *Displacement* paa 1000 à 1500 Tons. I visse Tilfælde er man endda gaaet helt ned til ca. 750 Tons selv for oceangaaende Baade. Naar det er muligt at give en Baad paa ca. 1000 Tons en Aktionsradius paa over 10.000 Sømil (jfr. de japan-ske 2. Kl. Ubaade), vil et saadant *Displacement* jo ogsaa i mange Tilfælde være tilstrækkeligt til Oceanbrug.

*Farten* i Overfladen er for de mellemstore og store Ubaade forøget til 15—18 Knob i de nyere Enheder. Kun i ganske enkelte Tilfælde naar *Farten* op over 20 Knob (THAMES-Klassen samt nogle franske og japan-ske Enheder).

*Artilleriet* i de mellemstore og store Ubaade be-staar nu som Regel blot af 1 Stk. 10 à 12 cm — i visse Tilfælde endog kun 76 mm — plus Luftskyts. 15 cm Kanoner, som anvendtes i de store, tyske Ubaade (ca. 1500 Tons) under Verdenskrigen, findes nu kun i de tre største amerikanske Ukrydsere. Med Hensyn til Armeringen i Ukrydsere henvises iøvrigt til den tidligere Omtale af SURCOUF og de engelske M-Baade m. v.

I Kystubaadene gaar Tendensen mere og mere i Retning mod udelukkende at anvende lettere, hurtigskydende Skyts (Luftskyts).

*Torpedoarmeringen.* Antallet af Torpedoapparater er i mellemstore og store Ubaade sædvanligvis 6 à 8 — i franske Enheder dog op til 11 — i Kystubaade 3—6. Som Regel anvendes udelukkende Stævn- og Agterrør, idet Stævnarmeringen almindeligvis er ca.  $\frac{2}{3}$  af den samlede Torpedoarmering. I de store franske Ubaade findes drejelige Tværsapparater — men ellers ses saavel drejelige som faste Tværsapparater kun sjældent i nyere Enheder.

Kaliberet er nu i alle Ubaade — bortset fra Kystubaade — 53.3 og 55 cm, i Japan endda muligvis 60.9 cm. En Undtagelse danner dog den nye italienske Admirals-Klasse (CAGNI, SAINT BON m.fl.), der som allerede tidligere omtalt har 14 Stk. 45 cm Torp.app. (jfr. her Bemærkningen om det 45 cm Torpedokaliber i Resuméet efter Afsnittet om Torpedobaade). Endvidere mærkes »Taschenbuch«s Angivelse af, at der i de fleste nyere franske Ubaades Torpedoarmering indgaar 2 Stk. 40 cm Torp.app. — en Angivelse, som bl. a. findes givet i den svenske »Marinkalender«.

*Miner.* Medens Artilleriet som ovenfor omtalt er noget paa Retur i Ubaadene, synes Minerne til Genæld mere og mere at vinde Indpas — dels i de egentlige Mineubaade, hvor der foruden en noget reduceret Torpedoarmering findes en større Minebeholdning (jfr. engelsk PORPOISE-Kl. med 6 Stk. Torp.app. og 120 Miner) — dels i almindelige Torpedoubaade, hvor der foruden den normale Torpedoarmering tillige kan findes en mindre Minebeholdning — som Regel ikke under 8.

Dværgubaade.

Allerede under forrige Verdenskrig anvendte Italienerne under Angreb paa østrigske Skibe i Havn en Slags »Dværgubaade« eller maaske rettere »Søtanks«, der var forsynede med Larvefødder, saa de kunde »kravle« over de Bomme, der bar Netspærringerne i Havneindløbene. De var paa ca. 20 Tons og armerede med 2 Stk. 45 cm Torpedoer, der var anbragt i Rammer uden paa Fartøjernes Sider. Besætningen bestod af 3 Mand, og der fandtes 2 Elektromotorer — een paa 30 H.K., der drev den endeløse Kæde med Larvefødderne, og een paa 15 H.K., der drev en Skrue, der var anbragt beskyttet i en Tunnel, og som kunde give »Baaden« en Fart paa 5 Knob. Af disse »Søtanks« kan nævnes GRILLO, som i 1918 under et Angreb paa Pola blev opdaget og ødelagt efter at have forceret de fleste af Spærringerne.

I 1934 blev det kendt, at man i Japan eksperimenterede med »Dværgubaade« eller »Miniatureubaade«. De var paa 12 Tons, 9 m lange og 2.3 m brede. Armeringen bestod af 1 Stk. 45 cm Torpedoapparat i Stævnen samt et Maskingevær. Besætningen var paa 3 Mand. Der fandtes ingen Dieselmotor — men kun en Elektromotor, der blev drevet af et Akkumulatorbatteri. Farten var kun 3 Knob neddykket — i Overfladen noget mere. Aktionsradien var meget begrænset, og disse Dværgubaade formentes udelukkende bygget til Havneforsvar og lignende. Der fandtes dog et særligt Ubaadsdepotskib TAIGEI (»Den store Hval«), 10000 Tons, søsat 1933, som kunde tage 6 à 8 Dværgubaade om Bord — paa samme Maade som smaa Torpedobaade og Motortorpedobaade tidligere blev taget om Bord i Depot- og Moderskibe m. v.

Efter amerikanske Meddelelser tog japanske Dværgubaade Del i Angrebet paa Pearl Harbour i December

1941. Disse Fartøjer angaves at have et Deplacement paa 15 Tons og at være 12.5 m lange og 1.5 m brede og armerede med 2 Stk. 45.7 cm Torpedoer — formentlig elektriske. Besætning 2 Mand. Baadene er ind-delt i fem vandtætte Rum. Akkumulatorerne og Elektromotoren optager de  $\frac{2}{5}$  af Baadens Rumfang. Farten skulde være 24 Knob (neddykket?) og Aktionsradien 30 Sømil. Det er ikke oplyst, til hvilken Fart denne Aktionsradius svarer, men formentlig er det til Maximumsfarten, saaledes at Aktionsradien ved lavere Farter i Overfladen vil være væsentlig større. I den agterste Del af Dværgubaadene findes en Sprængladning paa 150 kg — formentlig til Selvdestruktion.

Billeder, der er offentliggjort af en saadan Dværgubaad, som deltog i Angrebet paa Pearl Harbour, og som det senere lykkedes Amerikanerne at bjerge i nærlig uskadt Tilstand, viser, at Skrogformen ikke ligner Ubaadens, men snarere Torpedoen, idet Dværgubaaden — ligesom Torpedoen — har et langt cylindrisk Midterparti med en Diameter paa 1.5 m. En neddykket Maximumsfart paa 24 Knob synes derfor ikke at være helt urimelig for en Baad med en saadan Skrogform. I denne Forbindelse kan henvises til, at de ældre Dværgubaade af Model 1934 var kortere og bredere (9 m  $\times$  2.3 m) og havde en Skrogform nærlig som de første »klumpfiskeagtige« Ubaade af den oprindelige »Holland«-Type.

I de amerikanske Meddelelser angaves tillige, at de japanske Dværgubaade blev ført af saakaldte »Døds-piloter«. For at gaa i Angreb med en saadan Ubaad og paa sikker Skudafstand affyre 2 Torpedoer mod en Ankerligger er det ikke umiddelbart indlysende, at man behøver at være Dødspilot, idet Ubaaden her dog maa siges at have en rimelig Chance for ikke selv at blive ødelagt af Torpedosprængningerne. Da det i de ameri-

kanske Meddelelser imidlertid udtrykkelig er nævnt, at Angrebet blev udført af Dødspiloter, har man ogsaa draget den Slutning, at selve Dværgubaaden skulde være blevet anvendt som en Slags »150 cm bemanded Torpedo« og er blevet styret direkte mod Maalet i neddykket Tilstand for med Sikkerhed at ramme dette under Vandliniepanseret.

Selv om man ikke kan afvise en saadan Mulighed, synes den dog at være mindre sandsynlig, naar der ses hen til Baadens Konstruktion og Armering med Torpedoer. Indtil der foreligger sikre Oplysninger om disse Dværgubaade og deres Anvendelse, maa det derfor antages, at det har været Hensigten, at Baadene efter Angrebet skulde ødelægge sig selv, idet Transportskibet, der i Ly af Natten havde bragt dem ind i Nærheden af deres Angrebsfelt, atter var staaet til Søs for ikke at forraade Foretagendet ved eventuelt at blive observeret. Da Angrebet sattes ind samtidig med et Luftangreb, har det formentlig været Hensigten, at Torpedosprængningerne og de efterfølgende Sprængninger af Dværgubaadene skulde »agere« Bombesprængninger. Angrebets sande Karakter vilde derved ikke blive røbet, saaledes at et lignende Angreb kunde gentages senere.

*(Fortsættes).*

---

## Nekrolog.

Kaptajn **Oluf Aarestrup** blev født den 2. December 1871 i København som Søn af Overlæge, Professor Andreas Theodor Aarestrup og Hustru Marie Frederikke Francisca, født Bang.

Han blev Kadet i 1889, Sekondløjtnant 1893 og var i 1896—1897 med Fregatten *FYEN* til Vestindien, blev Premierløjtnant i 1898 og kom atter til Vestindien med Krydseren *VALKYRIEN*, hvor denne bragte Hjælp til Martinique efter det vulkanske Udbrud.

I ung Alder begyndte han at interessere sig for det nyopdannede Vaaben, Undervandsbaaden, og arbejdede gennem Foredrag og Afhandlinger paa dettes Indførelse i vor Marine. Han foretog i 1906 en Studierejse til Vliessingen og Amerika, samt paa Hjemrejsen, til Kiel og Berlin og 1907 en Rejse til Værftet Fiat San Georgio i Spezzia og til et Værft i Rotterdam. Medens Forsvarskommissionen af 1902 var nedsat, holdt han Foredrag for denne og for Finansudvalget om Undervandsbaade og førte 1908—1912 Tilsyn med Bygningen af de første af vore Undervandsbaade i Spezzia og Firenze. I 1909—10 blev han Chef for vor første Undervandsbaad *DYKKEREN*. Han blev Kaptajn i 1909 og gik i 1912 udenfor Nummer for i de følgende Aar at indehave Stillingen som Direktør for Electric Boat Comp. i Paris.

Under Sikringsstyrken 1914—15 virkede han som Souschef ved Flaadens Overkommando og blev 1915—18 Bestyrer af Dansk Kul-Bureau og Medlem af Be-

styrelsen af Transatlantisk Kompagni, for hvilket han blev Direktør i 1918—23. I 1918 søgte han sin Afsked. I en Del Aar virkede han i Dansk Riffelsyndikat.

Aarestrup var ikke alene en meget alsidigt begavet og fremragende dygtig Søofficer, som har ydet en meget fortjenstfuld Indsats i vor Marine, men han var tillige et sjældent kultiveret, kundskabsrigt og charmerende Menneske med mangesidige Interesser, og han var blandt andet et udpræget Sprogtalent. Han besad tillige stor Forhandlingsevne, saa det kan ikke undre, at store Forretningsforetagender søgte at knytte ham til sig; naar dette lykkedes skyldes det blandt andet, at han efterhaanden fik Aversion imod det politiske Tovtrækkeri om Forsvarssagen, det var imod hele hans handledygtige, initialivrige Natur. Han bevarede til det sidste en dyb Interesse for og Kærlighed til Marinen.

I Kraft af sine Fortjenester blev han Ridder af Dannebrog i 1909, i 1926 blev han Dannebrogsmænd.

Aarestrup blev i 1898 gift med Ellen Severine f. Neergaard, f. 1866. Datter af Generalmajor, Krigsminister Johan Valdemar Neergaard og Hustru Anna Hermandine Marie f. Spethmann. Dette Ægteskab opløstes. I 1910 gift med Ellonora Stempfle, f. 1878, Datter af Godsejer Mauritius Stempfle og Hustru Victoria Vogt.

Aarestrup døde den 16. April 1942 og blev begravet paa Garnisons Kirkegaard den 20. April 1942.

*P. I.*

---



## Bog anmeldelse.

*Vort Søværns Hæders- og Mindedage.*

Af Kommandørkaptajn F. H. Kjølens.

Hagerups Forlag.

Paa Kommandørkaptajn Kjølens Initiativ og med denne som Forfatter paabegyndte Tidsskriftet for nogle Aar tilbage Optagelsen af Oversigter over vort Søværns Hæders- og Mindedage i Lighed med nogle udenlandske sømilitære Tidsskrifter. Tanken hermed var saa ligetil betydningsfuld og rigtig, at man kun kan takke Kommandørkaptajnen baade for hans Initiativ og for hans store Arbejde i denne Sag.

Thi det har utvivlsomt sin store Betydning, at Søværnet holder Hævd over sine Traditioner og mindes den Betydning vor Flaade har haft for vort Lands Bestaaen og for vort Folks Ære. selv om Tradition aldrig maa gaa ud over Effektivitet ved at virke hemmende paa Udviklingen efter Tidens Krav. Men Kommandørkaptajnen har tillige haft Ret i, i disse Maanedsoversigter, at medtage forskellige organisatoriske Data, idet det er yderst nyttigt at drage Lære af Fortidens Organisation og at indse, at det ingenlunde er alt nyt, der er godt paa dette Omraade, tvært imod har Søværnets Organisation, ikke mindst i dette Aarhundrede, lidt under uheldige Improvisationer og skæbnesvangre politiske Indgreb.

Men det er naturligvis først og fremmest Søkrigsbegivenhederne, som Stregen bør sættes og er sat un-

der, og efter at hele det store Forarbejde nu er samlet og udgivet i dette tiltalende Hæfte, har vi faaet en Haandbog i Hænde, som flittigt bør benyttes, ikke mindst til Erindring om saadanne Hædersdage, som vort Stammandskab og de værnepligtige bør instrueres om. Det vil derfor være naturligt, om dette Hæfte medgives vore Skibe og tildeles Kystdefensionens Værker, Kaserer m. v.

Til Maanedsoversigterne er knyttet en samlet Index, hvor Stoffet er ordnet alfabetisk, saaledes at man let kan finde hen til de Begivenheder, Stednavne eller Personer, man ønsker Viden om.

Det vil naturligvis altid kunne debateres, hvad der bør medtages i saadanne Oversigter og hvad ikke, det er sikkert Forfatterens Ønske, at enhver kritisk Indvending eller Paavisning af Fejl kommer til hans Kundskab for at blive taget i Betragtning ved den fortsatte Udgivelse af disse Oversigter i »Tidsskrift for Søværnen«, saaledes at disse gennem Tiderne kan blive korrigeret og suppleret.

Men her skal kun udtales en uforbeholden Anerkendelse af dette første Spadestik og tillige en Tak til Hagerups Forlag, der paa saa smuk Maade har bidraget sit til Sagen.

*P. I.*

---

## 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, Schouthynacht, Commandeur-Capitain, Capitain, Capitainlieutenant, Sølieutenant og Underlieutenant.
7. Maj 1937: Efter Søværnslovens Vedtagelse udskilles Kystflaaden fra Flaadestationen; Stillingen som Stationschef for Flaadestation oprettes med Kommandørkaptajn Ipsen som første Stationschef.
8. Maj 1625: Kong Christian 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. Bygningen tages 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 »Soridderen«, »Leoparden«, »Raa« og »Lossen« under Kommandørkaptajn Knoff kæmper udfør Fladstrand (Frederikshavn) med svensk Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht Sjøblad.
11. Maj 1902: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør H. P. Holm, deltager som Stationsskib i Vestindien i Redningsarbejdet efter Vulkanen Mont Pelée's Udbrud den 8/5 paa Martinique og redder 567 Mennesker.
12. Maj 1810: Eskadre paa 4 Orlogsbrigger under Kaptajn Krieger kæmper med og fordriver engelsk Fregat »Tribune« udfør Mandal.
14. Maj 1717: Kattegateskadren bestaaende af 2 Linieskibe, 2 Skytskibe og 12 Galejer m. fl. under Kommando af Kommandør Tordenskjold angriber Göteborg.
16. Maj 1619: Orlogsskibet »Enhjørningen« og Jagten »Lampretten« under Kaptajn Jens Munk afsejler fra København for at finde Nordvestpassagen, hvilket mislykkes. »Enhjørningen« forliser, efter Overvintring ved 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 Christian 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. Lützwof afslutter Traktat med Kejseren af Marokko og sikrer Handelskolonien Saffia.
16. Maj 1797: Middelhavseskadren bestaaende af Fregatten »Najaden« og Briggen »Sarpen« m. fl. under Kaptajn Bille kæmper udfør Tripolis mod tripolitansk Eskadre paa 6 Skibe.
21. Maj 1184: Flaade paa 100 Skibe samlet ved Masnedø under Biskop Absalon slaar i Strelasund ved Rügen den pommerske Flaade paa 500 Skibe under Hertug Bugislav. Af den 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 udfor Nydyb paa 4 Skibe under Admiral Peder Hvitfeldt landsættes og brændes ved Jasmund efter Kamp med 9 svenske Skibe. Besætningerne bjærges.
23. Maj 1809: 20 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schönheyder angriber i Store Bælt Konvoj under Dækning af engelsk Eskadre paa 5 Linieskibe og 2 Fregatter m. fl., hvorefter engelsk Fregat »Melpomène« maa sendes hjem for Kassation.
24. Maj 1612: Elfsborg Fæstning kapitulerer efter at Eskadre paa 7 Skibe under Admiral Jørgen Daa i 1611 og 1612 har angrebet svensk Flaade i Gøteborg og blokeret Gøta Elv.
25. og 26. Maj 1676: Dansk-hollandsk Flaade paa 18 Linieskibe og 8 Fregatter under Admiral Niels Juel kæmper mellem Bornholm og Rügen uafgjort med svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorenz Creutz.
25. Maj 1923: Krydseren »Gejser«, Chef Orlogskaptajn Godfred Hansen; ved en Explosion i et Fosfor-Taageudviklingsapparat, som demonstreredes ombord i Krydseren for Eskadrens Officerer m. fl., saares ca. 50, deraf 10 haardt, 1 Officer afgaar senere ved Døden.
26. Maj 1672: Fregatten »Færøe«, Kaptajn Bang, hejser Dannebrog over St. Thomas.
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 slaaet). 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 Oland

svensk Flaade paa 36 Skibe under Admiral Jacob Bagge; denne tages til Fange, medens Admiralskibet »Makalös« springer i Luften.

31. Maj 1626: Eskadre paa 5 Skibe fra Elben under Admiral Jørgen Ulfeld slaar i Nordsøen 12 Fribytterskibe fra Dynkerken, 2 Skibe brændes og 4 skydes i Sænk.
31. Maj 1695: Linieskibet »Lindormen« Kaptajn Just Juel afslaar i Kanalen et 5 Timers Angreb af engelske Orlogsmænd paa sin Konvoj.

*F. Kj.*

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Australien.

#### *Forsvaret af Australien.*

Med et Indbyggerantal af 6,5—7 Millioner Mennesker vil man kunne regne med, at Australien kunde opstille en Hær paa 20—25 Divisioner i Løbet af en fleraarig Krig. Dermed vilde det Tal være naaet, som blev nævnt i Midten af November 1941 af den australske Minister i London, Earl Page, idet han udtalte, at den australske Hær talte 450.000 Mand og Luftvaabnet 60.000. Disse Tal maa være overdrevne; de giver heller ikke noget korrekt Billede af Hærens Modstandskraft, fordi der ikke blev nævnt noget om Mandskabets Uddannelsesgrad eller om Hærens Udrustning.

Frem for alt vil der mangle Lærere ved Uddannelsen, Officerer og Underofficerer saavel som Førere for større Troppestykker, idet man maa tage i Betragtning, at den australske Hær i Begyndelsen af Krigen bestod af 17 blandede Brigader, 5 Kavalleribrigader med ca. 60 Infanteribatailloner og 20 Luftflotiller, alt i alt en Styrke paa ca. 100.000 Mand.

Hærens videre Forøgelse sker efter engelske Principper; der sendes Officerer til England for at gøre sig fortrolig med Organisation, Udrustning og Uddannelse. Siden 1939 er der blevet anvendt 20 Mill. £ paa Hæren hovedsagelig til Indførelse af Værnepligt, Formering af Landstorm, Oprettelse af Ammunitions- og Vaabenlagre og Forstærkning af Luftværnsskyts. Der blev oprettet et Korps paa 10.000 Mand til Kystforsvaret og Luftværnsskytset.

I 1939 bevilgedes for tre Aar 16.440.000 £ til Luftvaabnet, der i første Række anvendtes til Fremskaffelse og Anlæg af Baser i Port Moresby paa New Guinea og i Port Darwin i Nordaustralien. Antallet af Luftfartøjer i første Linie skulde bringes op

paa 220, og Personellet skulde forøges fra 3000 i 1939 med 900 Mand aarlig.

Alle de ovennævnte Tal giver nogle omtrentlige Holdepunkter for Vurderingen af den australske Hærs Styrke. Dertil maa man ogsaa erindre, at 40—50.000 Australier har deltaget i blodige Kampe i Nordafrika, Grækenland og paa Kreta, men paa den anden Side maa man ogsaa regne med, at visse Forstærkninger bliver ført til Australien fra U. S. A., baade af Materiel og Personel. Dog maa det siges, at den japanske Hær til enhver Tid vil være i Stand til at optræde meget overlegent overfor den australske, baade med flere Soldater og flere Vaaben.

Om og hvor Japan vil angribe Australien, vil Fremtiden vise, men Australien har i de sidste 40 Aar i Japan set sin fremtidige Fjende. Af Hensyn til den japanske Somagt blev Hovedstaden Canberra lagt inde i Landet, uden for de japanske Kanoners Rækkevidde.

Den vigtigste Del af Verdensdelen, den Del, hvor den største Del af Befolkningen bor, og det meste af Industrien er samlet, ligger i det sydøstlige Hjørne af Fastlandet, bortvendt fra Japan, mellem Brisbane og Adelaide. Dette Hjørne indeholder bogstavelig talt alt, hvad medgaar til Hærens Forsyninger, Fremstilling af Vaaben, Ammunition, Luftfartøjer o. s. v., og Afstanden til Kap York ved Torres Strædet er ca. 2000 km.

Queenslands Nordøstkyst er af Naturen særlig godt beskyttet mod fjendtlige Landgangsforetagender af Verdens største Korallrev — 1900 km — der kun har faa Aabninger, der er forholdsvis lette at lukke med Miner, i alle Tilfælde for større Skibe. York-Halvøen er bevokset med nigennemtrængelig Urskog og næsten ubeboet. Torresstrædet Nord herfor beherskes af Torsdagsoerne med Port Kennedy. Denne O-Fæstning maa, ligesom Port Moreshby, erobres af Japanerne, hvis de vil sikre sig Kontrol over Torresstrædet.

Paa Australiens Nordkyst har Hovedstaden i Northern Territory, Port Darwin, strategisk Betydning. Denne lille By er i de seneste Aar blevet udbygget til et Luftstøttepunkt af første Klasse og til Basishavn for Flaaden. Foruden Luftvejen findes der en Bane og en Landevej over Alice Springs til det øvrige Australien gennem en af Verdens største Orkner.

Japanerne kender uden Tvivl alle Vanskelighederne. De vil bestemme, om de vil forsøge kun at vinde Herredømmet over Gennemsejlingen i Torresstrædet, eller om de efter at have nedkæmpet de nordlige Støttepunkter vil forsøge at give sig i Kast med det sydlige Hovedland ved Hjælp af deres Flaade. Allerede



i Dag er de allieredes Skibsfart for Størstedelen fortrængt fra Vejen Nord om Australien gennem Alafura Havet og henvist til den sydlige Passage gennem Bass-Strædet, hvad der forlænger Søvejen til Indien og Persien ganske betydeligt.

(M. W.) F. H.

## Japan.

### Personalia.

Marineminister, Admiral Shigetaro *Shimada* udnævntes <sup>18/10</sup> 1940 gennem Ministerpræsident Tojo. Til sin Raadighed har han følgende Personel i den japanske Flaade:

Flaadechef: Admiral Isoroku *Yamamoto*.

Flaadens Stabschef: Admiral Osami *Nagano*.

Flaadens Stabs Souschef: Viceadmiral Seiichi *Ito*.

Chef for 1. Flaadeafdeling: Viceadmiral Shiro *Takasu*.

Chef for 2. Flaadeafdeling: Viceadmiral Nobutake *Kondo*.

Chef for Kina-Flaaden: Viceadmiral Nineichi *Koga*.

Chef for Marinestationen Yokosuka: Viceadmiral

Noburo *Hirata*.

Chef for Marinestationen Kure: Admiral Soemu *Toyodo*.

Chef for Marinestationen Sasebo: Viceadmiral

Umataro *Tanomoto*.

Chef for Marinestationen Maizuru: Viceadmiral

Sonusuke *Kobayashi*.

Generalgouvernør paa Formosa: Admiral Kiyoshi *Hasegawa*.

Chef for Centralkontoret for Marinekonstruktion:

Viceadmiral *Iwamura*.

Chef for Centralkontoret for Marineværfter: Viceadmiral

Shiro *Koike*.

Chef for Arsenalet i Maizuru: Kontreadmiral *Ozawa*.

Chef for Centralkontoret for Marineluftvaabnet:

Viceadmiral Eikichi *Katagiri*.

Chef for Luftstyrkerne paa Søen: Viceadmiral

Chuichi *Nagumo*.

Chef for de landbaserede Luftstyrker: Viceadmiral

Nishizo *Tsukahara*.

Chef for Hangarskibsstyrken: Viceadmiral Shigeyoshi *Inouye*.

Chef for Marinens Presseafdeling: Kommandør Hideo *Hiraide*.

(M. R.)

*Undervandsbaade.*

En af Amerikanerne uskadeliggjort Dværg-Undervandsbaad er blevet nærmere undersøgt, og de Detailoplysninger, der er offentliggjort, siger, at den har en Længde af 12,5 m. Ved vandtætte Skodder er den inddelt i fem Rum, og Armeringen bestaar af to 45,7 cm Torpedoer. Batterier og Elektromotorer optager ca. 40 % af Pladsen, og Maksimumsfarten anslaaes til 24 Kn. Aktionsradius er imidlertid kun 30 Sml., d. v. s. at hvis man vil vende tilbage til sit Udgangspunkt, er den kun halvt saa stor. En brysant Ladning paa 150 kg i Agterenden tyder imidlertid paa, at dette med at vende tilbage auses for meget problematisk.

(Sv. F.) F. H.

## Sverige.

*Den nye Flaadeplan. (Fortsat)*

Sænkningerne ved Malakka tilligemed Kreta gav en yderligere Erfaring — Kravet om Eskorte af Jagerluftfartøjer i Farvande og under Forhold, hvor fjendtlige Luftangreb er sandsynlige. De tyske Skibes Fart gennem Kanalen er en positiv Lære i saa Henseende. Lige saa vel som Bombemaskinerne kræver Eskorte under deres Operationer, er dette Tilfældet ved Skibe. Da vi begrænser den offensive Virksomhed paa længere Afstand fra egen Kyst til saadanne Sigbarhedsforhold, hvor Risikoen for Fjendens Luftfartøjer er minimal, kan Kravet om Luftjagere indskrænkes til at gælde, naar Skibene optræder i Nærheden af egen Kyst og i deres Baser. Dette Krav kan muligvis opfyldes ved en Forstærkning af fjerde Lufteskadre med en Jagerflotille.

De Baser, der skal benyttes af Skibene, maa udbygges med Henblik paa Truslen fra Luften, og de maa saa vidt muligt lægges saaledes, at de ligger uden for det fjendtlige Luftvaabens effektive Rækkevidde. Dog er Malta, der kun ligger ca. 100 km fra Siciliens Sydspids et lysende Eksempel paa Muligheden for at skaffe sikre Baser. Trods de mest intensive, uafbrudte Angreb er denne britiske Flaadebasis stadig Udgangspunkt for Søstridskræfternes Angrebsvirksomhed mod Aksemagternes Transporter til Afrika. De svenske Skærgaarde og den svenske Granit frembyder gode Muligheder for stærke svenske Baser.

En typisk Erfaring fra Krigen er, at Offensiven er det bedste Forsvar. For at møde Overraskelser er det bedst selv at overraske. Den nye svenske Flaade opbygges ogsaa til offensiv Virksomhed,

hvor høj Fart, Letbevægelighed og stor Slagkraft er nødvendige Egenskaber hos Styrkerne. Hovedvægten lægges paa Torpedovaabnet, fremført af Jagere og Torpedobaade paa Overfladen, Undervandsbaade under Vandet og Torpedoplaner i Luften. For at støtte de lette Overfladeskibe ved overraskende Angreb fra stærke Stridskræfter og for at hjælpe de torpedobærende Enheder gennem Fjendens Bevogtningslinier maa man have Artilleri. Dette anbringes paa den stabile og modstandsdygtige Grund, som Krydserne er.

Overvandsskibene skal operere i Kampgrupper, hver Gruppe bestaaende af en Krydser, en Jagerdivision og en Torpedobaadsdivision. De forskellige Skibe i Gruppen supplerer hinanden og giver tilsammen Gruppen de nødvendige karakteristiske Egenskaber: Hurtighed, Letbevægelighed og Slagkraft. Ved Gruppeinddelingen opnaas ogsaa, at ikke alle de store Enheder findes i samme taktiske Enhed, der kan være mere saabar. Risikoen for, at alle Krydserne skal blive sænket ved et enkelt større Angreb, er dermed elimineret. Der er fra visse Sider fremsat den Tanke, at gaa bort fra Krydserne og kun bygge Jagere. Dette maa imidlertid være daarlig Økonomi. Jageren har ganske vist vist sig at være en meget anvendelig Skibstype til Løsning af mange og forskelligartede Opgaver. Men det store Antal, der kræves, nødvendiggør, at Størrelsen begrænses. Det nye, hurtigskydende Artilleri kan ikke apteres paa Jageren, og der kan heller ikke gives denne den Beskyttelse, der er nødvendig for at give tilstrækkelig Modstandskraft.

Ligesom alle andre Stridskræfter — om end procentvis i mindre Udstrækning — er Krigsskibe udsatte for Tab og Skader i Krig. Jo mere rationelt de konstrueres og sammensættes til formaalstjenlige Enheder, jo bedre deres Besætninger uddannes, desto mindre kan Tabene paaregnes at være. Men dette Forhold medfører dog ogsaa, at Antallet af Skibe ikke maa være under et vist Minimum. Af Hensyn hertil og til de forskellige Opgaver, Flaaden maa løse, maa Kampgruppernes Antal ikke være færre end tre. Dette er Aarsagen til det Nybygningsprogram for den svenske Flaade, der fremsattes i Forsvarsbetænkningen, der gaar ud paa at fremskaffe saa hurtigt som muligt en let Offensivflaade paa tre lette Kampgrupper.

Som Forfatteren har søgt at paavise, er denne Flaades Skibstyper planlagt i Overensstemmelse med Erfaringerne fra den nuværende Krig. Man skal anvende Gruppetaktikken til offensiv Optræden i Mørke og usigtbart Vejr, men ogsaa til Forsvar af egen Kyst i Samarbejde med Luftfartøjer og med den Støtte, som udgøres af de ældre Artilleriskibe under alle Forhold. Ved Hjælp af

stærke Minespærringer, der skal forsvares af Flaade og Luftvaaben, skabes samtidigt et svensk »Indhav«, indenfor hvilket de svenske Søforbindelser kan opretholdes.

Den nye Forsvarsplan er saaledes opbygget paa det Princip, at der uden for Kysten skabes en ydre Forsvarslinie af Sø- og Luftstridskræfter, som i snævert Samarbejde under alle Forhold skal kunne sættes ind mod Angreb af en Fjende, der vil trænge ind paa svensk Jord eller i svensk Farvand. Herved frigøres ogsaa Hærstyrker i større Udstrækning, saaledes at de i Forbindelse med Luftfartøjer kan beskytte Landgrænsen og de Dele af Søgrænsen, hvor Flaaden ikke kan optræde.

For den nye Flaade gælder det, ligesom for den nye svenske Hær, at dens Bevægelighed og Slagkraft forøges.

(B. Berthelsson i Sv. F.) F. II.

---

## Om nogle tekniske Grænser for Krigsskibes militære Egenskaber.

*Foredrag i Søs-Lieutenant-Selskabet den 10. Marts 1942.*

Af Direktør for Orlogsværftet N. K. Nielsen.

I de seneste Aar har Søs-Lieutenant-Selskabet nu og da indbudt enkelte af Søværnets Ingeniører som Gæster. Som en af disse har jeg derefter været indbudt til at holde et teknisk Foredrag og Foreningen af Søværnets Ingeniører til at overvære dette. Foredragets Emne valgtes saaledes, at det tillige strejfede Krigsskibes taktiske og strategiske Egenskaber, hvis rette Udvikling netop er betinget af et godt Samarbejde mellem Søofficererne og Ingeniørerne.

At Forstaaelsen heraf har været fremherskende i Selskabet, ses af dettes ældste og ældre Love, idet disse blandt »de Videnskaber, som Selskabet saavel praktisk som teoretisk agter at dyrke«, nævner »Constructionen« og senere tillige »Maskinvæsen«.

Det kan ikke bestrides, at moderne Teknik er blevet af stadig stærkt voksende maritim og militær Betydning, men samtidig har Forholdene medført, at Vekselvirkningen mellem Strategi og militær Taktik paa den ene Side og maritim Teknik paa den anden Side har vanskelige Udviklingskaar i den danske Marine.

Tjenesten i Søværnet nødvendiggør denne Vekselvirkning mellem Søofficerer og Ingeniører paa mangfoldige maritime og militære Omraader, men Overholdelsen af visse gamle Traditioner har udøvet en mindre heldig Indflydelse paa Samarbejdet, endskønt dette

stedse bør fremmes i Forstaaelsen af Nutidens Krav og Tjenestens Tarv.

Det er i Aand hermed, at en af Søværnets maritimt uddannede, ledende Ingeniører trods tidligere indtagne Standpunkter saavel fra Søofficerers som fra Ingeniørers Side, har holdt nedenstaaende Foredrag, som tilstræber i højere Grad at gaa i Bredden end i Dybden og at have Interesse for saa mange Søofficerer som muligt.

Det bør imidlertid betones, at det kun er nogle af de militære Egenskaber, der omtales, og at Foredragstiden kun har tilladt at behandle dem i store Træk. Der ligger ogsaa paa dette Omraade et Samarbejdsfelt for Søofficerer og Ingeniører, hvilket ikke kan behandles blot nogenlunde fyldestgørende uden Medvirkning fra begge Sider.

Krigsskibes militære Egenskaber kan deles i de taktiske og strategiske Egenskaber.

De taktiske Egenskaber falder i følgende Dele:

De materielle Kampegenskaber,  
 Farlegenskaberne og  
 Manøvreegenskaberne.

De materielle Kampegenskaber kan atter deles i:

Offensivegenskaberne, som navnlig vedrører Armeringen, hvoraf Artilleri- og Torpedoarmeringerne samt AL-Armeringen er de fremherskende.

Defensivegenskaberne, som navnlig bestaar i Panserbeskyttelse, Undervandsbeskyttelse, Gasbeskyttelse, vandtæt Inddeling samt Silhouetvirkning og Taage- og Røgudlægningsmidler. Hertil kommer endvidere for Undervandsbaade disses Dykkeevne.

Blandt Krigsskibes strategiske Hjælpemidler kan nævnes:

Aktionsradius, økonomisk Fart, Ammunitionsbeholdning og begrænsede Hoveddimensioner.

Det vilde være uoverkommeligt at berøre alle disse Egenskaber i et enkelt Foredrag, hvorfor dette indskrænker sig til at behandle nogle af de Begrænsningsfaktorer, der vedrører:

Armeringen — herunder navnlig Artilleriarmeringen — Panserbeskyttelsen, Undervandsbeskyttelsen, Fartegenskaberne og endelig Begrænsningen af Hoveddimensionerne.

1. I Forbindelse med Omtalen af Grænsfaktorerne for hver af de militære Egenskaber, der kommer til Behandling her, bør Opmærksomheden i korte Træk henledes paa Deplacementets Sammensætning, hvilket atter vil sige dets Udnyttelse til Opnaaelsen af de militære Egenskaber.

Med dette Formaal for Øje deles Deplacementet i følgende 6 Dele:

1. Skrogvægten inclusive Vægten af Skrogets Hjælpemaskineri,
2. Vægten, som beslaglægges af Armeringen eller af den offensive Kampkraft,
3. Vægten, som medgaar til Beskyttelsen eller den defensive Kampkraft,
4. Vægten, som beslaglægges af Fremdrivningsmaskineriet — jfr. Fartegenskaberne,
5. Vægten af Udrustningen, d. v. s. Besætning og de Beholdninger og Inventar, der særligt knytter sig til Besætningen.
6. Vægten, der beslaglægges af Aktionsradien, d. v. s. Vægten af Brændsel og Spædevand.

Størrelsen af disse 6 Vægtgrupper sættes procentvis i Relation til Skibets Deplacementer, som dels er Standard-Deplacementet\*), hvilket kun rummer de 5 førstnævnte Vægtgrupper, men ikke Brændsel og Spædevand, og dels til Max.-Deplacementet, som rummer alle 6 Vægtgrupper.

En Sammenstilling af disse Vægtgrupper for en Række inden- og udenlandske Krigsskibe ordnede som Slagskibe, krydserlignende Skibe, Torpedobaade og Undervandsbaade vil fremgaa af Tabel 1, 2, 3 og 4.

Opmærksomheden henledes paa Forskellen mellem Standard-Deplacement ( $D_s$ ) og Max.-Deplacement ( $D_m$ ), hvorfor man ved enhver Deplacement-Sammenligning bør gøre sig klart, om man staar overfor et  $D_m$  eller et  $D_s$ .

I de officielle Flaadelister opgives i Almindelighed  $D_s$ , medens vi her i Marinen er mest tilbøjelige til at tale om  $D_m$ , fordi Skibets Dybgaaende knytter sig til dette Deplacement. Dette medfører, at danske Skibes  $D_m$  ofte sammenlignes med udenlandske Skibes  $D_s$ , og paa den Maade opstaar en Del Fejlbedømmelser, der virker vildledende.

Man maa endvidere være paa Vagt overfor sammenlignende %-Angivelser af f. Eks. Armeringsvægte i Skibe, idet disse selvfølgelig ogsaa er forskellige, eftersom de er ansat i Forhold til  $D_m$  eller til  $D_s$ , og de er mindst i førstnævnte og størst i sidstnævnte Tilfælde.

Disse %-Angivelser repræsenterer de praktiske Grænser for, hvad der af Vægt kan stilles til Raadighed for hver af de militære Egenskaber, og man bør gøre sig til Regel at foretage Sammenligning mellem danske og udenlandske Skibe paa Basis af  $D_s$  og paa Basis

\*) Maales i engelske Tons à 1016 kg.



TABEL I.

## SLAGSKIBE

Sammenlignende Grænseværdier for Deplacementsfordeling.

	Bayern		Hood		Dunkerque		Peder Skram		Graf Spee	
Liengde . . . . . m.	191		247		205		86.4		181.7	
Depl. Max /Standard . . . . . t.	31200/27000		47000/41150		/26500		3710/3410		13700/10160	
Fart . . . . . kn.	22.2		32.1		32.0		15.9		26.0	
AHK . . . . .	55000		155000		152000		5000		54000	
Skrog <sup>m</sup> / Udrustning . . . . . %	27.8	32.0	32.5	37.1	26.5	32.1	31.1	33.8	27.0	36.4
Skrogets Hjælpemaskineri . . . . . %							2.54	2.75	3.5	4.7
Armering <sup>u</sup> / Beskyttelse . . . . . %	12.8	14.7	11.6	13.2	12.4	15.5	10.66	11.56	12.4	16.7
Skibets og Armeringens Beskyttelse . %	37.0	42.7	30.2	34.5	30.9	38.0	35.2	38.4	19.7	26.6
Fremdrivningsmaskineri . . . . . %	6.5	7.5	11.6	13.3	9.1	11.4	9.44	10.27	8.4	11.3
Diverse Udrustning . . . . . %	2.7	3.1	1.7	1.9	2.6	3.0	2.97	3.22	3.2	4.3
Standard Depl. . . . . %		100		100		100		100		100
Brændsel og Spædevand . . . . . %	13.2	15.1	12.4	14.2	18.5	22.8	8.09	8.9	25.8	35.0
Max. Depl. . . . . %	100	115.1	100	114.2	100	122.8	100	108.9	100	135.0

af %-Angivelser, der knytter sig til dette Displacement.

De omhandlede %-Angivelser viser altsaa, hvorledes Displacementet er udnyttet til militære Egenskaber og Grænserne for, hvad der paa saadanne Omraader er gennemførligt, men de meddeler selvfølgelig intet om, hvor godt og effektivt Vægten indenfor en enkelt Vægtgruppe er udnyttet.

Hvis man f. Eks. bruger den for Vaabnene til Raadighed værende Vægt til Anbringelse af for tungt konstruerede Vaaben, bliver Skibets offensive Kampkraft selvfølgelig lille, selv om det fra Konstruktørens Side er lykkedes at stille en endog meget stor %-Del af Displacementet til Raadighed for Anbringelse af Vaaben.

Det vil heraf ses, hvor vigtigt det er, at alle Kræfter forener sig om at udnytte og overholde Displacementet paa militært formaalstjenlig Maade. Dette gælder ikke alene Skibets ansvarlige Konstruktør og Vaabenkonstruktørerne, men ogsaa de færende Officerer og blandt disse navnlig Skibets, Flotillens eller Eskadrens Chef og øverste sejlende Tekniker.

Det er maaske naturligt, at alle ombord undtagen Chef og øverste Tekniker foreslaar nye Installationer, ofte til Brug for udvidet Behoelse og andre Bekvemmelighedsformaal, større Drikkevandsbeholdning o. l., hvilket i det lange Løb vilde faa store Displacementsforøgelse med deraf følgende Afsvækkelse af de militære Egenskaber til Følge, men Skibets Chef bør være sig det skadelige heri bevidst og være paa Vagt deroverfor og kun understøtte saadanne Bestræbelser, for saa vidt de efter tungt vejende militære Synspunkter kan anses berettigede.

Et af de bedste Værn for et Krigsskibs militære Egenskaber er saaledes at værne dets Displacement, hvilket ikke alene har stor Betydning for det eksisterende Skib — navnlig saa længe det er nyt og værdi-

TABEL 2.

## KRYDSERLIGNENDE SKIBE

Sammenlignende Grænseværdier for Deplacementsfordeling.

	Hekla		Valkyrien		Principe Alfonso		10000 t. Krydsrer		Graf Spee	
Længde . . . . . m.	70.62		81.29		175.5		185.0		181.7	
Depl. Max./Standard . . . . . t.	1300/1150		3140/2640		9150/7250		14000/10000		13700/10160	
Fart . . . . . kn.	16.7		17.5		34.7		31.5		26.0	
AHK . . . . .	3050		5070		84000		84000		54000	
Skrog m/ Udrustning . . . . . %	41.77	47.34	39.12	46.46	39.3	49.6	31.4	43.3	27.0	36.4
Skrogets Hjælpemaskineri . . . . . %	2.17	2.44	1.97	2.35			2.9	3.9	3.5	4.7
Armering u/ Beskyttelse . . . . . %	5.92	6.70	8.06	9.57	6.4	8.1	7.1	9.9	12.4	16.7
Skibets og Armeringens Beskyttelse. %	11.99	13.58	11.80	14.00	9.8	12.4	14.3	19.7	19.7	26.6
Fremdrivningsmaskineri . . . . . %	20.50	23.23	17.26	20.51	20.2	25.5	13.8	19.0	8.4	11.3
Diverse Udrustning . . . . . %	5.83	6.71	5.99	7.11	3.5	4.4	3.1	4.2	3.2	4.3
Standard Depl. . . . . %		100		100		100		100		100
Brændsel og Spædevand . . . . . %	11.82	13.6	15.8	19.0	20.8	26.5	27.4	38.0	25.8	35.0
Max. Depl. . . . . %	100	113.6	100	119.0	100	126.5	100	138.0	100	135.0

fuldt — men ganske særlig Betydning for fremtidige Konstruktioner. Opfyldes dette ikke, formindskes den Vægt og den Depl.-%, der kan stilles til Disposition for Opnaaelsen af de militære Egenskaber, og derved afsvækkes Skibets Kampkraft.

Af Tabel 3 fremgaar, at for hvert %-Point Vægten af Skroget forøges, vil Vægten, som er til Disposition for Armeringen, reduceres med ca. 10 %

Det maa i sidste Instans blive Marinestaben og de konstruerende Myndigheder, der med fast og bestemt Haand baner Vejen for, at de militære Egenskaber højnes.

Man kan ogsaa gaa ud fra, at disse Myndigheder kender de strenge Vilkaar, hvorunder dette Maal naas, og Forstaaelsen af, hvor tungtvejende Følgerne af Væglforøgelse er.

Det ses meget klart af den bekendte Ligning for Displacementet:

$$P = k_1P + k_2P^{2/3} + k_3P^{1/3} + WP^0$$

Her omfatter  $k_1P$  de Vægte, hvis Størrelse varierer med Displacementet  $P$ , og disse Vægte er Skrogets Vægt inkl. Beboelse og lignende Udstyr samt Hjælpeinstallationer for Skroget, saasom Spil, Køleanlæg, Lænseindretninger, Kabysindretning og en Mængde andre Installationer.

$k_2P^{2/3}$  omfatter hele Maskinanlægget, Brændselsbeholdninger, Spædevand, Dækspansring og den Del af Besætningen med tilhørende Proviant, Drikke- og Vaskevand og Inventar, som er knyttet til Skibets Navigation og Drift, medens den resterende Del af Besætningen og de dertil hørende Vægte er tilknyttet Vaabnene og Armeringen med alt Tilbehør, som varierer med  $P^0$  og altsaa udgør Størrelsen  $W$ .

Tilbage er da de Vægte, som udgør  $k_3P^{1/3}$ , og disse

TABEL 3.

## TORPEDOBAADE

Sammenlignende Grænseværdier for Deplacementsfordeling.

	Ormen		Hvalrossen		Glenten		6-T/41 10.5 cm K.		2-T/40 10.5 cm K.		Udenl. Projekt	
Længde . . . . . m.	35.00		45.00		59.60		63.00		85.00		87.00	
Depl. Max./Standard . . . . . t.	104.7/88.4		181.7/150.5		335.8/290.4		381/328		885/770		1100/810	
Fart . . . . . kn.	24.50		27.26		28.05		29.50		36.00		36.00	
AHK . . . . .	1850		2110		6000		6500		24000		26000	
Skrog <sup>m</sup> / Udrustning . . . . %	32.08	38.04	33.74	40.75	31.55	36.48	31.10	36.11	31.51	36.15	29.6	40.2
Skrogets Hjælpemaskineri %	0.96	1.13	2.09	2.53	2.50	2.89	2.26	2.62	3.48	3.99		
Armering . . . . . %	7.45	8.82	6.94	8.36	10.22	11.80	13.81	16.07	9.97	11.44	6.80	9.20
Fremdrivningsmaskineri . %	37.73	44.66	34.88	42.12	36.70	42.43	32.00	37.16	37.18	42.62	32.70	44.50
Diverse Udrustning . . . . %	6.21	7.35	5.17	6.24	5.52	6.40	6.93	8.04	5.05	5.80	4.50	6.10
Standard Depl. . . . . %		100		100		100		100		100		100
Brændsel og Spædevand . %	15.57	18.3	17.18	20.8	13.51	15.9	13.90	16.3	12.81	14.7	26.40	35.8
Max. Depl. . . . . %	100	118.3	100	120.8	100	115.9	100	116.3	100	114.7	100	135.8

er f. Eks. Sidepanser og en Del af Undervandsbeskyttelsen samt andre Vægte, som varierer med kun een af Skibets Dimensioner f. Eks. Længden.

Differentierer man den anførte Ligning faas:

$$dP = k_1 dP + k_2 \frac{2}{3} P^{\frac{2}{3}} dP + k_3 \frac{1}{3} P^{\frac{1}{3}} dP + q,$$

hvor  $q$  er den Vægtforøgelse, som man vil indføre, og som her er antaget uafhængig af Deplacementet, allsaa f. Eks. Vaabenforøgelse eller lignende, men den kan selvfølgelig være af en hvilken som helst Natur og maa da i Overensstemmelse hermed tilføjes under  $P$ ,  $P^{\frac{2}{3}}$  eller  $P^{\frac{1}{3}}$ .

Ved nogen Omskrivning faas:

$$\frac{dP}{q} = \frac{P}{P \div k_1 P \div \frac{2}{3} k_2 P^{\frac{2}{3}} \div \frac{1}{3} k_3 P^{\frac{1}{3}}} = K$$

$$dP = Kq$$

Tager man som Eksempel en Torpedobaad af N-Typen og  $q = 5$  t til Forøgelse af f. Eks. Armeringen, som varierer uafhængigt af  $P$ , bliver  $K = 3,35$ , d. v. s. at Forøgelsen af Deplacementets Størrelse ikke bliver 5 t, men 16,75 t. Hvis  $q$  var en Forøgelse af Vægte, der varierer med  $P$  eller  $P^{\frac{2}{3}}$ , vilde  $K$  blive lidt højere, nemlig 3,48, henholdsvis 3,44.

En Vægtforøgelse som her omtalt er forudsat opstaaet paa et Tidspunkt, da Skibets Hoveddimensioner endnu ikke er bundne, og da kan Skibets Egenskaber baade Fart, Stabilitet, Fribord og Styrke o. l. bevares mod at forøge Skibets Hoveddimensioner paa en saadan Maade, at Deplacementet forøges med  $K \cdot q$ .

Værre ligger Sagen, naar Kravet om Vægtforøgelsen først fremkommer, efter at Skibets Dimensioner er bundne, thi da kan Kravet kun opfyldes ved at ned-sætte en eller flere af Skibets Egenskaber.

Denne Betragtning viser, hvor snævre de Grænser

TABEL 4.

## UNDERVANDSBAADE

Sammenlignende Grænseværdier for Deplacementsfordeling.

	Galathea		Rota		Havmanden		Engelsk U-Baad		U. C I		U. C II		U. 117	
Længde . . . . . m.	37.49		44.00		42.63		71.50		34.00		51.80		81.50	
Depl. $\uparrow/\downarrow$ . . . . . t.	183/237		312.3/369		336/407		840/		177/225		417/550		1175/1885	
Fart $\uparrow$ . . . . . kn.	13.45		15.00		15.72		16.40		6.50		11.50		14.75	
AHK $\uparrow/\downarrow$ . . . . .	475/285		980/740		1250/450		2400/		90/138		550/460		2400/1150	
Skrog + Hjælpemaskine . %	53.60	56.05	48.80	50.48	45.83	47.72	52.0	57.7	46.0	48.4	45.0	49.5	45.2	49.2
Ballast . . . . . %	7.23	7.56	9.06	9.35	8.58	8.93			14.5	15.3	6.0	6.6	5.4	5.9
Armering . . . . . %	6.90	7.22	7.83	8.08	9.54	9.93	6.0	6.7	7.9	8.3	8.0	8.9	9.8	10.6
Fremdrivningsmaskine . . %	26.31	27.45	29.19	30.20	29.07	30.26	30.0	33.4	22.9	24.1	26.0	28.6	26.0	28.3
Diverse Udrustning . . . . %	1.63	1.72	1.82	1.89	3.04	3.16	2.0	2.2	3.7	3.9	5.75	6.4	5.6	6.0
Standard Depl. . . . . %		100		100		100		100		100		100		100
Brændsel . . . . . %	4.33		3.30		3.94		10.0		5.0		9.25		8.0	
Depl. $\uparrow$ . . . . . %	100		100		100		100		100		100		100	

er, indenfor hvilke der fra alle Sider i Marinen maa arbejdes, naar Skibenes militære Egenskaber skal fremelskes og bevares, og at unødvendige Krav har meget uheldige Følger.

Derefter bør nogle enkelte af de militære Egenskaber skænkes speciel Opmærksomhed for derigennem at paavise nogle af de konkrete Faktorer, som har størst Indflydelse paa Grænserne for de nævnte Egenskabers Opnaaelse.

## 2. Armeringsgrænsen.

Det er karakteristisk for Armeringen og ganske særligt for Artilleriarmeringen, at den vejer meget, er højt anbragt for at opnaa tilstrækkelig Ildhøjde, og at den under Brug paavirker Skibet i meget følelig Grad.

Vægtspørgsmaalet er omtalt, men Følgerne af Armeringens høje Beliggenhed bør underkastes en kort Behandling.

Det er en kendt Sag, at højt beliggende Vægte har mærkbar Indflydelse paa Skibets Stabilitet. Der kan i saa Henseende forudsættes Forstaaelse af og Kendskab til Stabilitetsstørrelsen, Metacenterhøjden GM, men denne repræsenterer kun den mest elementære af Stabilitetsfaktorerne. GM er først og fremmest et Maal for Begyndelsesstabiliteten — altsaa ved smaa Krængningsvinkler.

Højt beliggende store Artillerivægte giver et højt beliggende Tyngdepunkt for Skibet, og da maa et passende GM tilvejebringes bl. a. ved tilstrækkelig stor Skibsbredde.

Men et endnu værre Forhold er Indflydelsen paa Skibets Rulninger — dels deres Størrelse og dels deres Periode, som kaldes Skibets Svingningstid eller Rulningsperiode. Denne er som bekendt for Rulninger op til ca.  $15^\circ$  bestemt ved



TABEL 5.

## ARTILLERI-ARMERINGS-GRÆNSER

Skibets Navn	Hoved- armering	Bygge- aar	L. m.	B. m.	Depl. W.	Knob V.	R. t.	Σ R. t.	k <sub>1</sub>	k <sub>2</sub>
Gneisenau .....	9×28.0 cm.	36	226	30.0	26000	27.0	230	2070	1685	225
Admiral Hipper .....	8×20.3 -	37	195	21.3	10000	32.0	130	1040	1022	143
Admiral Graf Spee.....	6×28.0 -	32/34	182	21.7	10000	26.0	230	1380	622	103
Bremse .....	4×12.7 -	31	108	13.5	1460	27.0	38	152	274	76
Parramatta.....	8×10.2 -	39	84	11.4	1200	19.2	20	160	605	115
Kumano .....	15×15.5 -	37/38	191	18.2	8500	33.0	65	975	1288	99
Tyokai.....	10×20.3 * -	31	184	19.0	9850	33.0	130	1300	746	84
Yubari.....	6×14.0 -	23	133	12.0	2900	33.0	51	306	358	72
Gustav V .....	4×28.3 -	18	121	18.6	7160	24.0	230	920	338	85
Tromp.....	6×15.0 -	37	132	12.4	3450	32.5	60	360	318	67
Ilmarinen .....	4×25.4 -	31	93	16.9	3900	15.0	196	784	262	66
Peder Skram .....	2×24.0 -	09	86.4	15.7	3411	15.9	179	358	279	147

$$T = 2\pi \sqrt{\frac{\rho^2}{g \cdot GM}} = \frac{0,634 \rho}{\sqrt{GM}}$$

Her er  $\rho$  Inertiarmen i Skibets Masseinertimoment, og det ubehagelige er, at dette vokser stærkt, naar store Vægte bringes ud paa store Arme, idet Tilvæksten i Inertimoment er Massen  $\cdot$  Armen<sup>2</sup>.

Man ser her, hvor stærkt højtbeliggende store Vægte som Kanoner og Artillerimeddelelsesmidler og lignende virker, idet Rulningsperioden vokser proportionalt med Inertiarmen eller Gyrationradien, men omvendt proportionalt med Kvadratrodten af GM.

Nu vil man maaske mene, at det er en Fordel, at Rulningsperioden er stor, da det giver behagelige Bevægelser, men mindre behageligt er det, at Rulningsvinklen bliver stor, thi dette kan føre til Kæntring, og det vanskeliggør i alle Tilfælde Brugen af Artilleriet, og hvad kan det nytte at have et godt og kraftigt og derfor ogsaa tungt Artilleri, hvis man ikke kan bruge det paa effektiv Maade.

Man har et ret nyt Eksempel paa, at en overarme-ret japansk Torpedobaad TOMOTSURU i 1934 kæntrede i rum Sø. Den havde et Standard-Displacement paa 525 ts og førte 3 Stk. 12,7 cm Kanoner.

Endnu klarere ser man Grænsen for Armering ved at betragte Rekylvirkningen. Denne frembringer et Krængningsmoment overfor Skibet, og dette Moment bliver større jo større Kaliberet er, og jo højere Kanonen er anbragt. Man kan dele Betragtningen i Rekylmomentet for den højest beliggende Kanon og Summen af Rekylmomenterne for alle Kanoner, der kan affyres paa een Gang til samme Side.

Disse Rekylmomenter er imidlertid ikke af statisk, men derimod af dynamisk Art, men saalænge det kun gælder en Sammenligning og Rulningsvinkler op til ca.

TABEL 6.

## ARTILLERI-ARMERINGS-GRÆNSER

Skibets Navn	Hoved- armering	Bygge- aar	L. m.	B. m.	Depl. W.	Knob V.	R. t.	Σ R. t.	k <sub>1</sub>	k <sub>2</sub>
I—II .....	8×12.0 cm.	40	108	11.1	1870	—	28	224	508	95
Ambuscade .....	4×12.0 -	26	95	9.4	1170	37.0	28	112	273	81
Bruno Heinemann .....	5×12.7 -	35/38	114	11.3	1625	36.0	38	190	417	103
Wolf .....	3×10.5 -	28/29	89	8.6	800	34.0	20	60	396	150
Alvise da Mosto .....	6×12.0 -	28/30	108	10.2	1690	38.0	28	168	477	79
Albatros .....	2×10.2 -	34	70	6.9	340	24.5	20	40	182	112
Hatukari .....	3×12.0 -	33	77	7.4	527	26.0	28	84	162	67
Tomotsuru <sup>*)</sup> .....	3×12.7 -	33	77.5	7.25	527	26.0	38	114	113	46

\*) Kæntret 1931.

15°, kan man med fornuftigt Resultat benytte følgende Betragtning, ifølge hvilken Relationen imellem Rekylmomentet, Skibets Stabilitetsmoment og Krængningsvinklen bliver udtrykt ved

$$k_1 = \frac{P \cdot GM}{R} \quad \text{og} \quad k_2 = \frac{P \cdot GM}{\sum R}$$

Her er  $R$  Rekylmomentet af den højst beliggende Kanon og  $R$  Summen af Rekylmomenterne af alle Kanoner, der kan affyres paa een Gang til samme Side.  $k_1$  og  $k_2$  er hertil svarende Koefficienter, og disse er beregnet saa godt, det lader sig gøre, for en Del udenlandske og danske Skibe, og derved er fundet sammenlignbare Værdier.

De oftest anvendte minimale Grænseværdier for  $k_1$  og  $k_2$  er 300, henholdsvis 75.

Resultatet fremgaar af Tabel 5, 6 og 7.

Det maa forudskikkes, at her kun er medtaget de relativt til Størrelsen kraftigst armerede Skibe for hver enkelt Nation og Type.

$k_1$  vil navnlig give Holdepunkt for Kaliberets Størrelse, medens  $k_2$  i højere Grad viser Grænsen for Kanonernes Antal.

Af Tabel 5 fremgaar, at Kanonantallet i den japanske Krydser YUBARI og i den hollandske Krydser TROMP synes ret højt, medens saavel Kaliber som Kanonantal synes store i det finske Artilleriskib ILMARINEN. Sidstnævnte Forhold synes ogsaa at være gældende for den i Tabel 6 anførte italienske ALBATROS og for de japanske Torpedobaade HATUKARI og TOMOTSURU (kæntret i 1934).

Af Tabel 7 fremgaar, at saavel 75 mm som moderne 87 mm Kanoner synes ret store Kalibre for DRAGEN-Typen, men at sidstnævnte Kaliber synes passende for en Torpedobaad af Størrelse som 6-T/41,

TABEL 7.

## ARTILLERI-ARMERINGS-GRÆNSER

Skibets Navn	Hoved- armering	Bygge- aar	L. m.	B. m.	Depl. W.	Knob V.	R. t.	Σ R. t.	k <sub>1</sub>	k <sub>2</sub>
Klas Horn .....	3×12.0 cm.	35/36	92.4	8.9	900	36.0	28	84	280	109
Odin .....	3×10.2 -	36/40	72.0	7.8	590	30.0	20	60	243	98
Tumleren .....	2×75 mm.	11	54.0	6.0	232	27.6	5	10	537	298
Søridderen .....	2×75 -	11	55.4	5.47	233	27.6	5	10	383	224
Dragen .....	2×75 -	29	59.6	5.95	286	28.0	10	20	242	137
Glenten .....	2×87 -	33	59.6	5.95	291	28.0	12	24	203	115
2 — T/40 .....	2×10.5 cm.		85.0	8.5	772	36.0	20	40	403	216
2 — T/40 .....	3×10.5 -		85.0	8.5	784	35.8	20	60	375	136
2 -- T/40 .....	2×12.0 -		85.0	8.5	790	35.7	28	56	275	154
2 — T/40 .....	3×12.0 -		85.0	8.5	809	35.5	28	84	260	95
6 — T/41 .....	2×10.5 -		63.0	6.23	328	29.5	20	40	140	79
6 — T/41 .....	2×87 mm.		63.0	6.23	328	29.5	12	24	236	134
Glenten .....	2×87 mm.	33	59.6	5.95	291	28	7	14	348	197

hvorimod Kanoner af 10,5 cm Kaliber forekommer rigelig store for denne Type. Endvidere fremgaar det af samme Tabel, at 12 cm Kanoner synes store for en Torpedobaad af 2-T/40 Typen — navnlig naar en af Kanonerne er anbragt en Dækshøjde over Hoveddækket, idet det bør erindres, at der stilles store Krav til denne Types Sødygtighed.

Man vil af Tabellerne se, at saavel England som Tyskland holder sig vel klar af de angivne Grænser, og at Danmark, Norge og Sverige bevæger sig lige i Nærheden af disse Grænser, hvorimod Finland, Japan og Italien har Tilbøjelighed til at underskride Grænseværdierne.

Følgen af at gaa for vidt paa dette Omraade vil være dels mindre gode Stabilitetsegenskaber med store Rulninger og nedsat Sødygtighed og Egnethed som Skytsunderlag og dels relativt kraftige Impulser ved Affyring af Kanonerne, hvorved baade disses Træfsikkerhed og navnlig deres Skudhastighed kan blive nedsat.

### 3. *Fartgrænser.*

Man hører ofte her i Marinen, at det er vanskeligt at forstaa, at et lille Skib er relativt vanskeligere at drive frem ved en given Fart end et stort Skib.

Da vi i vor Marine fortrinsvis netop maa anvende smaa Skibe, er det betydningsfuldt at forstaa de for disse gældende Grænseforhold for Fart.

Det vil derfor være formaalstjenligt at klarlægge denne Sag i meget korte Træk uden at komme ind paa ret megen Videnskab.

For at gøre dette, er det nødvendigt at erindre om, at Skibets hovedsagelige Vandmodstande er Gnidningsmodstanden og Bølgemodstanden eller Formmodstanden. Disse følger som bekendt vidt forskellige Love. Ved Handelsskibe er Gnidningsmodstanden den fremher-

skende paa Grund af disse Skibes relativt lave Hastighed, men ved Krigsskibe, som har relativt høje Hastigheder, er Bølgemodstanden den fremherskende, og derfor bør denne betragtes lidt nærmere.

Formmodstanden eller Bølgemodstanden følger som bekendt Froudes Sammenligningslov, men i Stedet for at forklare denne indgaaende vil det for Formaalet være tilstrækkeligt at anføre, at 2 ligedannede Skibes Modstande er proportionale med deres Deplacementer ved saadanne Fartforhold, hvor  $\frac{V}{\sqrt{L}}$  er ens, idet V er Skibets Fart i Knob og L er Skibets Længde i m eller feet. Opmærksomheden henledes paa, at dette Udtryk, som benævnes Fart-Længde-Forholdet, naturligvis er forskelligt, eftersom man arbejder i Meter eller feet.

Dets numeriske Værdi i feet-Systemet er saaledes kun ca. 55 % af Værdien i Meter-Systemet, hvilket maa erindres, naar man benytter engelske Kilder.

I den absolutte Videnskab betjener man sig af et tilsvarende Udtryk, som faas fra Bølgeteorien, idet en

Bølges Længde  $L_B = \frac{2\pi}{g} \cdot v^2$ , og sætter man her Bølge-

længden lig Skibets Længde, faas Udtrykket  $\frac{v}{\sqrt{g \cdot L}} = \text{kon-}$

stant. Resultatet er her dimensionsløst og derfor ens i alle Maalesystemer, men da skal v maales i m/sec og g i m/sec<sup>2</sup> eller henholdsvis i feet/sec og feet/sec<sup>2</sup>. Størrelsen kaldes da Froudes Tal.

Naar man derfor vil diskutere Skibes Fartgrænser, bør man ikke tænke udelukkende i Knob, men tillige i  $\frac{V}{\sqrt{L}}$  og her bruge Knob og m.

Denne Dobbeltthed komplicerer selvfølgelig Bedømmelsen, men til Gengæld fører den til fornuftig Bedømmelse.

I Tabel 8 er anført  $\frac{V}{\sqrt{L}}$  for en Række forskellige Skibe, og heraf vil det fremgaa, at NIELS JUEL løber omtrent relativt lige saa hurtigt som QUEEN MARY, og at MS-1—10 ved 8,5 Knob løber relativt samme Fart som QUEEN MARY ved sin Rekordfart, som er 30,6 Knob, eller at sidstnævnte Skib skal løbe 40 Knob for at være relativt lige saa hurtigt som MS-1—10 ved fuld Fart 11,1 Knob, idet

$$\frac{8,5}{\sqrt{23,5}} = 1,75 = \frac{30,6}{\sqrt{306}} \quad \text{og} \quad \frac{11,1}{\sqrt{23,5}} = 2,29 = \frac{40}{\sqrt{306}},$$

hvor de 2 Skibes Længder i Vandlinien er 23,5 m, henholdsvis 306 m. Det vil endvidere fremgaa af Tabellen, at danske Torpedo- og Undervandsbaade løber relativt høje Farter.

Ligedannede Skibe vil ved ens Fart-Længde-Forhold have ens Antal HK pr. t Depl., men det mindre Skib løber da en mindre Fart end det større, og dog bruger det samme Antal HK pr. t Depl.

Hvis derimod det lille Skib skal løbe samme Fart som det store Skib, vil det lille Skib bruge flere HK pr. t Depl. end det store, og disse HK vil endda veje mere pr. Stk. i det lille Skib med det lille Maskinanlæg end i det store med det store Maskinanlæg, fordi Vægten pr. HK falder, naar Maskinanlæggets Størrelse vokser, men stiger, naar Maskinanlæggets Størrelse formindskes.

For ligedannede Skibe gælder ved ens  $\frac{V}{\sqrt{L}}$ , at Sammenhængen mellem Fart, Displacement og HK er udtrykt ved  $\frac{V^3 \cdot D^{2/3}}{HK} = \text{konstant}$ , hvilket er den saakaldte Admiraltetsformel.

Ved Hjælp af denne kan man paa en endnu mere



TABEL 8.

## GRÆNSER FOR FART-LÆNGDE-FORHOLD

	Læng- de m.	Fart Kn.	$\frac{V}{\sqrt{L}}$ m.	$\frac{V}{\sqrt{L}}$ ft.	$\frac{V}{\sqrt{g \cdot L}}$		Læng- de m.	Fart Kn.	$\frac{V}{\sqrt{L}}$ m.	$\frac{V}{\sqrt{L}}$ ft.	$\frac{V}{\sqrt{g \cdot L}}$
Scylla . . . . .	155	32.3	2.59	1.43	0.425	Havmanden . . . . .	42.6	15.7	2.41	1.33	0.396
Admiral Hipper .	195	32.0	2.29	1.26	0.376	Rota . . . . .	44	15.0	2.26	1.25	0.371
Hood . . . . .	247	31.0	1.97	1.09	0.324	Clyde . . . . .	99	22.5	2.26	1.25	0.371
Lion . . . . .	238	29.0	1.87	1.03	0.309	U 37 . . . . .	75	18.5	2.14	1.18	0.352
Gneisenau . . . . .	226	27.0	1.80	0.99	0.296	Sjöhästen . . . . .	62	15.0	1.91	1.05	0.314
Niels Juel . . . . .	89.5	16.1	1.70	0.94	0.279						
						MS-1-10 . . . . .	23.5	11.1	2.29	1.26	0.376
Gävle . . . . .	93	39.0	4.05	2.24	0.665	Ingolf . . . . .	67	16.5	2.02	1.11	0.332
2 — T/40 . . . . .	85	36.0	3.91	2.16	0.642	Lindormen . . . . .	52.2	14.0	1.94	1.07	0.319
Glenten . . . . .	59.6	28.1	3.64	2.01	0.598	Henr. Gerner . . . . .	48.3	13.2	1.90	1.05	0.312
Iltis . . . . .	89	34.0	3.61	1.99	0.593						
Atherstone . . . . .	83	32.5	3.57	1.97	0.587	Kronpr. Olav . . . . .	97	19.6	1.99	1.10	0.328
Milne . . . . .	108	36.5	3.52	1.94	0.579	Venus . . . . .	125	20.0	1.79	0.99	0.295
Wilh. Heidkamp .	117	36.0	3.33	1.84	0.547	Queen Mary . . . . .	306	30.6	1.75	0.97	0.288
						Bremen . . . . .	284	28.0	1.66	0.92	0.274

haandgribelig Maade vise, hvor meget vanskeligere det lille Skib er stillet end det store.

Tænker man sig 2 Skibe ved samme Fart, hvoraf det lille har Længde  $A$ , og det store er et dermed liniært ligedannet med Længden  $2A$ , vil man for det store Skib faa et 8 Gange saa stort Displacement til at bære Maskinvægte, men der udkræves kun  $\frac{1}{4}$  Gange saa stor HK. Omvendt hvis man lænker sig et Skib af Længden  $a$  og betragter et dermed ligedannet af Længden  $\frac{1}{2}a$ , vil man for det sidste skulle bruge  $\frac{1}{4}$  af det store Skibs HK, men kun faa  $\frac{1}{8}$  af det store Skibs Displacement til at bære denne HK.

Hermed analoge Forhold anskueliggøres meget klart ved Fig. 1.

Denne fremkommer ved, at man med Længden som Abscisse og med  $N$ -Typen som Modelskib har tegnet Displ.- og HK Kurver for ligedannede Skibe mellem 40 og 100 m Længde.

Ved Hjælp af den saaledes fundne Relation mellem HK og Displ. er der dernæst tegnet Kurver for HK ved Farterne 17, 34,3 og 38 Knob samt endvidere Kurver for HK pr.  $m^3$  Displ. ved samme 3 Farter.

Man vil da se, at et Skib med 100 m Længde har et Displacement paa 1310  $m^3$ , og dette bruger 2700 HK ved 17 Knob. Et Skib med  $\frac{1}{2}$  saa stor Længde — altsaa 50 m — har et Displacement paa 162  $m^3$  og bruger 675 HK ved 17 Knob. Samtidig vil man bemærke, at det store Skib bruger 2 HK pr.  $m^3$  ved 17 Knob, medens det lille Skib ved samme Fart bruger 4,5 HK pr.  $m^3$  Displacement.

Ogsaa ved høje Farter viser Fig. 1., hvor stærkt det lille Skib er farthegrænset, idet det koster et 100 m Skib 26,8 HK pr.  $m^3$  at løbe 38 Knob, medens et Skib med halvt saa stort Displacement (Længden ca. 79 m) kræver 32 HK pr.  $m^3$  ved 38 Knob, og saa er det lille

Skibs Maskineri endda tungere pr. HK end det store Skibs, saaledes at det lille Skib for en given %-Del af Displacementet faar relativt færre HK end det store, men skal ved en given Fart bruge relativt flere.

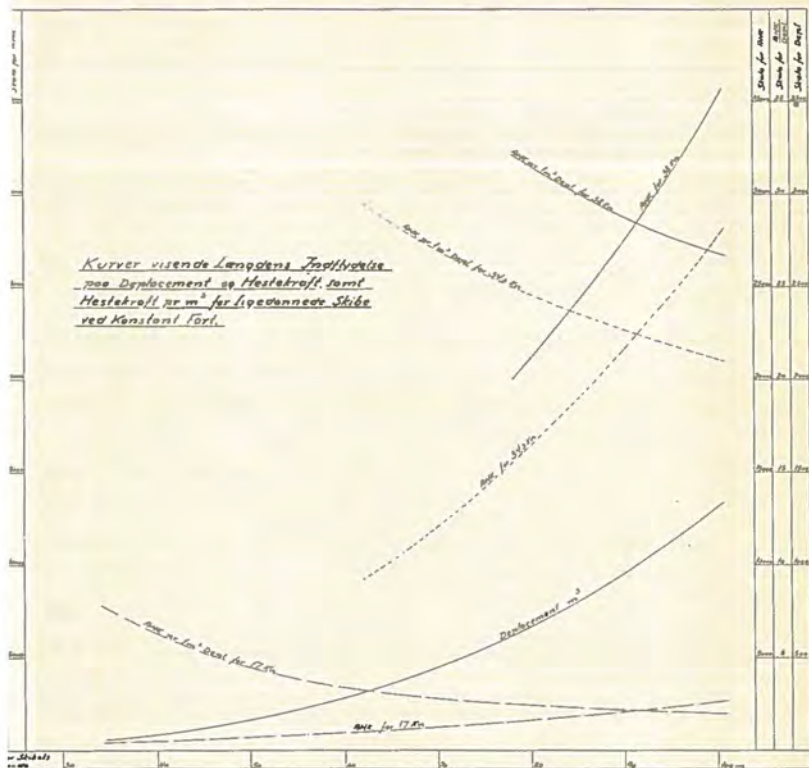
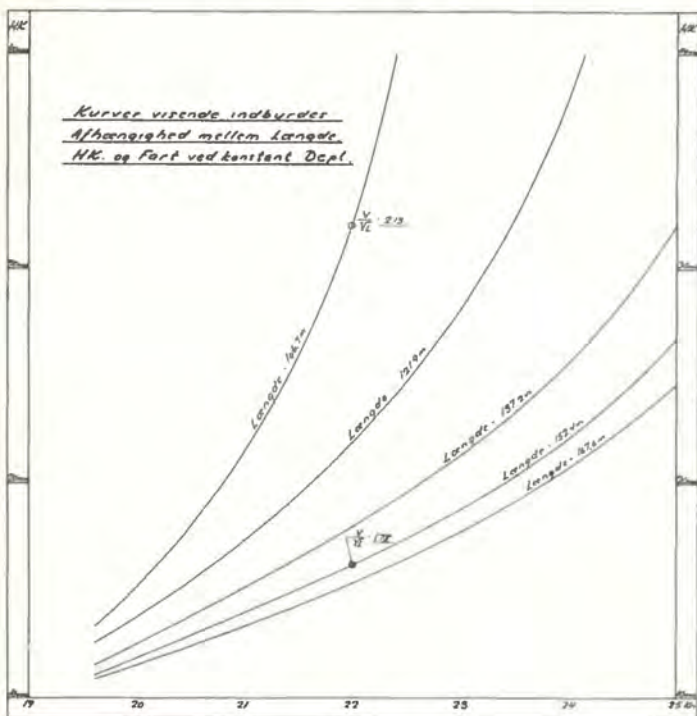


Fig 1

Man vil ogsaa heraf se, hvor snævre Grænserne for smaa Skibes Fartegenskaber er, og dette maa tages med samme Forstaaelse som, at Tyngdens Acc. er 9,8 m/sec<sup>2</sup>.

Et Indtryk af Forholdet mellem Længde, HK og Fart ved konstant Displacement giver Fig. 2. Man vil her se, at saafremt Skibet har Længden 106,7 m, bru-

ger det 32000 HK for at løbe 22 Knob, medens Skibet kun bruger 16000 HK, hvis man gaar til Længden 152,4 m og, at 20 % Forøgelse af  $\frac{V}{\sqrt{L}}$ , som indtræder



ved at afkorte Længden 45,7 m, medfører 100 % Forøgelse af HK ved samme Fart. Det bør endvidere nævnes, at man selv indenfor ret snævre Grænser ikke har frit Valg vedrørende Forholdet mellem et Skibs Fart og dets Størrelse, idet der er visse Zoner af  $\frac{V}{\sqrt{L}}$ , som bør undgaaes, fordi Forholdene i saadanne Zoner er ganske særligt ugunstige.

Aarsagen hertil er, at de Bølgesystemer, som paa Grund af Skibets Fart dannes i dets Nærhed, ligger mer eller mindre gunstigt, hvilket iøvrigt har sin ganske naturlige Forklaring.

Naar der stilles Fordringer, der fører til, at ugunstige Zoner skal betrædes, vil der fra teknisk Side paa saglig Maade blive gjort Indsigelse, da Naturlovene er ubønhørlige, men dette maa tages med Forstaaelse og Tillid til, at ogsaa den tekniske Del af Søværnet gør sit bedste til Gavn for Søværnet.

#### 4. Grænser for Skibets og Armeringens Beskyttelse.

Beskyttelsen er en meget betydningsfuld, men kompliceret militær Egenskab, som det vilde være af meget stor Interesse at uddybe nærmere, men dette tillader Foredragets Ramme ikke.

Der vil derfor her ikke kunne gaas nærmere ind paa Beskyttelsens Konstruktion eller paa Metoderne, der anvendes.

Som det fremgaar af Tabel 1 og 2, er Grænserne for, for hvad der i forskellige Skibstyper kan anvendes til Beskyttelse af Vaaben og Skib følgende:

I Slagskibe 38—42 % og i Krydsere fra 14—18 %, medens den tyske 10.000 t Slagskibstype repræsenterer en Mellemting, idet her er anvendt ca. 27 % af Deplacementet.

Disse Tal maa anses for at være de maximalt opnaaelige i moderne Konstruktioner, men det bør dog paapeges, at PEDER SKRAM, som ikke kan anses moderne, opviser 38 % af Standard-Deplacementet anvendt til Beskyttelse.

Denne Vægt er i PEDER SKRAM udelukkende medgaaet til Panserbeskyttelse for Artilleriet, samt til Side- og Dækspanser, hvorimod den ikke indeholder nogen Undervandsbeskyttelse.

I alle nyere Skibe skal derimod denne Vægtpost foruden Panserbeskyttelse dække en Del af Undervandsbeskyttelsen.

*a. Undervandsbeskyttelsen.*

Alle Dele af denne, som maatte være til Stede, selv om Skibet ikke havde nogen udpræget Undervandsbeskyttelse, henregnes til Skrogvægten, som derfor trods alle Beparelser er i Stigning, medens Resten af Undervandsbeskyttelsen, navnlig saadanne Dele, der er tykkere end de egentlige styrkegivende Skrogdele henregnes til Vægtgruppen for Beskyttelse. Det vil heraf fremgaa, at selve Fordelingen af Vægten for Undervandsbeskyttelsen vakler noget.

Som bekendt skal Undervandsbeskyttelsen navnlig beskytte Maskineri, Ammunitionsmagasiner og Central-kommandoplads, hvilke tilsammen optager ca. 60—65 % af Skibslængden, men det tilstræbes iøvrigt at gøre den samlede Længde af disse Rum saa lille som muligt.

Fig. 3 og 4 viser, at Udstrækningen af Undervandsbeskyttelsen i tværskibs Retning varierer fra 3,7 til 7 m. De nødvendige Minimumsmaal i saa Henseende er uafhængige af Skibets Størrelse, hvilket hurtigt viser os Grænsen for, hvor smaa Skibe der kan forsynes med en nogenlunde god Undervandsbeskyttelse. Tager man 4 m Bredde af Undervandsbeskyttelsen som Udgangspunkt, vil altsaa 8 m af Skibets Bredde være beslægtet til dette Formaal, og da Maskin- og Kedelrum ikke kan være smallere end 8 m, naar alle praktiske Fordringer skal opfyldes, vil Min.-Skibet faa en Bredde af ca. 16 m. Den mindste hertil svarende Længde kan anslaaes til 95 m og mindste Dybgaaende til ca. 5,0 m, hvilket vil medføre et Min.-Displacement paa ca. 4500 t.

Det maa bemærkes, at man her er gaaet til Minimum paa alle Omraader — ogsaa vedrørende Under-

vandsbeskyttelsens Effektivitet, og de beskyttede Rum maa indeholde Installationer, der tager saa lidt Plads som muligt, idet det af det foranstaaende fremgaar, at Længden bør være lille, Bredden bliver af sig selv

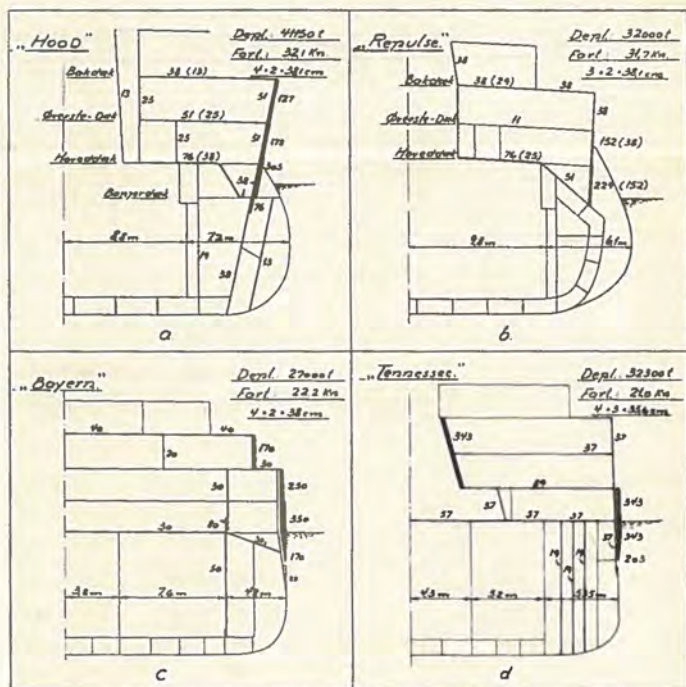


Fig. 3.

overordentlig ringe, og naar dertil kommer, at saadanne Installationer saavidt muligt skal ligge under underste Panserdek, og at dette for at opfylde sin Mission paa bedst mulig Maade kun maa ligge indtil ca. 0,5 m over Vandlinien, vil det indses, at hele Beskyttelsesordeningen nødvendiggør, at Maskiners og Kedlers Volumener skal være saa smaa som overhovedet muligt.

Til Sammenligning kan anføres, at PEDER SKRAM'S Maskin- og Kedelrum er 11 m brede og 23 m lange.

Jo mere Skibets Hoveddimensioner overskrider disse Min.-Dimensioner, des bedre Udsigt er der til at

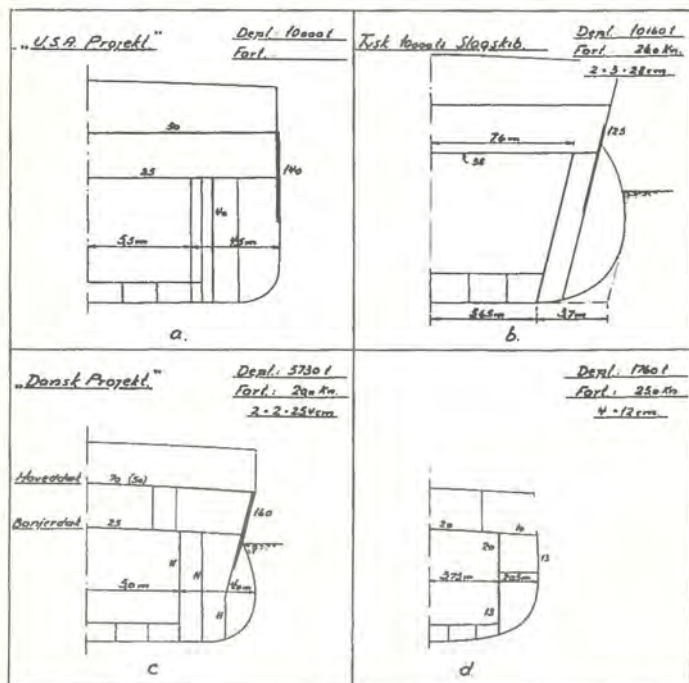


Fig. 4.

kunne forsyne det med en effektiv Undervandsbeskyttelse. For Skibe, der er mindre end disse Min.-Dimensioner, vil man blive tvunget til at gaa paa Akkord med Beskyttelsens Effektivitet. Et Eksempel herpaa fremgaar af Fig. 4 d, der viser, at et moderne lille Skib med en relativ høj Fart og et Deplacement paa 1760 t, har en Undervandsbeskyttelse af kun ca. 2 m Bredde.



### b. Panserbeskyttelsen.

De Systemer, hvorefter Pansringen skulde anbringes, har gennem mange Aar været stærkt diskuteret, og der henvises til Systemer, som foruden Sidepanser og Panserdæk indeholdt Kassematpanser etc. Uklarheden er blevet yderligere forværret ved, at Truslen fra det veludviklede Flyvevaaben har nødvendiggjort nye Retningslinier, som man dog allerede tidligere var kommet ind paa som Følge af de stejle Skudbaner, hvori moderne langtrækkende Skyts sender deres Projektiler mod Modstanderen.

Begge Foreteelser peger paa, at den horisontale Panserbeskyttelse maa forstærkes ved bedre og tykkere Panser, hvilket beslaglægger betydelige Vægte.

Netop paa dette Omraade er smaa Skibe særligt vanskeligt stillet, hvilket ses af følgende Ræsonnement:

Betragter man to Skibe, der er liniært ligedannede i Forholdet 1 til 2, vil man se, at for samme Tykkelse Panserdæk skal det lille Skib bruge  $\frac{1}{4}$  af den i det store Skib medgaaede Vægt til Panserdæk, men faar kun  $\frac{1}{8}$  af det store Skibs Displacement til Raadighed.

For at gennemføre en sværere Horisontalbeskyttelse maa man indskrænke de pansrede Arealer. Baade Citadel- og Kassematpansringen har man maattet forlade, og man maa tillige indskrænke Pansringen af Skibets Ender. Tidligere regnede man med, at Vægten til vertikalt Panser forholdt sig til Vægten af horisontalt Panser som 2,5 til 1, men det maa af de anførte Grunde antages, at dette Forhold snarere vil blive 1,75 til 1.

Endvidere maa man anslaa, at ca.  $\frac{2}{5}$  af den vertikale Panservægt anvendes til Sidepanser, medens Resten medgaar til Vaabnernes Beskyttelse, Panserskod-

der og til Splintskodder inden for Pansret samt til Undervandsbeskyttelse.

Som allerede omtalt kan man i Almindelighed anslaa, at kun ca. 60—65 % af Skibets midtskibs Længde forsynes med svært Sidepanser og med Panserdæk, som almindeligvis opdeles i 2 Tykkelser. Derimod er Skibets Ender kun svagt pansret, idet der dog spendes en Del Panservægt paa Agterskibet. Man tvinges endvidere til at lade hele Skibets Overbygning være ubeskyttet. For at undersøge Grænserne for Max.- og Min.-Skibets Panserbeskyttelsesmuligheder, kan følgende Betragtning opstilles:

Antages Max.-Skibets Displacement at være 40.000 t, vil den til Raadighed værende Vægt for Beskyttelse højest andrage 42 % af  $D_s$  eller ca. 16.800 t. I Henhold til det allerede anførte vil der være

$$\frac{16800 \cdot 1,75}{2,75} = 10700 \text{ t til Raadighed for Vertikalpans-$$

ringen, medens 6100 t kan ofres paa Horisontalpansringen.

$$\text{Af de 10700 t kan ca. } \frac{10700 \cdot 2}{5} = 4280 \text{ t anslaaes}$$

at medgaa til Sidepanser alene, hvilket skal dække ca. 1300 m<sup>2</sup> i det nævnte Skib.

Heraf kan den max. Pansertykkelse udregnes, idet den andrager  $\frac{4280}{7,8 \cdot 1300} = 0,42 \text{ m}$  eller 420 mm.

Den horisontale Flade, der skal pansres, er ca. 4200 m<sup>2</sup>, og hertil kan 6100 t stilles til Raadighed, hvilket giver en gennemsnitlig samlet Tykkelse af Panserdækkene paa  $\frac{6100}{7,8 \cdot 4200} = 0,19 \text{ m}$ , som kan forde-

les paa 2 Dæk, hvis Tykkelse er 50 mm, henholdsvis 140 mm.

Undersøger man derefter paa lignende Maade det ovenfor omtalte Min.-Skib, hvori kun 38 % af Deplacementet kan paaregnes at være til Disposition, faas følgende Forhold:

Samlet Vægt til Beskyttelse =  $0,38 \cdot 4500 = 1710$  t.

Til Vertikalpanser kan afgives  $\frac{1710 \cdot 1,75}{2,75} = 1090$  t

og heraf til Sidepanser  $0,4 \cdot 1090 = 436$  t.

Sidepanseret skal dække et Areal af ca.  $365$  m<sup>2</sup>.

Tykkelse =  $\frac{436}{7,8 \cdot 365} = 0,155$  m.

Dækspanserets Areal vil andrage ca.  $820$  m<sup>2</sup>.

Tykkelsen bliver  $\frac{620}{7,8 \cdot 820} = 0,095$  m, d. v. s. 2 Pan-

serdæk af 65 mm og 30 mm Tykkelse.

Denne Betragtning viser, at Maximumsskibet *højest* kan opnaa en Panserbeskyttelse, som svarer til Armering med op til 40 cm Kanoner og en vandret Beskyttelse, som dels kan tage dette Kaliber og dels er effektiv overfor Bomber med op til 1000 kg Vægt, hvorimod Min.-Skibets vertikale Beskyttelse svarer til 20,3 cm Kanoner, medens dets horisontale Beskyttelse, som kan blive udsat for de samme Bomber som Max.-Skibet, er utilstrækkelig.

Det synes af forskellige Beregninger at fremgaa, at 2 Panserdæk af 100 mm henholdsvis 30 mm Tykkelse maatte være Min. for en nogenlunde tilfredsstillende Horisontalbeskyttelse, og meget kan tyde paa, at man i Fremtiden vil ofre Vertikalbeskyttelsen for at opnaa en saadan Horisontalbeskyttelse.

Tænker man sig dette gjort for Min.-Skibet, vil hertil medgaa  $820 \cdot 0,13 \cdot 7,8 = 830$  t i Stedet for 620 t, og der bliver da til Vertikalbeskyttelsen  $1710 \div 830 = 880$  t, hvilket vil betyde, at man i et saadant Skib

maatte gaa til en Fordeling af Panservægten af 1:1 i Stedet 1,75 til 1.

Da der selv under disse Forhold ikke kan reduceres væsentligt paa den Vægt, der medgaar til Undervandsbeskyttelse og til Artilleriets Beskyttelse m. m., vilde Sidepanserets Vægt skulle reduceres med  $1090 \div 880 = 210$  t eller fra 436 til 226 t.

Saa vidt vilde man under de foreliggende Omstændigheder næppe gaa, men mere end 300 t til Sidepanser vilde man dog ikke kunne opnaa, og dette vil betyde, at Sidepanserets Tykkelse 155 mm vilde blive reduceret

i Forholdet  $\frac{300}{436}$  og *højest* blive ca. 100 mm.

Dette synes selvfølgelig utilfredsstillende, men den ringe Sidebeskyttelse vil man sikkert dog foretrække for en meget ringe Horisontalbeskyttelse, netop fordi den moderne Artilleribeskydning giver meget stejle Anslagsvinkler, hvilket i sig selv opfordrer til at lade Hensynet til Sidepanseret vige for Hensynet til Horisontalbeskyttelsen.

Dertil kommer, at Anslagsvinklen mod Sidepanseret kan yderligere reduceres ved at stille det skraat, og dette er udnyttet i de fleste moderne Skibe, saaledes som det fremgaar af Fig. 3 a og Fig. 4 b og c.

Ud fra denne Betragtning vilde man da lade Tykkelsen af Sidepansret stige mere end Tykkelsen af Dækspansringen efterhaanden, som det betragtede Skibs Størrelse fjerner sig fra Min.-Skibet i opadgaaende Retning, indtil Max.-Skibet naas, hvor Sidepansringen kan være ca. dobbelt saa tyk som Dækspansringen.

Hvad Spørgsmaalet om Panserdækkenes Rækkefølge angaar, er Meningerne som bekendt meget delte, men det synes sandsynligst, at det mest effektive vil være at anordne et eller flere lette Dæk øverst, som

ved Anslaget mod dem kan bringe de specielle Sprængprojektiler og Sprængbomber til Eksplosion, derefter det svære Panserdæk og sluttelig det tyndere Panserdæk underst i Nærheden af VL, hvorved det kommer til at virke som et Splintdæk, der skal hindre Stykker fra det eventuelt gennembrudte Hovedpanserdæk i at trænge ned i Skibets nedre vitale Dele.

Som det vil fremgaa heraf, tvinges man til at prisgive Installationer i Skibets Ender og Overbygningsdæk for at koncentrere sig om Beskyttelsen af Skibets Hovedvaaben med tilhørende Ammunitionsmagasiner samt Maskinanlæggene, men først og fremmest lægges Vægten paa at beskytte Skibets Flydeevne og dels Stabilitetsegenskaber, idet det selvfølgelig er betydningsløst at have ydet de vitale Installationer en god Beskyttelse, hvis Skibet maa falde ud af Kampen paa Grund af stor Slagside eller fordi det synker eller kæntrer.

Der er her kun i meget grove Træk peget paa de Hovedfaktorer, der danner Grænserne for Krigsskibets Beskyttelse, og det vilde have meget stor Interesse at gaa dybere ind i dette Emne, som jo er af meget stort Omfang og Betydning, men det tillader dette Foredrags Ramme imidlertid ikke.

##### 5. *Begrænsede Hoveddimensioner.*

Saadanne Begrænsninger kan være af stor strategisk Betydning, og man har set Eksempler paa, at Skibets Bredde er blevet begrænset af Hensyn til Reparationsmuligheder i bestemte Dokker. Saadan Begrænsning virker uheldig, da den nedsætter Skibets Stabilitets- og Flydeegenskaber, men disse Begrænsninger kan heller ikke siges at være særlig almindelige.

Begrænsning af Skibets Længde forekommer jævnlige, og det koster navnlig Fart eller om man vil HK, hvorom der allerede i dette Foredrag er talt en Del.

Derimod vil det have Interesse at opholde sig lidt ved Spørgsmaalet om Begrænsningen af Skibets Dybgaende.

Det er umiddelbart indlysende, at kraftig Begrænsning af Dybgaendet har svære Følger overfor smaa Skibes Sødygtighed, hvilket enhver kender af Erfaring, men det kan dog lykkes at løse den Opgave at beholde ret gode Sødygtighedsegenskaber, trods et meget lille Dybgaende (jfr. Søløven-Typen og forskellige andre Minefartøjer).

Endvidere har et exceptionelt lille Dybgaende til Følge, at Propulsionsforholdene kan blive vanskelige at løse paa en tilfredsstillende Maade, hvorfor det kan blive nødvendigt at tage særlige Kunstgreb saasom Propellertunnel o. l. i Anvendelse, og at udforme Skibsformen derefter. Hvis ikke saadanne Kunstgreb tages i Brug vil Propelleren eller Propellerne let suge Luft, fordi de ligger for nær til Vandoverfladen, og da vil Propelvirkningsgraden falde betydeligt, og Tilbøjeligheden til at slaa Propelleren eller Propellerne ud af Vandet opstaa, og begge disse Gener er højst uheldige.

Endvidere har det stærkt begrænsede Dybgaende en meget uheldig Indflydelse paa Skibets Stabilitetsforhold, naar Skibet bliver beskadiget og derved faar et eller 2 Rum vandfyldt.

I de fleste Tilfælde er den indløbne Vandmængde, nemlig ikke større, end at den kan neutraliseres ved Skibets Reservedeplacement, hvis blot Skibet kunde holde sig oprejst i læk Tilstand.

Minesprængte eller torpederede Fragtskibe synker ofte over en af Stævnene, og dette skyldes, at saadanne Skibe har et stort Dybgaende i Forhold til Skibets Bredder og derfor tilstrækkelig Stabilitet i læk Tilstand til at ligge uden nævneværdig Krængning, men Reserve-

deplacementet har ikke været stort nok til at udligne Vægten af det indstrømmede Vand.

Forholdene ligger ofte anderledes for Krigsskibene. Man observerer sjældent, at disse synker, thi de kæntrer, og dette staar i Forbindelse med, at Dybgaaendet meget ofte er lille i Forhold til Skibets Bredde.

Til nærmere Forklaring heraf kan følgende maa-ske tjene:

Lad os tænke os, at et Skib bliver lækt midtskibs over en vis  $\%$ -Del af Skibets Længde. Man kan da finde det Forhold  $d:B$ , som dette Skib skulde have, for at dets Stabilitetsmoment skulde være upaavirket af Læktilstanden. Lad os kalde dette Forhold mellem Dybgaaende og Bredde for Grænseforholdet. Hvis nu Skibets virkelige  $d:B$  er større end Grænseforholdet, vil dets Stabilitetsmoment blive noget forøget paa Grund af Lækken, men i Krigsskibe er  $d:B$  ret ofte væsentlig mindre end dette Grænseforhold, fordi det har været militært nødvendigt at begrænse Dybgaaendet stærkt. Saadanne Skibe vil faa deres Stabilitetsmoment formindsket paa Grund af Lækken, og denne Formindskelse kan blive saa stor, at Kæntring bliver Følgen.

Der kan hertil siges, at saa bør et Skib med exceptionelt ringe Dybgaaende konstrueres med en meget stor Metacenterhøjde, saa at der i læk Tilstand er noget at miste af. Denne Vej er man som bekendt i nogen Grad gaaet i tysk Krigsskibsbygning, men den fører til en Forværring af saadanne Skibes i Forvejen mindre gode Søegenskaber.

I Praksis maa man foretage saa omhyggelige Undersøgelser af saadanne Skibes Lækforhold og bestræbe sig for at indrette Ruminddelingen paa en saadan Maade, at Skibets Stabilitetsmoment i læk Tilstand ikke synker under 0, men selv i Tilfælde, hvor dette kan naas,

er et saadant Skib i læk Tilstand i en farlig Stilling — navnlig i mindre godt Vejr, thi man maa erindre, at det tillige har mistet en væsentlig Del af sit Fribord, hvorfor selv relativt smaa Rulninger kan give Anledning til Kæntring.

Det gaar imidlertid ofte saaledes i Krigsskibe, hvor Dybgaaendebegrænsningen er drevet meget vidt, at Skibets Brugsindretning træder hindrende i Vejen for at anvende de Midler, der skal til for at hindre negativ Stabilitet i læk Tilstand, og da maa man købe den strategiske Fordel, som et exceptionelt ringe Dybgaaende repræsenterer, med de her nævnte Risici — derunder navnlig Kæntringsrisikoen for det beskadigede Skib.

Dette Forhold viser, hvor forsigtig man bør være med at begrænse Dybgaaendet, og man bør være sig bevidst, hvor farligt det er at gaa unødvendigt langt paa dette Omraade. Saadant Krav bør kun stilles i den Udstrækning, som absolut virkelige strategiske Fordele nødvendiggør.

Foranstaaende Foredrag repræsenterer et Forsøg paa i store Træk at antyde nogle af de tekniske Grænser for Krigsskibenes militære Egenskaber og at anskueliggøre den nære Forbindelse, som eksisterer mellem saadanne Skibes tekniske og taktisk-strategiske Muligheder.

---



## Plan for det svenske Forsvars Organisation.

12. Januar 1942.

Af Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Som det vil være bekendt fra Aviser og Radio, er der i Sverige vældige Kræfter i Gang for at reorganisere Forsvaret. Da mange af de Overvejelser, der er gjort i den Anledning, vil være sideløbende med de tilsvarende Overvejelser ved en eventuel Reorganisation af Forsvaret her i Landet, behandles i det følgende det officielle Program for Oprustningen i de kommende fem Aar for Marinens Vedkommende, tilligemed en Del af de Bemærkninger, der knytter sig hertil.

20. April 1941 nedsattes et Udvalg i det svenske Forsvarsministerium til Udarbejdelse af en Plan for det svenske Forsvars Organisation og Opbygning i de kommende fem Aar. Udvalget har nu sluttet sit Arbejde og udsendt en Betænkning (af 12. Januar 1942) med Forslag til Plan for Organisationsarbejdet i det svenske Forsvar.

Betænkningen indledes med: »Det ligger i Sagens Natur, at ingen Forsvarsorganisation kan betragtes som endelig. Fra Tid til anden maa Forsvaret underkastes Ændringer og Fornyelser. Denne stadige Nydannelse er først og fremmest betinget af Teknikkens og — i nær Forbindelse hermed — Krigskunstens Udvikling. Hvis denne Udvikling foregaar hurtigt, maa ogsaa Nydannelsesarbejdet paa Forsvarets Omraade paa-skyndes.«

Denne Indledning, tillige med den verdenspolitiske

Situation i Almindelighed, angiver Motivering for Udvalgets Nedsættelse, og man kan roligt gaa ud fra, at Sverige ved Krigens Begyndelse ikke var betryggende udrustet i forsvarsmæssig Henseende. Betænkningen gaar derfor ud paa en meget betydelig Udvidelse af Forsvaret, saa betydelig som Landets økonomiske Stilling tillader.

Økonomisk er man kommet til det Resultat, at med en Nationalindkomst paa ca. 12 Milliarder (sv.) Kroner, vil man kunne afse noget over 700 Millioner aarligt, altsaa en Belastning paa Statsbudgettet paa ca. 6 %, en Procent, der ikke er foruroligende for en kortere Tidsperiode, selv om den anvendte Kapital undrages den produktive Del af Nationalindkomsten.

Ved Fordelingen af det Beløb, der er til Raadighed, vil man i saa vid Udstrækning som muligt tage Hensyn til Erfaringer, der kan hentes fra andre Lande i den nuværende Krig, og man er kommet til det Resultat, at den nuværende Overledelse med Enhedskommando har vist sin Berettigelse, idet den moderne Krigsførelse i langt højere Grad end tidligere bygger paa Samarbejde mellem de forskellige Forsvarsgrene.

Specielt med Henblik paa Marinen viser Krigserfaringerne, at de enkelte Skibes aktive og passive Luftværn maa styrkes, d.v.s. man bør forøge Antallet af Luftværnskanoner og Beskyttelsen af Skibenes vitale Dele mod Bomber og Bombesplinter. Dette medfører dog principielt en Forøgelse af de enkelte Skibes Displacement i Forhold til det, man tidligere ansaa for nødvendigt til at bære en vis Armering, Maskinkraft o. s. v. Endvidere maa Luftvaabnet understøtte Krigsskibe mere aktivt end blot ved Rekognoscering. En Vekselvirkning og et Samarbejde mellem Sø- og Luftstridskræfter bliver mere og mere nødvendig.

Betænkningen forudsætter, at disse Krigserfaringer

omsættes til rent svenske Forhold med begrænsede Operationsomraader saavel til Søs som til Lands, og den kommer til det Resultat, at Bygningen af svære Enheder saasom Panserskibe, Monitorer o. l. ikke kan komme i Betragtning indtil videre, da deres Konstruktion efter de mest moderne Principper og deres Bygning under den nuværende Situation tager længere Tid og stiller større Krav til den svenske Industris Kapacitet end Opbygning af den lige saa nødvendige lette Del af Søforsvaret. Desuden vil man gerne afvente yderligere Erfaringer om Luftvaabnets Virkning mod svære Enheder, før Skibstypen fastlægges. Derfor maa man indtil videre nøjes med Kystforsvarsskibene af »Sverige«-Typen, selv om de lader noget tilbage at ønske paa Grund af deres Alder.

Det, der kan blive Tale om at bygge, bliver saa lette Krydsere — heraf er to allerede bevilget — samt Jagere, Torpedobaade og Undervandsbaade.

Krydserne skal være stærke nok til at kæmpe paa lige Fod med andre Landes lettere Krydsere og til at være overlegne overfor Jagere, endvidere vil Tilstedeværelsen af Krydsere tillade, at Jagerne bliver holdt nede paa et for Landets Økonomi passende Placement.

Om Jagerne hedder det, at de ikke duer til Artilleriskibe, fordi de ikke uden at vokse til en saadan Størrelse, at deres Evne til Torpedoangreb om Natten bliver ringe, kan forsynes med den nødvendige Panzerbeskyttelse til en virkelig Artillerikamp. Paa den anden Side maa de ikke udelukkende forsynes med Torpedoer og automatiske Kanoner, da de ved Løsningen af deres forskelligartede Opgaver altid maa være i Stand til at slaa sig igennem.

Endvidere har den store Jager (Torpedokrydseren) vist sig at være lige saa saarbar fra Luften som den

almindelige Jager, og den er saa dyr, at man ikke vil kunne opnaa et større Antal. Derfor mener Udvalget, at den Norm for Jagerarmering m. v., man maa lægge til Grund for Bygningen, maa blive  $4 \times 12$  cm Kanoner, kraftigt Luftværn, 53 cm Torpedoer, Splintbeskyttelse for alt Personal paa Dækket m. v.

Dette vil antagelig — ved Sammenligning med udenlandske Jagerkonstruktioner — kunne bæres af et Skib paa 1700—1800 Tons.

De lette Søstridskræfters Hovedvaaben maa være Torpedoen. Hvis Krydseren er armeret med tilstrækkeligt Artilleri til at føre et Angreb frem forbi fjendelige lette Skibe, og hvis Jageren som Følge af sine mange skiftende Opgaver hverken kan blive udpræget Artilleri- eller Torpedofartøj, bør der findes et rendyrket Torpedofartøj, nemlig Torpedobaaden, som næste Led i Kæden. En ny Fartøjstype, der er en yderligere Udvikling af Motortorpedobaaden, bør fremskaffes. Den skal føre det største Antal Torpedoer, Dydbomber og lette automatiske Kanoner, der kan anbringes paa et hurtiggaaende Skib, hvis Displacement ikke gerne maa overstige 200 Tons.

En let Flaade af de her angivne Typer bør tælle mindst 3 Krydsere, 12 Jagere og 18 Torpedobaade. Dens Indsats kan foregaa samlet eller delt i Operationsgrupper. I begge Tilfælde er en veluddannet Luftstyrke nødvendig som Supplement.

Med Hensyn til Undervandsbaade bør man ligeledes søge at opnaa et stort Antal paa Størrelsens Bekostning.

Om *Kystartilleriet* mener Udvalget, at Verdenskrigens (1914—18) Erfaringer i det store og hele stadig er gældende, nemlig at Angreb paa stærkt befæstede Kyststrækninger er et yderst risikabelt Foretagende.

Ved Luftvaabnets Udvikling er Mulighederne for

Nedkæmpning af Artilleri paa Land ganske vist forøget, men Erfaringerne viser dog, at i de Tilfælde, hvor der er foretaget effektive Luftværnsforanstaltninger, har Maal af en saa lille Udstrækning, som der er Tale om her, en ganske betydelig Modstandskraft.

Kystartilleriets Opgaver bør være at danne Forsvarets Kerne sammen med Søstyrker i visse strategisk særlig vigtige Kystomraader og Farvandsindsnævninger og sammen med Afdelinger af Hæren at deltage i Forsvaret af andre Kyststrækninger, og endelig at beskytte Søstridskræfternes Baser. Til Løsningen af disse Opgaver kræves først og fremmest Søfronts- og Luftværnsartilleri og Miner.

For at kunne udnytte Kystartilleriet i forskellige Kystomraader afhængigt af den eventuelle Krigssituation bør den paakrævede Forøgelse for Størstedelen ske ved at tilføre Kystartilleriet mere transportabelt svært og mellemsvært Søfrontsartilleri.

De bevægelige Enheder i Kystartilleriet bør dog ogsaa kunne udnyttes til andre Opgaver end det rene Kystforsvar, hvis Krigens Gang kræver det, saaledes at de f. Eks. kan stilles til Raadighed for en Kommanderende i Hæren.

I Betænkningen gør følgende Overvejelser sig gældende angaaende Marineorganisationens Udformning:

De hidtidige Basisomraader for Søstridskræfterne bør bibeholdes og Forsvarsforanstaltningerne heri — saavel for Flaaden som for Kystartilleriets Vedkommende — bør udvikles og effektiviseres. Behovet af et beskyttet Punkt paa Nordlandskysten opstaar som en nødvendig Følge af den nuværende Krigs Karakter. Gustafsvik Örlogsdepå foreslaas derfor udvidet, samtidig med at Hemsö Kustartilleriförsvar (tidligere »Hemsö Fästning«) bør forsynes med en vis Be-

manding ogsaa i Fredstid. Saaledes bør et mindre Kystartilleri-Detachement forlægges til Härnösand.

Gotlands Betydning som Støttepunkt for lette Søstridskræfter er blevet forøget. Derfor er det nødvendigt — i nær Tilknytning til de nuværende maritime Institutioner ved Färösund — at træffe Foranstaltninger til Oprettelse af Kompletteringsforraad af Brændsel og Ammunition.

Hvad angaar de maritime Forsvarsforanstaltninger paa Vestkysten foreslaas, at den nuværende Älvsborg Fästning forstærkes og omdøbes til Göteborgs Skärgårds Kystartilleriförsvar. Endvidere skal Göteborgs Örlogsdepå udvides betydeligt.

En af de mest fremtrædende Mangler i den nuværende Marineorganisation er den utilstrækkelige Personeltilgang. Erfaringerne fra det forstærkede Forsvarsberedskab har understreget Mangelens alvorlige Karakter. Ved Betænkningens Udregninger er man kommet til det Resultat, at Fremtiden maa forudsætte en langt højere Beredskabsgrad end forudsat i den foregaaende Ordning (1936).

Ved Bekostningsberegningen imødeser man store Svingninger af Priser og Materielleverancer og kommer med Forbehold til følgende Resultat (Priser pr. 1. Juli 1941):

Forsvarsministeriet . . . . .	500.000
Arméforvaltningen . . . . .	2.500.000
Marineforvaltningen . . . . .	1.500.000
Flyvervæsenets Forvaltn. . . . .	1.300.000
Forsvarsstaben . . . . .	800.000
Søkortarkivet . . . . .	1.000.000
Krigsarkivet . . . . .	70.000
Armémuseum . . . . .	60.000
Forsvarsvæsenets Skole . . . . .	550.000

Militær Meteorologi . . . .	120.000
Forsvarsvæsenets Radio. . . .	1.200.000
Garnisons Lægevæsen . . . .	2.800.000
Diverse Afskrivn. m.v. . . . .	37.600.000
Centraladministration . . . . . ialt..	50.000.000
Hæren . . . . .	238.207.000
Flaaden . . . . .	144.880.000
Luftvaabnet . . . . .	212.787.000
	<hr/>
aarligt ialt..	645.874.000

Det førnævnte giver Hovedlinierne i Betænkningen; nu følger visse Udpluk af forskellig Art, der kan have Interesse.

#### Værnepligtstid.

For Størstedelen af de værnepligtige bliver Tjenestetiden 450 Dage inclusive almindelige Efterøvelser.

Tiden bliver den samme for alle Forsvarsgrene. Ved Hæren og Kystartilleriet inddeles Indkaldelsen saaledes: Første Indkaldelse 360 Dage, mellem 3 og 8 Aar herefter 2 Repetitionsøvelser à 30 Dage, og inden der er gaaet 18 Aar en Efteruddannelse paa 30 Dage.

Flaadens værnepligtige kan enten gøre Tjeneste 450 Dage i Træk eller først 420 Dage og senere Efteruddannelse 30 Dage.

Luftvaabnet: Første Indkaldelse 360 Dage; een eller flere Repetitionsøvelser paa tilsammen 60 Dage og en Efteruddannelse paa 30 Dage.

De værnepligtige, der udtages til Reserveofficerer, videreuddannes i 180—360 Dage.

Skibsførere og ligestillede faar Tjenestetiden forlænget med 120 Dage i 2 Omgange, inden der er gaaet 18 Aar efter første Indkaldelse.

#### Faste Befalingsmænd.

En større Ensartethed indføres i Betegnelserne,

saaledes at Lønningsklasser og militær Grad kommer til at svare til hinanden.

Endvidere foreslaas indført enkelte nye Titler, f. Eks. Generalmajor og Kontreadmiral af 2. Grad.

Pensionsalderen foreslaas nedsat for enkelte Kategorier, særlig Underofficerer; men der findes ogsaa Forslag om, at visse Kategorier efter normal Aldersafskedigelse holdes til Tjeneste i overtalligt Nummer med fuld Løn i et Par Aar for at gøre Personelrammerne mere elastiske.

### Fælles Uddannelse.

Uddannelsen af det fast ansatte Mandskab omfatter foruden den rent militære Uddannelse ogsaa Undervisning i almindelig Fag for at kunne svare til de Krav, der maa stilles til Soldateropdragere og -førere i Fredstid og ved Mobilisering. Undervisning i almindelig Fag har været givet ved samtlige Forsvarsgrene jævnsides med den rent militære Uddannelse. Herved er der i Regelen opstaaet en vis Konkurrence mellem den militære Uddannelse paa den ene Side og den almindelig paa den anden. Dette har igen indvirket paa Undervisningen paa begge Omraader, hvorfor det ikke kan anses for at være rationelt. Manglerne er desuden blevet mere fremtrædende ved, at Underofficerselever, der inden første Ansættelse havde almindelige Kundskaber, er blevet tvunget til at lære de samme Ting een Gang til sammen med de øvrige Elever, der i Almindelighed havde en ringere Uddannelse.

Til Ensretning af Uddannelsen foreslaas Opretelse af en »Forsvarsväsendets läroverk« — Forsvarsväsenets Skole, fælles for alle tre Forsvarsgrene.

Skolen skal have to Linier, en for kommende Officerer og en for kommende Underofficerer.



Resultatet af Skolen skal være en militær Udgave af de almindelige Real- og Studentereksaminer.

Antallet af Elever beregnes til ca. 790 — 323 fra Hæren, 360 fra Marinen og 107 fra Luftvaabnet, og naar de har gennemgaaet Skolen, afgaar de til deres respektive Forsvarsgrene for videre Specialuddannelse.

### Forsvarsvæsenets højeste Ledelse.

Ministerens Stilling i Kabinettet skal være uændret.

De tidligere Kommandoekspeditioner (een for hver Forsvarsgren) foreslaas slaaet sammen til en enkelt Afdeling under en Officer af Generals- eller Admiralsklassen.

I den gældende Forsvarsordning er Chefen for Forsvarskommandoen (Överbefälhavaren — ÖB) kun udset til at virke i Krigstid, dog er Chefen for Forsvarsstaben udnævnt til Chef for Forsvarskommandoen 8. December 1939, men han er ikke blevet afløst som Chef for Forsvarsstaben.

Denne Ordning er man ikke tilfreds med, og det foreslaas, at Chefen for Forsvarskommandoen skal være en permanent Stilling ogsaa i Fredstid. Direkte herunder skal Chefen for Forsvarsstaben og de tre Forsvarsgrenschefer sortere.

Forsvarsstabens S sammensætning foreslaas saaledes:

	Antal Officerer (af alle tre Forsvarsgrene)
Chef for Forsvarsstaben . . . . .	1
Sektionschefer . . . . .	3
Adjutanter, Forbindelsesoff. m.v. . . . .	11
Arméafdeling . . . . .	11
Marineafdeling . . . . .	6
Luftafdeling . . . . .	6
Luftforsvarsafd. . . . .	10

	Antal Officerer (af alle tre Forsvarsgrene)
Studieafd. . . . .	6
Kvartermesterafd. . . . .	10
Kommunikationsafd. . . . .	13
Udenrigsafd. . . . .	18
Indenrigsafd. . . . .	14
Signalafd. . . . .	10
Presse- og Filmsafd. . . . .	5
Socialafd. . . . .	2
Krigshistorisk Afd. . . . .	6
Ekspedition m. v. . . . .	5
Kasseforvaltning . . . . .	1
Fotoanstalt . . . . .	2
	ialt 140

Af dette store Antal Officerer skal dog 30 være pensionerede, der atter indkaldes til Tjeneste. Desuden forudses et ret omfattende civilt Personel.

### Forvaltning.

Forvaltningsspørgsmaalet behandles af et særligt Udvalg og er derfor ikke definitivt planlagt i Betænkningen, men Organisationen kommer antagelig til at bestaa af følgende Afdelinger:

- Arméforvaltning,
- Marineforvaltning,
- Luftvaabnets Forvaltning,
- Forsvarsvæsenets Industri,
- » Fortifikation,
- » Sundhedsforvaltning,
- » Civilforvaltning,

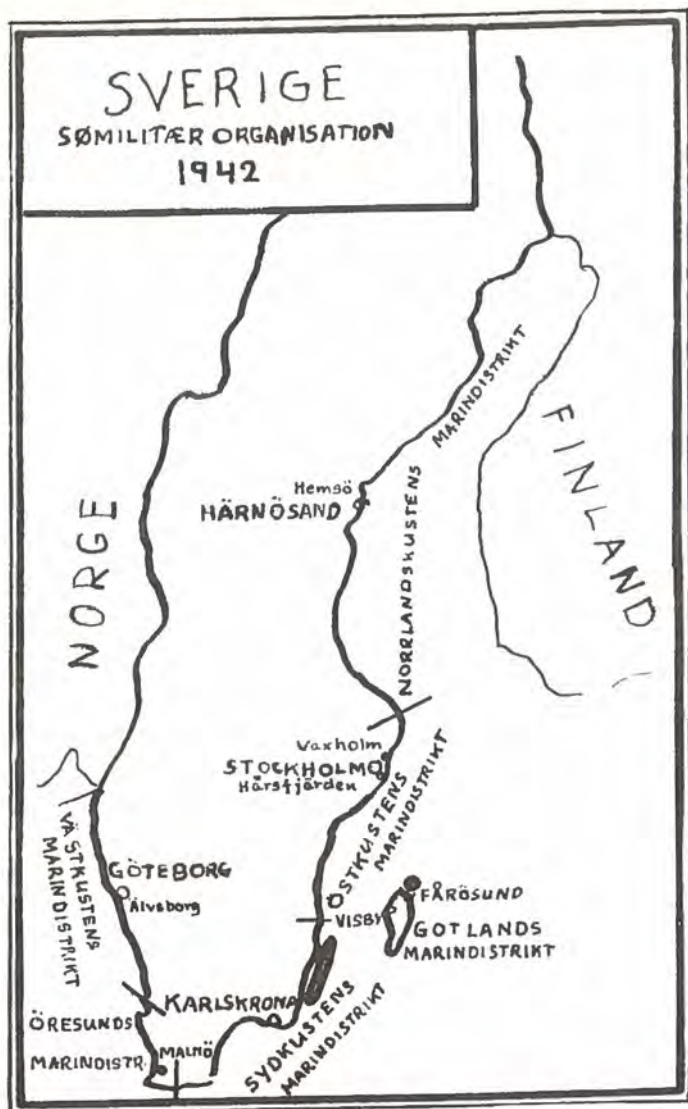
der kommer til at staa direkte under »Kongen«, og deres Chefer kommer til at staa under de respektive Forsvarsgrenshefer.

Ordninger betyder ingen større Forandring fra det bestaaende.

## Marinens Organisation m. v.

I det store og hele bibeholdes den nuværende Krigsorganisation, nemlig:

Operative Stridskræfter	Marinedistrikt	Faste Anlæg m. v.	Lokale Stridskræfter
Stflaaden evt. opdelt flere operative styrker)	Norrlands- kysten	Marinedistriktchef i Härnösand Gustavsviks Örlogsdepå Härnösands Kustartilleri- detachment	Hemsö Kustartilleri- försvar Lokale Søstrids- kræfter
Vægelige kust- artilleri- afdelinger	Ostkusten	Marinedistriktchef i Stockholm Stockholms Flaadestation Stockholms Orlogsværft Vaxholms Kustartilleri- regimente	Stockholms Skär- gårds Kustartilleri- försvar Lokale Søstrids- kræfter
	Gotland	Marinedistriktchef i Visby Fårösund Forraadsdepot Gotlands Kustartilleri- kår	Gotlands Kustartilleriförsvar Lokale Søstrids- kræfter
	Sydkusten	Marinedistriktchef i Karlskrona Karlskrona Flaadestation Karlskrona Orlogsværft Karlskrona Kustartilleri- regimente	Blekinge Kustartilleriförsvar Lokale Søstrids- kræfter
	Öresund	Marinedistriktchef i Malmö	(Lokale Kyst- artilleriafdelinger) Lokale Søstrids- kræfter
	Västkusten	Marinedistriktchef i Göteborg Göteborg Orlogsdepå Ävlborgs Kustartilleri- regimente	Göteborg Skärgårds Kustartilleriförsvar Lokale Søstrids- kræfter



I Fredsorganisationen foreslaas en Del Ændringer.

Chefen for Marinen er i Øjeblikket Chef for Søofficerskorpset, men da det ikke er nødvendigt, at han er Søofficer, foreslaas det, at Chefen for Marinestaben bliver Chef for Søofficerskorpset. Samtlige Flagmænd overføres administrations- (lønnings-)mæssigt til een Gruppe, der kaldes Admiralitetet. Fordelingen til de forskellige Poster foreslaas saaledes:

	Lønklasse
Chef for Marinen . . . . .	4
» » Marineforvaltningen . . . . .	3
» » Kustflaaden . . . . .	3
» » Ostkustens Marinedistrikt . . . . .	3
» » Sydkustens » . . . . .	3
Inspektør for Kustartilleriet . . . . .	3
Chef for Marinestaben . . . . .	2
» » Väst kustens Marinedistrikt . . . . .	2
» » Stockh. Skärg. Kustforsvar . . . . .	2
» » Blekinge Kustforsvar . . . . .	2
» » Karlskrona Orlogsværft . . . . .	2
Marineoverintendanten . . . . .	2

hvor Klasse 4 har Viceadmirals- (Generalløjtnants-) Rang, Klasse 3 Kontreadmiral I's (Generalmajor I's) Rang og endelig Klasse 2 Kontreadmiral II's (Generalmajor II's) Rang.

Chefen for Marinestaben er altsaa Søofficer med Kontreadmiral II's Rang, og der foreslaas oprettet en Stilling som Souschef, der skal varetages af en Kystartilleriofficer.

Indførelsen af en særlig Stilling som Inspektør for Forbindelsesvæsenet har været taget under Overvejelse, men man er kommet til det Resultat, at Opgaverne henlægges til Marinestabens Forbindelsesafdeling, idet

der gives Afdelingschefen visse særlige Beføjelser, der svarer til andre Inspektørers.

Sjövärnsskären (den frivillige Motorbaadsforening) henlægges under Marinestaben under Ledelse af en pensioneret Stabsofficer og to andre Officerer.

Isbrydningstjenesten lægges ind under Marinen, da Beredskabsperiodens Erfaringer har vist, at den er nøje knyttet til den øvrige maritime Virksomhed.

Foruden 5 Søofficerer og 1 à 2 Kystartilleriofficerer som Aspiranter, beregnes Behovet af Officerer i Linien i Marinestaben til 32 og Antallet af pensionerede til 14.

Til Operationsafdelingen knyttes en Officer af Luftvaabnet.

Inspektøren for Kystartilleriet beholder stort set den Stilling, han fik i 1941 (T. f. S. 1941 Pag. 239 og 401). Hans Stab, Kystartilleriinspektionen, beregnes til 13 Officerer.

Der foreslaas oprettet en Stilling som Inspektør for Søartilleriet til Varetagelse af Uddannelsen i Artilleri og Rulleføring af specialuddannet Artilleripersonel m. v.

Inspektøren for Undervandsbaadsvaabnet skal have udvidet sit Tjenestecomraade til ogsaa at gælde Torpedoer, og der oprettes en særlig Inspektør for Minevæsenet. Deres Opgaver er analoge med Inspektøren for Søartilleriets.

### Marinedistrikter.

Den Udvikling af Marinedistriktsorganisationen, som gennemførtes efter 1936, har været af den største Betydning for Funktioneringen af det maritime Beredskab i de sidste Aar. Takket være at denne Organisation har været i Virksomhed i nogle Aar, kunde

Forberedelsesarbejderne gennemføres, og de lokale Søforsvarsorganer var stort set klar til at løse deres Opgaver.

Visse af disse er blevet mere omfattende end oprindelig beregnet, f. Eks. Søkontrollen.

Krigs- og Fredsorganisationer bør bringes i størst mulig Overensstemmelse med hinanden.

I visse Tilfælde kan det tænkes, at Kystforsvaret maa underlægges Chefen for Forsvaret af Baglandet, men normalt bør Distriktschefen udøve den militære Kommando over samtlige Afdelinger, Institutioner m.v. i Marinedistriktet, hvad enten de er oprettede af Flaaden eller Kystartilleriet. Disse Afdelinger m. v. er lokale Søstridskræfter, Marinedistriktets Kystartilleriforsvar, Flaadestation (Depoter), Orlogsværft.

Hvad angaar Orlogsværfter bør Marinedistriktschefens Myndighed indskrænke sig til at omfatte Forsvarsforanstaltninger og Kommandomyndighed over det paa Værftet tjenstgørende militære og civilmilitære Personel.

Ledelsen af Forbindelsestjenesten i Distriktet udøves af Distriktets Stab. Denne Stab bestaar af 5 Afdelinger:

E (Chef: pens. Off.) Ekspedition.

F (Chef: Søoff.) Flaade (Søstyrker, Flaadestation, Orlogsværft, Forbindelsestjeneste, Søfart o.s.v.)

K (Chef: Kystoff.) Kystartilleri (incl. Luftforsvar).

I (Chef: Intendant) Intendanturafdeling.

S (Chef: Marinelæge) Sygeafdeling.

De forskellige Distrikter har Stabe af forskellig Størrelse alt efter deres Opgaver — Sydkysten har f. Eks. en Stab paa 10 Officerer, hvorimod der kun er 3 i Nordlandskystens.

## Flaaden.

### *Baser.*

Den i 1936 vedtagne Organisation af Flaadestationerne har i visse Retninger ikke kunnet gennemføres, fordi visse Lokalspørgsmaal endnu er uløste.

For Stockholms Flaadestations Vedkommende er saaledes det faste Dæksmandskabs Opdeling i en Matros- og en Specialafdeling nøje knyttet til Spørgsmaalet om Stationens Flytning.

Med Hensyn til den indre Organisation, søger Udvalget kun mindre Ændringer gennemført. Det foreslaas bl. a., at de militære Afdelinger paa Flaadestationerne faar et særligt Kompagniernes Økonomikontor, saaledes at de militære Chefer ikke skal spille deres Tid paa Administrations- og Regnskabsspørgsmaal, som de alligevel ikke har den nødvendige Uddannelse til at løse tilfredsstillende, idet de militære Chefers første og vigtigste Opgave er at hellige sig det militære Arbejde.

Ved at saavel Rekrutuddannelsen som Underofficers- (d. v. s. Kvartermester-) Uddannelsen centraliseres til fælles Skoler, bliver Uddannelsesvirksomheden ved Flaadestationerne angaaende Stammandskabet indskrænket til at omfatte Underbefalingsmands- d. v. s. Underkvartermester-Gruppen. Herved aflastes Stationerne en Del. Paa den anden Side maa der en vis Del af Aaret være en omfattende Værnepligtsuddannelse. Den Personelforøgelse, der medgaar hertil, tænkes taget fra den Flaadestyrke, der hører til Stationen.

Til Underbringelse af det forøgede Antal værnepligtige foreslaas Bygning af Kaserne i Land og Udvidelse af de nuværende.

Ved den tidligere omtalte Udvidelse af Orlogsdepotet i Göteborg paatænkes dette opdelt i tre Afdelinger, en Stations-, en Intendantur- og en Værftssektion. Det



synes som om Göteborg paa denne Maade er paa Vej til at blive Flaadestation.

Hovedbaserne bliver saa:

Flaadestationerne Stockholm og Karlskrona,  
Orlogsdepoterne Göteborg og Gustavsvik  
(Härnösand),  
Forraadsdepotet Fårösund (Gotland).

Men ved Siden af disse permanente Baser kræves saavel i Krig som ogsaa somme Tider i Fred andre Baser af mere eller mindre midlertidig Karakter.

I Fredstid skal disse Baser for kortere eller længere Tid tjene til Forlægning af udrustede Flaadestyrker, som med dem som Udgangspunkt vil have større Muligheder for at udføre visse Øvelser end fra de permanente Baser.

Den vigtigste af de Baser, der kan blive Tale om, er Hårsfjärden (Hårsfjärdens depå), der tænkes anvendt til Kystflaaden. Her er i Forvejen Anlæg til forskellige Specialskoler, Hangarer, Bedding, Værft til Torpedobaade, Olieforraad, Idrætsplads, Sportshal m. v.

Til Hårsfjärden tænkes forlagt en Styrke paa 12 Officerer og 220 Mand, der bør underbringes i Land, da et Kaserneskip kræver uforholdsmæssigt store Vedligeholdelsesudgifter. I Stedet for, som det nu er Tilfældet, at være underlagt Chefen for Kystflaaden, bør Basen underlægges Chefen for Østkystens Marinedistrikt, idet Chefen for Kystflaaden er en Skibskommando, der skal befatte sig mindst muligt med Anlæg i Land.

Paa Vestkysten foreslaas oprettet en mindre Base i Skærgaardsomraadet mellem Göteborg og Marstrand paa Klåverøen. Her skal være Bedding, Magasin, Værksted til Skydeskiver og de nødvendige Anløbsbroer.

Spørgsmaal om Orlogsværfters Organisation behandles i en særlig Kommission, og efter hvad Udvalget erfarer, vil følgende Ordning blive foreslaaet:

Samtlige Værksteder lægges fra Orlogsværfterne over til Organer, direkte under Marineforvaltningen, som kaldes hhv. Marineværkstederne i Stockholm og Karlskrona. Paa hvert Sted skal en Polytekniker, fortrinsvis specialuddannet i Skibsbygning, være Chef. Ved Marineværkstederne skal Ingeniører og Mestre af forskellige Specialfag gøre Tjeneste.

Evt. tænkes tilkommanderet teknisk uddannede Officerer til de forskellige Dele af den industrielle Bygnings- og Reparationsvirksomhed.

Marineværkstederne skal økonomisk hvile i sig selv ved Prisberegninger efter samme System som Orlogsværftet her i København.

Hvad der bliver tilbage af Orlogsværfterne benævnes stadig »Örlogvarv« og staar under Kommando af en Kommandør som Værftschef. Virksomheden skal foregaa ved Hjælp af Underafdelinger i Lighed med Marineforvaltningens Organisation.

Der kommer saaledes til at opstaa Afdelinger for følgende: Artilleri, Torpedoer, Miner, Radio og nautiske Instrumenter. Endvidere eventuelt en Ingeniøraftdeling.

Værftsafdelingerne skal ikke selv have Værksteder under sig, men kun planlægge, bestille og kontrollere. Hertil kommer Forvaltning af forskellige Opgaver, Reserveinventar, Ammunition o.s.v.

Sammenlignet med den danske Organisation vil dette altsaa sige, at Chefen for Flaadestationen under sig faar en Stabschef til Varetagelse af de rent militære Opgaver paa Flaadestationen: Personel, Forsvar Skibe m. v. og en Chef for Orlogsværftet som Overhovede for Materielinspektionen, Søminevæsenets og

Søartilleriets Kontorer, visse Dele af Magasiner m.m., og at Direktøren for Orlogsværftet direkte underlagt Marineforvaltningen (her: Marineministeriet) faar sit hidtidige Virkeomraade plus Søminevæsenets og Søartilleriets Værksteder, men minus Materielinspektionen, og han benævnes Chef for Marineværkstederne.

### Søkrigsmateriellet.

Efter den hidtil gældende Ordning henføres de svenske Skibe til 3 Kategorier efter Længden af deres Tjenestetid — 1., 2. og 3. Linie. Dette bibeholdes, dog med Udtrykkene Linieflaade, Reserveflaade og Hjælpeflaade.

Til Linieflaaden skal de Krigsskibe henføres, som endnu ikke i Alder har naaet den Grænse, der betinger deres aktive Anvendelse i Kystflaaden.

Muligvis kan visse Skibe ved rationel Ombygning blive længere i Linieflaaden end beregnet ved deres Bygning.

Til Reserveflaaden henregnes de Krigsskibe, der ikke kan henføres til Linieflaaden.

Til Hjælpeflaaden henføres samtlige Skibe, der ved Mobilisering beslaglægges fra Handelsflaaden og som udrustes som Hjælpekrydsere, Hjælpekanonbaade m.v.

Uden at man i Betænkningen gaar nærmere ind paa Spørgsmaalet om Kvantiteten af Søkrigsmateriellet, pointeres det, at man maa vise nogen Tilbageholdenhed ved Kassationen af ældre Krigsskibe, idet disse i mange Tilfælde er bedre egnede til Marinens Brug end beslaglagte Handelskibe.

### Flaadens Krigsberedskab og Øvelser.

Af Hensyn til den moderne Krigs overraskende

og hurtigt virkende Karakter opslaar Kravet om et skærpet Krigsberedskab som særlig betydningsfuldt.

De principielle Forudsætninger for et tilfredsstillende Beredskab er, dels at tilstrækkelige Midler stilles til Raadighed til Flaadens Øvelser, og dels at saa stor en Del af Skibsmateriellet som muligt til Stadighed er udrustet, og at øvrige Enheder oplægges ved de forskellige Baser saaledes, at de dér hurtigt kan blive udrustet paa en lettere Maade, end hvis de var samlede paa et enkelt Sted.

Derfor foreslaas det, at Skibene spredes saa meget som muligt til de forskellige permanente Baser, saaledes at man kan faa det størst mulige Udbytte ved Udnyttelse af Personellet efter Mobiliseringsberegningerne.

Den detaillerede Fordeling af Skibene er fortrolig og derfor ikke oplaget i den offentliggjorte Del af Betænkningen.

Der er ogsaa forudset Anvendelse af visse Styrker til Skoleuddannelse. Disse kan for Dele af deres Togter indgaa i Kystflaaden eller underlægges en Marinestriktschef for at deltage i større Øvelser.

Søstyrker til Raadighed for Artilleri- eller Mineskole bør staa under Kommando af de respektive Tjenestegrensinspektører.

Kystflaadens Opgave er først og fremmest at opretholde et stadigt Krigsberedskab, dog maa der hertil ogsaa henlægges en vis Befalingsmandsuddannelse og visse Skoler for Menige.

Stort set skal Skibene bemandedes fra de Baser, de hører til, dog kan dette ikke gælde Skoleskibe, og visse Undtagelser maa gøres, saaledes at f. Eks. det i Göteborg tjenstgørende Personel ogsaa kan faa Uddannelse m. v. i Kystflaaden, der normalt baseres i Østersøfarvandene.

### Nybygninger.

Spørgsmaalet om Nybygninger behandles for største Delen fortroligt, dog gives følgende Oplysninger:

Anskaffelse af Krigsmateriel i den kommende Femaarsperiode (1942/43—1946/47) bør sigte paa Vedligeholdelse af Flaadens Størrelse, som den bliver inclusive de Nybygninger, der allerede nu er bevilgede. Derudover ønskes en vis Forstærkning af Torpedovaabnet.

Derfor foreslaas det, at der i Femaarsperioden skal bygges større Jagere, Kystundervandsbaade og Torpedobaade foruden Færdigbygning af de allerede paabegyndte og bevilgede Skibe.

Hertil kommer et Sejlskoleskib til Sømandsskolen og 6 Motorbaade til »Sjövärns kåren«, og endvidere skal der paabegyndes et Artilleriskib, som Udvalget dog vil foreslaa ændret til en Krydser af samme Type som de under Bygning værende.

Endelig bør der ved Budgetteringen tages Hensyn til Konstruktionsarbejder til nye Skibe. Tidligere fandtes der kun undtagelsesvis Midler hertil, men nu tænker man sig, at ca. 100.000 Kr. aarligt skal anvendes for stadig at kunne følge Søkrigsmateriellets Udvikling og holde Tegninger til de eksisterende Typer til Dato.

Bekostningen af de foreslaede Nybygninger vil i hele Femaarsperioden blive ca. 128 Mill. Kr., hvortil skal lægges ca. 48 Mill., der mangler i Bevillingerne til de under Bygning værende Skibe. Aarsomkostningerne til Nybygninger bliver saa  $36\frac{1}{4}$  Mill. Kr., (heri er ikke medregnet Erstatningen for de tre Jagere, der sank ved Eksplosion i September 1941).

### Personel.

Følgende Skema viser det foreslaede Fredsbehov af Personel til Flaaden, inklusive Forsvarsstab m. v.

Admiralklassen . . . . .	6	
Kommandørklassen . . . . .	97	
Ovrige Søofficerer . . . . .	527	
Søofficerer i Linien ialt . . . . .		630
Reserveofficerer . . . . .	34	
Afsk. Linieofficerer . . . . .	26	
Reserveofficerer ialt . . . . .		60
Marineingeniører i Linien . . . . .	104	
» i Reserven . . . . .	8	
Marineingeniører ialt . . . . .		112
Intendantter i Linien . . . . .	100	
» i Reserven . . . . .	4	
Intendantter ialt . . . . .		104
Læger i Linien . . . . .		36
Underofficerer i Linien . . . . .	1730	
» i Reserven . . . . .	15	
Afsk. Underofficerer . . . . .	104	
Underofficerer ialt . . . . .		1849
Underbefalingsmænd . . . . .	2595	
Faste Menige . . . . .	2175	
Værnepligtige . . . . .	3175	
Mandskab ialt . . . . .		7945

### Uddannelse.

#### I. Værnepligtige.

Tjenestetiden skal være 15 Maaneder. Indkaldelse skal finde Sted ca. 1. November. Efter 3 Maaneders Tjeneste i Land sker Udkommando til Skibe ca. 1. Feb., hvorefter den værnepligtige i 12 Maaneder skal have

praktisk Uddannelse om Bord. Hjemsendelse altsaa ca. 30. Januar. Dette gælder ca. 38 % af det værnepligtige (Sjömanshusinskrivna = Søfolk), mens de øvrige ca. 62 % indkaldes i ca. 14 Maaneder fra 1. Februar; disse faar kun 2 Maaneders Uddannelse i Land, hvorefter de udkommanderes til Skibe, Flaadestationer m.v. Efter Hjemsendelse 30. Marts det følgende Aar indkaldes de atter en Maaned ved Hæren for at blive overført hertil, da Flaadens Behov af værnepligtige kan dækkes af ca. 10 Aargange, medens den samlede Værnepligtstid først ender ved det 47. Aar.

Af Forslag til Specialuddannelser bemærkes Uddannelsen af værnepligtige Skibsførere (d. v. s. med opnaaet Skibsførerbevis). Der antages et Antal, som kun uddannes til værnepligtige Officerer i 15 Maaneder med  $2 \times 2$  Maaneders Efteruddannelse. Den første Omgang gennemgaas som værnepligtig »fänrik«, den anden som værnepligtig Løjtnant.

(Fortsættes).

---

## Bog anmeldelse.

»Georg Stage« gennem 60 Aar.

Af Børup Sørensen.

Hirschsprungs Forlag.

Det er en smuk og en god Ide en gammel GEORG STAGE-Elev har haft: at samle Beretninger om Skoleskibene, GEORG STAGE's og om Institutionens Tilblivelse og Liv gennem Tiderne i Anledning af Stiftelsens 60 Aars Fødselsdag.

En Bog herom maa i første Række blive en Hyldest til selve Stifteren, Skibsreder Fr. Stage, og man faar igennem Beretningerne et yderst sympatisk Indtryk af denne storstilede og vidtskuende Personlighed og hans prægtige Hustru, der skænkede Nationen denne enestaaende Gave. GEORG STAGE opkaldtes efter deres eneste Barn, der døde i en ung Alder. Fra Stiftelsens første Dage har der været knyttet en Række fremragende, uselviske Mænd til Stiftelsens Bestyrelse og som Førere og Lærere, det er derfor ogsaa en Kendsgerning, at faa Institutioner har haft og har et bedre Navn eller har fyldestgjort sin Opgave paa smukkere Maade. Dette er ogsaa Orlogsmarinen til Ære, idet en Række Søofficerer har været knyttet til Bestyrelsen og som Førere af Skoleskibet. Bogen er tilegnet Viceadmiral Amdrup, og flere af de nulevende tidligere Førere blandt Søofficerer har ydet deres Tekstbidrag til Bogen.

Den fulde Nydelse af Bogen er naturligvis først og fremmest forbeholdt gamle Elever; men ogsaa de, der endnu har haft den Lykke at faa hele deres første



Uddannelse i Orlogsmarinens Sejlskibe, glædes over Skildringerne af George Stage Livet, der i alt væsentligt er tilrettelagt efter gammel Orlogsskik i Sejlskibe.

Man følger den gamle GEORG STAGE fra Kølen blev lagt til dens Afløsning af det nye Skib, hvis Tilblivelse den daværende Formand for Bestyrelsen, Admiral Cold, i høj Grad har Æren af. Forfatterne har haft den gode Ide at føre det gamle Skibs Historie videre som JOSEFH CONRAD paa Jordomsejling, derefter som Millionær Yacht og endelig igen som Skoleskib til Uddannelse for Sømænd til den amerikanske Kystbevogtning; trods Forlis og Stranding, Orkanstorme og intensivt Brug har det gamle Skib haft en Vikings Livskraft.

Det er med oprigtig Beklagelse, at man maa opgive Tanken om at give vor Ungdom i Orlogsmarinen den Sejlskibsuddannelse, som det ved GEORG STAGE og DANMARK er muligt at tildele Handelsmarinens Unge. Udviklingen stiller saadanne Krav i andre Henseender, at det vel er uigennemførligt; tilbage bliver da at glæde sig over, at vore Kollegaer stadigt har denne Sømandsuddannelse, og at vort Søofficerskorps igennem Tiderne paa ærefuld Maade har ydet sit Bidrag hertil.

De, der hører til »Den gamle Skole«, vil læse Bogen med Glæde, ikke mindst fordi den fremkalder gode gamle Sejlskibsminder, men ogsaa »Den unge Skole« bør læse den, fordi den giver Lyst til at støtte GEORG STAGE Stiftelsen, og fordi det giver Kendskab til vore Kollegaer i Handelsmarinens første Uddannelse.

Bogen er smukt udstyret med gode Billeder.

Søe-Lieutenant-Selskabets Virksomhed 1941—42.  
Det 157. Forsamlingsaar.

28. Oktober 1941: Dagsorden i Henhold til Lovenes § 27.
4. November 1941: Viceadmiral A. H. Vedel: Søværnet i det forløbne Aar.
11. November 1941: Kaptajnløjtnant C. J. H. Høegh-Guldberg: Diskussionsindledning: Uniformsspørgsmaalets rationelle Løsning.
25. November 1941: Kaptajnløjtnant Haugsted: Diskussionsindledning: Enhedskommando.
2. December 1941: 1. Kaptajnløjtnant W. Salicath: Indtryk fra en Rejse i Østen.  
2. Valg af Redaktør-Suppleant til »Tidsskrift for Søvæsen«.
9. December 1941: 1. Oberstløjtnant R. Allerup: Den moderne Landkrig med særligt Henblik paa Luftkrigens Indflydelse.  
2. Behandling af Forslag vedrørende Ændring af Mødetiden.
16. December 1941: 1. Kommandør P. Jensen: Meddelelser fra Søkortarkivet.  
2. Valg af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1942.
6. Januar 1942: Kommandør H. Augsburg: Meddelelser fra en Tjenesterejse til Finland.
13. Januar 1942: Orlogskaptajn J. Jegstrup: Om Søværnets Kystbevogtning.

20. Januar 1942: Kommandørkaptajn F. H. Kjølsen:  
»Nordens Fremtid?«.
3. Februar 1942: 1. Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1942 fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal.  
2. Kaptajnløjtnant T. Bjerre: Søofficerer under Trearskrigen og nu.
10. Februar 1942: 1. Behandling af og Afstemning om Forslag til Prisspørgsmaal for 1942.  
2. Orlogskaptajn H. Harms: Den moderne Luftkrigs Indflydelse paa Søkrigen.
17. Februar 1942: 1. Meddelelse fra Formanden.  
2. Kommandørkaptajn G. de Lichtenberg: Uddannelse af værnepligtigt Mandskab i Søværnet.
24. Februar 1942. 1. Valg af Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1942.  
2. Kaptajnløjtnant M. Schmidt: Betragtninger over Uddannelsen af Underbefalingsmænd.
3. Marts 1942: Orlogskaptajn C. Weilbach: Undervandsbaadskrigen.
10. Marts 1942: Direktør for Orlogsværftet N. K. Nielsen: Om nogle tekniske Grænser for Krigsskibes militære Egenskaber.
17. Marts 1942: 1. Meddelelse fra Formanden.  
2. Diskussion af Kommandørkaptajn Kjølens Foredrag »Nordens Fremtid?«.
24. Marts 1942: 1. Valg af Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1943.  
2. Valg af Bestyrelse.  
3. Kaptajnløjtnant Hastrup: Værnene og den danske Folkehøjskole.

---

Til Forsamlingsaarets 2., 9., og 10.16. Møde var der inviteret Gæster.

---

Paa Aarets første Møde valgtes til:

Redaktør af »Tidsskrift for Søvæsen«: Kommandør P. Ipsen.

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.

Paa Aarets femte Møde valgtes Orlogskaptajn P. Mørch til Redaktørsuppleant for »Tidsskrift for Søvæsen«.

---

Følgende Udvalg er nedsat i Forsamlingsaaret:

Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1942: Kommandørkaptajn Lundsteen, Formand, Orlogskaptajnerne Steensen og E. Rasmussen samt Søløjtnant I Wolfhagen.

Udvalg til Bedømmelse af Besvarelser af Prisspørgsmaal for 1942:

Kommandør Evers, Formand, Orlogskaptajn Ernst og Kaptajnløjtnant Schmidt.

Suppleanter er:

Kommandør Andersen, Orlogskaptajn Clausen og Kaptajnløjtnant Borg.

---

Udvalg til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1943: Orlogskaptajn Nyholm, Formand, Orlogskaptajn Greve, Kaptajnløjtnant Würtz og Søløjtnant I Ulrich.

En Prisaftandling med Titlen »Torpedoskydningens Muligheder« er indsendt under Mærket »13«.

---

Ved det i Henhold til Lovenes § 19 den 24. Marts 1942 afholdte Valg af Bestyrelse blev følgende valgt:

Formand: Kaptajnløjtnant H. Louis-Jensen.

Næstformand: Kaptajnløjtnant A. Helms.

Regnskabsfører: Søløjtnant I K. Konradsen.

Suppleant: Søløjtnant I H. Prause.

---

Søe-Lieutenant-Selskabet i April 1942.

*Louis-Jensen.*

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 Juul slaar ved Oland Södre Udde svensk Flaade paa 27 Linieskibe og 11 Fregatter m. fl. under Admiral Lorentz Creutz. Admiral Creutz Flagskib »Kronan« kæntrer og springer i Luften med hele Besætningen. Svenskerne mister 4 Linieskibe, 2 Fregatter og ca. 4000 Mand, deriblandt 3 Admiraler. (Medaille slaet.)
1. Juni 1677: Østersøeskadren paa 10 Linieskibe og 3 Fregatter under Admiral Niels Juul slaar ved Møen svensk Gøteborgskadre 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 1577: Admiral Peter Munk nævnes som den første Indehaver af Titlen »Rigens Admiral«; Rigsadmiraltitlen bortfalder ved Henrik Bjelkes Død den 16. Marts 1683.
2. Juni 1799: Skonnerten »Iresine«, Chef Premierløjtnant Lillien-skjold, kæmper med en engelsk Kaperfregat »Experiment« i Vestindien. (Æressabel til L.).
3. Juni 1753: Fregatten »Falster«, Chef Kaptajn Hooglant, fra Middelhavseskadren brænder og springer i Luften paa Saffias Rhed i Marokko; 132 Mand omkommer.
3. Juni 1808: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Wulff erobrer engelsk Orlogsbrig »The Tickler« udfør Taars.
4. Juni 1565: Allieret Flaade paa 19 danske og 13 lybske Skibe under Admiral Hertuf Trolle kæmper udfør Bukow i Femern Bælt mod svensk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Klas Horn.
4. Juni 1824: Den danske Flaades første Dampskib, Hjuldampskibet »Kiel«, ankommer til København fra England.

4. Juni 1849: Korvetten »Valkyrien«, Chef Kaptajn Polder samt Dampskibet »Gejser«, Chef Kaptajnløjtnant Wulff, fra Nordsøeskadren beskyder ved Helgoland 3 slesvigholstenske Orlogsdampfartøjer under Kontreadmiral Bromme og forfølger disse indtil Cuxhafen.
5. Juni 1555: Kong Christian III's Søkrigsartikler udgives, Edsaflæggelsen indføres (afskaffes i 1909).
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 1849: Som Følge af Grundloven indføres Værnepligt til Flaaden, den faste Stok formindskes og afskaffes efterhaanden, Kollegialstyrelsen ophæves og Marineministeriet oprettes.
7. Juni 1559: Eskadre paa 5 Skibe under Admiral Christoffer Trondson deltager i Angrebet paa Brunshüttel, hvorved Ditmarsken erobres.
7. Juni 1680: Admiralitetet med Rigens Admiral Henrik Bjelke og General-Admiralløjtnant Niels Juel udpeger fra Rofartøjer Flaadens Nye Værfts (Nyholms) Beliggenhed efter General-Admiral Cort Adellers Projekt.
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 Sveuskeren Måns Some slaar under Bornholm lübsk Flaade paa 9 større og 14 mindre Skibe under Michel Samsing.
9. Juni 1808: 21 Kanonbaade og 12 Morterchalupper under Kommandørkaptajn Krieger angriber engelsk Konvoj paa 73 Sejlere under Eskorte i Flinterenden, engelsk Orlogsbreg »Turbulent« og 11 Koffardiskibe erobres.

10. Juni 1578: Lavritz Kruse adnævnes til »Holmens Admiræl« som den første permanente Indehaver af denne Titel.
11. Juni 1848: Korvetten »Valkyrien«, Chef Kaptajn Secher, stryger Dannebrog for stedse over vore Kolonier paa Nicobarøerne.
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 Tøgt Jordan rundt for Fremme af Handel og videnskabelige Undersøgelser m. m. Korvetten anløber bl. a. Ostasien 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.
17. Juni 1921: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør Cold, hejser Kongeflaget paa Kongens Tøgt til Færoerne og Island. Kong Christian X fortsætter som første danske Konge til Grønland med D. F. D. S.'s »Island«, eskorteret af Inspektionsskibet »Fylla«, Chef Kaptajn Dornouville de la Cour.
19. Juni 1535: Flaade paa 18 Skibe under Admiral Peder Skram slaar i Svendborgsund (Lehnskovpynten) 13 lübske Skibe, hvoraf 9 erobres.
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 Folge af det den 27. Marts 1794 indgaaede bevæbnede Neutralitetsforbund. De forenede Eskadrer udrustes derefter nogle af de følgende Somre under skiftevis Kommando



og dette danner Optakten til det Neutralitetsforbund, der afsluttes med Slaget paa Københavns Rhed den 2. April 1801, som den svenske Flaade paa Grund af Modvind ikke naaede at deltage i.

19. Juni 1808: Orlogsbriggen »Lougen«, Chef Premierløjtnant Wulff, med 4 Kanonbaade under Sekondløjtnant Fønss erobrer engelsk Orlogsbrig »Seagull« udfør Flekkerø i Norge.
22. Juni 1743: Ordre udstedes om, at alle Skibschefer skal føre Orlogsvimplen, tidligere førtes denne kun af Kommandører og Kommandørkaptajner.
25. Juni 1565: Admiral Herluf Trolle dør efter at være blevet saaret i Slaget ved Bukow. Berømt som Flaadefører fra Syvaarskrigen og Skaberen af en begyndende Søtaktik.
25. Juni 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: Panserskonneren »Absalon« ankommer til København efter Bygning i England, ført af Premierløjtnant Schultz.
28. Juni 1849: Orlogsbriggen »St. Croix«, Chef Kaptajnløjtnant Holm, paa Blokade i Østersøen kæmper med preussisk Hjuldampskib »Preussischer Adler«, Chef Komodore Schröder ud for Hela i Danzigerbugten.
29. Juni 1811: 4 Kanonbaade under Premierløjtnant Wigelsen erobrer engelsk Orlogsbrig »Safeguard« udfør Randers Fjord.
30. Juni 1694: Orlogsskibet »Gyldenløve« med Konvoj, Chef Kommandørkaptajn Barfod, angribes af engelsk Eskadre i Kanalen efter at have nægtet at kippe Orlogsvimplen for Englænderne og gaar ind paa Downs Rhed.

Her kæmper Orlogsskibet senere den 11. August 1694 med 3 detacherede Linieskibe fra en engelsk Eskadre paa 20 Linieskibe, som laa paa Rheden under Viceadmiral Chovel, og tvinges til at stryge. Orlogsskibet frigives igen og afgaar fra England den 24. Februar 1695.

30. Juni 1849: Søtransportvæsenet under Kaptajn Tegner overfører General Ryes Korps fra Helgenæs samt Hærstyrker fra Als og den 4. Juli fra Fyen til Fredericia og muliggør derved det sejrige Udfald fra Fæstningen den 6. Juli 1849.

*F. Kj*

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### England.

*Sænkningen af Prince of Wales og Repulse 10.-12.-41.*

I Tidsskriftet »Die Kriegsmarine« Hefte 9. Maj 42 gengives en Del Oplysninger vedrørende Søslaget ved Malakka, hvor de to engelske Slagskibe blev sænket af Luftfartøjer.

Medlem af Underhuset, Admiral Sir Roger Keyes udtaler i »News Chronicle«:

»Det er fuldstændig tydeligt, at Admiralitetet har undervurderet den japanske Marines Luftvaaben, og at Admiral Sir Tom Phillipp og hans Eskadre saavel som flere hundrede Søfolk er blevet Offer for Admiralitetets manglende Evne til at forsyne Flaaden med et ydedygtigt Luftvaaben, der staar under Marinens direkte Kontrol.«

Senere i Artiklen gengives Udtalelser fra Mr. Gallagher, en amerikansk Journalist fra »Daily Express«, der overværede Slaget fra »Repulse« (Uddrag):

»Kl. 1115. Japanernes Opmarch foregaar i forbavsende lav Højde og i sluttet Formation som til Øvelse. De erfarne Officerer, der tidligere har oplevet flere Angreb fra tyske Luftfartøjer i Nordsøen og Atlanterhavet, hævder, at de ikke tidligere har set noget lignende.

Japanerne angriber saa at sige udelukkende Slagskibene. Luftfartøjerne er opdaget i god Tid, og snart er alt Luftskyts i Virksomhed, saaledes at man paa Broen ikke kan høre et Ord for den øredøvende Larm fra A. L. Skytset.

Man ser kun de ustandselige Rekyll og Fremløb fra de mangeløbende Maskinkanoner. »Gangsterklaverer«.

Pludselig kommer der fra Landsiden (fra Styrbord) to Torpedoluftfartøjer, som styrer lige mod Skibet; (de øvrige Luftfartøjer kommer fra Bagbord med Solen i Ryggen).

*Repulse* affyrer en hel Bredside af mellemsvært Artilleri, og Luftfartøjerne drejer af uden at kaste Torpedoer. Endnu er Ildlederpersonnellets Øjne rettet mod disse to japanske Luftfartøjer, da en vældig Eksplosion ryster Skibet fra for til agter; en svær Bombe er detoneret paa Hangardækket og har ødelagt Hangaren. Endnu bedøvet af Eksplosionen opdages nu i mindst 5000 m Højde nogle Luftfartøjer, som ikke tidligere er observeret.

Skinangrebet fra Torpedoluftfartøjerne har skullet aflede Opmærksomheden fra Bombeluftfartøjerne.

Umiddelbart efter falder fra samme store Højde en anden Bombe, som detonerer i Vandet faa Meter om Styrbord, hvorved det store Skib krænger en Smule over. Vaade af Sved arbejder Skytsbetjeningen, der har taget den nye Modstander under Ild. Ved et af »Gangsterklavererne« er Kølevandet løbet ud af Kølerne og risler sydende over de varme Kanonløb.

Nu kommer atter to Luftfartøjer styrende lige mod Skibet, paa ca. 1000 m Afstand bliver det ene ramt af en Fuldtreffers og styrter brændende i Havet.

Matroserne hylér af Glæde, og Jubelen overdøver næsten Larmen fra Skytset. Det er den første Modstander, der er skudt ned af Slagkrydseren.

I Ildpausen lyder i Skibets Ordreanlæg det alvorlige Signal »Ild i Skibet«. Røgskyerne vælter ud af den bomberamte Hangar, og snart plasker Vandstraalerne fra Brændslangerne mod Dækket. Saa begynder »Gangsterklavererne« atter deres Koncert.

Kl. 1125 ses i Kimingen en Vandsojle, er det en Bombe, der har forfejlet sit Maal, eller er det et nedskudt Luftfartøj?

En Signalgast giver Svaret: »Endnu en And i Aaen«.

Slukningsarbejdet med Hangaren fortsætter. Da lyder atter i Højtaleren »Fjendtlige Luftfartøjer forude«, og samtidig 12 Fløjte-toner fra Udkiggen i Formærset, d. v. s. 12 Luftfartøjer.

Fra *Repulse* ses 9 Luftfartøjer, der angriber *Prince of Wales*. Klokken er nu 1210.

Selv de sværeste Kanoner deltager i Afværgelsen af Torpedoangrebet, men Skuddene gaar for højt. Nu angribes *Prince of Wales* fra alle Sider og paa tæt Hold af Torpedoplaner, og fire Vand-

søjler ved Agterskibet viser, at Torpedoen har truffet. Skibet faar Slagside, men den rasende Skydning fortsættes.

Man tror, at alle Luftfartøjerne er forsvundet, men pludselig skriger en: »Her, Her!« I samme Ojeblik ses Skumstriben fra en Torpedo lige foran Stævnen af *Repulse*.

Fra *Prince of Wales* spørges pr. Signal, om *Repulse* er torpederet; der svares tilbage, at Skibet indtil nu har undgaaet 19 Torpedoen.

Japanske Kilder oplyser fra dette Angreb, at begge Slagskibene blev ramt af Torpedoer, og at to japanske Luftfartøjer under Angrebet styrtede ned paa *Prince of Wales*. Skibene fortsatte med nedsat Fart paa sydlig Kurs.

»Kl. 1220 dukker en ny Bølge Luftfartøjer op; endnu aner man ikke, at dette Angreb vil gøre det af med Slagkrydseren.

Om Bagbord ikke langt borte ses *Prince of Wales* drivende hjælpeløs med svær Slagside. Endnu forsvarer det sig med sine Kanoner af al Magt, men kort Tid efter træffes Flagskibet af 3 Torpedoen, en forude, en midtskibs og en agter, og Skibets Skæbne er beseglet.

Da træffes *Repulse* af en Torpedo agter, ingen har set Luftfartøjet, der kastede Torpedoen; kort Tid efter træffes Skibet yderligere af 2 Torpedoen og faar svær Slagside til Styrbord.

Under denne Del af Kampen blev ligeledes enkelte japanske Luftfartøjer skudt ned.

Da lyder Befalingen »Alle Mand paa Dækket«. Folkene fra Signalbroen stiger ned ad Lejderne, kun en Matros søger at springe ned paa Dækket nedenunder. En Officer ryster paa Hovedet og siger: »Rolig, rolig Folkens, vi skal allesammen snart til at springe.«

Fra denne sidste Fase af Kampen oplyser japanske Kilder, at de to Slagskibe Kl. 1248 var blevet truffet af 3 Torpedoen hver, hvorefter *Repulse* sank meget hurtigt. *Prince of Wales* blev yderligere truffet af 4 eller 5 Bomber, før Skibet sank. Enkelte Luftfartøjer naaede ikke at rette op efter Angrebet og styrtede i Søen.

Alle 5 Skibe forsvarede sig med Kanonerne til det sidste; de 3 ledsagende Jagere blev ikke angrebet, hvorved mange overlevende blev reddet bl. a. Mr. Gallagher og Chefen for *Repulse*, Captain William Tennant, der i fuld Uniform — som den sidste — sprang i Søen.

Nation	Navn	Type	Besætning	Spændv. Længde Højde	Motorer	Hastigh. km/T Max.-March	Maskingeværer Maskinkanoner (F): faste (B): bevægelige	Aktionsradius i km Bombelast i kg
England	Boulton Poul »Defiant«	Jager	2	12 m 9,14 m 3,65 m	1 × 1030 HK Vandkølet	480 400	2 (F) + 4 (B)	
—	Bristol »Beaufighter«	—	2	17 m 12 m 4,5 m	2 × 1065 HK Luftkølet	550	2 (F) + 4 (B) 4 × 20 mm (F)	
—	Bristol »Beaufort«	Torpedo Bomber Rekog.	4	17,66 m 13,46 m 4,34 m	2 × 1065 HK Luftkølet	ca. 500	antagelig 3 Maskingeværer	
Tyskland	Messerschmidt ME 110	Jager	2	16,28 m 12,35 m	2 × 1150 HK Vandkølet	584	4 (F) + 1 (B) (2 × 20 mm (F) eller 1 × 23 mm (F))	2 × 500 kg
—	Focke-Wulf FW 187	—	2	15,3 m 10 m	2 × 1150 HK Vandkølet	580	4 (F) + 1 (B) samt 2 Kanoner (F)	
—	Heinkel HE 113	—	1	9,4 m 8,18 m 2,5 m	1 × 1300 HK Vandkølet	over 510	2 (F) 2 × 20 mm (F)	ca. 800 km
—	Junkers Ju 88	Bomber	3 à 4	18 m 14,2 m	2 × 1100 HK Vandkølet	517 450	3 à 7 (B)	e.4550-1500 km 900-2600 kg
Rusland	»Rata« I-16 B	Jager	1	10,2 m 7,4 m	1 × 700 HK Luftkølet	465 360	4 (F) eller 2 Kanoner (F)	800 km
U. S. A.	Vultec Vanguard 48	—	1	11 m 8,5 m 2,9 m	1 × 1200 HK Luftkølet	565 480	2 (F) evt. Kanoner i Planerne	ca. 1150 km

**Frankrig.***Flyvevæsen.*

General Jannekeyn er blevet Statssekretær for Luftvaabnet. Han stammer fra Kavalleriet, men har været Flyver siden 1916; i 1918 var han Chef for en Afdeling Bombeluftfartøjer. I Juni—Juli 1941 var han Chef for Luftstridskræfterne i Syrien. Efter Hjemkomst derfra blev han Øverstkommanderende i Nordafrika.

(M. W. 15/5-42) H. H.

**Japan.***Flyvevæsen.*

Fra 16.-4.-42 findes der i Japan ikke mere et »Flyverkorps«. Paa Grundlag af Krigserfaringerne er »Hærens Flyverdivisioner« blevet oprettet.

(M. W. 15/5-42) H. H.

**Rusland.**

Tidsskriftet »Sveriges Flotta« Maj 42 giver med »Nauticus 1942« som Kilde forskellige Oplysninger om russiske Orlogsskibe; der anføres herom bl. a.:

»Allerede i Novemhernummeret 1941 kunde man i Søkrigs-oversigterne konstatere, at følgende russiske Enheder — efter tyske, finske og rumænske Opgivelser — skulde være ødelagt indtil den 15. Okt. 41.:

- 4 Krydsere,
- 1 Torpedokrydser,
- 26 Jagere,
- 1 Torpedobaad,
- 24 Motortorpedobaade,
- 18 U-Baade,
- 22 Minestrygere,
- 1 Minefartøj,
- ca. 60 Monitorer og Kanonbaade,
- 1 Luftværnsskib,
- 13 Bevogtningsskibe og
- 27 ikke nærmere specificerede Enheder.

Siden den Tid er yderligere Sænkninger rapporteret omend ikke i samme Maalestok som under Krigens første Maaneder.

Det har været paapeget, at Rusland i Henhold til de tyske Rapporter skulde have en Række Orlogsskibe i Tjeneste, som ikke har været omtalt i nogen Marinhaandbøger.

Da Rapporterne om Sænkninger kun undtagelsesvis har angivet Skibenes Navne har f. Eks. »Marinekalender 1942« anset Grundlaget for Ændringer i Flaadelisten over russiske Krigsskibe for saa usikkert, at større Ændringer og særlig Tabliste ikke er indført.

I den nylig udkomne »Nauticus 1942«, som efter Forordet at dømmes er ført nærmere frem til Aarsskiftet, forekommer imidlertid en Række Oplysninger i Tabellerne om Soyjetunionen, som er af saadan Interesse, at de fortjener at gengives.

*Krydseren Petropavlovsk og et Par nye Jagere i Østersøen.*

Gaar man ud fra »Marinekalender 1942« kan det konstateres, at Tilstedeværelsen af Krydserne *Vorosjiloff* og »IV« benægtes. En anden svær Krydser *Petropavlovsk* er derimod angivet dog uden Oplysninger om Deplacement — muligvis drejer det sig om *ex. Lützow*. Denne angives imidlertid at være ødelagt paa Værftet.

Torpedokrydseren *Petrosavodsk* befinder sig i Leningrad (Marinekalenderen angiver den som værende i Sortehavet).

Endvidere angives *Minsk* eller *Leningrad* med Sikkerhed at være sænket.

Af Jagere paa 1700 ts opgives *Smeli* samt en ved Navn *Serdity* at være ødelagt. *Liepny* anføres ikke.

Af Jagere paa 1600 ts er *Gnievni* sænket, medens et Par Nybygninger bærer Navnene *Besposchtschadny* og *Besupretsjni*. Disse to Navne forekommer ogsaa i Sortehavet, og det synes at være et Faktum, at Russerne i flere Tilfælde har Skibe med samme Navn.

Af ældre Jagere angives *Karl Marx* og *Lenin* samt Torpodo-baaden *Tutsja* at være sænket.

Nauticus angiver 3 U-Baade paa 1500 ts (S 1—S 3); de er alle sænket.

De tidligere lettiske *Ronis* og *Spidola* er sænket, hvorimod de to tidligere estniske *Kalev* og *Lembit* endnu synes at eksistere.

*Fire tidligere ukendte Krydsere og 12 nye Jagere i Sortehavet.*

Med Hensyn til Sortehavet angives som ventet kun et Slagskib — *Pariskaja Kommuna*. Et 35.000 ts Slagskib erobredes dog



som bekendt i Nikolajev og fra forskellig Side rapporteres en Slagskibssænkning i Sortehavet.

To i 1939 søsatte svære Krydsere, *Molotov* og *Vorosjilov* opgives at være fuldt tjenestedygtige, medens to andre Krydsere, *Frunse* og *Kaganovitj* er paa Bedding. Heraf skal *Frunse* være ødelagt.

5 Torpedokrydsere skal være under Bygning (paa Bedding) nemlig *Kiev* og *Erivan* samt 3 udøbte Enheder; to af disse er antagelig de i Marinekalenderen angivne *Chaborovski* og *Petrosavodsk*. Jagerne byder maaske paa de største Nyheder.

Fem paa 1700 ts angives saaledes at være færdigbyggede, nemlig:

*Sposobny,*  
*Sorbrasitelny,*  
*Soverschenny,*  
*Svobodny* og  
*Smyschleny.*

Af 1600 ts Jagerer nævnes de tidligere ukendte:

*Beschummy* (sænket),  
*Boiky,*  
*Bestraschny,*  
*Bodry,*  
*Belitelny,*  
*Bystrej* (sænket) samt yderligere en Jager og en udøbt Torpedobaad.

Med Hensyn til U-Baade kan nævnes, at fem Enheder paa 1500 ts er i Tjeneste, og at Antallet af *Stsjuka*-Baade er 15, ligesom Antallet af M-Baade opgives til 15.

De i Henhold til den tyske Kilde angivne med Sikkerhed kendte Tab opgaar langt fra til det Antal, som Frontrapperterne synes at antyde, men man tør med Sikkerhed gaa ud fra, at de russiske Tab er større end de her navngivne.«

(Jvf. iøvrigt T. f. S. 1941 Side 281 og 421 samt 1942 Side 121 og 228).

H. H.

### Sverige.

#### *Kystjagere.*

»Med en Dags Mellemlum er de to første Kystjagere løbet af Stabelen, *Mjölner* paa Eriksberg den 9. og *Mode* paa Götaverken den 11. April.

De efterfølges af *Magne* fra Götaverken i April og *Munin* saavidt vides i Maj.

Den nye Type har en Længde paa 74,0 m, en største Brede paa 8,05 m og et Dybgaende paa 4,50 m. Standarddeplacementet er 635 ts.

#### Armering:

3 Stk.	10,5 cm	Kanoner,
2 »	40 mm	A. L. Maskinkanoner,
2 »	20 mm	—
3 »	53 cm	Torpedorør (Tripelrør).

Desuden findes Dydbombekastere og Mineskinner. Besætningen ca. 100 Mand.

I en Artikel i *Teknisk Tidsskrift* meddeler »marinöverdirektören«, at man til at begynde med overvejede at kopiere den italienske Romulustype og endvidere overvejede den norske Sleipnertype.

De nu byggede Fartøjer er imidlertid helt nykonstruerede og ligger mellem disse to Typer.

Typen nærmer sig meget til den »de Champska-kustjagaren«.

Kølen til *Mode* blev lagt den 18. September 1941, og Tiden paa Bedding opgaar saaledes til mindre end 6 Maaneder.«

(Sv. F. Maj 42) II. II.

## Tyskland.

### *Flygvæsen.*

I *Der Adler*, Maj 1942, gives et righoldigt Billedmateriale af et nyt tysk Jagerluftfartøj, Focke-Wulf Fw 190, der angives at være Verdens hurtigste Jager.

Det er et lavtbærende Monoplan, der minder meget om Fokker D 21.

Motoren er en 14 cylindret B. M. W. Dobbeltstjerne-Motor med 3-bladet indstillelig Propeller.

Understellet kan klappes op i Planet. Sporvidden er stor, hvilket jo er af Betydning ved Natlandinger.

Luftfartøjet er udstyret med Maskingeværer og Maskinkanoner, Radiostation til Kortbølge m. m.

Tilsyneladende er Luftfartøjet meget lille og let, hvilket — i Forbindelse med den luftkølede Stjernemotor — kunde tyde paa,

at man har skabt en Luftfartøjstype, hvor baade stor Fart, stor Stigeevne og stor Manøvreevne er fremtrædende Egenskaber.

I en Manøvrekamp vil Typen i saa Fald have visse kamp-taktiske Fordele f. Eks. overfor tungere enkeltsædede Jagere med vandkølet Motor.

### *Natjagere.*

»Fra tysk Side har man i Løbet af Vinteren under den forholdsviis ringe Aktivitet anvendt Tiden til Eftersyn, Uddannelse af Personel og Forcering af Materielanskaffelser.

Med Hensyn til Forbedring af Luftfartøjstyper synes de største Fremskridt at være gjort bl. a. for Natjagernes Vedkommende.

Natjageren har et stigende Andel af nedskudte Luftfartøjer paa sin Kappe, og nu og da har man ogsaa glimtvis — trods vidtgaende Hemmeligholdelse — erfaret Oplysninger om dette Vaaben, som turde være et af de vigtigste i den tyske Krigsmagt.

Natjageren — de nyere Typer — er ofte flersædet.

Besætningen paa et enkelt Luftfartøj siges i Løbet af ca. 45 Min. at have nedskudt fire Modstandere.

Man har tidligere antaget, at man fra tysk Side lagde Hovedvægten paa den enkelte Flyvers Præstation, naar det gjaldt Natjagertjeneste, og lod ham forberede sig ved Uddannelse i et mørkt Rum, ved hovedsagelig at lade ham spise Kartofler og Kartoffelpræparater o. s. v.

Nu synes imidlertid Instrumenternes Udvikling at have overflødiggjort saadanne Foranstaltninger.

Særlig de saakaldte »Søgeapparater« spiller en stor Rolle. I de større Luftfartøjer er disse Apparater mindre udviklede end i enkeltsædede Luftfartøjer; det er imidlertid en Hemmelighed, hvorledes de er indrettet. Formaålet er derimod aabenbart, nemlig at finde Modstanderen.

Sandsynligvis kan Apparatet modtage de elektriske Bølger fra det fremmede Luftfartøj — f. Eks. fra Tændingssystemet — og registrere dem paa en lysende Skala, ligesom Telegrafisten kan bestemme Modstanderens Plads og Kurs ved en Pejlanordning.

I og for sig kan det hele maaske synes fantastisk, men Sagen synes ikke at være umulig at løse, og Apparatet kan fungere som »det magiske Oje« i en Radiomodtager, idet Virkningen varierer med Afstanden til det fremmede Luftfartøj.

Herigennem kan Natjageren arbejde sig hen til den eventuelle Modstander og til Slut begynde Skydningen.

Saafernt Apparaterne er tilstrækkelig fintmærkende kan selv

den bedste »elektriske Skærming« ikke forhindre Modstanderen i at modtage de elektriske Bølger.

Man synes paa tysk Side at have løst Problemet m. H. t. Forstyrrelse fra eget Tændingssystem ved at anvende Dieselmotorer i Natjagerne.«

(Sv. Dgbl.)

#### *Luftfartøjsparavaner.*

»Ligesom Orlogsskibe beskyttes mod Miner ved Paravaner, er enkelte Luftfartøjer — sandsynligvis til Forsøg — nu ogsaa udstyret med lignende Anordninger til Beskyttelse mod Ballonspærringer.

Tidsskriftet »Flight« offentliggør Billeder af et i England nedlandet tysk Bombeluftfartøj — Heinkel III — der er forsynet med en Staalvinkel, der med sin Spids gaar frem foran Luftfartøjet, medens Vinkelens Ben er fastspændt til Planets Forkant.

Desuden er Vinkelen afstivet med Mellemstivere til Planets Forkant.

Hensigten med denne »Kofanger« er at afskære Spærreballonernes Liner (eventuelt lede disse udenom Planet).

Formaalet kan aabenbart kun naas paa Bekostning af Flyveegenskaberne, Bombelast (idet Staalvinkelen er temmelig tung) og Forsvarsvaabnernes Virkemuligheder ved Skydning fremefter.

Naar man — trods disse aabenbare Ulemper — forsøger at lindre Modforanstaltninger mod Spærreballoner, synes det nærmest at vise, hvilken stor Betydning man tillægger disse Spærreballoner.

Delte fremgaar ogsaa af, at Englænderne ligeledes har søgt en Løsning paa det samme Problem. De er dog gaaet en anden Vej, men det er en anden Historie.«

(Fg. Marts 42) II, II.

### U. S. A.

#### *Flyvevåsen.*

Det amerikanske svære, firemotorede Bombeluftfartøj »Liberator«, som bl. a. anvendtes ved Angrebene mod Rostock, kan ogsaa udrustes til Operationer mod U-Baade.

Udrustningen hertil bestaar af 4 Maskinkanoner forude samt Dybd bomber, og paa Grund af den store Aktionsradius og store Slagkraft ventes Luftfartøjstypen at blive et værdifuldt Vaaben i Slaget om Atlanterhavet.

(Svensk Presse) II, II.

## Marinens Bibliotek.

Marts og April 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \*21. *Bergsøe, V.*: Danske Medailler og Jetons. Fra 1789—1891. 4 Tvl. Udg. af den numismatiske Forening i Kjøbenhavn. Kbh. 1893. 4<sup>o</sup>. H.
- \*22. *Funck-Rasmussen, C.*: Sct. Helena-Medaillen. Ill. Litt.henv. i Teksten. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Nordisk numismatisk Unions Medlemsblad. H.
- \*23. *Funck-Rasmussen, C.*: Navarinomedaillen. Ill. Litt.henv. i Teksten. Kbh. 1941. Uddr. af Nordisk numismatisk Unions Medlemsblad. 8<sup>o</sup>. H.
- Nr. 21, 22 og 23 er skænket af Løjtnant Chr. B. Thostrup.
- \*24—36. Meddelelser om Grønland. Bd. 40,4—131,6. Kbh. 1941. 4<sup>o</sup>. H. Ska. Gave fra Komm. f. Ledelsen af videnskabelige Undersøgelser i Grønland.
24. 40,4. *Thalbitzer, W.*: Social Customs and Mutual Aid. The Ammassalik Eskimo. Second Part. Second Half-Volume. Litt.fort.
25. 72,2. Afd. 2. *Poulsen, Chr.*: The Fauna of the Offley Island Formation. Part I: Coelenterata. Ill. The Silurian Faunas of North Greenland. II.
26. 80,7. *Lemche, H.*: Gastropoda Opisthobranchiata. (Excl. Pteropoda.) Ill.
27. 89,1. *Roussel, Aa.*: Farms and Churches in the Mediaeval Norse Settlements of Greenland. Ill. Litt.fort. App.: *Degerbøl, M.*: The Osseous material from Austmannadal and Tungmeralik.
28. 114,6. *Bierther, W.*: Vorläufige Mitteilung über die Geologie des östlichen Scoresbylandes in Nordostgrønland. Ill. Litt.fort.

29. 114,8. *Mittelholzer, A. E.*: Die Kristallgebiete von Clavering-Ö und Payer Land. (Ostgrönland.) Vorläufiger Bericht über die Untersuchungen im Jahre 1938/39. Ill. Litt.fort.
30. 121,6. *Heegard, P. E.*: Decapod Crustaceans. Ill. Litt.fort.
31. 121,7. *Lemche, H.*: Gastropoda Opisthobranchiata. Ill. Litt.fort.
32. 131,2. *Bächer, T. W.*: On the Origin of *Saxifraga Nathorsti* (Dusén) v. Hayeck. Ill. Litt.fort.
33. 131,3. *Meinertz, T.*: The Skin Musculature of the Greenland Lemming, *Dicrostonyx groenlandicus* (Traill). Investigation of the skin musculature of the Greenland Lemming, especially with regard to the superficial facialis area. Ill. Litt.fort.
34. 131,4. *Braestrup, F. W.*: A Study on the Arctic Fox in Greenland. Immigrations, Fluctuations in Numbers, based mainly on trading statistics. Ill. Litt.fort.
35. 131,5. *Hørring, R. & Salomonsen, F.*: Further records of rare or new Greenland Birds. (Miscellaneous notes on Greenland Ornithology IV.) Ill. Litt.fort.
36. 131,6. *Salomonsen, F.*: The Black-winged Guillemot (*Uria grylle* MUT. *motzfeldi* BENICKEN). (Miscellaneous notes on Greenland Ornithology V.) Ill. Litt.fort.
37. *De Poncius, G.*: Kabloona. Ill. & Kort. Cornwall, N.Y. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
38. *Adler, H.* m. fl.: Ein Buch von der neuen Luftwaffe. Ill. (m. Portr. af Hitler og Göring.) Hrsg. Hermann Adler. Stuttg. u. A. 8<sup>o</sup>. H.
39. *Kok, M.*: Store og gode Handlinger gennem Hundrede Aar. Index. Kbh. 1887. 8<sup>o</sup>. H.
40. Niels Juel og hans Samtid. Et historisk Maleri fra Midten af det 17. Aarhundrede. Af P. P. 3. Opl. Kbh. 1865. 4 D. i 2 Bd. 8<sup>o</sup>. H.
41. Peter Tordenskjold, en fædrelandsk Novelle. »Nyeste Skildrier af Kjøbenhavn«, 25. Aarg. No. 21-30. Kbh. 1828. 8<sup>o</sup>. H.
42. Peter Tordenskjold. Den danske Søhelt. En historisk Fortælling af Forfatteren til Eleonore Ulfeldt, Griffenfeld etc. Kbh. 1857. 8<sup>o</sup>. H.

43. Leben des berühmten und tapfern Königl. Dänischen Vice Admirals, Herrn Just von Juels. Nebst einer Nachricht von dem Bombardement dreyer feindlichen Flotten gegen die Königl. Dänische Flotte Anno 1700. (M. Portr. af Adm. Juel.) Aus der Dänischen Sprache übers. von Philander von der Weistriz. Cph. & Lpz. 1756. 8<sup>o</sup>. H.
44. *De Coninck, L.*: Om Clinometret og dets Nytte. Ill. Kbh. 1838. Udsn. af Vid. Sel. naturvid. og mathem. Afh. VII. Deel. 1838.
- \*45. Brillen gennem 125 Aar. 4 Generationer arbejder i Optikens Tjeneste. Ill. (M. Portr. af F. A. Thiele.) Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H. Udsendt af F. A. Thiele i Anl. af Firmaets 125 Aar Jubilæum.
- 46—120. Udsn. af Aviser, Tidsskr. m. m. vedrørende Søhelte og Søkrigshistorie.
- 46—94. Tordenskjold-Mp. II-IV.
- 95—104. Helgoland-Mp. II.
- 105—120. Slaget paa Rheden-Mp. I & II.

H. Bistrup.

## Tidsskrifts-Index.

(Forts.)

Gr. 7.: Krigen 1939 — . 1942.

7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbruddet). Krigsudbruddet i Stillehavet. Økonomi og Politik, 15. Aarg. Nr. 4. (Forhandlingerne mellem Japan og U. S. A. Det japanske Angreb.) H.

7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse.)

Die britisch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen und Japans Erfolge in Südostasien. Wochenbericht d. Inst. f. Konj.forsch. 15. Aarg. Nr. 2. (Raastofproblemet.)

*Møller, E.*: Krigen som Normaltilstand. Gads Danske Mag. 36. Aarg., Nr. 2. H.

Sovjetunionens Raastofproduktion og Krigen. Økonomi og Politik. 15. Aarg., Nr. 4. H.

7,4.: Krigsøkonomi.

*Penrose, E. F.*: Economic Organisation for Total War. With Special Reference to the Workers. Intern. Labour Rev. Vol. XLII, Nr. 4/5.

## England.

Engelske Försörjningsproblem. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 3.

## Sverige.

*Svennilson, I.*: Industriell planhushållning. Några synpunkter paa krigstidens svenska erfarenheter. *Ekon. Tidsskr.* 43. Aarg., Nr. 4.

## Tyskland.

*Reischle, H.*: Wie's die Deutschen machen. Die Wirtschaftskurve, Hft. IV, Aarg. 20. (I: Ernæringskringen.) 7,41.: Produktion og Transport.

## Rusland.

*Seemann, K.*: Die Eisen- und Stahlindustrie der Sowjetunion. *Wirtschaftsdienst*, 27. Aarg. Nr. 4.

## Tyskland.

*Meinhold, W.*: Die deutsche Ernährungswirtschaft im Kriege. *Zeitschr. f. Staatswiss.* Aarg. 102, Nr. 1. 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

## Tyskland.

*Lohmann, M.*: Die Dividendenabgabeverordnung im Rahmen der Kriegswirtschaftspolitik. *Jahrb. f. Nat. ökon. u. Stat.* Bd. 155, Hft. 1.

7,43.: Krigsfinansiering.

Hur kriget betalas. *Affärsvärlden*, 42. Aarg. Nr. 5.

(forts.)

H. Bistrup.

---



## Plan for det svenske Forsvars Organisation.

12. Januar 1942.

Af Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

(Fortsat).

### Uddannelse af fast Mandskab.

For fast Personel foreslaas en Uddannelse som angivet i Skema 1.

Efter denne almindelige Uddannelsesplan, hvorfra der naturligvis kan foretages Afvigelser, kommer Uddannelsen til Underofficer til at vare 8 Aar, hvad der er noget mere end ved de andre Forsvarsgrene. Paa Grund af det store Behov af Underbefalingsmænd i udrustede Skibe, samt for Opretholdelse af Kontinuitet om Bord, lader det sig ikke gøre at undvære Flagkorporaler til fortsat Uddannelse førend efter 2 Aars praktisk Tjeneste som Underbefalingsmænd.

### Rekrutuddannelse.

De stadigt voksende Krav til Flaadens Mandskab, saavel i Retning af almen militær Uddannelse som af rene Specialkundskaber, gør det ønskeligt, at der lægges den størst mulige Vægt paa den første Uddannelse af de nyantagne Stamrekrutter. Derfor foreslaar Betænkningen, at en fælles Rekrutskole (Sjömansskolan) organiseres med Beliggenhed i Karlskrona.

Rekrutuddannelsen deles i Perioder, der har forskellig Længde for de forskellige Tjenestegrene. Den første Periode bør dog for alle Kategorier være paa mindst 6 Maaneder og bestaa i en strengt gennemført

<b>FLAADEN</b> MANDSKABSUDDANNELSE			
Aar efter Ansættelse	1/10	1/4	1/10
1. ....	Rekrutuddannelse («Sjömannsskola»)		
	Teoretisk Uddannelse	Praktisk Uddannelse	2. Kl. Sømand
2. ....	Tjeneste om Bord		
3. ....	Underbefalings mandsuddannelse		
	Teoretisk Uddannelse	Praktisk Tjeneste og Udd.	Flingkorporal
	Korporal		
4. ....	Tjeneste om Bord		
5. ....	Tjeneste om Bord etc.		
6. ....	Underofficers uddannelse		
	Forsvarsvæsenets Skole 2. Klasse	15/3	Tjeneste o/h
7. ....	Underofficers uddannelse		
	Forsvarsvæsenets Skole 3. Klasse	15/5	Specialskoler
8. ....	Underofficers uddannelse		
	Marinens Underofficers skole og Specialskoler		Udnævnelse til Underofficer II

Skema 1

grundlæggende Almenuddannelse tilligemed fysisk og disciplinær Opdragelse. Paa Almendannelsesomraadet bør Maalet være den samme Uddannelse i Svensk, Regning, Historie, Samfundslære og Geografi som i den højere Almenskole. Uddannelsen i disse Fag bør — som det ogsaa har været Tilfældet i den nuværende Beredskabsperiode — varetages af civile Lærere. Til disse Fag beregnes 800 Timer. En vis Fortsættelse af denne Undervisning bør dog gives i hele Uddannelses-tiden.

Efter denne første Periode fordeles Eleverne til de forskellige Specialfag, i store Træk saaledes:

*Dæksafdelingen:* grundlæggende Uddannelse om Bord i Krigsskibe, almindelig Sømandsuddannelse i Sejlskibe, Rekrutkursus i egen Tjenestegren paa Artilleri-, Signal-, Undervandsbaads-, Radio-, Radiosignal- eller Mineskole.

*Økonomiafdelingen:* grundlæggende Uddannelse om Bord i Krigsskibe, Rekrutkursus i egen Tjenestegren paa Sygehus, i Messe, i Kabys. paa Magasin eller ved Musikskole.

*Maskinafdelingen:* grundlæggende Uddannelse om Bord i Krigsskibe, Værkstedskursus paa Orlogsværft.

*Haandværksafdelingen:* grundlæggende Uddannelse om Bord, Rekrutkursus i egen Tjenestegren paa Orlogsværft.

Den grundlæggende Uddannelse om Bord forudsættes henlagt til de til en Flaadestation (Karlskrona) hørende Skibe af forskellige Typer, Panserskibe, Jagere, Minestrygere og Undervandsbaade. Disse tilknyttes Skolen, og visse Øvelser under Gang foretages. Naar en Afdeling udkommanderes, medfølger de ved denne tjenst-

gørende Officerer, Underofficerer m.v., saaledes at de ogsaa om Bord kan være Elevernes nærmeste Befalingsmænd.

Uddannelsen paa Sejlskib for Dæksafdelingen skal foregaa i de eksisterende Øvelsesskibe, »Najaden« og »Jarramas«. Fra denne Uddannelse undtages Radiomatroserne, hvis Uddannelsestid ikke bør indeholde nogen Sejlskibsperiode. Da Pladsforholdene i de nævnte Sejlskibe ikke er tilstrækkelig gode, bør der bygges et nyt Sejlskib med Plads til ca. 150 Elever. (Anslaaet til 1,3 Mill. Kr.)

Uddannelse paa Artilleri- og Mineskole bør som Regel ske ved de særligt udrustede Skoledelinger, men kan under visse Forhold ogsaa finde Sted i andre udrustede Skibe, eventuelt ved en Flaadestation.

Uddannelse paa Signal-, Undervandsbaads- og Radiosignalskole skal foretages i Tilslutning til »Sjömansskolan«. Passende Skibe stilles til Disposition for Skolen, og Eleverne udkommanderes med deres Lærere. Øvelserne foretages paa eller i Nærheden af Skolens Hjemsted (Karlskrona).

Den øvrige Uddannelse bør finde Sted ved de forskellige Institutioner i Karlskrona, og Eleverne bør underbringes ved »Sjömansskolan«s Kaserne og stadig staa under de samme Befalingsmænd.

#### *Underbefalingsmandsuddannelsen.*

Det svenske Ord »Underbefäl«, findes ikke helt tilsvarende paa Dansk, men svarer vel nærmest til Underkvartermester, og der anvendes her Underbefalingsmand.

Da Uddannelsen i de almindelige Discipliner fortrinsvis er koncentreret ved Rekrutskolen, bliver Underbefalingsmandsuddannelsen saa godt som rent militær. Herved forøges Forudsætningen for den mili-

tære Undervisnings rationelle Gennemførelse, samtidig med at man kan forlægge en stor Del af Undervisningen til Skibe. Dette skulde medføre visse Fordele, bl. a. forøget Kontinuitet i Udkommandoerne.

I Praksis har denne Metode været prøvet i de sidste Aar af Beredskabshensyn, og Resultatet har i det store og hele været tilfredsstillende. Forudsætningerne for, at Uddannelsen kommer til at foregaa om Bord, særligt i større Skibe og ved Vintertid stationært, maa altsaa siges at være til Stede.

Efter en teoretisk Uddannelse følger Udnævnelse til Korporal, og derpaa skal Korporalen dels prøves i Praksis og dels gennemgaa en vis Specialuddannelse inden Udnævnelsen til Flagkorporal, der skal ske ved Slutningen af det 3. Aar efter første Ansættelse.

#### *Frivillige Kursus.*

Den frivillige Uddannelse er ikke alene i den enkelte Mands, men lige saa meget i Tjenestens Interesse, og den bør opmuntres ved særlige Forholdsregler, bl.a. Oprettelse af Kursus ved Flaadestationerne. Den største Vanskelighed har imidlertid været, og er stadig, at det Antal, der kan være Tale om som Deltagere i disse Kursus, er begrænset, fordi det Personel, der gør Tjeneste i Land, for Størstedelen i Forvejen er beskæftiget med Skoler, der hører sammen med Rekrut-, Underbefalingsmands- eller Underofficersuddannelsen. Med den i Betænkningen foreslaede Organisation vil der dog i Flaadestationernes Skibe forefindes et vist Antal Menige og Underbefalingsmænd, for hvem der kan oprettes frivillige Kursus i almendannende Fag. Formaalet med disse Kursus bør nærmest være at vedligeholde og udbygge de under Rekrutuddannelsen erhvervede Kundskaber for at lette de senere Studier ved Uddannelsen til Underofficer.

Blandt andet bør Undervisningen omfatte et Sprog — Tysk eller Engelsk — da der fordres nogen Forkundskaber heri før Begyndelsen i Forsvarsvæsenets Skole. Maalet bør være at bibringe Eleverne de samme Kundskaber i Tysk eller Engelsk, som faas det første Aar i en Realskole.

Den frivillige Uddannelse, der bør bekostes af Staten, skal gives fortrinsvis til Mandskab, der har faaet Underbefalingsmandsuddannelse, og den maa helst ledes af civile Lærere eller af Officerer eller Underofficerer, der er i Besiddelse af særlige Kvalifikationer herfor.

For at give de tilsvarende udkommanderede Kategorier en lignende Undervisning om Bord, bør der oprettes særlige Studiekredse i Skibene. Deltagelsen bør ogsaa her være frivillig, Undervisningen skal bekostes af Staten, og den skal foregaa pr. Korrespondance.

#### *Underofficersuddannelse.*

Af forskellige Grunde er det ønskeligt, at al Uddannelse af Underofficerer for alle tre Forsvarsgrene sker efter de samme Principper, uden at det dog derfor maa gaa ud over Specialuddannelsen. Derfor vil det være praktisk at lade denne Uddannelse foregaa paa en fælles Skole.

Undersøgelser har vist, at tre Aar vil være tilstrækkeligt saavel i Flaaden som i Hæren, d. v. s. to Aars Almenuddannelse og et Aars Militæruddannelse. Den førstnævnte Uddannelse bør være fælles for hele Forsvaret og finde Sted ved Forsvarsvæsenets Skole, hvor der bibringes Eleverne Kundskaber, der i visse Retninger svares til Realeksamen. I Sommertiden mellem og efter Læseaarene skal Eleverne gøre Tjeneste ved Flaaden (resp. Hæren), og i denne Tid skal der bl. a. gennemgaa visse Specialskoler.

Forud for Kommandering til Underofficersskole bør der af Hensyn til det begrænsede Antal Underbefalingsmænd, der egner sig til denne Uddannelse, gaa en Optagelsesprøve for at have en vis Kontrol med, at vedkommende ved Paabegyndelsen af Studierne har en tilstrækkelig grundig Almenviden, paa hvilken den videre Undervisning skal bygge.

Mandskab, der har Realeksamen før den første Ansættelse, behøver naturligvis ikke at gaa paa Forsvarsvæsenets Skole, men kan — tidligst efter 5 Aars Forløb — direkte tilkommanderes den militære Uddannelse.

Den egentlige Underofficersuddannelse foreslaas at skulle finde Sted ved Marinens Underofficersskole. Undervisningen beregnes at skulle vare 45 Uger (effektivt) for Maskinafdelingen, 40 Uger for Dæksafdelingens Styrmandslinie og 31 Uger for de øvrige.

#### *Officersuddannelse.*

Søofficersuddannelsen kan foregaa ad tre Veje:

1. Studenterlinien.
2. Mandskabslinien.
3. Reserveofficerslinien.

Angaaende Studenterlinien foretages ingen principielle Forandringer. Den bliver som paa Skema 2.

Med Hensyn til Mandskabslinien bemærkes det, at Mandskab til Videreuddannelse til Officer (baade ved Flaaden og ved Marineintendanturen) bør kunne udtages dertil efter mindst eet Aars Tjeneste som Flagkorporal, endvidere bør der stilles Krav om saavel kvalificerende Bedømmelser fra forudgaaende Uddannelse som Egnethed til videre Uddannelse. Saadant Mandskab bør faa den nødvendige videre Almenuddannelse paa den fælles Forsvarsvæsenets Skole, hvor Flagkorporaler i 2 eller 3 Aar, alt efter den forud-

FLAADEN					
OFFICERSUDDANNELSE — STUDENTERLINIEN					
Aar efter Ansættelse	1/7	1/10	1/1	1/4	1/7
1. ....	Aspirant- skole		Aspirant- kursus		$\frac{1}{5}$ 1. Korporal
2. ....	Søkursus		Søkrigsskolen		$\frac{1}{5}$ 2. Underoff. II
3. ....	Flagkor- poral Kn det Søkursus		lavere Søkrigsskolen	Kursus	$\frac{1}{5}$ 3. Flagkadet
4. ....	Søkursus		højere Søkursus		
		Fänrik			

Skema 2

gaaende Skoleuddannelse, faar en Uddannelse, der slutter med en Eksamen svarende til en reduceret Studentereksamen. Derefter søges Undervisningen umiddelbart fortsat ved Søkrigsskolen paa det første Skoletogt. Eventuelle Tidsintervaller udfyldes med særlige Forberedelseskursus i Navigation m. m.

Skema 3 giver en Oversigt over Uddannelsen.

Reserveofficerslinien foreslaas organiseret paa følgende Maade:

Naar Reservekadetuddannelsen er afsluttet, sker Udnævnelsen til »fänrik« i Flaadens Reserve, efterfulgt af en obligatorisk Tjenestetid som »fänrik«. Naar denne Tjenestetid er afsluttet, begynder Uddannelsen for de Reserveofficerer, der ønsker fast Ansættelse. Ansøgning herom indgives umiddelbart inden den obligatoriske Tjenestetids Udløb. For at kunne komme i Betragtning, maa Ansøgerne kunne opfylde visse Minimumskrav, dels om Karakterer fra Søkrigssko-



lens Reserveofficersklasse, dels om Egnethed til videre Uddannelse, baade fra de Chefer, under hvilke de har gjort Tjeneste i mindst en Maaned som Officerer, og fra Chefen for Søkrigsskolen.

Den fortsatte Uddannelse skal vare i 12 Maaneder og hovedsagelig foregaa ved Søkrigsskolen. I denne Periode bør Eleverne være indkaldt til Tjeneste og faa Løn som »fänrik«, samt være indkasererede i Lighed med Søkrigsskolens øvrige Elever.

Undervisningen deles i to adskilte Kursus, dels Komplettering af Undervisningen i de militære Fag, som ikke har været saa omfattende for Reservekadetter som for Liniekadetter, og dels et Kursus i ikke-militære Fag for at bringe Elevernes Standpunkt paa Højde med den reducerede Studentereksamens Krav.

Den videre Uddannelse af Søofficerer skal fortsat

FLAADEN					
OFFICERSUDDANNELSE — MANDSKABSLINIEN					
Aar efter Ansettelse	1/10	1/1	1/4	1/7	1/10
5. ....	Forsvarsvæ	senets Skole		15/5 Kom	pletteringskur-
		2. Klasse		sus	ved Flaaden
6. ....	Forsvarsvæ	senets Skole		15/5 Kom	pletteringskur-
		3. Klasse		sus	ved Flaaden
7. ....	Forsvarsvæ	senets Skole		15/5 1. Sø	kursus
		4. Klasse			
8. ....	Søkrigs	skolen		1/5 2. Sø	kursus
	lavere	Kursus		Underoff. II	
9. ....	Søkrigs	skolen		1/5 3. Sø	kursus
	højere	Kursus		Flagkadet	Fänrik

Skema 3

gaa som tidligere med visse Ændringer, f. Eks. foreslaas det, at alle Officerer inden Paabegyndelsen af Søkrigshøjskolen (Officersskolen) skal have gjort Tjeneste ved Kystartilleriet en Tid.

### Kystartilleriet.

Paa Grund af det moderne Kystforsvars Spredning og visse andre, bl. a. organisatoriske, Forhold ændres det tidligere anvendte »Fæstning« til »Kystartilleriforsvar« som Betegnelse for et samlet Kommandoomraade.

Kystartilleriforsvaret kommer til at omfatte:

- Hemsö Kystartilleriforsvar
- Stockholms Skærgaards Kystartilleriforsvar
- Gotlands Kystartilleriforsvar
- Blekinge Kystartilleriforsvar
- Göteborgs Skærgaards Kystartilleriforsvar.

For Kystartilleriforsvar af Fastlandet bør der fastlægges et maritimt Forsvarsomraade, indenfor hvilket Kystartilleriforsvarschefen er Chef. Forsvarsomraadet for Gotlands Kystartilleriforsvar bør derimod staa under den landmilitære Øverstkommanderende paa Gotland.

Et Kystartilleriforsvars Stridskræfter udgøres først og fremmest af Tropper fra Kystartilleriet og Hæren.

Udover de Forsvarsforanstaltninger m. m., der kræves for det Kystartilleriforsvar, i hvilket Kystartilleritroppestykker (Regiment el. lign.) indgaar, kan der opsættes visse andre Styrker (f. Eks. faste eller bevægelige Søfrontsbatterier, Minespærringer m. v.), som først og fremmest er beregnet til Opgaver — selvstændigt eller i Samvirke med andre Stridskræfter — udfør de nævnte Forsvarsomraader.

Hvert Kystartilleriforsvar skal ledes af en Kystartilleriofficer som Chef, der til sin Assistance har en

Stab, ligesom visse Forvaltningsorganer maa staa til hans Raadighed.

Antallet af Kystofficerer i de respektive Kystartilleriforsvar med Stabe og Forvaltning beregnes til:

Stockholms Skærgaard . . . . .	8
Blekinge . . . . .	8
Gotland . . . . .	8
Göteborgs Skærgaard . . . . .	9
Hemsö . . . . .	5

Kystartilleriets Troppestykker fordeles saaledes:

Stockholms Skærgaard:	Vaxholms Kystartilleri- regiment (KA. 1.)
Blekinge:	Karlskrona Kystartilleri- regiment (KA. 2.)
Gotland:	Gotlands Kystartillerikorps (Kustartillerikår) (KA. 3.)
Göteborgs Skærgaard:	Ävlsborg Kystartilleri- regiment (KA. 4.)
Hemsö:	Härnösands Kystartilleri- detachment (KA. 4H)

Chefen for et Kystartilleriforsvar bør udøve militær Kommandomyndighed over vedkommende Troppestykker, men bør kun have begrænset Indflydelse i Forvaltningsspørgsmaal. Særlige Chefer bør findes for Vaxholms og Karlskrona Kystartilleriregimenter, mens de øvrige Afdelinger kan have Chefen for det Kystartilleriforsvar, hvortil de hører, som kommanderende. Cheferne for Stockholms Skærgaards og Blekinge Kystartilleriforsvar har Generalsrang og hører til Admiralitetet.

Officerspersonellet i Kystartilleriets Troppestykker bør være:

KA. 1.: 6

KA. 2.: 6

KA. 3.: 4

KA. 4.: 5

KA. 4H: 2

#### *Kystartillerimateriellet.*

Kystartilleriets Materiel omfatter stort set Søfrontsartilleri, Luftværnsartilleri og Materiel til forskellig Slags Mineudlægning.

Søfrontsartilleriets Hovedopgave er at bekæmpe Maal paa Søen. Denne Opgave skal kunne løses paa stor Afstand mod bevægelige Maal. Søfrontsartilleriet, som bestaar af svært, mellemsvært eller let Skyts, er fast eller bevægeligt, og det omfatter saavel Kanoner som Haubitser. Endvidere henregnes ogsaa Projektører hertil.

De bevægelige Søfrontsbatteriers Opgaver og Udrustning er — bortset fra Transportmateriellet — i Overensstemmelse med de faste Batteriers. Dette medfører, at Virksomheden ved et bevægeligt Batteri i Stilling og et fast Batteri bliver ens. Endvidere gælder det, at faste og bevægelige Søfrontsbatterier i visse Tilfælde skal kunne arbejde sammen, hvilket bl. a. kan medføre, at faste og bevægelige Batterier maa lægges under samme kommanderende, ligesom fælles Afstandsmaaler-, Observations- og Projektørtjeneste maa kunne komme til Anvendelse. Endelig gælder det, at det Krav om Specialisering af Personel til Søfrontsmateriellets Bemanning og Vedligeholdelse, som er et af Kystartilleriets vigtigste Uddannelsesproblemer, maa tillempes baade til faste og til bevægelige Batterier.

Disse Omstændigheder gør, at saavel faste som

bevægelige Søfrontsbatterier maa tilhøre samme Organisation, nemlig Kystartilleriet.

I Forbindelse hermed maa det i Forbigaaende nævnes, at ogsaa set fra et psykologisk Synspunkt turde det være af stor Betydning, at Kystartilleriet, hvis Virksomhed i øvrigt er knyttet til stærkt begrænsede Omraader, kan faa Adgang til bevægelige Afdelinger med den Variation og de skiftende Impulser, der faas ved saadanne Afdelinger.

Visse bevægelige Batterier, der i Øjeblikket hører til Kystartilleriet, nemlig 10,5 og 15 cm Haubitsbatterier, bør overføres til Hæren, da de er ganske uegnede til Bekæmpelse af Maal paa Søen paa Grund af mindre formaalstjenlige Sideretningsorganer, begrænset Skudvidde, lille Begyndelseshastighed m.m.

Ved Afværgelse af Landgangsforøg maa Batteriernes Hovedopgave først og fremmest være at bekæmpe Maal paa Søen, dels fordi Fjenden er mest saarbar inden han har kunnet iværksætte Landgangen, og dels fordi Strandforsvaret let kan nedkæmpes af Krigsskibes Batterier eller eventuelt af Luftfartøjer, hvis det ikke har Artilleristøtte.

Hvis det er lykkedes Fjenden at gaa i Land, eller hvis Batterierne er udset til at skulle medvirke ved Forsvaret af en Landgrænse, opstaar Kravet om, at Batterierne ogsaa skal kunne bekæmpe Maal paa Land. Det maa understreges, at bevægelige Kystartilleribatterier, selvom de, ligesom de faste, er organiserede fortrinsvis til Bekæmpelse af Maal paa Søen, uden større Vanskeligheder maa kunne udnyttes mod Maal paa Land, ligesom ogsaa de faste Kystbatterier maa være indstillet paa saadanne Opgaver indenfor deres Virkningsomraade.

Betænkningen kommer endvidere til det Resultat, at det forholdsvist let lader sig gøre at lade Kystartil-

leriet deltage i Landkampe, hvorimod Landartilleri vanskeligt vil kunne deltage i Kampe mod Maal paa Søen, dels af Uddannelses- og dels af Organisationsgrunde.

Kystartilleriets Minemateriel bør uforandret omfatte alt, hvad der vedrører Kabelminer, mens selv-virkende Miner fortsat bør høre under Flaaden.

#### *Kystartilleriets Personel.*

Antallet af Officerer i Linien bør være 310 med en aarlig Tilgang paa ca. 20. Antallet af Underofficerer bør være 582 og af menige 1855 (inklusive Underbefalingsmænd), og *Fredsfordelingen* bør være:

<b>LINIEN</b>	Generalklassen.....	4
	Oberster og Oberstløjtnanter.....	45
	Øvrige Officerer.....	261
	Underofficerer.....	582
	Underbefalingsmænd.....	905
	Faste menige.....	950
	Værnepligtige.....	2735
<b>RESERVEN</b>	Officerer.....	13
	Underofficerer.....	32

De respektive Uddannelsetider fremgaar af Skema 4, 5 og 6, og Uddannelsen bør bringes i saa nøje Overensstemmelse med Marinens øvrige Personel som muligt.

#### *Personel fælles for hele Marinen.*

Dette Personel omfatter:

1. Marineingeniører
2. Marineintendantter.
3. Marinelæger.

**KYSTARTILLERIET**  
**VÆRNEPLIGTIGES UDDANNELSE**

	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{4}$
	Rekrutuddan.	$\frac{1}{8}$ Reg.- løvelse	Rekrutuddannelse ↑ Underbefalings- mandsuddannelse ↓

Skema 4

**KYSTARTILLERIET**  
**MANDSKABSUDDANNELSE**

Aar efter Ansættelse	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{1}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{7}$	$\frac{1}{10}$	
		Rekrut skole				
1. ....		1. Klasse	2. Klasse	2. Kl. Kystartillerist		
2. ....		Underbefalingsmands- skole			2. Klasse	
3. ....		1. Klasse	Tjeneste			
4. ....		3. Klasse ved	Korporal Troppeafdelinger	Flagkorporal		
5. ....		Forsvarsvæsenets Skole		$\frac{15}{5}$	Troppe tjeneste	
6. ....		2. Klasse				
7. ....		Forsvarsvæsenets Skole		$\frac{15}{5}$	Troppe tjeneste	
		3. Klasse				
		Kursus ved Marinens Underofficersskole		$\frac{15}{5}$	Kursus ved $\frac{1}{8}$ Reg.- Kystart. løvels.	
						↑ Underoff. II

Skema 5

KYSTARTILLERIET OFFICERSUDDANNELSE					
Aar efter Ansættelse	1/4	1/7	1/10	1/1	1/4
	Officersaspir. (Kadetter) Studenterlinie				
1. ....	Rekrut skole		Underbefalings-		
			Artilleri Korporal		
2. ....	mands kursus		Søkrigs skole		
	Mine	Flagkor	Korporal	lavere Kursus	
		Kadet			
3. ....	1/5 Tjeneste ved			Søkrigs skole	
	I Troppe afdeling			højere Kursus	
	Underoff. II				
4. ....	1/5 Kursus ved				
	I Kystartilleriet	Fänrik			
	Flagkadet				
	Reserveofficersaspirant. (Reserve kadetter)				
1. ....	Rekrut skole		Underbefalings-		
			mands kursus Korporal		
2. ....	Underofficers-		Søkrigs skolen		
	kursus		Officers kursus		
			Flagkor	Korporal	
			Reserve	Kadet	
3. ....	-----				
4. ....	1/10 Reg. øvelse				
	Flagkadet		Fänrik i Reserven		
	Officersuddannelse Mandskabslinien — analogt med Flaaden (Skema 3)				



## 1. Marineingeniører.

Antallet bør være 104, nemlig:

Skibsbygningsingeniører . . . .	75
Artilleriingeniører . . . . .	8
Elektroingeniører . . . . .	8
Mineingeniører . . . . .	2
Radioingeniører . . . . .	5
Torpedoingeniører . . . . .	4

Til Uddannelse bør tages Studenter, der først bliver Aspiranter i Marinen, hvorefter de som Kadetter faar en videre Uddannelse ved en Fagafdeling paa teknisk Højskole. Kadettiden bør ordnes som for andre Officerer med Læsning om Vinteren og Sejlads eller Værkstedsuddannelse om Sommeren.

Det anses endvidere for praktisk, at Adgangs-eksamen til den tekniske Højskole er bestaaet inden Antagelse til Aspirant.

Efter afsluttet Eksamen paa den tekniske Højskole udnævnes Marineingeniørkadetterne til Marineunderingeniører.

Det foreslaas endvidere, at Marineingeniørkadetterne i deres Uddannelsesetid paa teknisk Højskole bliver knyttet til Søkrigsskolen og delvis bliver underbragt sammen med de øvrige Kadetter, deltager i Skydning, Idræt m. v.

## 2. Marineintendantter.

Antallet foreslaas sat til 100; Antagelsen bør kunne foregaa baade fra Studenter og fra Mandskab, der dog først maa gennemgaa Forsvarsvæsenets Skole i Lighed med Mandskabslininien for Søofficerer.

## 3. Marinelæger.

Med Indførelsen af den længere Værnepligtstid

bør Lægerne ogsaa faa en længere Militæruddannelse end hidtil. Forudsætningen er afsluttet medicinsk Eksamen.

Umiddelbart efter Indkaldelse bør de faa en 4 Maaneders Uddannelse, to Maaneder sammen med Intendantur- og Ingeniørspiranter og to Maaneder ved Kystartilleriet. Den følgende Sommer faar de værnepligtige Læger en ny Uddannelsesperiode om Bord i Skib, hvorefter den videre Værnepligtstid kommer til at omfatte et 2 Maaneders Fagkursus og 7 Maaneders Tjeneste som værnepligtig Læge med »fänriks« militære Grad.

Efter den første Indkaldelse, bør Lægerne indkaldes til Repetitionsøvelser, helst 3×2 Maaneder efter hhv. 4, 8 og 12 Aars Forløb, hvoraf de to første bør være med Løjtnants og den tredie med Kaptajns Grad.

Behovet af Læger i Linien er 19 (plus 2 Øjenlæger), og Tilgangen kan komme fra værnepligtige Læger.

De Læger, der tidligere har været fast ansatte, danner Reserven.

Spørgsmaalet om Tandlæger behandles ikke i Betænkningen, men andet Steds.

#### Skoler.

*Flaadens Rekruttskole* (Sjömansskolan) henlægges til Karlskrona; det beregnes, at der skal kunne gaa 1050 Elever, og Skolen skal ledes af en Kommandørkaptajn med 34 Officerer.

*Marinens Underofficersskole* henlægges ligeledes til Karlskrona med følgende Elever:

Fra Flaaden . . . . .	135
Fra Kystartilleriet . . . . .	47
	<hr/>
	ialt 182

Chefen bør være Kommandør eller Oberst i Kystartilleriet; Antal Officerer: 18.

*Søkrigsskolen* ligger i Nærheden af Stockholm. Antallet af Elever, der aarligt skal tilgaa:

Flaaden . . . . .	25—35
Flaadens Reserve . . . .	25—35
Kystartilleriet . . . . .	15—20
Kystartilleriets Reserve	15—20
Marineintendanturen .	3—5
Marineintend.s Reserve	3—5
	ialt 94—130

Chef: Kommandør.

Officerer: 31.

*Søkrigshøjskolen* (Officerssskole) er for nylig foreslaaet omorganiseret. Omorganisationen er delvis traadt i Kraft, og den tiltrædes i Betænkningen med følgende Bemærkninger:

Der findes intet at erindre mod:

1. Indførelse for samtlige Kursus af ekstra Forelæsninger, Gymnastik og Idræt.

2. Lettelse af Arbejdet paa det almindelige Kursus ved Borttagelse af Faget Russisk.

3. Indførelse af 2-aarigt Stabskursus for Søofficerer og Omlægning af Kystartilleriofficerernes Stabskursus i Retning af mindre Teknik og mere almindelige og almenmilitær Undervisning, saaledes at de to Stabskursus bliver mere koordinerede.

4. Indførelse af Undervisning i Samfunds- og Administrationskundskab paa de tekniske Kursus og Stabskursus.

Endvidere kræves en Forlængelse af de tekniske Kursus — Torpedo, Mine, Kommunikation og Navigation — der i Øjeblikket er etaarige.

Af Hensyn til Søkrigsmateriellets stadig mere

kompliserede tekniske Beskaffenhed er det ogsaa efter Udvalgets Mening uundgaaeligt at forlænge de ovennævnte Kursus, hvis det specialuddannede Personel skal faa en tilstrækkelig omfattende og grundig Uddannelse.

Undersøgelser har godtgjort, at tre Semestre (d. v. s. 1 $\frac{1}{2}$  Aar) vil være passende. Endvidere foreslaas det, at Lærerne i Strategi, Taktik, Kystbefæstningslære, Artilleri og Stabstjeneste udelukkende bør være tilkommanderet Skolen og ikke have anden Tjeneste. Antallet af Elever beregnes til ca. 80 p.a.

Som Afslutning kan anføres, hvorledes man har tænkt sig at fordele de ca. 144 Mill., der aarligt bør gives til Marinen (Prisniveauet er pr. 1. Juli 1941):

	Kr.	Kr.
<i>Lønninger til aktivt Personel.</i>		
1. Ordinære Tjenestemænd . . . . .	26.700.000	
2. Honorarer til pensioneret Personel . .	410.000	
3. »Fänrikare» . . . . .	450.000	
4. Ikke-ordinære og ekstra Tjenestemænd:		
a. ekstraordinære . . . . .	1.770.000	
b. visse ikke-ordinære (Marineingeniør-		
korpset) . . . . .	50.000	
c. visse ikke-ordinære (Lægekorpset) . .	150.000	
d. Betjeningspersonel . . . . .	2.500	
e. Musikelever . . . . .	7.500	
f. løst antagne Tjenestemænd m. v. . . .	20.000	
5. Honorarer m. v. til ordinære Tjeneste-		
mænd . . . . .	190.000	
6. Særlige Honorarer m. v. . . . .	380.000	
7. Søtillæg m. v. . . . .	1.850.000	
8. Afgaaet Mandskabs Ansættelse som		
civile . . . . .	540.000	
9. Variabelt Tillæg . . . . .	3.980.000	
		36.500.000
Lønninger til Personel i Overgangstid . .	300.000	
»    »    »    i Reserven a. . . . .	45.000	
»    »    »    i Reserven b. . . . .	910.000	

	Kr.	Kr.
Rekruteringsomkostninger m. v. . . . . .	340.000	
Ekviperingsfornyelser . . . . .	795.000	
	<hr/>	2.390.000
<i>Lønninger og Familiebidrag til værnepligtige.</i>		
Værnepligtige . . . . .	2.750.000	
Familiebidrag . . . . .	100.000	
	<hr/>	2.850.000
<i>Sygepleje.</i>		
Sygepleje . . . . .	350.000	
Sygeplejemateriel m. v. . . . .	80.000	
	<hr/>	430.000
<i>Rejser og Militærtransporter.</i>		
Værnepligtiges Rejser . . . . .	200.000	
Rejsegodtgørelser . . . . .	290.000	
	<hr/>	490.000
<i>Særlige Udgifter.</i>		
Brændsel, Lys, Vand, Rengøring og lign. . . . .	2.200.000	
Diverse . . . . .	460.000	
Publikationstryk . . . . .	90.000	
	<hr/>	2.750.000
<i>Fødemidler</i> . . . . .	11.420.000	
	<hr/>	11.420.000
<i>Intendanturmateriel.</i>		
Beklædning . . . . .	4.620.000	
Kaserne- og Forplejningsomkostninger . . . . .	510.000	
	<hr/>	5.130.000
<i>Undervisning og Øvelser.</i>		
Undervisningsmateriel m. m. . . . .	135.000	
Visse Udgifter til faste Skoler m. v. . . . .	210.000	
Flaadens Øvelser . . . . .	18.000.000	
Kystartilleriets Øvelser . . . . .	2.400.000	
	<hr/>	20.745.000
<i>Flydende Materiel m. m.</i>		
Bygninger til Flaaden . . . . .	36.250.000	
» » Kystartilleriet . . . . .	1.300.000	

	Kr.	Kr.
Vedligeholdelse af Flaadens Skibe . . . . .	15.000.000	
» » Kystart. Materiel . . . . .	1.500.000	
Anskaf. og Vedligeholdelse, Motorkøret. . . . .	150.000	
Anskaffelse af Artillerimateriel m.m. . . . .	7.000.000	
Visse Materieforsøg . . . . .	400.000	
	<hr/>	61.600.000
<i>Fortifikationer.</i>		
Befæstningers Vedligeholdelse m. m. . . . .	500.000	
	<hr/>	500.000
<i>Bidrag og Understøttelser.</i>		
Bidrag til »Sjövärns kåren« . . . . .	65.000	
Understøttelser til Foreninger m. m. . . . .	10.000	
	<hr/>	75.000
	<hr/>	<hr/> 144.880.000

## Leiðarsteinn — Vikingernes Kompas.

Ved Kaptajnløjtnant Seehusen.

Foreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm har udsendt sin Aarbog for 1941. Aarsberetningen fremtræder som et smukt 150-Siders Værk, der er rigt illustreret og indeholder tre vægtige Artikler: Professor Sune Lindquist skriver om Skibsbillederne paa de gotlandske Runestene, Gerhard Albe skriver om Fartøjsmodeller, og endelig er der en særdeles interessant Artikel af vor sørende danske Navigationshistoriker, Kaptajn C. V. Sølvér: »Leiðarsteinn — Vikingernes Kompas«. Denne Artikel er fremkommet i et dansk Særtryk og fortjener at blive kendt af alle de danske Søofficerer, der interesserer sig for Navigation. I det følgende skal gives en Omtale af Hovedpunkterne i Afhandlingen.

Det Spørgsmaal, som Kaptajn Sølvér tager op, er Spørgsmaalet om, hvorledes det var muligt for Vikingerne at finde Vej frem over det aabne Hav, og først og fremmest, om Vikingerne havde Magnetkompasset til Hjælp under deres Sejlads.

Spørgsmaalet om Kompassets Oprindelse har som bekendt igennem lange Tider været Genstand for Diskussion. Oprindeligt har man holdt paa, at Kompasset kom til Europa fra Kina, idet Middelhavsfolkene skulde have faaet deres Kendskab til det fra deres Samkvem med Asiaterne. At man i Kina brugte et Kompas for at finde Vej over de mægtige Sletter er evident; det har antageligt været kendt for allerede 4000 Aar siden

derovre. Man har imidlertid ingen Steder fundet Beviser for, at Kineserne anvendte Kompasset til Søs, og nyere Tids Forskning hælder mere og mere til den Anskuelse, at Skibskompasset har sit Udspring i Nord-europa, hvorfra det saa har gaaet sin Sejrs gang ud over den ganske Verden.

Kaptajn Sølvér søger ved Hjælp af forskellige Kilder at omstøde den gamle Læresætning: »Kompasset blev opfundet af Flavio Gioja i Amalfi i Aaret 1300« — selv i denne Sætnings mere tillempede Form, hvor Ordet »Kompasset« er erstattet af »Skibskompasset«. Efter at have omtalt de ældste eksisterende europæiske Beskrivelser af Kompasset giver han en mere indgaaende Rekapitulation af Afhandlingen »Epistola de Magnetete«, der er skrevet af en fransk Munk, som hed Peregrinus de Maricourt, i Aaret 1269:

»Først forklares Magnetismens Egenskaber, bl. a. omtales Magnetstenens lige og ulige Pol, samt at Tiltrækningen ikke kan skyldes Polarstjernen, da Magnetnaalen ikke viser mod denne Stjerne, men mod Polen. Derefter forklares to forskellige Konstruktioner af Kompasset; først et Vædskekompas, fremstillet af et Stykke Magnetsten, afslebet ovalt efter Polerne og anbragt i en cylindrisk Trææske i en Skaal med Vand. Naar Æsken kommer i Ro, tegnes efter en Lineal, lagt i en kendt Nord-Syd-Retning, Nord-Sydlinien paa Laaget og tværs paa denne Øst-Vestlinien; Kvadranterne deles hver i  $90^\circ$  »som paa en Astrolab«. I nogle af Afskrifterne deles Cirklen i Grader fra  $0-360^\circ$  fra Øst gennem Nord o. s. v. Ovenpaa Æskens Laag sættes et om Centrum drejeligt Diopter, en Lineal med to Skyggestifter, til Bestemmelse af Azimuter, »og ved Hjælp af Azimuterne kan Dagtimerne findes«. Senere forklares et Tørkompas, som Petrus Maricourt kalder en forbedret Kompaskonstruktion. Det bestaar af en



cylindrisk Træeske med Glaslaag; midt i Æsken kan en vertikal Akse vandre, og i et Hul i Midten af denne Akse er en magnetisk Naal vandret anbragt. Magnetnaalen angiver altsaa den magnetiske Nord-Sydretning, og en tynd Sølvnaal stukket ind i Aksen paa tværs af denne Øst-Vestretningerne. Æskens Laag er inddelt i Kvadranter paa  $90^\circ$  og forsynet med Diop-ter, ganske som paa Vædskekompassets Flyder.

Ved disse to Kompaskonstruktioner er adskilligt af Interesse, navnlig Spørgsmaalet om, hvorvidt Petrus de Maricourt har erkendt Misvisningen. Som det ses, er det første Kompas, Vædskekompasset, retvisende, fordi Nord-Sydlinien tegnes efter en kendt, f. Eks. ad astronomisk Vej fastlagt, Middagslinie (den geografiske Nord-Sydlinie) uafhængig af Magnetstenens Visning, idet denne jo ligger skjult i Flyderen; herved undgaas den lokale magnetiske Misvisning. I Tørkompasset derimod angiver Kompasnaalen den »misvisende« Nord-Sydlinie, hvorefter dette Kompas, som ogsaa vore moderne Kompasser, bliver »misvisende«. Det er næsten utænkeligt, at Petrus de Maricourt ikke skulde have været opmærksom paa Forskellen mellem retvisende og misvisende Nord, der paa hans Tid f. Eks. i Nordfrankrig beløb sig til ca.  $22^\circ$ , men desværre omtaler han det ikke i noget af hans hidtil kendte Værker. Det vilde i modsat Fald have været den tidligste Erkendelse af Misvisningen.

Af hele Fremstillingens Form fremgaar det, at det er en Teoretikers Beskrivelse af to kendte Instrumenter. Ved Forsøg paa at rekonstruere de to Kompaskonstruktioner ser man meget hurtigt, at disse er ganske uanvendelige til Søs. Dog er det mærkeligt, at en Mand, hvis Tilnavn »Peregrinus« (Pilgrim) forudsætter lange Rejser, ikke forklarer, hvordan et Skibskompas ser ud paa hans Tid; det har rimeligvis været af en

langt simplere Konstruktion. Muligvis har han kun hørt om Kompassets Brug til Søs uden at kende det af Selvsyn; alene Graddelingen viser, hvor langt han er fra Datidens Nautik.

Hvad der imidlertid er af største Betydning ved Petrus de Maricourts Afhandling er, at han udtrykke-

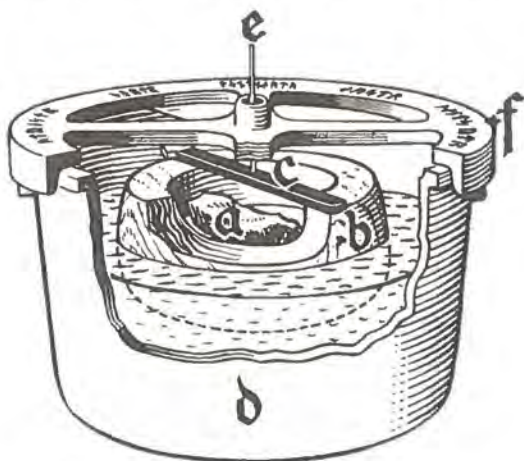


Fig. 1. Rekonstruktion af Leiðarsteinn-Kompasset.  
*a.* Magnetstenen. *b.* Flyder af Træ. *c.* Pilen af Træ. *d.* Bronceskaal med Vand. *e.* Styrepind.  
*f.* Sólarsteinn (Pejlskive) af Bronze.

ligt henlægger Magnetnaalens Brug til Nordeuropa: »Magnetstenen findes mest i de nordlige Egne, og i alle Dele af det nordlige Hav, saasom Normandie, Picardie og Flandern, fører Sømændene det med sig«.

Af denne Udvikling fremgaar det, at de ældste Kompasser synes at have været Vædskekompasser, og det er som saadant, jeg har fremstillet nærværende Rekonstruktion af Nordboernes »Leiðarsteinn« (Fig. 1). Til dette Arbejde er der ikke mange Holdepunkter udover, at Magnetstenens polære Egenskaber forudsættes bekendt af Datidens Navigatører. Der er imid-

lertid andre Holdepunkter, og jeg skal i Korthed forklare disse. Man ved, at Nordboerne inden Kompassets Indførelse styrede efter Solen og Stjernerne, og at Nordstjernen kaldtes »Leiðarstjarna« (Ledestjerne). Det oldnordiske Udtryk: »Stafnhalda til stjörnu« betyder nemlig »Stævnretning efter Stjernen«, nemlig Nordstjernen. At styre en bestemt Kurs efter Stjerner en mørk Nat med klar Himmel er en meget let Sag. Nordstjernen bliver som bekendt staaende hele Døgnet i omtrent ret Nord, og skal man styre f. Eks. Øst, drejes Skibet saaledes, at Nordstjernen til Stadighed er tværs om Bagbord. Retningen holdes af Rorsmanden ved at styre efter en af Stjernerne paa Østhimlen; denne Stjerne skifter efterhaanden Stilling, hvorfor Kursen fra Tid til anden maa rettes op, saaledes at Nordstjernen stadig er tværs om Bagbord. Skal der f. Eks. styres NW holdes Nordstjernen 4 Streger ( $45^{\circ}$ ) fra Stævnen om Styrbord, altsaa midt imellem tværs og forud, og Retningen holdes efter en eller anden Stjerne paa NW-Himlen o. s. v. (Fig. 2). Paa samme Maade styrede Oldtidens Grækere deres Skibe. I Odysseen V, 272 tales der om Nordstjernen:

Det er den eneste Stjerne, som ej i Oceanos bades;  
 Denne befol ham Gudinden, den vældige Nymfe  
 Kalypso,  
 Stadig at have til venstre paa hele sin Færd over  
 Havet.

Ogsaa i Nutiden styrer man efter Stjernerne; man lægger Skibet paa Kurs efter Kompasset og udvælger sig en tydelig Stjerne paa Himlen forude ved Fokkemasten; derved ses Skibets Giringer meget hurtigere end paa Kompasset. Ligesom Vikingerne fra Tid til anden maatte rette Kursen op efter Nordstjernen, saaledes retter Rorsmanden i vor Tid nu og da Kur-

sen op efter Kompasset og styrer videre efter en ny Stjerne eller samme Stjerne overet med et andet Sted i Skibet forude.

Dersom Himlen var delvis overtrukket, blev Pro-

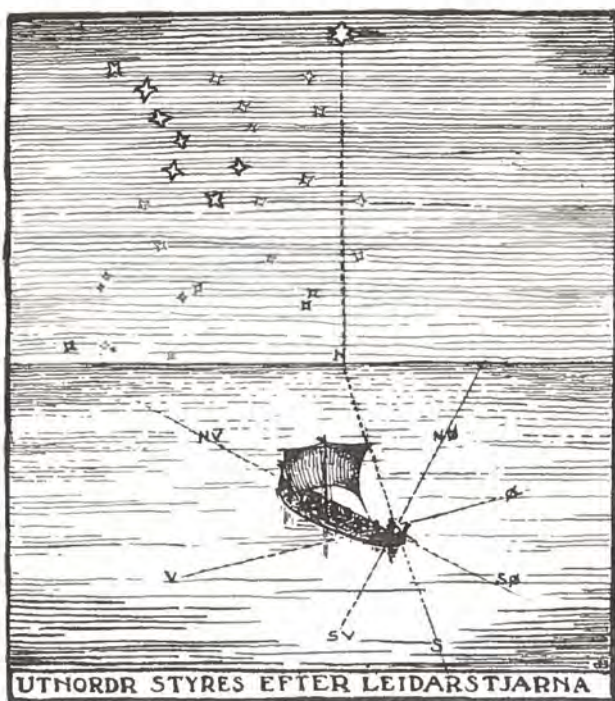


Fig. 2. Vikingskib styrende Utnorðr (Nordvest) efter Leydarstjarna (Nordstjernen), holdende kursen efter en af Stjerneerne paa NW-Himlen. Tegning af Otto Bülow.

blemet mere indviklet, navnlig dersom Nordstjernen ikke var synlig. Saa maatte man kende Retningen til en af de synlige Stjerner, hvilket krævede Kendskab til Stjernernes Positioner og deres Azimuter samt til Brug af Pejlskiven; det samme gælder om Dagen, naar man styrer efter Solen. Som det senere skal forklares, er der al mulig Grund til at antage, at Nordboerne

havde disse Kendskaber og forstod at bruge dem. Pejlskiven — vel nok det ældste af alle nautiske Instrumenter — vides at have været i Brug i Norge og paa Island i Vikingetiden. I Flateyjarbók omtales saa-

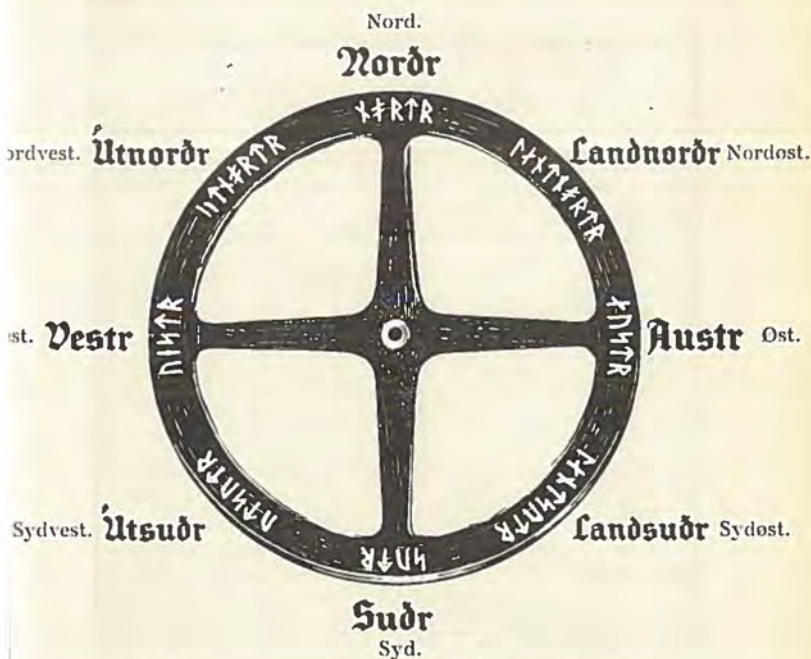


Fig. 3. Rekonstruktion af Vikingernes Sólársteinn (Pejlskive).

ledes et Instrument, »Sólársteinn«, til at finde Solens Sted paa Himlen, og i Biskúpa Sögur nævnes specielt »Sólársteinn hadde de til Sjófars« (I denne Forbindelse maa det erindres, at paa høj Bredde er Stjerner ikke synlig Størstedelen af Sommeren, hvorfor Navigering efter Solen har været almindeligst). Muligvis er dette en Pejlskive og identisk med den i en engelsk Skibsinventarieliste fra 1338 nævnte »Doyal«, nemlig

Bearing Dial, Pejlskive, der bruges den Dag i Dag til Søs.

Kender man Retningen til Solen eller en Stjerne, maalt paa Horizonten, kan man ved Hjælp af en Pejlskive, et cirkelformet Stykke Træ eller Metal, inddelt



Fig. 4. Pejling af »Dæmringen« i Landnordr (Nordost) med Sólarsteinn (Pejlskive) og »Delling af Ætter« (Bestemmelse af Verdenshjørner). Tegning af Otto Bülow.

som en Kompasrose (Fig. 3), finde alle de horizontale Retninger.

Er Retningen til Solen f. Eks. NE, pejler man den over Pejlskivens Centrum og drejer Pejlskiven, indtil NE vender mod Solen. Pejlskiven er da et Kompas, med hvilket man kan finde Retningerne til Verdenshjørnerne (Fig. 4). Dette er, hvad Nordboerne kaldte at »dele Ætter.«

Kaptajn Sølvér gaar altsaa ud fra, at Vikingerne har haft en Pejlskive, og Kaptajnen har ud fra denne Forudsætning foretaget en overordentlig interessant Rekonstruktion af Leiðarsteinn-Kompasset og mener, at dette Kompas kan være identisk med »two sailing needles and a døyal«, som nævnes i den tidligere omtalte engelske Inventarieliste fra 1338. Rekonstruktionen ses paa Fig. 1, og som nærmere Forklaring citerer jeg igen Kaptajn Sølvérs Afhandling:

»I min Rekonstruktion har jeg anbragt et Stykke Magnetjærnsten paa en Flyder af Træ i en støbt Bronzeskaal ca. 23 cm i Diameter. Det viste sig snart, at Flyderen maa være centreret for at dreje frit; i modsat Fald sætter Flyderen sig fast paa Skaalens Sider og gør Kompasset ubrugeligt. Derfor maa Flyderen have været forsynet med en Stift, vandrende frit i et Hul i en Overligger paa Skaalen. Denne Overligger har jeg konstrueret som en Pejlskive af Bronze, forsynet med et Hul i Centrum for Flyderens Stift. Naar disse Dele samles, og Vand fyldes i Skaalen, vil Flyderen, naar den kommer i Ro, blive staaende i samme Stilling, uanset i hvilken Retning Skaalen drejes. Ved Hjælp af en kendt Nord-Sydretning, f. Eks. ved Pejling af Nordstjernen, afmærkes Nord-Sydlinien paa Flyderen f. Eks. ved en Pil med Odden mod Nord.

Pejlskiven er fremstillet som Laag paa Skaalen, og paa Ringen afmærkes de Verdenshjørner, som benyttedes i Nordens Middelalder, nemlig:

Nord	Norðr
Nordøst	Landnorðr
Øst	Austr
Sydøst	Landsuðr
Syd	Suðr
Sydvest	Útsuðr

Vest	Vestr
Nordvest	Útnorðr

Disse Betegnelser lyder meget nautiske, og man kan let forestille sig Oprindelsen dertil paa Skibe, liggende paa Kysten ved Jylland eller Norge; der er ingen Tvivl om, at Landnorðr vender ind mod Kysten og Útnorðr ud mod det aabne Hav o. s. v. Mellemkurserne NNE, ESE, o. s. v. kendtes ogsaa og udtryktes ved »Miðmundastaðr norðrs ok landnorðrs« (mellem Nord og Nordøst) o. s. v. Ringen var altsaa delt i 16 Dele, de saakaldte Ætter; Udtrykket findes endnu i den danske Benævnelse for et Døgn til Søs, nemlig »Etmaal«.

Naar dette Kompas skal bruges, løftes det forsigtigt op i begge Hænder og holdes saa roligt som muligt. Naar Flyderen er kommet i Ro, drejes Skaalen, indtil Nord-Sydlinien er overet med Flyderens Pil med Odden mod Nord. Man kan nu med Lethed finde Verdenshjørnerne. Et saadant Leiðarsteinn-Kompas er udmærket til Orientering, i Virkeligheden fuldt saa brugbart — omend ikke saa haandterligt — som et moderne Landkompas. Som Kuriosum har jeg prøvet at anbringe mit Kompas i kardansk Ophængning og forsyne det med Glaslaag, og det viste sig, at denne ældgamle, primitive Konstruktion meget vel kan bruges som Styrekompas under almindelige Forhold til Søs. Man styrer efter det paa selvsamme Maade som efter de nyeste Aëroplankompasser, nemlig ved stadig at holde Overliggerens Nord-Sydlinie overet med Flyderens Nord-Sydlinie, og derpaa dreje Skibet hen paa den ønskede Kurs.

Men stadig er der Spørgsmaalet om, hvor tidligt Leiðarsteinn har været kendt i Norden. Pierre de Maricourt henviser i 1269 Brugen af Kompasset til Nord-



frankrig og Flandern, og Hausbók omtaler Leiðarsteinn omtrent samtidigt. Alexander Neckham's Udsagn, ligeledes fra Nordeuropa, fra 1180 om Magnetnaalen op-  
hængt paa en Pivot tyder paa en foregaaende Udvik-  
ling, og derfor er der Grund til at antage, at Kompasset i sin mere primitive Form har været kendt ved Nordsøens sydlige Kyster tidligere. Den Mulighed synes at være til Stede, at Kompasset som Leiðarsteinn er selvstændigt opfundet ved de nordlige Have og ikke, som tidligere antaget, er ført hertil fra Middelhavet. Det er ogsaa af Betydning for Spørgsmaalet, at Magnetjernsten ( $Fe_3 O_4$ ) findes ret hyppigt i Skandinavien, hvorimod det er sjældent i Middelhavslandene. Ligeledes ligger det nær, at en Retningsfinder er af langt større Nødvendighed ved Sejlads paa den taagefyldte Nordsø end paa Middelhavet, hvor Vejret hele Sommeren er klart.

Selv om Leiðarsteinn ikke har været kendt af Vikingerne paa den Tid, da de drog sydover — altsaa omkring Aar 900—1000 e. Chr. — er der en Mulighed for, at de traf paa denne Opfindelse i Flandern eller Nordfrankrig. Der kan ikke være Tvivl om, at Vikingerne, disse dristige og opvakte Folk, der repræsenterede den mest levende Del af Skandinaviens Befolkning, straks har taget Kompasset i Brug, saasnart de har forstaaet Opfindelsens Betydning for Sejlads paa det aabne Hav. Vejen fra Nordsøen til Amalfi og fra den flydende Leiðarsteinn til Magnetnaalen paa en Pivot og derfra til et Kompas med Rose og Naal i eet Stykke er derefter aaben. Der er altsaa en begrundet Mulighed for, at Opfindelsen af Kompasset som Helhed skyldes Vikingerne.«

Efter saaledes at have behandlet Kompassets Tilblivelseshistorie med mange og grundige Kildehenvisninger gaar Kaptajn Sølvér videre og forklarer, hvor-

ledes Vikingernes Sejlads tværs over Atlanterhavet udmærket godt kan være udført uden Kendskab til Kompasset — det var kun nødvendigt at kunne tage en Breddeobservation for ikke at blive »hafvillr« (havvild).:

»Selve Opdagelsen af nye Lande i Atlanterhavet skyldes vel fra først en Tilfældighed; efter den ældste islandske Tradition skulde den svenskfødte Dansker Gardar, Søn af Svarvar den Svenske, der ejede Jorder paa Sjælland, være den første skandinaviske Opdager af Island. Dette skal ikke uddybes nærmere her, men hvad der har Interesse for det foreliggende Spørgsmaal er, hvorledes Vikingerne uden Kompas kunde opret-holde en nogenlunde stadig Sejlads og finde de nyop-dagede Lande igen. I godt Vejr med klar Luft kan man med nogenlunde Sikkerhed sejle fra Norge til Is-land uden Kompas, naar man stadig følger Sejladsen nøje ved at rette Kursen op efter Solens Stilling om Dagen og Stjernerne om Natten. Men blot et Par Dages Taage vil kuldkaste alle Beregninger, og det vil være et fuldkomment Lykketræf at naa Land. Har man derimod Kendskab til Beregning af den geografiske Bredde, ser alting anderledes ud; blot een Dag med Sol vil være nok til at bestemme, hvor langt Syd eller Nord man er drevet fra Kursen, og Sejladsen kan fort-sættes med Ro i Sindet. Der er efter min Formening kun een Mulighed for, at Vikingerne kunde gennem-føre den stadige Sejlads over de vældige Distancer af aabent Hav, nemlig ved det, man populært kalder »Breddesejlads«.

I Virkeligheden var Vikingernes Atlanterhavsrejser ikke afhængige af, om de havde Kompas eller ej, men een Ting er aldeles givet, at uden Kendskab til Be-regning af Bredden har de ikke kunnet naa frem til Bestemmelsesstedet Gang paa Gang. Vikingerne var

ikke de første, der begav sig ud paa det aabne Hav uden Kompas; Grækerne gennemførte Monsunrejser tværs over det indisk Hav fra ca. 100 f. Chr., og helt op til vor Tid begav Sydhavets Beboere sig ud paa lange Rejser og fandt hjem igen uden Kompas ved Hjælp af en primitiv Beregning af Bredden ved den saakaldte »hellige Kallebasse«, et udhulet Græskar, halvfylt med Vand og forsynet med en Række Huller, hvorigennem de iagttog Solen.

Afdøde Professor Schwartz, Bestyrer af Københavns Navigationsskole, fortalte, at i hans Ungdom — omkring 1850 — kendte de danske Skønnerter, der sejlede med Salt fra St. Yves i Spanien til Newfoundland, ikke til Længdeberegning, men sejlede paa Skøns Nordvest over i Atlanterhavet til Newfoundlands Bredde og fulgte denne Breddeparallel, indtil Landet kom til Syne. En omtrentlig Længde blev beregnet ved at opnotere de udsejlede Distancer efter Haandloggen samt ved at observere Misvisningens Forandring.

Netop saaledes har jeg tænkt mig Vikingernes Sejladss foregaa — naturligvis med den Forskel, at de intet Kompas havde. — Man ved bestemt, at Vikingerne havde Kendskab til Breddebestemmelse. I Flateyjarbók fortælles, at den korteste Dag i Vinland maalte Leif Horizontvinklen fra Solopgang til Solnedgang, og det viste sig, at Midvinterdagen var længere end paa Grønland. Dette er netop en Bestemmelse af Breddeforskellen mellem Vinland og Gardar paa Grønland, men denne Metode kan naturligvis ikke bruges til Søs, hvor man er henvist til at beregne Bredden ved Solens Højde over Horizonten ved Middag, ved en Stjernes Meridianhøjde eller ved Højden af Polarstjernen.

Astronomiske Breddeobservationer forudsætter imidlertid for det første Kendskab til Solens Deklination for hver Dag og til Stjernernes Positioner, og for

det andet til en Metode til at maale Højden af et Himmellegeme over Horizonten; til at udføre Beregningen af Bredden ved en Middagshøjde ved Solen hører der kun meget lidt. Hvor simpelt Problemet i Virkeligheden er, vil man forstaa, naar man ser, hvorledes de norske Ishavsfarere i Nutiden klarer sig. De benytter en lille simpel Tabel, der kan bruges fra Grønland til Novaja Semlja; den er paa fire smaa Sider og giver for hver Dag i Aaret et Tal, fra hvilket man skal trække Solens Højde, og Resultatet er Bredden.

F. Ex.:  $17/5$ -1940 maales Solens Højde i Meridiana-  
 nen til . . . . .  $48^{\circ} 29', 2$   
 Tallet i Tabellen udfor Da-  
 gen er . . . . .  $109^{\circ} 21', 4$   
 hvorefter den søgte Brede er  $60^{\circ} 52', 2$

Saa enkel er altsaa hele Sagen, og der er ingen Anledning til ikke at mene, at Vikingerne kunde gøre det samme paa een eller anden Maade med lige saa stor Lethed, Grunden til, at man ikke har nogen sikker Beretning herom, maa søges i Manglen paa samtidige Kilder, og i den Formodning, at Navigeringskunsten blev bevaret som et sjældent og værdifuldt Eje indenfor de enkelte Slægter »Leiðsagnarmenn« (Lodser, Navigatorer).«

Kaptajn Sølvér foretager derefter en nøjere Udredning af de astronomiske Koordinater, der maa antages at have været kendt af Vikingerne, og omtaler nøje de berømte Tabeller over Solens Deklination og Azimut, som Oddi Helgason — Stjerne-Oddi — i Slutningen af det 10. Aarhundrede udarbejdede paa Flatey. Disse Tabeller er aftrykt i Afhandlingen og viser en ganske forbavsende Nøjagtighed; Solens Azimut i Dæmringen opgiver Oddi saaledes med en Fejl, der maksimalt løber op til  $3\frac{1}{2}^{\circ}$ , og Fejlen i Solens Deklina-

tion er maksimalt  $1^\circ$ , »og«, siger Kaptajn Sølvér, »naar en jævn Mand som Oddi, der var i Tjeneste hos en Mand i det nordligste Island, kunde have en saa klar Forstaaelse af disse Ting, maa man gaa ud fra, at mangfoldige andre paa hans Tid maa have siddet inde med lignende Kundskaber og kunde bruge dem til Søs«.

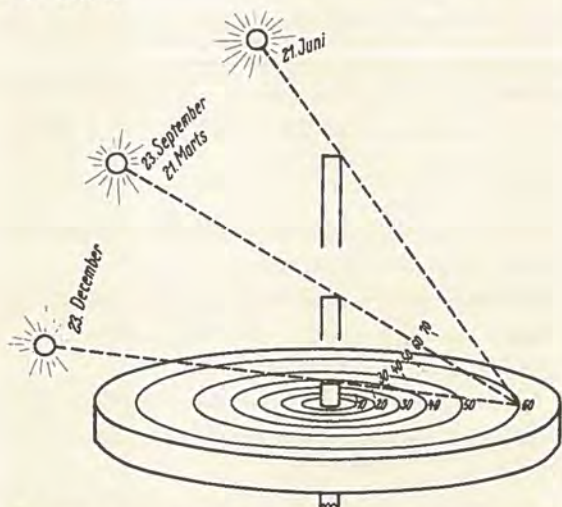


Fig. 5. Rekonstruktion af Sól-Skuggafjöl til Bestemmelse af Bredden. Solens Stilling er vist med Solhverv og Jævndøgn paa  $60^\circ$  nord. Bredde. Efter O. S. Reuter.

Refererende til et Værk: Færøernes Oldtidshistorie beskriver Kaptajnen derefter en saakaldt »Sól-skuggafjöl«, forsynet med Cirkler og en bevægelig Viser, der kaldes »styllur« (Latin: Styllus, en Pind?), som muligvis kan have været brugt til Søs til disse Breddeobservationer. Paa Fig. 5 ses en Rekonstruktion af en saadan Højdemaalet, og Solens Stilling er vist ved Solhverv og Jævndøgn paa  $60^\circ$  N Br. Kaptajn Sølvér mener altsaa nu at have bevist Vikingernes Kendskab til Breddeberegning, og efter nogle interessante Beret-

ninger om forskellige berømte Breddebestemmelser udførte af Nordboere, slutter han sin Afhandling med følgende:

»Naar man tager alle disse Ting i Betragtning, bliver Sejlanvisningen fra Norge til Grønland, som den staar at læse i Landnámabók, levende og faar den rette Forstaaelighed: »Fra Hernum i Norge sejl lige i Vester til Hvarf (ved Kap Farvel) i Grønland, og du er da sejlet Norden for Hjaltland (Shetlandsøerne) og saaledes at du lige netop ser det i klart Vejr, men søndenfor Færøerne, saaledes at Søen er i Midten af Lierne, og saaledes sønden for Island, at man deraf har Fugl og Hval«.

Som Konklusion af ovenstaaende Udvikling skal jeg foreslaa følgende Meninger:

1. Leiðarsteinn-Kompasset er den ældste Form for Kompas og blev kendt i Skandinavien ikke tidligere end omkring Aar 1200 e. Chr.

2. Leiðarsteinn-Kompasset har været kendt længe inden ved Nordsøens sydlige Kyster og kan være bragt til Middelhavet af Vikingerne.

3. Begrundet Mulighed for, at den Forbedring af Kompasset, som lokaliseres til Amalfi, skyldes skandinavisk Indflydelse.

4. Vikingernes Atlanterhavsfarer var ikke afhængige af Kompasset og blev indtil Leiðarsteinn's Indførelse udført uden dette.

5. Vikingernes Atlanterhavsrejser baade før og efter Leiðarsteinn's Indførelse var kun mulige ved Kendskabet til Bestemmelse af den geografiske Bredde.

6. Vikingerne havde Kendskab til omtrentlig Breddebestemmelse ved Maaling af Solens Højde i Middagsmeridianen i Forbindelse med Optegnelser over Solens Deklination samt ved Polarstjernens Højde.

7. Vikingerne havde Kendskab til Bestemmelse

af Verdenshjørnerne ved Pejling af Sol og Stjerner i Forbindelse med Optegnelser af disse Himmellegemers Azimuter.«

Disse 7 konkluderende Punkter giver altsaa Resultatet af Kaptajn Sølvørs Undersøgelser og Arbejder. Paa Redaktionens Opfordring har jeg forsøgt ved Uddrag af Afhandlingen at gøre Rede for, hvorledes Kaptajnen er kommet til dette Resultat, men jeg maa anbefale interesserede Søofficerer at gøre sig bekendt med selve Originalen og ikke lade sig nøje med denne Anmeldelse. For sit store og vidtspændende Arbejde fortjener Kaptajn Sølvør Tak fra alle, der interesserer sig for Navigation og for vor Oldtidshistorie.

---

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Juli Maaned.

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

1. Juli 1644: Flaade paa 40 Skibe m. fl. i 3 Eskadrer under Kommando af Kong Christian 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-Admiraløjtnant og Elefantridder (Medaille slaet).
1. Juli 1856: Overekvipagemester, Viceadmiral Mourier modtager den første Udnævnelse som »Chef for Orlogsværftet«. Divisions- og Kompagniindelingen af Holmens faste Stok ophæves (oprettet i 1615). Stillingen som »Chef for Søofficerskorpset« oprettes med Kontreadmiral Steen Anderson Bille som første Chef.
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 Schoutbynacht Kaas bombarderer Algier.
4. Juli 1811: 27 Kanonbaade under Premierløjtnant de Falsen angriber 4 engelske Linieskibe, 2 Fregatter og 2 Brigger med Konvoj ved Hjelm; 4 Kanonbaade mistes, 1 engelsk Fregat samt 17 Konvojskibe sonder-skydes 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 Kaptajn-løjtnant Muxoll angriber Fjendens Retrætelinier ved Trældenæs og Randsfjord.
7. Juli 1565: Flaadestyrke paa 21 danske og 17 lübske Skibe under Admiral Otto Rud slaas mellem Rügen og Bornholm af svensk Flaade paa 46 Skibe under Admiral Klas Horn. Danskerne mister 3 Skibe og ca. 4000 Mand, deriblandt Admiral Otto Rud, som saares, Svenskerne mister 4 Skibe og ca. 2000 Mand.
8. Juli 1362: Flaaden under Hertug Kristoffer af Lolland slaas paa Københavns Rhed af lübsk Flaade paa 28 Kogger og 24 Snekker under Grev Henrik og Borgmester Wittenberg.
8. Juli 1716: Eskadre paa 2 Fregatter, 2 Skytsskibe og 3 Galejer under Kaptajn Tordenskjold angriber i Dyncikilen svensk Førsteflaade med Eskorte paa 1 Stykpram, 8 Galejer m. fl. under Schouthbynacht Strömstierna. 9 svenske Orlogsfartøjer erobres, og hele Transportflaaden til Kong Karl XII.s Belejningshær ødelægges. (Medaille slaet).
9. Juli 1569: Dansk-lübsk Flaade paa 40 Skibe under Admiral Peter 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 Hvitfeldt ødelægger 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, der førte russisk Gjøes 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-Admiraløjtnant Fr. Danneskiold-Samsøe dør, Opbygger og Organisator af Søetaten, ligesom der under ham opførtes en Række Bygninger paa Nyholm blandt andet Mastekranen, Hovedvagten, Takkeldshusene m. m.
19. Juli 1717: Kattegateskadren paa 3 Linieskibe, 2 Skytsskibe og 9 Galejer m. fl. under Kommandør Tordenskjold angriber Stromstad Batterier.
19. Juli 1810: Eskadre paa 6 Orlogsbrigger fra Norge under Kaptajn Krieger erobrer i Skagerak engelsk Konvoj paa 47 Skibe til en Værdi af ca. 7 $\frac{1}{2}$  Mill. Kr.
19. Juli 1864: Kanonbaadsflotillen paa Vesterhavsoerne under Kaptajnlojtnant Hammer brændes og sænkes ved Føhr af egen Besætning forinden Vesterhavsoerne som sidste danske Forsvarsomraade i Sønderjylland besættes af østrigsk-preussisk Krigsmagt. (Æressabel til H.).
20. Juli 1679: Eskadre paa 4 Linieskibe m. fl. under Viceadmiral Henrik Span fra Niels Juels Flaade angriber i Kalmarsund svensk Eskadre paa 6 Linieskibe og Fregatter; svensk Linieskib »Nyckelen« springer i Luften.
20. til 31. Juli 1715: Stralsundeskadren paa 13 Skibe og Stykpramme m. fl. samt en Transportflaade under Viceadmiral Sehested afslaar ved Nydyh, 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 Taun« i Brand, hvorefter denne 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 Sæctaten afskaffes, Schouthbynacht (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 slaaet og Æressabel til Chefen).
26. Juli 1566: Flaade paa 36 Skibe under Admiral Hans Lauritsen Baden kæmper ved Ølands Norra Udde med svensk Flaade paa 36 Skibe under Klas Horn.
26. Juli 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 5 Skytskibe og Flydebatterier samt 5 Galejer under Schouthbynacht Tordenskjold erobrer Fæstningen Karlsten, efter at Marstrand er besat den 23. Juli; af den derværende svenske Eskadre paa 7 Fregatter samt 8 Galejer under Kommandør Sjøblad erobres 2 Fregatter, 1 Galej og 1 Stykpram, Resten sænkes af Svenskerne; Tordenskjold udnævnes til Viceadmiral. (Medaille slaaet).
27. Juli 1361: Kong Valdemar Atterdag erobrer Visby og Gotland, Kongen antager derefter Titlen »de Gothers«.
28. Juli 1566: Efter at Flaaden har kæmpet den 26. Juli ankres udfor Visby, her driver 12 danske og 3 lübske Skibe i Storm paa Land og slaaes til Vrag, 4300 Mand drukner, deriblandt Admiralerne Hans Lauritsen Baden, Jens Trudson 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 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### England.

#### *Motortorpedobaade.*

Paa et Tidspunkt omkring Krigsudbruddet holdt Direktøren for »Power Boat«-Fabrikken, H. Scott-Paine, et Foredrag, af hvilket en Del skal refereres her:

I Modsætning til Fartøjer af den rundbandede Type, hvis Stabilitet i stor Udstrækning er afhængig af Vægten af Maskineriet m. m., saaledes at Skroget er ustabilt uden dette, er det tomme »hard-chine« Skrog særdeles stabilt. Derfor er det lettere at gøre alt om Bord saa let som muligt.

En anden vigtig Hovedforskel mellem Skrogformene er, at mens f. Eks. en Jager taber i Stabilitet, naar Farten forøges, er det omvendte Tilfældet med en »hard-chine« Baad, hvis den er rigtigt konstrueret. Et Fartøj af den hidtil almindelig anvendte Skrogform vil rulle meget friere end en »hard-chine« Baad, idet Dæmpningen ved denne sidste er meget stor paa Grund af Skrogformen.

Naar en »rundbundet« Baad gaar mod Søen, og Agterenden løftes, maa næste Bolge passere temmelig langt agterover, før der bliver Opdrift nok til at løfte Forskibet. Naar Farten er stor, og Vægten af eventuelt Vand paa Dækket kommer til, er Forholdet værre. Derfor er der i den senere Tid ved alle Typer givet Forskibet større Højde, og det er gjort mere udhængende.

I Vejr med 8 Fod (2,4 m) høj So og Vindstyrke 10 kan en »hard-chine« Baad uden Betænkelighed drives op til 40 Kn. mod Søen, en Præstation, som efter Foredragsholderens Vidende ikke kan ydes af nogen anden Type.

Prøverne med en Motortorpedobaad, bygget for det britiske Admiraltet, af Type 1937 foregik uden for SE-Spidsen af Isle of Wight i SW-lig Storm. Søen var 12 Fod (3,7 m) høj med enkelte

Bølger paa 20 Fods (6,1 m) Højde. Jageren Amazon (1350 t) fulgte med Fotografer og Observatører. Motortorpedobaaden kunde holde over 30 Knobs Fart mod Søen, mens Jageren ikke kunde holde over 22 Kn. Men den største Agtpaaagivenhed var nødvendig, naar Baaden naaede Toppen af en Sø, da det vilde have været muligt at drive den helt klar af Vandet, og Motorernes Omdrejningstal maatte sættes ned, naar den løb over Bølgetoppen, indtil den igen laa helt paa Vandet.

Baadens Facon gør det umuligt, at den dykker Stævnen under, og ved nogle Minutters Ovelse kan man mestre Farten ved Hjælp af Trotting, saaledes at Baaden konstant ligger paa Vandet («Speed-contact»). I andre Tilfælde, med Søen agter ind, tværs eller foran for tværs, indtil 10° fra For, kan der holdes en meget høj Fart uden at trottle. Om nødvendig kan man derfor krydse mod Søen. Hvis Baaden havde haft en Jagers Længde, vilde den uden Tvivl have kunnet gaa med en hvilken som helst Fart.

Med stoppede Maskiner blev Baaden lagt tværs i Søen, og laa der overordentlig roligt. Vi kunde have lavet Mad og udført alt Arbejde om Bord, mens en Jager vilde have dyppet sine oppejste Fartøjer i Vandet i en lignende Situation.

I den sidste Type, der har forbedret Stævn og Bund, kan der endda holdes højere Farter. Dybgaændet er 3 Fod og 9 Tommer (1,1 m) til Underkant af Propellerne, mens Skroget stikker 1' 7" (0,5 m). Begge de nævnte Typer kan forandre Kurs med fuld Fart i al Slags Vejr uden ringeste Fare for Stabiliteten.

Det kan derfor siges, at »hard-chine« Baaden ikke har nogen rullende Bevægelse af pendulagtig Karakter, at den har perfekt Stabilitet under Rorets Virkninger, og at den ikke kan dykke Stævnen under, og at den paa Grund af Skrogformen og lavt Tyngdepunkt kan drives frem med høj Fart og sikker Stabilitet i alle Retninger i Sø. Mens alle Skibe af sædvanlig Facon krænger udad ved Giring, hvilket er meget generende, krænger Motortorpedobaaden indad, og den kan konstrueres saaledes, at Krængningens Størrelse bliver saadan, at hverken Folk eller Genstande har nogen Tendens til at blive slynget over Bord. Baaden kan forandre Kurs 90° med 40 Knobs Fart paa 7—8 Sekunder.

En rundbundet Baad paa samme Størrelse, med samme Vægt og Maskinkraft, vilde kun kunne sejles med Sikkerhed med ca. 40 Knobs Fart under Manøvre.

Til sidst siger Scott-Paine: »Jeg nærer ingen Betænkeligheder ved at sige, at der ikke er nogen Grænse for Størrelsen af »The hard-chine boat«, og det er efter min Mening ikke rigtigt at sige,

at der nødvendigvis vilde behøves mere Hestekraft, naar Skroget kommer op i Størrelse, end den der nu kan leveres af et Dampankæg i en Jager. Paa den anden Side føler jeg mig sikker paa, at Maskinvægten kan reduceres betydeligt, Vægten af Reduktionsgearet kan bortkastes, Akseldiametre formindskes og Omdrejningstallet for Skruerne forøges i en Grad, som Konstruktørerne af i Dag vilde synes var umulig. Jeg er ikke i Tvivl om, at virkelig forbausende Farter vil kunne naas ved en saadan Udvikling af Typen.»

(U. S. N. I. P. — N. T. f. S.) F. H.

### Sverige.

#### *Flyvevesen.*

I Tidsskriftet »Vi Flygare« (Tidsskrift for »Svenska Flygares Riksförbund« og »Svenska Flygvapnets Reservofficersförbund«) April 1942 anføres i en redaktionel Artikel:

»Vi flygare se på vårt flygvapens förstärkning« bl. a. følgende (Uddrag):

»Luftstridskræfternes umaadelige Betydning for alle Former for moderne Krigsførelse er nu afgjort slaaet fast. Selv om Luftstridskræfterne, som naturligt er, kun evner at besætte Landomraader i mindre Omfang ved Landsætning fra Luften, har de i den nuværende Krig klart bevist deres afgørende Betydning saavel ved offensive som ved defensive Operationer.

Herredømmet i Luften, om end kun lokalt eller temporært, har vist sig at være en nødvendig Forudsætning for Fremgang ved saavel Angreb som Forsvar.

Krigrerfaringerne viser med al ønskelig Tydelighed, at den i Luften overlegne altid har vundet Fremgang saavel til Lands som til Søs, selv om Styrkeforholdet iøvrigt har været ugunstigt. At det overvejende Antal Eksempler herpaa ligger indenfor den strategiske Offensivs Omraade er naturligt.

Følgerne af Underlegenhed i Luften trods iøvrigt gunstige Styrkeforhold m. v. for Forsvareren fremgaar saa meget tydeligere og frem for alt mærkbart og bittert af den Omstændighed, at denne Underlegenhed ofte har medført, at betydningsfulde Basis- og Operationsomraader, der vilde være af Betydning for den fortsatte Krigsførelse, har maattet opgives.

For en Stat med relativt begrænsede Styrker til Lands og

til Søs, men med iøvrigt gunstige Betingelser for Forsvar, saaledes som Forholdet er for vort Land, bliver Luftvaabnets Styrke og Operationsduelighed af endnu mere fremtrædende Betydning. Disse Forhold har ogsaa ført til, at vort Luftvaaben har faaet en relativt større Andel i Forsvarsordningen, end det er Tilfældet i Stormagternes væbnede Styrker.

I den nu fremlagte Femaarsplan for vort Forsvar har Luftvaabnet — i Forhold til tidligere — ganske vist faaet en langt mere fremtrædende Plads, men Skridtet til hurtigt at forstærke Luftvaabnet mest muligt synes ikke at være taget fuldt ud.

Det er selvfølgelig svært for ikke at sige umuligt at fastsætte det samlede Antal »flygflottiljer« (å ca. 27 Luftfartøjer) af forskellige Slags, som er nødvendige til i alle Maader at betrygge vort Lands Forsvar i Luften, men at Antallet ligger betydeligt over de i den første nye Etappe fremførte 16 eller 17 (flygflottiljer) turde være sikkert.«

.....

I Artiklens Slutning anføres bl. a.:

- at* Luftvaabnets Personelrammer bør udvides snarest muligt, selvom den indenlandske Luftfartøjsfabrikation ikke kan følge med i Øjeblikket,
- at* den svenske Luftfartøjsindustri Hjelpekilder endnu er beskedne, men at det gælder om at sætte al Kraft ind paa at gøre Landet selvforsynende i denne Henseende,
- at* den hjemlige Industri med Hensyn til Luftfartøjstypernes Præstationer m. v. maa være paa Højde med eller ligge over Udlandet, idet det bemærkes, at den svenske Luftfartøjsindustri efter svære Fødselsvanskeligheder og nogle Aars Børnesygdomme nu er ved at blive det, man havde haabet og ventet,
- at* Luftfartøjsindustrien ikke bør ligge samlet paa faa Pladser eller være ubeskyttet mod Luftangreb.

I Forbindelse med Industriens Beskyttelse mod Luftangreb omtales »Bolinder-Munktells« nye Fabriksanlæg, der er sprængt ind i Klippen »et eller andet Sted i Sverige«, hvorved Fabrikationen kan sikres mod Bombefuldræffere. Det angives, at Byggeomkostninger m. v. ikke er større end ved almindelige Fabriksanlæg, hvorfor saadanne bombesikrede Anlæg ogsaa bør anvendes under Fredsforhold; hermed vil en hensigtsmæssig Koncentration af Luftfartøjsindustrien kunne tillades uden at kompromitere Luft-

fartøjsfremstillingen og dermed Luftvaabnets Krigsduelighed under Krigsforhold.

To Fotografier — dels af det ovennævnte Fabriksanlæg indvendig og dels af det kuppelformede Klippeparti, der skjuler og beskytter Fabriken — viser med al ønskelig Tydelighed Betydningen af en saadan Indbygning i Fjældet.

---

I Tidsskriftet »Vi Flygere« Maj 42 omtales Torpedoens Anvendelse fra Luftfartøj. Et moderne Torpedoplans Angrebshastighed anslaaes til ca. 300 km/T, hvorfor Torpedoerne i visse væsentlige Henseender adskiller sig fra de, der anvendes i Skibe.

To Fotografier viser Torpedokast fra et tysk tomotoret Luftfartøj, antagelig Heinkel 111 (med Hjulunderstel), der medfører to Torpedoer.

Torpedoerne er anbragt under Planet paa hver sin Side af Kroppen og mellem denne og Motorerne i Planet. Torpedoernes Længde er lidt større end Plankorden, d. v. s. Torpedolængde ca. 4,5 m. Kasteøjden skønnes at være det dobbelte af Luftfartøjets Længde, d. v. s. Kasteøjde ca. 35 m.

*II. II.*

---



## Forsvar og Økonomi.

Af Søløjtnant I J. A. Hviid.

Under den sidste Verdenskrig viste det sig hurtigt, at man fuldstændigt havde undervurderet en moderne Krigs Dimensioner. Man havde ikke regnet med, at Krigen hurtigt vilde udvikle sig til en total Krig — et Begreb, der først skabtes under og efter Krigen. General Ludendorff har i sin Bog »Der totale Krieg« beskæftiget sig med Begrebet »total Krig«, og Genera- lens Definition af Begrebet gaar ud paa, at den totale Krig er en Krig, som paa Grund af Civilisationens høje Stade føres i 3 Dimensioner af et Folk i sin Helhed mod et andet Folk i sin Helhed med Indsats af alle dets psykiske, fysiske og materielle Kræfter. Statens samtlige Funktioner, som kan sammenfattes i følgende Hovedfunktioner: Politik, Økonomi, Forsvar og Aands- liv, skal sættes ind i den totale Krig.

Krigsførelsens Kraft beror paa hele Nationen og ikke alene paa den egentlige, militære Forsvarsmagt, og denne Kraft kommer til Udfoldelse ved Fronterne.

General Mac Arthur sagde ved sin Ankomst til Australien i Marts 1942, at Krigsførelse ikke alene kræ- ver Vilje til at føre Krigen og til at ofre Livet, men ogsaa i høj Grad en meget omhyggelig Forberedelse.

Krigens, i Særdeleshed Landkrigens Forhold til Politiken gennemgik en afgørende Forandring fra og med Verdenskrigen, og Forholdet Nationerne imellem under Krigsforhold undergik en gennemgribende For-

andring. Endnu faa Aar før Verdenskrigens Udbrud i 1914 blev der ved Fredskonferencerne i Haag opstillet Grundsætninger vedr. Handelsaftalers Sikkerhed og private Forpligtelsers Godhed under Krigsforhold. Blandt andet blev det i Art. 23 af 2. Haag-Konferencen i 1907 bestemt, at Ødelæggelse og Expropriation af fjendtlig Privatejendom paa Land er forbudt, medmindre Krigens Krav gør det absolut nødvendigt.

For Søkrigens Vedkommende har Princippet om Privatejendommens Ukrænkelighed aldrig været anerkendt. Bemægtigelse af Fjendens Handelsskibe og deres Ladning (Priseretten) har altid været et vigtigt Middel til at tvinge Modstanderen i Knæ. Et andet Middel er Blokaden, hvorved Tilførsler udefra forhindres og Fjendens økonomiske Liv undergraves.

Søkrigen har saaledes altid haft Form og Karakter, der minder om total Krig; Søkrigen er ved sine Formaal og Midler en økonomisk præget Krig.

Regler vedr. Blokade, Beslaglæggelse eller Ødelæggelse af fjendtlig Privatejendom til Søs findes dels i Retssædvane, dels i Parisersøretsdeklarationen af 1856 og Londondeklarationen af 1909.

Den uindskrænkede U-baadskrig og den successive Udvidelse af Krigskontrabandelisten, der under den nuværende Krig omfatter saagodt som alle Varer, har givet Søkrigen den totale Krigs Stempel.

Det 19. Aarhundredes Verdensanskuelse og politiske Indstilling skelnede skarpt mellem den private økonomiske Virksomhed, de dermed forbundne Rettigheder og politiske Forhold og Tilstande.

Denne Opfattelse af internationale Retsforhold er tydeligt præget af Rousseaus Tankegang. Rousseau skriver i sin Bog »Contrat social«: »Krigen er ikke et Forhold Personer imellem, men et Forhold Stater imellem, hvorved de enkelte kun tilfældigt er Fjender, ikke som

Mennesker, ikke en Gang som Statsborgere, men kun som Soldater.«

Den preussiske Konges Proklamation til det franske Folk, da hans Tropper overskred Frankrigs Grænser i 1870, var saaledes ogsaa holdt i Rousseaus Aand: »Jeg fører Krig mod de franske Soldater og ikke mod de franske Borgere. Borgerne vil fremdeles nyde Sikkerhed for deres Person og Ejendom«.

En radikal Forandring af den internationale Retsopfattelse bragte Verdenskrigen. Ved kgl. Ordre af 4. August 1914 proklameredes fra engelsk Side den økonomiske Krig med det Formaal at understøtte de militære Aktioner. Alle Aftaler, Forpligtelser m. m. blev sat ud af Kraft. Fjendtlig Privatejendom blev beslaglagt, med andre Ord, den økonomiske Krig tog sin Begyndelse. Fjende var ikke længere kun Modstanderens Soldater, men enhver fjendtlig Statsborger, hvor han end befandt sig; det var ikke alene Fjendens Militærmagt, man skulde knuse, men ogsaa hele hans Økonomi.

Det er interessant at se, at enkelte fremragende Mænd allerede paa et meget tidligt Tidspunkt erkendte Betydningen af det økonomiske Moment ved Bekæmpelse af politiske Modstandere i Fred og Krig. Disse Mænd har dog ikke tænkt paa en Krigsøkonomi i moderne Forstand.

Cromwells Navigationsakt var et økonomisk Midde til Opnaaelse af udenrigspolitiske Maal — rettet mod Holland — og den tvang Holland til sidst til Krigen 1652—54 mod England. Senere brugtes Navigationsakten som økonomisk Vaaben mod Amerika.

Napoleons Blokade af Europa 1806—1813, havde til Formaal, at udøve et økonomisk Pres paa England, ved at afskære det fra de oversøiske Tilførsler.

En af Frihandelens typiske Repræsentanter Adam Smith tog Hensyn til visse Toldsatser med Henblik

paa Landets Forsvar, en forsvarsøkonomisk Foranstaltning, som man ofte møder i vore Dage.

Hele den amerikanske Borgerkrig var paa mange Omraader en Forløber for den totale Krig, idet økonomiske Forhold spillede en afgørende Rolle i denne Krig. Allerede den Gang viste det sig, at en heldig økonomisk Krigsførelse i Forbindelse med egen økonomisk Overlegenhed trods militære Nederlag og klar militær Underlegenhed kan føre til Sejr.

Verdenskrigen viste det samme, uden dog at nogen af de krigsførende Magter havde forberedt en økonomisk Krigsførelse og en Krigsøkonomi. De krigsførende Magter var dengang indstillet paa en nogenlunde ren militær Krig, men en total Krig ramte Verden, og kun den Omstændighed, at alle var lige daarligt forberedt paa det økonomiske Omraade, forhindrede katastrofale Nederlag i Krigens Begyndelse.

Efter Verdenskrigen faar den økonomiske Krigsførelse en anerkendt Plads indenfor Folkerettens Bestemmelser. Rousseaus Opfattelse af internationale Retsforhold tilhører fra nu af Historien. En ny Opfattelse af Folkeretten giver sig Udslag i Versailles-Fredens Bestemmelser. Sanktionsparagrafen giver tydeligt Udtryk for, at Økonomien ved Siden af et Lands Forsvar eller ogsaa selvstændigt kan og skal bruges til Opnaaelse af udenrigspolitiske Maal. Økonomiske Undtagelsestilstande og Anvendelse af Boykotforanstaltninger anses efter Versailles for Tilstande, der kan indtræde i Fredstid og saaledes ikke nødvendigvis er ensbetydende med politisk Krigstilstand. Økonomien betragtes nu som et Vaaben, ved Hjælp af hvilket man i givet Tilfælde søger at paatvinge Modstanderen sin politiske Vilje.

Efterkrigstidens Traktater er præget af denne Opfattelse. I Fredsbestemmelserne fra Brest-Litowsk i 1917 fremhæves der: »ved Fredsslutningen afsluttes

ogsaa Krigen paa det økonomiske og finansielle Omraade«. Berlin-Traktaten af 1926 mellem Tyskland og Rusland forpligter de to Lande til ikke at anvende Økonomien som Vaaben mod hinanden. Paa lignende Maade forpligter Italien og Rusland sig til ikke at indgaa politiske eller økonomiske Aftaler, som er rettet mod den anden Part, og endnu en Række andre Traktater, baade politiske og militære, styrkes og suppleres saaledes ved økonomiske Aftaler.

Erkendelsen af Økonomiens store Betydning som Magtfaktor og Redskab i Udenrigspolitikens Tjeneste førte saaledes straks efter Verdenskrigen til en uafbrudt Række af økonomiske Krige hele Verden over. Frihandelens Tid blev afløst af en Verdensøkonomi, der kun havde det ene Maal: Selvforsyning for enhver Pris. Verdensøkonomien prægedes af Forsvarshensyn i de enkelte Lande; der opstod efterhaanden en hel ny Form for Økonomi: Forsvarsøkonomien.

Denne Forsvarsøkonomi, dens forskellige Former og Opgaver skal være Genstand for de efterfølgende Betragtninger. Endvidere skal enkelte Landes forsvarsøkonomiske Foranstaltninger i Tiden mellem de to Verdenskrige gennemgaaes for at give Indtryk af, hvor stort et Apparat der allerede i Fredstid skal oprettes for at kunne møde en moderne Krigs uhyre Krav nogenlunde velforberedt.

#### *Forsvarsøkonomiens Formaal.*

Forsvarsøkonomiens Opgaver er at planlægge, forberede og gennemføre alle saadanne Foranstaltninger, som sikrer en heldig Gennemførelse af en evt. Krig med Henblik paa Landets Økonomi. De øverste Forsvarsmyndigheder skal allerede i Fredstid have Adgang til at organisere Handel, Industri, Landbrug og Søfart d. v. s. hele Landets Økonomi i Lighed med

Forsvaret. Sker dette ikke, er et Land ikke forberedt til Krig. Ved Siden af det militære Forsvarsberedskab skal der være et økonomisk Forsvarsberedskab.

De Magter, der deltog i Verdenskrigen 1914—18 maatte hurtigt revidere deres rousseauske Opfattelse af Krigens Væsen og maatte straks efter Krigens Begyndelse træffe visse Forholdsregler for at tilpasse Økonomien den moderne Krigs uhyre økonomiske Krav. Ammunitions- og anden Materielmangel, daarlig Fordeling af Fødevarer, Indkaldelse af Specialarbejdere, som ikke kunde undværes paa Fabrikkerne, et ofte katastrofalt Misforhold mellem militære Dispositioner og økonomisk Ydeevne kendetegnede Verdenskrigens Forløb. En amerikansk Forfatter, Clarkson, giver herom et godt Billede: »Paa Grund af det heftige Stormløb (Statens Efterspørgsel), kom Industrien i Vanskeligheder. Uvigtige Varer blev fremstillet frem for vigtige, Ladninger blev gjort klar, uden at der var Godsvogne til Disposition, Godsvogne blev sendt til Kysten, uden at der var ledige Skibe, alle Regeringsordrer var »vigtige«, og tusinde af Hærens og Marinens Officerer samt Skarer af Repræsentanter for »Emergency Fleet Corporation« ophidsede Fabrikanterne til en planløs Kraftanspændelse...«

Forsvarsøkonomien adskiller sig fra Fredsøkonomien ved dens Formaal. Fredsøkonomiens Maal er det maximale Behovs Tilfredsstillelse i Fredstid, Forsvarsøkonomiens Maal er Dækning af det størst mulige Krigsbehov.

Forsvarsøkonomien omfatter 4 Perioder:

1. Forberedelsestiden inden Krigen.
2. Overgangen til Krigsøkonomien.
3. Krigsøkonomiens Gennemførelse.
4. Overgangen til Fredsøkonomien.

Ved *Forberedelsen* rejser Spørgsmaalet sig, hvordan en Forsvarsøkonomi kan forenes med Fredsøkonomien. Fredsøkonomiens 2 Standardformer er den liberale Økonomi og Planøkonomien. Ingen af disse Standardtyper forekommer i ren Form.

Efterkrigstidens politiske og økonomiske Usikkerhed samt Erkendelsen af Økonomiens store Betydning som politisk Vaaben har medført, at alle Stater har maattet indføre en vis Form for Planøkonomi. Visse Indgreb fra Statens Side i Økonomien har fundet Sted i alle Lande i større eller mindre Maalestok. Selv England og Amerika, Frihandelens Foregangslande, har af Forsvarshensyn maattet foretage saadanne statslige Indgreb i Økonomien. I alle Lande er og vil fremdeles Økonomien være præget af Forsvarshensyn. Den liberale Økonomi eksisterer ikke mere. Der findes kun Økonomier med mere eller mindre udprægede liberale Tendenser. Her skal der ikke diskuteres, om Planøkonomi er bedre end liberal Økonomi. Saavel Planøkonomien som en forholdsvis liberal Økonomi kan bruges som Grundlag for en effektiv Forsvarsøkonomi. De liberale Fremgangsmaader maa bare ikke bruges der, hvor de er i Modstrid med Forsvarsøkonomiens Tarv.

En privat Rustningsindustri kan saaledes være til stor Skade for hele Nationen. Folkeforbundet har engang nedsat en Kommission for at undersøge de private Rustningsfirmaers Indvirken paa Nationernes indbyrdes politiske Forhold, og Kommissionens Betænkning indeholdt 6 Anklager mod den private Rustningsindustri.

1. Rustningsfirmaerne skal have bidraget til at øge Krigsfaeren og foranlediget deres resp. Lande til at ruste op og til at føre en krigerisk Politik.

2. Disse Firmaer skal have prøvet paa at bestikke Embedsmænd i deres eget Land og i Udlandet.

3. Disse Firmaer skal have opgivet forkerte Oplysninger om den sømilitære Oprustning i de forskellige Lande for at provokere en Forøgelse af Rustningsudgifterne.

4. Disse Firmaer skal have prøvet paa at paavirke den offentlige Mening ved at bringe Aviser i Ind- og Udland under deres Kontrol.

5. Disse Firmaer skal have truffet internationale Aftaler for ved at spille det ene Land ud mod det andet at fremskynde Oprustningen.

6. Disse Firmaer skal have dannet Sammenslutninger af den internationale Rustningsindustri, hvilket har ført til en Fordyrelse af de til de forskellige Regeringer solgte Vaaben.

Rustningsindustrien bør være under Statens Kontrol. Det er dog tvivlsomt, om en fuldstændig Afskaffelse af den private Rustningsindustri vil føre til et godt Resultat. Det private Initiativ bør opretholdes i videst mulig Omfang af Hensyn til Varenes Kvalitet. Forsvarsøkonomiens Opgave er kun at vejlede og iagttage saaledes at intet foretages, der kan skade Landet som Helhed.

I Forberedelsestiden skal Forsvarsøkonomien beskæftige sig med Planlægningen af følgende Ting:

- a. Mobilisering af Produktionen.
- b. » » Trafikvæsenet.
- c. » » Personellet.
- d. » » Finanserne.

ad a. Det gælder om at finde ud af, hvor meget Produktionen kan yde i Fredstid, og at skønne, hvor meget den vil kunne yde under Krig, d. v. s. man skal bestemme Produktionens Krigspotential.

For Produktionen gælder det samme som for en



Kæde: den er ikke stærkere end dens svageste Led. Det svage Led i Kæden skal gøres saa stærkt saa mulig. Det kan ikke nytte at fabrikere Biler i tusindvis, hvis BILDÆK ikke kan fremstilles i tilsvarende Omfang, o. s. v.

Der skal anstilles Undersøgelser om, hvorvidt visse Bedrifter kan stilles om til Fabrikation af krigsvigtige Genstande, og hvorvidt visse Bedrifters Produktion kan udvides. Saadanne Bedrifters Arbejdere skal allerede i Fredstid uddannes til at kunne opfylde de nye Funktioner. Arbejderne skal fordeles paa en rimelig Maade. Der skal være Ligevægt mellem Produktionsfaktorerne: Arbejder, Raastof, Maskine og Kapital. Er der Ligevægt mellem disse Faktorer vil ogsaa Produktionens svageste Led kunne styrkes mest muligt.

Endvidere skal der drages Omsorg for, at Industrien ikke kommer til at mangle de nødvendige Raastoffer. Opkøb af Beredskabslagre skal foretages af Forsvarsøkonomien i Forberedelsestiden. Ammunitionslagrene bør være rigelige. Under sidste Verdenskrig blev Ammunitionsforbruget undervurderet af alle krigsførende Magter. Man var ikke indstillet paa at fremstille nye Typer af Kanoner og Ammunition. De nødvendige Specialmaskiner manglede. Rustningsindustrien var ikke elastisk nok.

Under sidste Verdenskrig viste det sig at være overordentlig vanskeligt, ja ofte umuligt, at improvisere nye Vaabentyper. Franskmændene havde saaledes ingen Kanon, der kunde maale sig med den tyske 15 cm. Først i 1917 lykkedes det at fremstille en moderne FelthaubitZ efter russisk Model. Den franske Industri manglede de nødvendige Specialmaskiner og faglærte Arbejdere. Endnu større Vanskeligheder voldte det Tyskerne at fremstille en hurtigskydende Kanon paa Højde med den berømte franske Feltkanon. Først i 1916 fik Tyskerne en saadan Kanon.

Det er altsaa vigtigt, at Vaabenfabrikker og andre Fabrikker, der kan stilles om til Vaabenfabrikation, har Udvidelsesmuligheder med Henblik paa Fremstilling af nye Typer. Maskinerne bør konstrueres saaledes, at de kan bruges til Fabrikation af f. Eks. Kanoner af forskellig Kaliber.

Fabrikationsmaskineriet bør være saa elastisk som muligt, og saa mange civile Fabrikker som muligt bør kunne omstilles til Krigsfabrikation, og nøjagtige Fortegnelser over Fabrikernes Ydeevne, Omstillings- og Udvidelsesmuligheder samt Arbejdskrav bør udfærdiges i Forberedelsestiden.

Ved Nybygninger bør Staten sørge for, at Omstilling til Krigsfabrikation er mulig, og den nye Fabriks Beliggenhed svarer til Forsvarsøkonomiens Krav. En passende Fordeling af Industrien over hele Landet er nødvendig. Paa den anden Side betyder en al for stor Spredning af Industrien en stor Belastning af Trafiknettet.

ad b. Trafikvæsenet bør organiseres og udbygges saaledes, at det kan bære en haard Belastning under Mobilisering og Krig.

ad c. Allerede i Fredstid bør Uddannelsen af Arbejdskræfter foregaa med Henblik paa evt. Krigsproduktion. Man bør konstatere, hvilke Arbejdere med Specialuddannelse der kan undværes fra Fabrikkerne til Fronttjeneste, hvilke Arbejdere der kan erstattes af Børn eller Kvinder, og hvormange Arbejdere Landbruget kan undvære.

Tilvejebringelse af de nødvendige Arbejdere til Fabrikkerne under Mobilisering og Krig medfører et vanskeligt social-psykologisk Problem.

I Forhold til en til Fronttjeneste indkaldt Arbejder vil en Arbejder, som bliver ved sin Fabrik og muligvis faar Ekstraløn for Overarbejde, altid virke som værende i en gunstigere Position.

Soldaten ved Fronten sætter Livet ind for en ringe Løn, hans Familie faar maaske en ringe Understøttelse af Staten eller Forsørgerens Virksomhed. Manden i Fabrikken er ganske vist udsat for Luftangreb, men han er dog hjemme hos sin Familie og har sin gode Løn; han mærker ikke noget til Frontlivets haarde Strabadser.

Dette Forhold vil kunne give Anledning til Utilfredshed blandt de indkaldte Arbejdere og Nationens psykiske Enhed trues af Misundelse og Splid, og dette vil betyde en Svækkelse af Nationens psykiske Modstandskraft. Problemet kan maaske løses ved at indkalde samtlige Arbejdere enten til tvungen Arbejdstjeneste eller til Militærtjeneste og at give dem alle ens Løn, saaledes, at de alle er i Statens Tjeneste.

ad d. For Finansvæsenets Vedkommende bør der ligeledes udarbejdes Planer med evt. Mobilisering for Øje. En Mobilisering vil medføre en Forskydning af Forbruget. Mange udprægede Fredsbedrifter vil ved Krigens Udbrud være nødt til at lukke; de vil ikke kunne betale deres Gæld. Renterne vil stige paa Grund af Statens store Efterspørgsel paa Kapitalmarkedet. Den pludselige Stigning af Forbruget indenfor visse Varegrupper medfører mange økonomiske Vanskeligheder. Ved at udarbejde Planer vedr. Bankernes Politik, Diskontoforhøjelse, Udførsel af Valuta og Værdipapirer, Statslaan og udenlandske Laan m. m. kan en successiv Overgang opnaas, og det økonomiske Krigsstød afsvækkes i betydelig Grad og mangan en økonomisk Ruin forhindres.

Er Mobiliseringen af Økonomiens forskellige Omraader saaledes planlagt og forberedt i Fredstid, kan *Overgangen* til Krigsøkonomi foregaa nogenlunde gnidningsfrit og hurtigt.

Selve *Krigsøkonomien* skal være elastisk, og den

skal sørge for, at de krigsvigtige Ting bliver fremstillet i forreste Række i tilstrækkelige Mængder, og at der er et rimeligt Forhold mellem militære Dispositioner og økonomisk Ydeevne. Krigsøkonomien skal til enhver Tid kunne tilpasses Krigens skiftende Krav.

I Fredstid findes mange Behov, der forandrer sig hurtigt afhængig af Tilbud og Efterspørgsel. Priser og Renter er under Fredsforhold tilstrækkelige Regulatorer. I Krigstid maa Staten raade over en Fordelingsorganisation og en Priskontrol. Priserne er ikke længere Udligningsfaktorer, men kun Maatal for Produktionsomkostninger, Forsvarsledelsen bestemmer gennem Forsvarsøkonomien, hvad der skal produceres og i hvilket Omfang; den foretager den mest hensigtsmæssige Fordeling af Produktionsfaktorerne og Trafikmidlerne.

Opstilling af en Krigsvigtighedsscala for Varer er selvfølgelig afhængig af hvert Lands Økonomi, og en Scala i Almindelighed lader sig derfor ikke opstille.

En saadan Scala skal være elastisk, den maa ikke være for detailleret.

I Amerika har man inddelt den krigsvigtige Industri i 4 Klasser efter følgende tre Grundsætninger:

1. Varens Betydning for Krigen.

2. Nødvendigheden af at stimulere eller opretholde Varens Produktion.

3. Andelen af vedkommende Fabriks Kapacitet i Produktionen af den krigsvigtige Vare.

Efter disse Principper er der opstillet 4 Klasser:

1. Fabrikker, der hovedsageligt fremstiller Vaaben, Ammunition, Olie og Levnedsmidler.

2. Maskinfabrikker m. m.

3. Fabrikker til Fremstilling af Jern-, Staalvarer og mindre vigtige Næringsmidler.

4. Skotøjsfabrikker og kemiske Fabrikker, som ikke kommer ind under 1. og 3.

Dette amerikanske System i Forbindelse med Anvendelse af en Krigsvigtighedsindex, som Ordrene forsynes med af Forsvarsøkonomien, vilde være et godt System.

Et vanskeligt Problem under og før en Krig vil det altid være at tilvejebringe og vedligeholde den til Produktionen nødvendige Kapital, og Kapital er ikke Penge alene; Kapital bestaar af Maskiner, Raastoffer og Ting, som ikke er Konsumvarer, og den opstaar ved Opsparing. Opsparingen aftager imidlertid altid under Krig paa Grund af det store Forbrug af de nævnte Kapitalfaktorer. Forøger man Pengemængden, forøger man derved kun Priserne, men ikke selve Kapitalen d. v. s. Maskinparken, Raastofmængden o. s. v.

*Overgangen til Fredsøkonomi* d. v. s. den økonomiske Demobilisering, skal ske langsomt og efter nøje udarbejdede Planer og maa ikke overlades til Privatinitiativet. Demobiliseringen af Rustningsindustrien, Omstillingen fra Krigs- til Fredsproduktion af Civilindustrien, Krigens Ødelæggelser, Kapitalmanglen o. l. vil medføre store økonomiske Vanskeligheder, som kun kan overvindes eller i hvert Fald formindskes ved at gaa systematisk frem. Ikke engang Sejrherren vil kunne undgaa saadanne Vanskeligheder, idet en moderne Krigs økonomiske Tab ikke kan opvejes af Krigsskadeerstatninger. Ogsaa Sejrherren vil lide under Kapitalmangel, og Produktionen vil af denne Grund aftage. Landbruget vil efter en Krig komme ud for store Vanskeligheder. Forbruget af Fødevarer er særlig stort under en Krig. Soldaterne konsumerer mere i Tjenesten end hjemme under Fredsforhold. De ikke indkaldte Bønder producerer mere og tjener mange Penge under en Krig. Efter Krigen kommer Bønderne hjem fra Tjenesten og begynder at producere. Der er flere Producenter og et mindre Forbrug. Priserne falder hur-

tigt. Landbrugskrisen breder sig og gør sig gældende paa alle Økonomiens Omraader. Her bør Forsvarsøkonomien gribe ind, udligne og fordele.

Men selv en nøje gennemtænkt Overgang fra Krigs- til Fredsøkonomi vil aldrig helt kunne forhindre en økonomisk Krise efter en Krig; thi Forsvarsøkonomien arbejder med mange uberegnelige Faktorer og vil derfor ofte komme ud for Overraskelser. Under en Krig ødelægges mange Værdier. At nyskabe og bygge op efter en Krig koster Penge og Arbejde og kræver Ofre.

*Krigserfaringer.* Under Verdenskrigen blev der i alle Lande i større eller mindre Format skabt Organisationer til Gennemførelse af krigsøkonomiske Foranstaltninger.

I *Amerika* opstod der saaledes i Juli 1917 med allerede bestaaende Institutioner som Grundlag et »War-Industries- Board«. Dets Opgave var at skabe Balance mellem det militære Forbrug og Produktionen, at udvide Produktionen, at bestemme Krigsvigtigheden af de forskellige Ordre, at undersøge Pris- og Arbejds-spørgsmaal. I Maj 1918 blev dette »Board«, som indtil den Tid havde været en Del af Forsvarsraadet, en selvstændig Institution, som bestod af 12 Afdelinger:

1. »The Board«, med Chef og Bestyrelse — bestaaende af Repræsentanter fra Marine og andre Afdelinger fra »War-Industries-Board«.
2. Priskontrolraad.
3. Indkøbsudvalg.
4. Arbejdsafdeling.
5. Produktionsafdeling.
6. Afdeling for Færdigvarer.
7. Krigsvigtighedskontor.
8. Rationeringsafdeling.

9. Kursus for Bedriftsledere.
10. Bygningsafdeling.
11. Administrationsafdeling.
12. Raastofsafdeling.

Landet blev inddelt i 21 Distrikter, der lededes af et Distriktsraad bestaaende af de lokale Fabrikanter. Organisationen blev ledet af civile Mænd fra Erhvervs- livet og ikke af Militærpersoner, hvilket Forhold efter den amerikanske Forfatter Clarkson skal have været en stor Fordel. Organisationen blev imidlertid først oprettet saa sent, at man egentlig ikke har nogen rigtig Krigserfaring for den. Det lader dog til, at man under den nuværende Krig stadig holder sig til civile Mænd indenfor Ledelsen af Forsvarsøkonomien i Amerika.

I *Tyskland* bestod det første Skridt i Retning af en forsvarsøkonomisk Organisation i Dannelsen af »Kriegsrohstoffamt« i 1914. Denne Institution blev efterhaanden inddelt i lignende Afdelinger som det amerikanske »War-Industries-Board«. Den 7. November 1916 oprettedes »Das Kriegsamt«. Institutionens Chef var en General, og den var en Del af det preussiske Krigsministerium og bestod af følgende Afdelinger:

1. Erstatningsprodukter og Arbejde.
2. Vaaben og Ammunition.
3. Beklædning.
4. Raastoffer (det oprindelige Kriegsrohstoffamt.)

Dette »Kriegsamt« havde imidlertid ikke den nødvendige Magt; dets enkelte Afdelinger arbejdede ikke rigtigt sammen, og det løste ikke de stillede Opgaver paa tilfredsstillende Maade. Saadan bedømmer tyske Forfattere denne Institution.

I England sørgede »War Office« for Krigsmateriel, men allerede i 1915 dannedes et Ammunitionsministerium bestaaende af 10 Afdelinger:

1. Sekretariat.
2. Finanser.
3. Tegnestue og Prøveanstalt.
4. Jern og Staal.
5. Materiale, Metaller, Jernbanemateriel, oversøisk Afdeling, Glasvarer, Malmlejr.
6. Sprængstoffer.
7. Vaaben og Ammunition, Værkløjsmaskiner, Landsorganisation, Statsfabrikker.
8. Luftfart.
9. Materiel til Nærkamp og Materiale til Bygning af Stillinger.
10. Arbejde.

Landet var i Tilslutning til Grevskaberne delt i Ammunitionsdistrikter med et Distriktskontor (Area Office) i Spidsen. Kontorets Personale bestod af Ingeniører, en Marineofficer og en Socialpolitiker, som skulde tage sig af Arbejdsforholdene. Distrikterne var igen inddelt i Underdistrikter, som lededes af et »Board of Management« og »Local-Munition-Committees«.

*Konklusion af Krigserfaringer 1914—18.* Englands, Amerikas og Tysklands Krigserfaringer gaar ud paa, at man ved Organisation af en Forsvarsøkonomi maa have følgende Hovedpunkter for Øje:

1. Forsvarsøkonomien bør allerede i Fredstid forberedes i alle Enkeltheder og organiseres i Hovedtrækkene, saaledes at man undgaar Tab og Gnidninger ved at skabe en Organisation under selve Krigen. Den skal være indarbejdet i Hovedtrækkene, naar Krigen kommer.

2. Forsvarsøkonomien bør under Forsvarsledelsen



ledes af Personer med økonomisk Viden og Erfaring, og den bør inddeles i 4 Hovedarbejdsomraader: Industri, Landbrug, Finanser og Trafik.

3. Forsvarsøkonomiens Organisation skal danne en Enhed med en Centralledelse. Alle dens forskellige Afdelinger skal samarbejde og ikke danne »watertight compartments«. Hyppige Møder af de forskellige Afdelingschefer vil bidrage til, at der arbejdes efter i Fællesskab udarbejdede Retningslinier.

4. Ledelsen skal have stor Myndighed, men de lokale Ledere skal dog kunne gøre deres Mening gældende.

*Tiden efter Verdenskrigen.* Efter disse Hovedpunkter har adskillige Lande i Tiden efter Verdenskrigen skabt større eller mindre forsvarsøkonomiske Organisationer.

I *England* udvidedes de under Verdenskrigen skabte Institutioner. I 1921 udkom Industribeskyttelsesloven, hvorved en Del krigsvigtige Industrier kom under Statens Kontrol og Beskyttelse (Glas, Kemi, Letmetaller). Raastofforsyningen blev der gjort meget for. Man behøver blot at tænke paa Englands Oliepolitik. Der er endvidere »Committee of Imperial Defence«, som fortrinsvis bestaar af Medlemmer af Admiralitetet og »War Office«. Denne Kommission udarbejder Planer til Rigets Forsvar. To vigtige Underudvalg heraf er: »Manpower-Sub-Committee« (Arbejdspolitik) og »Principal-Supply-Officers-Sub-Committee« (Krigsmateriel). I 1927 aabnedes »Imperial Defence College«, hvor Officerer fik en økonomisk Uddannelse, der gjorde dem kvalificeret til ledende Stillinger indenfor Forsvarsøkonomien. Desuden sendtes en Del Officerer paa »School of Economics«.

I *Frankrig* udkom der den 11. August 1936 en Lov om Nationalisering af Rustningsindustrien med det Formaal at bringe Rustningsindustrien under Sta-

tens Kontrol; ved en Forordning af 18. August 1936 oprettedes en Del Kontrolgrupper til Kontrol af Ministerierne for Forsvar og Krig, Marine og Luftvaaben. Der oprettedes et Kontor til Koordination og Centralisation; denne Central udsteder Direktiver for hele Forsvaret, undersøger Ordre til Industrien og afgør Kompetencestridigheder.

I *Italien* — et Land uden Raastoffer — tænkte man paa Grund af Landets totalitære Forfatning allerede tidligt paa forsvarsøkonomiske Foranstaltninger. Den 8. Februar 1925 udkom en Lov om Nationens Organisation i Krig, og denne Lov suppleres i 1931 af en Lov om Krigsdisciplin d. v. s. Mobilisation af samtlige Borgere i Tilfælde af Krig. I Lov af 8. Februar 1925 findes en bemærkelsesværdig Paragraf, som siger, at alle Bedrifter skal udarbejde Mobiliseringsplaner, efter hvilke Pladser, der bliver ledige ved Indkaldelser, skal være besat paa en eller anden Maade, d. v. s. Bedriftens Ledelse skal allerede i Fredstid tænke over, hvordan den vil besætte ledige Pladser, for at Bedriften kan vedblive med at producere i tilstrækkeligt Omfang. Loven bestemmer endvidere, at Arbejdere og Funktionærer, der fjerner sig ulovligt fra deres Arbejde straffes efter samme Regler som Soldater. Deres Lønninger er de samme som Soldaternes under hele Krigen. En Lov af denne Art vil sikkert altid bidrage til at svejse hele Nationen sammen til en Enhed. Soldat og Civilist, begge staa de i Statens Tjeneste paa lige økonomiske Vilkaar.

Indenfor de italienske forsvarsøkonomiske Organisationer har man principielt givet Officerer ledende Stillinger og ikke civile Fagfolk. Denne Personelfordeling har under Verdenskrigen ikke givet gode Resultater, medens man i Amerika har opnaaet gode Resultater med civile Fagfolk og militære Iagttagere.

I *Tjekkosllovakiet* var der ved Lov af 13. Maj 1936

truffet meget gennemgribende Forholdsregler for at organisere Økonomien i Tilfælde af Krigsfare eller Krig. Bestemte Industrier erklæres i denne Lov for krigsvigtige og underkastes særlige Bestemmelser; f. Eks. Pligt til at give nøjagtige Oplysninger til Forsvarsledelsen vedr. Produktionen; Pligt til at være forsynet med nærmere fastsatte Mængder af Raastoffer og Maskiner.

Loven fastsætter et Forsvarsraad, hvis Opgaver er følgende:

1. Sikring af Raastofforsyningen og Industriproduktionen.
2. Tilvejebringelse og Fordeling af Arbejdskræfter.
3. Ordning af Finanserne.
4. Organisation af Trafikvæsenet.
5. Beskyttelse af Forsvaret mod Sabotage.
6. Beskyttelse af Befolkningen, herunder civilt Luftværn.
7. »Folk- og Værn« -Bevægelse.

De tjekkoslovakiske Bestemmelser var meget omfattende og forudseende, men netop denne Stat fik slet ikke Lejlighed til at prøve sin Forsvarsøkonomi under Krigsforhold.

I *Polen*, som heller ikke fik megen Glæde af sit Forsvar, fandtes mange omfattende forsvarsøkonomiske Bestemmelser, som lignede de tjekkoslovakiske Bestemmelser meget. Derfor skal der af de polske Bestemmelser kun fremhæves Loven af <sup>23</sup>/<sub>12</sub> 1937 med tilhørende Bestemmelser ang. Flytning af Industrien. Loven bestemmer nøje, hvilke Industrier der skal flyttes til Landets Indre af Hensyn til Luftfaren, og der indrømmes Bedrifter, der skal flyttes til eller nybygges i de af Forsvarsraadet bestemte Omraader, en Række Fordele i Form af billig Grund, Statstilskud til Byggearbejder

o. l. En anden Lov af <sup>25</sup>/<sub>7</sub> 1919 indeholder Bestemmelser om tvungen Arbejdspligt for Civilbefolkningen i Alderen fra 15—50 Aar for begge Køn.

I *Sverige* findes der en »Rigskommission for økonomiske Försvarsberedskap«, og med Hensyn til Marinens Forsyning med Ammunition oplyser »Tidskrift for Sjöväsenet« følgende: Industriorganisationskontoret i Marinen samarbejder med »Rigskommission for økonomisk Försvarsberedskap« (RKE). Gangen i Krigsforberedelserne med Hensyn til Artillerimateriel er følgende: RKE afkræver Industrien Oplysninger vedr. Bedrifter, Værktøjsmaskiner, Personel m. m. og udarbejder et Industriregister. Marinförvaltningen anmelder sit Fabrikationsbehov til RKE og henvises af denne til passende Bedrifter for at afslutte Krigsleveringskontrakter. Manglende Maskiner sørger Marinförvaltningen for, og de nødvendige Raastoffer faas gennem »Statens reservförädsnämnd«. Personalspørgsmaal behandles af Industriorganisationskontoret og RKE i Fællesskab. En Standardiseringskomite sørger for, at der fremstilles ensartet Ammunition for Hær og Flaade.

Den <sup>1</sup>/<sub>11</sub> 1939 indgik RKE's Industriafdeling i Statens Industrikommission som i Foraaret 1940 fik en Ekstraafdeling for Fabrikation af Ammunition: Statens Ammunitionsnævn.

Opmærksomheden henledes paa, at Indkøb ikke foretages direkte af Marinen eller Hæren, men efter Anvisning fra RKE, hvorved undgaas, at visse Industrier overbelastes, og at der indkøbes for mange forskellige Typer, hvad enten det drejer sig om Vaaben, Ammunition, Motorer eller andre Ting.

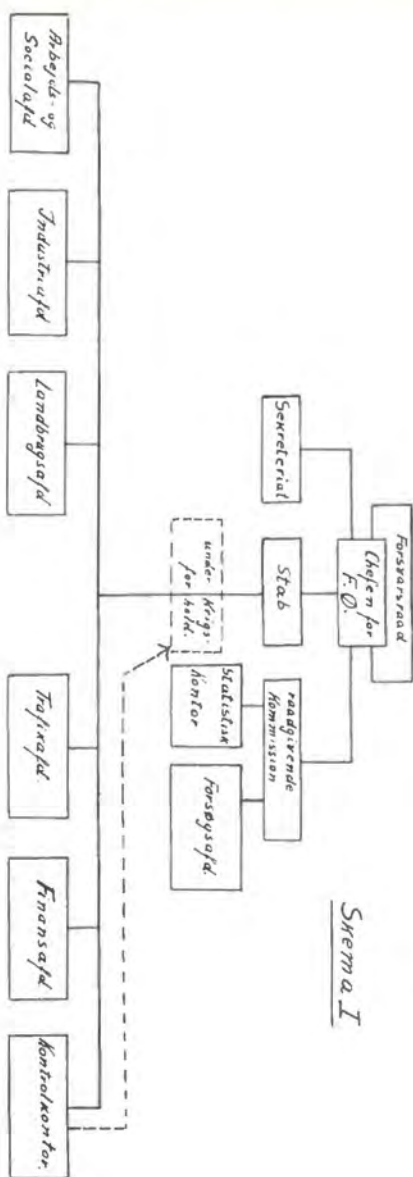
Ogsaa i *Danmark* har Staten maattet gribe ind i det økonomiske Liv. Valutacentralen blev oprettet i 1932 for at tilpasse Danmarks Udenrigshandel Udlandets Handelspolitik. Indkøb af Beredskabslagre blev

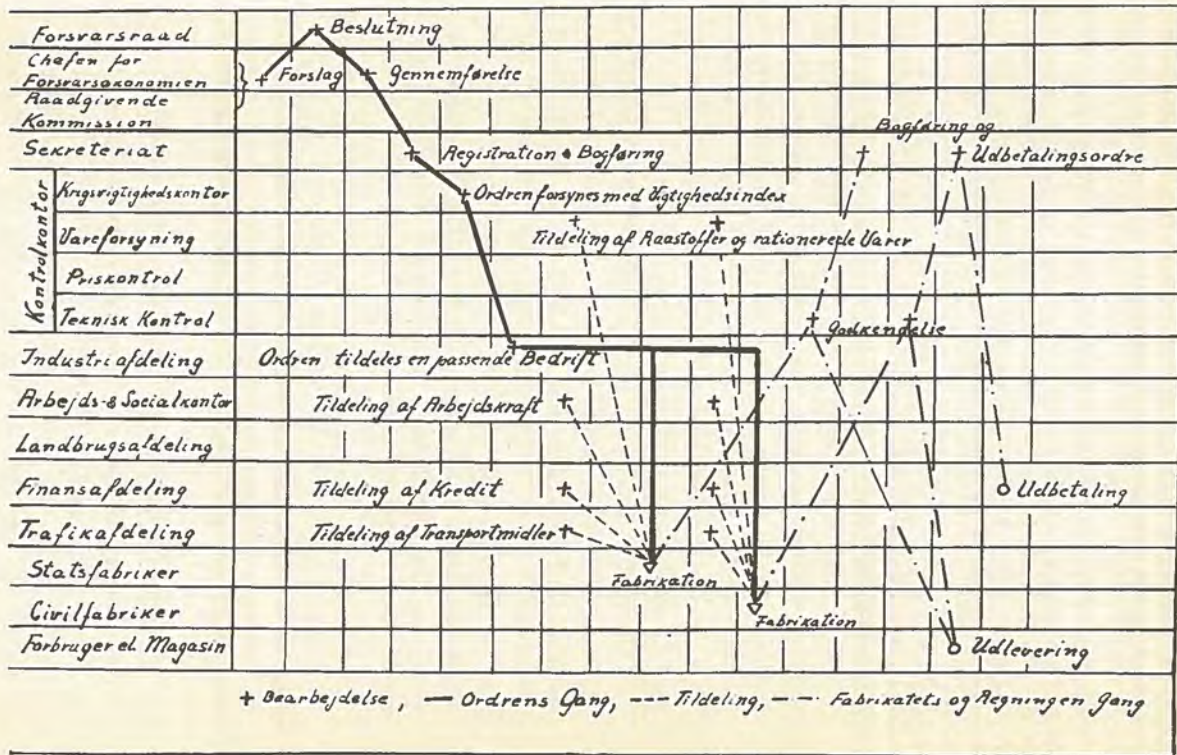
foretaget. Kort efter Krigens Udbrud fik Valutacentralen nye Funktioner (Rationeringen, Raastof- og Vareforsyningen) og fik Navnet Direktoratet for Vareforsyning. Endvidere oprettedes Priskontrolraadet.

I det følgende skal der i store Træk beskrives et Udkast (se Skema I og II) til en forsvarsøkonomisk Organisation under Hensyntagen til Erfaringen fra Krigen 1914—18 og Efterkrigstiden. Udkastet er udarbejdet med den kinesiske Militærskribent Kai Sheng Chens Udkast som Forbillede og maa betragtes som et Direktiv, idet de enkelte Landes økonomiske Struktur er saa forskellig, at et Fællesskema ikke kan bruges.

*Skema I.* I Spidsen af Organisationen staar Landets Forsvarsraad bestaaende af Ministrene, Værncheferne og Chefen for Forsvarsøkonomien (FØ). Chefen for FØ har til sin Raadighed et Sekretariat, en Stab og en raadgivende Kommission af Specialister. Denne Kommission har under sig et statistisk Kontor og Forsøgs- og Prøveanstalter. Her anstilles Forsøg, som kan fremme Landets økonomiske Forsvarsberedskab. Sekretariatet er Chefens Ekspeditionskontor, og Staben udarbejder Mobiliseringsplaner for Landets samlede Økonomi efter Foreslag fra de forskellige Afdelingschefer, som direkte sorterer under Chefen for FØ. Disse Afdelingers Opgave er det at vejlede, iagttage og forberede det økonomiske Forsvarsberedskab hver paa sit Omraade. Kontrollkontoret omfatter Priskontrol, teknisk Kontrol, Bestemmelse af Varenes Krigsvigtighed samt et Vareforsynings- og Fordelingskontor (herunder Raastoffer) og Udenrigshandel.

Under Krigsforhold eller krigslignende Forhold, overtager Organisationen helt Ledelsen af Landets Økonomi. Privatinitiativet maa træde tilbage. Kontrollkontoret skydes ind mellem Chefen og Afdelingerne. Først efter Demobiliseringen, naar Forholdene taler derfor,





kan den økonomiske Virksomhed igen i størst mulig Omfang overlades til Privatinitiativet.

Til at anskueliggøre en saadan Organisations Arbejdsgang tjener *Skema II*. Abscissen angiver Arbejdsgangens Tidsforløb og Ordinaten de forskellige Myndigheder, som Ordren eller selve Produktet efterhaanden passerer. Ved hvert enkelt Arbejdstrin er vedkommende Kontors Funktion opgivet.

Der gaas ud fra, at det drejer sig om Fremstilling af et Krigsredskab.

Den militære Afdeling, der skal bruge Redskabet opgiver Chefen for FØ sine Ønsker, og denne udarbejder med Hjælp fra den raadgivende Kommission et Forslag, der forelægges Forsvarsraadet. Her tages Beslutning om Sagens Gennemførelse og Chefen for FØ skal sørge for det videre fornødne.

Gennem Sekretariatet gaar Ordren til Krigsvigtighedskontoret, hvor den forsynes med Index. Herfra gaar den videre til Industriafdelingen, og herfra enten direkte eller over et Distriktskontor til Fabrikken. Kopier af Ordren gaar samtidig fra Sekretariatet til Arbejds- og Socialafdelingen, Vareforsyningskontoret, Finans- og Trafikafdeling, som tildeler resp. Arbejdere, Raastoffer, Penge og Transportmidler.

Er Ordren udført, prøves Fabrikatet af Kontrolkontorets tekniske Kontrol; hvis Redskabet fremstilles paa en Privatfabrik, godkender Priskontrollen Prisen og udsteder Betalingsordre til Finansafdelingen. Fabrikatet kan nu afleveres til den militære Afdeling.

#### *Betragtninger vedr. Danmark og Norden.*

Til Slut vil jeg anstille nogle Betragtninger vedr. en Forsvarsøkonomi i Danmark og i et samlet Norden.

Alle moderne Landes udenrigspolitiske Maal er at holde sig udenfor en Stormagskrig og Forberedel-



serne dertil, bevare deres Selvstændighed og Suveræniteten under alle Forhold.

At holde sig udenfor en Krig og udenfor Stormagternes Koalitionspolitik, som ofte er af stærkt økonomisk præget Karakter, er en politisk Handling, der kræver en Kraftanspændelse baseret paa egen Styrke d. v. s. Landet skal have en vis politisk Vægt.

Et Lands politiske Vægt betinges af dets strategisk geografiske Beliggenhed og dets raastofmæssige og industrielle Potential og sidst men ikke mindst af Nationens aandelige Kraft og Vilje til et selvstændigt Forsvar.

En nordisk Union vilde med Henblik paa de lige nævnte Faktorer: Forsvar, Beliggenhed og Økonomi, give hvert af de nordiske Lande og hele Norden som Helhed den størst mulige Vægt og dermed den bedste Mulighed for at holde sig udenfor en Stormagtskrig og de storpolitiske Kombinationer, der gaar forud for en saadan.

Sveriges sidste Forsøg paa et nordisk Samarbejde lige efter Moskvafreden strandede netop, fordi Sverige, Norge og Finland ikke var i Besiddelse af tilstrækkelig politisk Vægt.

Danmark alene vil aldrig kunne opbygge en effektiv forsvarsøkonomisk Organisation; thi Danmarks industrielle og raastofmæssige Potential er for ringe.

Trekongermødet i Malmø og de efterfølgende hyppige Udenrigsministremøder under sidste Verdenskrig fik deres praktiske Udslag i bl. a. en betydelig Forøgelse af den interskandinaviske Vareudveksling, som uden Tvivl — hvis den var bleven fortsat efter Krigen — kunde have dannet Grundlag for en effektiv nordisk Forsvarsøkonomi.

En Ting viser Krigens Forløb allerede nu, og det er, at kun Lande med et dybt Forsvar og et stort økonomisk Krigspotential er i Stand til at føre Krig i læn-

gere Tid. Luftvaabnets rivende Udvikling kræver en stor Dybde i Forsvaret, og Krigens Mekanisering stiller uhyre Krav til et krigsførende Lands Økonomi.

Den nordiske Tanke har lidt mange Skibbrud; thi Hovedforudsætningen for dens Virkeliggørelse, et fælles velorganiseret Forsvar og et intimt Samarbejde, har endnu aldrig været til Stede.

At skabe en fælles nordisk Forsvarsøkonomi er derfor en af Fremtidens vigtigste Opgaver; baseret paa et intimt økonomisk Samarbejde vil saa et nordisk Forsvar kunne opbygges, og kun ved at gaa den nordiske Vej, ved at slutte sig sammen til en politisk, økonomisk og militær Enhed, vil Norden kunne opnaa den nødvendige politiske Vægt. Først da vil Norden kunne udstraale en saadan Kraft, at der maa blive taget Hensyn til den i Storpolitikken.

De økonomiske Forholdsregler i saa Henseende vil kræve Ofre fra alle nordiske Landes Side, men Resultatet af den nordiske Enhed vil blive Styrke, Frihed, Fred og Ære i Norden.

- Kilder: Ludendorff: Der totale Krig.  
Carl Rothe: Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft.  
Kai Sheng Chen: Aufgaben, Grenzen und Durchführung der Wehrwirtschaft.  
L. V. Birk: Økonomisk Virksomhed.
-

## Henrik Gerner til Ære

i 200-Aaret for hans Fødsel.

Ved Kommandørkaptajn H. Bistrup.

Under Arbejdet med en Bunke »Smaaskrifter«, der er antaget til Marinens Biblioteks Samling, har jeg fundet nedenstaaende Digt, som maa antages at kunne interessere Tidsskriftets Læsere, saa meget mere som det handler om en Mand, Fabrikmester *Henrik Gerner*, hvis Navn imellem Søofficerer holdes højt i Ære, fordi »Traditionen tillægger ham en betydelig Andel ved Selskabets Oprettelse, en Fortjeneste der utvivlsomt tilkommer ham«.\*)

Digtet findes i »Kiøbenhavns Kongelig allene privilegerede Adresse-Contoires Efterretninger« 26. Aargang, No. 228, 1784, Fredagen, den 3. December, men det angives ikke, af hvem det er skrevet.

---

### *I Anledning af Pumpningen første Gang med det nye Pumpeværk i Dokken den 21. November.*

At Dokken vigtig er for Landet,  
Da Skibe der fremfor paa Vandet  
Kan sættes snart i brugbar Stand ::  
Det seer enhver; men veed og dette:  
At mange hundred Mænd blev trætte ::  
For Dokken pumptes læns for Vand.  
For at afhielpede deres Møye,  
Har *Gerners* Kunst og agtsom Oye  
Opfundet og udført et Værk ::  
Hvis Lige man kun faa skal finde,  
Det bliir Ham og et varigt Minde; ::  
Thi Nyttens viser sig heelt stærk.

---

\*) Søe-Lieutenant-Selskabet, 1784—1934. Kbh. 1934, Pag. 6, 3. Stk.

Maskinen gjør ey mindste Bulder,  
 Thi Hjulet Drevene omrulder  
     Saa let som intet derpaa laae. :,:  
 Det Værk gjør vist vor *Gerner* Ære,  
 Mandskabet nu kan skaanet være :,:  
     Da tolv Par Heste læns kan slaae,  
 Hver Aar syv Pumpninger at drive,  
 Til hver i trende Dage give  
     Fem Hundred Mand til Holmens Savn :,:  
 Det Mandskab aarlig en Dag gjorde  
 Ti Tusind og fem Hundred' borte, :,:  
     Som nu kan gjøre andet Gavn.  
 Til Lykke *Gerner!* ja til Lykke  
 Med dit fuldforte Mesterstykke,  
     Som er af største Vigtighed. :,:  
 Nyd Roes og Ære for Din Møye,  
 For Kunst og Fliid og vaaget Øye :,:  
     For hver utrættet mødig Fied.  
 Nu Dokkens Nytte heel sig viser;  
 Ey Tiid, ey Folk man nu forliser,  
     Meer Arbejd nu udfører man, :,:  
 Da Mandskabet kan meer tilstrække;  
 Lad Heste nu i Mollen trække :,:  
     De andet Gavn ey gjøre kan.  
 I sin Tid *Christian den Sielte*  
 Lod Dokken bygge og indrette  
     Til Rigernes og Flaadens Gavn. :,:  
 Vor *Christian Syvende* lod gjøre  
 Et Værk som Vandet kan udføre. :,:  
     Hver Dansk Matros ophøy hans Navn.  
  
     *Chor af danske Soemænd.*  
 O! *Christian!* Du som lod være  
 Dit Folkes Kierlighed Din Ære;  
     Hvo elsker da ey Dig igien? :,:  
 Gud selv Dig os jo haver givet:  
 Befal! vort Gods — vort Blod — ja Livet :,:  
     Vi kiæk og glad for Dig gir hen.

I »Dansk biografisk Leksikon« Bd. VIII, Pag. 46\*), midt paa Siden skriver afdøde Admiral *Th. Topsøe-*

\*) Kbh. 1936.

*Jensen:* » . . . n. A. (d. v. s. 1783) indsendte han Forslag til Bygning af et Pumpeværk til Lænsning af Dokken, trukket af Heste. Hidtil var Pumpningen udført af 300—400 Mand af Holmens Mandskab, et anstrengende og nedværdigende Arbejde for disse. Da Anlægget var fuldført, svarede det fuldt ud til Forventningerne, idet Dokken kunde lænses paa den halve Tid og betydelig billigere. Lignende menneskekærlige Grunde var for G . . . «

Det nu snart 160 Aar gamle Digt, skrevet samtidig med Arbejdets Fuldførelse, understreger, synes det mig, paa en særlig Maade og med varme Ord den Glæde, man følte ved det *menneskekærlige* i *Henrik Gerner's* Arbejde foruden at man har følt en dyb Beundring for hans tekniske Snilde.

Vi, tekniskopfostrede Nutidsmennesker, ved, at Fabrikmester *Gerner* var en Foregangsmand paa det tekniske Omraade, og det har man allerede følt dengang.

*Henrik Gerner* er født den 4. Juli 1742, altsaa for 200 Aar siden. Lad derfor det ovenstaaende være skrevet til Minde om ham.

---

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. August Maaned.

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

- 1.—4. Aug. 1719: Flaadestyrke paa 7 Linieskibe, 2 Fregatter, 8 Skytsskibe og Flydebatterier samt 4 Galejer under Schoutbynacht Tordenskjold (fra  $\frac{3}{8}$  Kommandørkaptajn Hoppe) angriber Fæstningen Nya Ålfsborg.
2. Aug. 1808: 16 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Schonheyder erobrer ud for Agersø engelsk Orlogsbrig »Tigress«.
2. Aug. 1812: 2 armerede Skonerter 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: Kalmår Slot overgiver sig, og Oland m. m. besættes, efter at Herredømmet over Kalmarsund er opnaaet ved at Flaaden paa 22 Skibe under Admiralerne Mogens Ulfeld, Erik Urne og Godske Lindenov, har bekæmpet svensk Flaade paa 15 Skibe under Admiralerne Gyllenstjerna og Gottberg.
3. Aug. 1748: Viceadmiral Christian Carl Gabel dør; Eskadrechef fra Store Nordiske Krig, Overkrigssekretær og Reorganisator af Flaaden efter Store Nordiske Krig.
3. Aug. 1857: Vagtskibsstationen i Store Bælt inddrages efter Sundtoldens Ophør.
5. Aug. 1914: Minespærringer udlægges paa dansk Soterritorium 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: Kommandørkaptaju, Orlogskaptaju, Kaptajnløjtnant og Søløjtnant genoptages; Underofficersgraderne erstattes af Dæksofficerer og midlertidige Befalingsmænd.

8. Aug. 1715: Østersøflaaden paa 21 Linieskibe m. fl. under Admiral Raben kæmper ved Rügen og fordriver svensk Flaade paa 20 Linieskibe under Admiral Sparre; bl. a. falder dansk Admiral Just Juell 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: Orlogsbriggen »Fama«, Chef Premierløjtnant Rasch, og Kongebaaden »Søormen«, Chef Sekondløjtnant Rosenørn, kæmper ærefuldt, men erobres af 1 engelsk Orlogsbrig, 2 Bombarderfartøjer og 3 Kanonbaade paa Nyborg Fjord.
10. Aug. 1809: 8 Kanonbaade under Kaptajnløjtnant Bille erobrer udfor Frederiksværn engelsk Orlogsbrig »Allart«; (Briggen var taget af Englænderne ved Flaadens Ran 1807).
- 12.—14. Aug. 1564: Flaade paa 39 Skibe under Admiral Herluf Trolle kæmper ved Jomfruen (Oland) mod svensk Flaade paa 28 Skibe under Kommando af Klas Horn.
13. Aug. 1815: Den glückstadtiske Sø-Ekvipage paa Elben nedlægges (oprettet i 1620 under Kong Christian IV, Vagtskibe paa Elben og Weseren siden 1623).
16. Aug. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«, Chef Kaptajnløjtnant Krenchel, overbringer Kongens Ratifikation af Fredstraktaten med Marokko til Tanger.
16. Aug. 1850: Hjuldampskibet »Hekla«, Chef Kaptajn Suenson, fra Blokadestyrken udfor Kiel, kæmper i Kielerfjord med slesvig-holstensk Dampskib »Løve« og 4 Kanonbaade; 1 Kanonbaad skydes i Brand.

17. Aug. 1922: Undervandsbaadsdivisionen oprettes iflg. Søværnsloven af 1922, Chef Kaptajn Gad (Tidligere fra  $\frac{1}{10}$  1912— $\frac{1}{4}$  1914, Chef Kaptajn Rechnitzer).
18. Aug. 1858: Tordokken paa Nyholm aabnes i Kong Frederik VII's Nærverelse; Skrucfregatten »Sjælland« indsættes som første 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 Christian II's sidste Tilhænger, Sokrigeren Soren Nordbys Eskadre paa 10 Skibe med Skipper Clement som Underfører slaaes udfør Blekinge Kysten af forenet svensk-lybsk og dansk (Kong Frederik I's) Flaade.
24. Aug. 1658: Baadeangreb under Admiral Helt og Viceadmiral Peter Bredal foretages fra det belejrede København mod de i Kallebodstrand liggende svenske Skibe, 24 Fartøjer erobres.
25. Aug. 1813: 7 Kanonbaade fra Brunsbüttel og Glückstadt under Premierløjtnant Hedemann kæmper med 11 engelske Kanonbaade paa Elben.
26. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision under Kaptajn Holsten deltager i Udfaldet fra Classens Have; Kanonbaaden »Stubbekøbing«, Chef Sekondløjtnant Bruun, springer i Luften.
27. Aug. 1807: Kanonbaadsdivision, Chef Premierløjtnant Wulff, angriber engelsk Batteri ved Gl. Pesthus i Kallebodstrand.
29. Aug. 1655: Instrux for Admiralitetet, der havde Sæde paa Bremerholm, at det skal varetage Landets Soforsvar, Flaadens Udrustning og Vedligeholdelse, Personellets Antagelse og Uddannelse og »have Indseende med Navigationens og Commerciens Fremme«.
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 Christian IV staar ind i Stockholms Skergaard til Vax-



holm og blokerer Hovedstaden og svensk Flaade indtil  
8. September.

31. Aug. 1844: Eskadre bestaaende af Fregatterne »Gefion« og »The-  
tis«, Hjuldampskibet »Hekla« og Briggen »Mercurius«  
under Kommandørkaptajn Garde tvinger i Forening  
med norske og svenske Søstyrker Sultanen af Ma-  
rokko til at give Afkald paa en siden 1768 betalt  
Tribut fra Danmark.

*F. Kj.*

---

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Krigen i Middelhavet.

Om Erfaringer fra Søslaget ved Kap Mathapan Natten mellem den 25. og 26. Marts 1941 skriver S. Lagerman i det svenske »Tidsskrift i Sjöväsendet«, April 1942:

#### A. *Dagkampen.*

Optakten til Slaget er velkendt og maaske paa en vis Maade »gammeldags« skolemæssig. En natlig Overraskelsesaktion med lette Torpedostridskræfter efterfølges af omfattende Luftrekonoscering ved Dagslys for nærmere at kunne bestemme Resultatet af Angrebet samt de fjendtlige Modforholdsregler. Trods det, at disse syntes at mangle i betydelig Grad, eller maaske af denne Grund, gaar Hovedstridskræfterne til Søs, grupperede til en kort og hurtig Stodoperation, for at opfange eventuelle fjendtlige lette Stridskræfter og forstyrre de fjendtlige Kommunikationslinier. Alt synes paa italiensk Side at foregaa efter en i Forvejen noje udtænkt Plan, hvis Hovedtræk kan angives paa følgende Maade:

a. Styrkerne løber ud i Mørke for i videst mulig Udstrækning at kunne overraske og vinde Forspring i Operationerne i Forhold til Fjendens Hovedstridskræfter;

b. Inddeling i to Operationsgrupper, den ene bestaaende af de mest moderne og hurtigste Skibe, der skulde sendes frem for at foretage det egentlige Fremstød, den anden bestaaende af ældre og langsommere Enheder, der skulde holdes lidt tilbage som Rygstød;

c. Man havde til ikke Hensigt at optage Kamp med Fjendens Hovedstridskræfter; hvis disse observeredes til Søs, afbrydes Operationerne i et formaalstjenligt Øjeblik, hvorefter Fartforholdene og Grupperingen skulde kunne tillade en sikker Tilbagevenden til Baserne af alle Styrker uden alvorligere Engagement med Fjenden.

Etter den gammeldags Tænkemaade skulde der ikke være

noget forkert i denne Plan, men en ny Tid er oprunden, og dens Indflydelse paa Søstridskræfternes Optræden og Taktik synes ikke at være taget i Betragtning i tilstrækkelig Grad. Begivenhederne under Slaget giver os følgende Erfaringer:

1. Fremstød ved Dagslys uden for det af egne Luftjagere beherskede Omraade er forbundet med meget stor Risiko, naar man ikke har Hangarskibe til Disposition. Hvor godt ens Luftværns-skyts end er, maa man dog altid regne med en Træffer (evt. paa Slump) af Lufttorpedoer eller -bomber, som kan nedsætte Farten for et eller flere Skibe i Operationsgruppen. Træffere fra Miner eller Undervandsbaadstorpedoer har den samme Virkning, men den stilleliggende Mine og den — i Sammenligning med Overfladefartøjer — omtrent stilleliggende Undervandsbaad kan ikke paa samme Maade som Luftfartøjet dirigeres til at opsøge og maaske gentagne Gange angribe, for til sidst at opnaa den maaske eneste nødvendige betydningsfulde Træffer. Hvis Operationsgruppen ikke for Alvor er i Stand til at kunne engagere Fjenden inden for Operationsomraadet, maa man derfor nøje overveje, om det eventuelle Tab af de af egne Fartøjer, der ikke kan følge med tilbage til Basis, vil være for høj en Pris at betale for at naa Fremstødet Maal.

2. Hvad der er nævnt i det foregaaende Punkt er vel næppe noget nyt, og vel heller ikke noget, der er i Stand til i Fremtiden at kunne bevirke nogen Begrænsning af Krigsskibenes Bevægelsesfrihed. Under Trykket af de Anstrængelser, der foretages, naar en hel Verden er i Krig, vokser de tekniske og taktiske Modforholdsregler mod nye Vaaben hurtigt frem. Dette var f. Eks. Tilfældet baade med Hensyn til Miner og Undervandsbaade, der til en Begyndelse havde en meget stor Indflydelse paa Søstridskræfternes Operationer under Verdenskrigen 1914—1918, men denne Indflydelse neutraliseredes efter Haanden af Paravaner, Dybd bomber, flere Bevogtningsfartøjer samt Omlægning af Krigsskibenes taktiske Optræden til Søs. Allerede nu er en Del af de nødvendige Modforanstaltninger, tekniske saavel som taktiske, mod Torpedo- og Bombeangreb fra Luften klart udformede. Af følgende Detailler fra det her omtalte Slag ses allerede en Del:

a. Operationsgruppen Vittorio Veneto bestod foruden af Slagskibet af otte Krydsere og ni Jagere. Med den høje Fart og den Dækning af skibsbaserede Luftfartøjer Styrken rykkede frem, vil Antallet af Jagere vel nok kunne anses for tilstrækkeligt til Dækning mod Undervandsbaadsangreb, hvorimod Antallet af lette Enheder maa anses for at være alt for ringe til Beskyttelse af Slagskibet og Krydserne mod Lufttorpedoangreb (kun een for hver større Enhed).

Da Torpedoen, som er udsendt paa en Afstand af 1000 m eller derunder er særlig vanskelige at undgaa ved Afdrej med større Skibe, og da det lette Luftværnsskyts Træffesandsynlighed er ret ringe over denne Afstand, er det klart, at ethvert større Skib nødvendigvis maa være forsynet med en Skærm af Bevogtningsfartøjer, der skal være udrustet med talrige automatiske Luftværnskanoner. Hvis disse Fartøjer placeres ca. 1000 m fra det, de skal beskytte, maa Torpedoen afskydes paa mindst 2000 m's Afstand, og der opnaas herved en Fordobling af den Tid, der staar til Raadighed til Undvigelsesmanøvren. I den engelske Flaade er — efter den opsigtsvækkende Sænkning af *Prince of Wales* og *Repulse* — Antallet af Bevogtningsfartøjer pr. større Enhed fikseret til mindst fire. I de planlagte svenske Operationsgrupper er Antallet sat til ti, fire Jagere og seks Torpedobaade, samtlige udrustede med et betydeligt større Antal automatiske Luftværnsvaaben end noget tilsvarende Fartøj i andre Mariner! De ældre svenske Jagere, der i Ojeblikket indgaaer i Rygstødsstyrkens — *Sverige*-Skibenes — Beskyttelse, skal ogsaa omarmes, hvorved noget Fladbaneskyts skal ombyttes med automatiske Luftværnsvaaben.

b. Et Interwiev med Admiral Boyd bestyrker det, der er nævnt om Mangelen paa Dækning for Slagskibene mod Lufttorpedoangreb fra forskellige Retninger. Men i Interwivet kan en opmærksom Iagttagelse ogsaa slutte sig til en anden Svaghed i Luftfartøjsdækningen. Da de engelske Luftfartøjer blev beskudt af en italiensk Jager, gik to af dem til Angreb mod Jageren, som efter engelske Oplysninger blev »drevet paa Flugt«. Dette kan vel næppe tolkes paa anden Maade, end at de engelske Luftfartøjers Maskingeværild var i Stand til at afbryde Luftværnsilden fra Jagerens automatiske Kanoner. Erfaring: Luftværnsskytsets Besætninger maa beskyttes, ikke alene mod Splinter fra Bombetræffere og Bombenedslag i Vandet, men ogsaa mest muligt mod Maskingeværild fra Luftfartøjer. Denne Erfaring er ikke ny for os. Behovet af Beskyttelse for Luftværnsbetjeningen fremgik klart allerede ved de russiske Luftangreb mod de finske Panserskibe i Vinteren 1939. De projekterede svenske Jagere turde være de eneste Skibe af denne Type, hvor adskillig Tonnage, som ellers kunde anvendes til en Forøgelse af de mellemsvære Kanoners Antal, er blevet ofret til Fordel for Panzerbeskyttelse, ikke alene ved Luftværnsskytset, men ogsaa ved Kommandobroen, over Maskin- og Kedelrum og i Vandlinien.

3. Som det sidste Punkt i Oversigten over Erfaringer fra Dagkampen for Sosløget ved Kap Matapan, maa man maaske nævne, at Lufttorpedoangrebene paa den ene Side synes at have langt bedre

Resultater end paa den anden. Sænkningen et halvt Aars Tid senere af *Prince of Wales* og *Repulse* ved Malakka tyder paa, at de Modforanstaltninger, der fandtes paa engelsk Side, ikke kunde være fuldt udviklede paa Tidspunktet for Slaget ved Kap Matapan, Aarsagen til Forskellen i Effektivitet maa derfor søges hos Angrebsstyrkerne. Noget Svar paa dette Spørgsmaal kan Forfatteren, som i denne Retning er fuldstændig usagkyndig, ikke give, men det synes bemærkelsesværdigt, at de Lande, der har opretholdt et selvstændigt Marineluftvaaben (England og Japan), ogsaa er de eneste, der har opnaaet virkelige Resultater med Lufttorpedoer, saasom *Taranto*, *Kap Matapan* (i en vis Udstrækning), *Bismarck*, *Prince of Wales* og *Repulse*. En Redegørelse af dette Problem fra Flyver-sagkyndig Side vilde være af Interesse.

### B. *Natkampen.*

Søslaget Syd for Kap Matapan er for Størstedelen en Kamp mellem Søstyrker om Natten. Det er under Natkampen, Italienerne har de store Tab. Under Dagkampen, saavel mellem Operationsgruppen Vittorio Veneto og den engelske Rekognosceringsstyrke som under de kraftige engelske Lufttorpedo og -bombeangreb blev der ikke sænket noget Skib. Dagkampens langvarige og let over-skuelige Karakter (Kl. 0802—2200) sammenlignet med de korte og forvirrede Sekunder og Minutter, i Løbet af hvilke den egentlige Natkamp foregik, gør det imidlertid klart, at Dagkampen i alle Redegørelser om Slaget bliver bedst og fyldigst behandlet. Dette synes ogsaa at være Tilfældet med Hensyn til de Erfaringer, forskellige Forfattere har søgt at uddrage af Slaget. I det følgende skal der dog gøres et Forsøg paa ogsaa at tage Nattens Begivenheder under Behandling.

Det officielle italienske Kommunique om Natkampen er meget kortfattet. Efter at have omtalt de italienske Lufttorpedoangreb fortsætter Kommunikueet saaledes:

»Ogsaa Fjenden udførte om Eftermiddagen den 28. Marts med sine Torpedoluftfartøjer en Aktion, hvorved han kort efter Solnedgang traf en Krydser, som paa Grund af de opstaaede Skader maatte sætte sin Fart ned. Medens den Styrke, hvortil denne Krydser hørte, gennemførte sin Dækningsopgave i en vis Afstand fra Søstridskræfternes Hovedstyrke, stødte den om Natten sammen med fjendtlige Stridskræfter, i hvilke — efter engelske Opgivelser — ogsaa nogle Slagskibe indgik. En livlig Kamp opstod. Vore Enheder reagerede med øjeblikkelig Ild og Jagerangreb, der ogsaa

efter hvad Fjenden oplyser, kom de fjendtlige Skibe meget nær, og der blev affyret talrige Torpedoer.«

Dette Kommunique er trods sin Korthed af stor Interesse. Man spørger sig selv, om det virkelig er muligt, at den italienske Chef for Søstridskræfterne ikke vidste, at der var engelske Slagskibe til Søs, som forfulgte de italienske Skibe med høj Fart lige i Køl vandet? Saavel italienske som tyske Luftstyrker havde dog angrebet den engelske Hovedstyrke, og ved Krydserkampen om Formiddagen var der bevisligt italienske Rekognoscerings-Ildledelses-Luftfartøjer i Luften. Et Luftfartøj nedskødes jo af Englænderne omkring kl. 1130, omtrent ved samme Tid som den engelske Hovedstyrke observeredes af Admiral Whippels Krydsere. Paa Grund af disse faktiske Forhold er det ikke muligt at antage, at den italienske Overkommando var i Uvidenhed om den engelske Slagskibsstyrke. Det er næppe heller sandsynligt, at en højere Chef, som Chefen for de svære Krydsere Admiral Cantoni paa *Zara*, var uvidende om Situationen. Kommuniqueets Formulering »efter engelske Opgivelser« skulde nogle Slagskibe ogsaa indgaa i Modstanderens Styrke synes derfor kun at være et Forsøg paa at camouflere det alvorlige taktiske Misgreb, der blev gjort, da Admiral Cantoni — enten paa højere Ordre eller paa eget Initiativ — gik tilbage for i Mørke at opsøge den havarerede Krydser *Pola*. Det naturligste syntes at ville være, enten at detachere samtlige til Raadighed staaende Jagerstyrker til selvstændige Torpedoangreb mod de engelske Krydsere og Slagskibe eller at lade *Pola* i Stikken. Nu, derimod, beholdtes Jagerne i Marchformation tæt til egne Krydsere, og disse blev med velberaad Hu ledet lige i Gabet paa de engelske Slagskibe. Af Natkampen mellem disse i Styrkeforhold (Artilleri og Panser) meget ulige Modstandere, kan man vel drage følgende Erfaringer:

1. Den engelske Gruppering med Jagerskærm tæt foran for Slagskibene viste sig afgjort overlegen over for den mere gammeldags italienske Marchformation med Jagerne i Krydsernes Queue. Den af Italienerne anvendte Formation stammer fra den forrige Verdenskrig, hvor den blev anvendt med Held baade af Englænderne og Tyskere. Natkampens Teknik og Taktik har imidlertid udviklet sig kraftigt siden den Gang, og med mindre Jagerne løber længere bort fra Hovedstyrken, end de bestandigt kan holdes under Observation, vil der næppe kunne blive Anledning til Vaadeskud.

2. Samtlige engelske Kilder, baserede paa Ojenvidners Beretninger, betoner, at Italienerne er blevet taget fuldstændig overraskende. Følgende Omstændigheder kan være medvirkende hertil:

De italienske Skibe styrede mod en Plads, hvor de ventede at genfinde *Pola*. Det først observerede Skib (Greyhound?) kan let være taget for den italienske Krydser. I det Øjeblik *Greyhound* tænder Projektøren, er de engelske Slagskibe maaske slet ikke observeret. Den overordentlig vigtige Indledningskommando til Artilleriet kommer derfor til at indeholde en forkert Pejling, nemlig Pejlingen til *Greyhound* — ikke til de engelske Slagskibe. De Sekunder, der herved gik tabt, kan have været afgørende. Der foreligger ingen Oplysninger om Sigtbarhedsforholdene under Slaget, men hvis man antager, at den italienske Styrke befandt sig omtrent ret Nord for Englænderne, da der opnaedes Føling, hvilket er det mest sandsynlige, har tilsyneladende ingen af Parterne haft særlig Fordel af Belysningsforholdene (lys Horizont el. lign.). Omskiftningen fra Dag til Nat sker ogsaa meget hurtigere i Middelhavet end i vore Farvande, hvorfor det er mest sandsynligt, at det var blevet helt mørkt, inden Styrkerne stødte sammen. Til sidst siger Almanakken, at det ikke var Maaneskin paa det paagældende Tidspunkt.

Hvad bliver Erfaringen? Betydningen af omhyggelig Udkigstjeneste til alle Sider samt af velforberejdede Ildledere og Projektør-officerer (helst flere paa hver Side, hvis det skal være let at inddele Artilleriet i Grupper) er velkendt. Belysning af Maalet fra en anden Kant end den, fra hvilken Hovedstyrken nærmer sig, kan være af stor Værdi og bidrage væsentligt til Forøgelse af Overraskelsesmomentet.

3. Nogen Erfaring for, om man skal anvende Projektør eller Faldskærmslys, kan man vel næppe drage af Kampen. Den gamle Regel, at Projektørbelysning ikke alene er at foretrække, men er det eneste mulige for en Styrke, der vil optage en Artillerikamp, er vel stadig gældende. Projektørens begrænsede Anvendelighed fra Læ paa Grund af Røg fra eget Skyts nødvendiggør dog, at der gives mest mulig Uddannelse i Anvendelse af Faldskærmslys. Til at udpege og belyse et Maal fra selvstændigt opererende Torpedostyrker synes Faldskærmslyset ogsaa at have Betydning.

Som Afslutning paa denne Redegørelse for Erfaringerne fra Søslaget ved Kap Matapan maa endelig pointeres, at de tilgængelige Kilder er meget ufuldstændige. Ved Arbejdet er det engelske Admiralitets Rapport af 1/4 1941 fortrinsvis benyttet. Endvidere har der været benyttet Notitser i Dagspressen, der bar Præg af at være Ojenvidners Beretninger. Ogsaa Skildringen af Slaget i George H. Johnsson's Bog "Lioness of the Sea" har været benyttet.

F. H.

## U. S. A.

*Byggeprogram.*

I det amerikanske Tidsskrift »Popular Mechanics«, September 1941 skriver Løjtnant F. G. Percival:

De forenede Staters Marine er i Øjeblikket ved at blive udbygget til en mægtig To-Ocean-Flaade. Erfaringerne fra Kampene i Atlanterhavet, Nordsoen og i Middelhavet kommer herved den amerikanske Skibbygning til Gode; thi for første Gang har man kunnet konstatere, hvilke Farer der truer Skibe, der fører Handelskrig, fra Hangarskibe, Slagskibe fra Luftfartøjer og Luftfartøjerne selv fra Luftværnskrudserne.

Ændret Taktik medfører nye Krigsskibstyper, derfor maa man kunne se frem i Tiden, og en Marine skal altid opbygges med Henblik paa Fremtiden, hvilket særlig gælder U.S.A., der har to lange Oceankyster og et mægtigt Soomraade at forsvare.

De moderne Slagskibe bør være større end de tidligere byggede, og de maa være overlegne i Artilleri og Panserbeskyttelse overfor alle tænkelige Modstandere. De tragiske Følger af Tilside-sættelse af Panserbeskyttelse af Hensyn til Fart har paany vist sig ved den tragiske Undergang af Slagskibet *Hood* og ved Sænkningen af de for svagt beskyttede italienske Krydsere. Man kan forholdsvis nemt opnaa overlegen Styrke og Modstandskraft i Slagskibe ved at gaa ned i Kravene til Fart, idet deres Hovedopgave er Kamp og ikke Forfølgelse. Hvis Fjenden er blevet tvunget til Flugt, bør Forfølgelsen i første Række optages af lettere Enheder og Luftfartøjer, det tyske Slagskib *Bismarcks* Skæbne er et Eksempel herpaa. Tabet af dette Skib antyder endvidere, at det er nødvendigt at finde paa en bedre Beskyttelse af Ror og Skruer.

Den amerikanske Marine maa stræbe efter, at ethvert Skib bliver overlegent over det tilsvarende Skib hos Modstanderen, idet kun en overlegen Modstander tør vove et Togt over Oceanet, og for at undgaa denne Fare er det ikke blot nødvendigt for U.S.A. at have større og kraftigere Slagskibe, men man maa ogsaa skaffe sig fremskudte Baser, hvorfra lettere Stridskræfter og Luftfartøjer kan understøtte Slagflaaden.

De nye amerikanske Slagskibe maa være i Stand til at kunne yde effektiv Modstand mod Luftfartøjer i de næste 10—20 Aar, selv om der kan forventes en Udvikling af disse, derfor maa Luftværnsarmeringen fordobles og Ammunitionsbeholdningen hertil antagelig tidobles, ellers vil de maaske ikke kunne modstaa fjendtlige Luftangreb, der føres ind i en Uges Tid i Træk.

En særlig bemærkelsesværdig ny Type Krigsskibe, denne Krig



har medført, er Luftværnskrydseren, hvis Armering udelukkende bestaar af Luftværnsskyts og Maskingeværer, og som til Hovedopgave har at beskytte Konvojer og Hangarskibe mod Luftangreb, men som ogsaa kan benyttes til at forstærke Styrker af lettere Enheder.

De første Skibe af denne Type, der blev bygget, var de britiske 5450 t Krydsere af *Dido*-Klassen. De har en Armering bestaaende af  $10 \times 13,3$  cm LvK.,  $16 \times 40$  mm »Pom-Poms« i to Affutager à otte Kanoner, og 6 Torpedorør (2 Triplerør). De 13,3 cm er overordentlig virksomme saavel mod højtgaende Bombe-luftfartøjer som mod Torpedobaade og Jagere. En let Krydsers 15 cm Kanoner vil naturligvis i visse Retninger være overlegen overfor dem, men dette udlignes noget ved det lettere Kalibers større Ildhastighed.

Luftværn ved Hjælp af Artilleri har dog endnu ikke naaet en ønsket Virkningsgrad, thi selv ved den bedste Ildledning er det meget vanskeligt at ramme et saa lille Maal som et Luftfartøj, og man er stadig nødt til at bortskyde en uforholdsmæssig stor Mængde Metal for at kunne ødelægge et Luftfartøj. Man kan vel regne med, at Luftjagere skyder ca. ti Gange saa mange Luftfartøjer ned som Luftværnsskytset.

Den 40 mm »Pom-Pom«, som Englænderne har konstrueret til Luftværnsbrug, har otte let divergerende Løb, som udsender en svagt kegleformet Strøm 0,9 kg Granater. En saadan Kanon egner sig ikke blot til Bekæmpelse af Styrtbombeluftfartøjer, men er ogsaa udmærket mod alle Arter Torpedobaade. De nye amerikanske Skibe skal alle udrustes med et Antal af dem mod Torpedoplaner, Styrtbombeluftfartøjer og hurtige Overfladefartøjer.

Først nu viser Hangarskibet, der dog ikke er nogen ny Opfindelse, sin virkelige Værdi. Dets første Resultat er, at Handelsødelæggere som *Emden* og *Karlsruhe* i Verdenskrigen er blevet sjældne i Atlanterhavet, selv om Tyskerne disponerer over hele Kystlinien fra Nordkap til den spanske Grænse. Vanskeligheden for de tyske Skibe ligger ikke i at kunne naa ud i rum Sø, men i at forblive derude uobserveret. Dette er takket være Hangarskibene, hvis Luftfartøjer hver Dag kan afsøge uhyre Omraader og altid angribe et fjendtligt Skib med stor Overlegenhed. Handelsødelæggerne kan derfor kun opholde sig i de Farvande, hvor der er Hangarskibe, naar det er usigtbart Vejr, ellers maa de opholde sig i afsidesliggende Dele, hvor de ikke kan opnaa at forstyrre Handelen i større Maalestok.

Beskyttelsen af Hangarskibe er dog stadig et ubesvaret Spørgs-

maal, idet et saadant paa Grund af sin Størrelse er et godt Maal ved Luftangreb, ligesom det ogsaa er let for Undervandsbaade at angribe det, idet det er tvunget til at gaa paa støt Kurs, mens Luftfartøjerne starter og lander. Derfor maa Hangarskibe ledsages af Luftværnskrydsere og Undervandsbaadsjagere.

Til Konvojbeskyttelse anvender Storbritannien nu fortrinsvis Eskorteskibe og Korvetter. Begge Skibstyper er praktisk talt upansrede, og de er for langsomme til at kunne samvirke med en Flaadestyrke, men de har en god Udrustning med Dybd bomber og Lytteapparater, saa at de i denne Henseende er lige saa anvendelige som Jagere til Undervandsbaadsjagt. Et typisk Eskorteskib er 76 m langt, deplacerer 1200 t., kan løbe 19 Kn. og er armeret med  $8 \times 10,2$  LvK. og en 40 mm »Pom-Pom«. De tilsvarende Data for en Korvet er: 58 m, 500 t. 17 Kn.,  $1 \times 10,2$  cm og 1 »Pom-Pom«.

Eskorteskibet har den Fordel, at det har en stærkere Luftværnsarmering og en højere Fart, hvorimod Korvetten er billigere og hurtigere at bygge, koster mindre i Drift, er et mindre og lettere bevægeligt Maal og kun en Besætning paa 50 Mand mod 120 Mand i Eskorteskibene og 150 i en Jager.

En bemærkelsesværdig Nyhed inden for Krigsskibbygningen er den forbedrede Motortorpedobaad. I Verdenskrigen var disse smaa Krigsskibe kun »Godtvejrbaade«, hvis Bovbølge den Gang var saa paafaldende, at det næsten var umuligt at foretage et overraskende Angreb. De nye britiske Motortorpedobaade er derimod saa godt bygget og forsynet med et saa kraftigt Maskinanlæg, at de endog ikke behøver at gaa af Vejen for høj Sø. Ved Siden af de to Hovedmotorer har de en lille Marchmotor, der tillader dem at nærme sig Fjenden lydlost med en Fart af 9 Kn. Bovbølgen er ved denne Hastighed ganske ringe.

I U.S.A. har man hurtigt indset Nyttens af disse Baade, og Marinen disponerer allerede over en anseelig Motortorpedobaadsflaade, hvoraf f. Eks. en Type »PT-10« med 3 Motorer à 1350 HK., der i smult Vand kan løbe 52 Kn. og i Sø paa 4,5 m's Højde naar 40 Kn. Ved Siden heraf bliver der ogsaa bygget specielle Undervandsbaadsjagere. I det hele skal Styrken af de nye Eskorte-, Patrouille-, Undervandsbaadsjager- og Minestrygningsfartøjer bringes op paa 400 Enheder. — Ingen Slagflaade kan i minefarlige Farvande bevæge sig hurtigere end dens Minestrygere.

(M.R.) F. H.

## Marinens Bibliotek.

Maj og Juni 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

121. *Bjuggren, B.*: Svenska flygare i Österland. Ill. & Kort. Tillägnad flygkamerater, som fölle för Nordens frihet vintern 1939-40. Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. Fv.
122. *Pedersen, P. Chr.*: Blade af Hirtsholmens Historie gennem tre Hundrede Aar. Ill. Litt.fort. Udg. med Støtte af Mar.min. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
123. *Kjølson, F. H.*: Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Index. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
124. *Kaden (Kaptl.)*: Auf Ubootsjagd gegen England. Ill. (m. Portr. af Korv. Kap. v. Selchow og af Forf.) Lpz. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
125. *Supf, P.*: Luftwaffe von Sieg zu Sieg. Von Norwegen bis Kreta. Ill. (m. Portr. af Göring og Flyvergeneral Jesschonnek) & Kort. Mit Unterst. des Oberbefehlhabers der Luftw. Nach Frontberichten und eigenen Erlebnisse. Mit einer kurzen militärischen Übers. von Generalleutn. W. Hachnelt. Berl. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
126. *Russel, O.*: The Antarctic. Ill. & Kort. Rahway N. Y. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
127. Von der Karawanken bis Kreta. Ill. & Kort. Hrsg. Oberkomm. der Wehrm. Berl. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
128. *Sørensen, B.*: »Georg Stage« gennem 60 Aar. Ill. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H.
129. *Hermann, E.*: Deutsche Forscher im Südpolarmer. Bericht von der Deutschen Antarktischen Expedition 1938-39 mit Geleitwort von Reichsmarschall Herman Göring und einer Einführung der Leiter der Expedition Kapt. Ritscher. Berl. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
- \*130. *Munthe af Morgenstjerne, A. L. M. v.*: Erindringer fra mine Reiser 1846-70. [Dagbogsoptegnelser.] Manuskript. 3 Bd. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra Kammerjunkeren O. Munthe-Morgenstjerne.
131. Dansk biografisk Leksikon. Grundl. af C. Bricka. . . Kbh. 1842. 8<sup>o</sup>. H. XXII: Siemonsen—Stoffregen.

- 132-172. Udsn. af Aviser, Tidsskr. m. m.
173. *Engelstoft, L.*: Kiøbenhavn's Stilling og Farer i Sommeren 1700. Et Bidrag til den danske Land- og Søkrigshistorie. Kort. Kbh. 1814. 8<sup>o</sup>. Udsn. af »Hist. Calender« I.
- 174-218. Udsn. af Aviser, Tidsskr. m. m.
219. *Petander, K., Kleen W. & Ørne, A.*: Nordens förenta Stater. Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
220. *Bohm, E.*: Ubåter och ubåtskrig. Ill. Sthlm. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
221. *Hurd, A.*: Who goes there? Ill. (m. Portr. af Forf.) Index. (Gainsborough Press. u. A (1941). 8<sup>o</sup>. H.
- \* 222. Vitus Bering. 1741 \* 1941. Ill. [Med Taler af Profess. *Niels Nielsen* og *N. Bohr*, Sange af *H. Seedorff Petersen* og Musik af *V. Holmboe*.] Nr. 111 tilhørende Marinens Bibliotek. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H. Gave fra Forlagsboghandler Paul H. Hagerup.  
*H. Bistrup.*

---

### Tidsskrifts-Index.

(Slutn. af 1941—Beg. af 1942).

(Forts.)

Gr. 7.: Krigen 1939—

7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbrudet).

Rusland.

*Alpinus*: Der Anteil Moskaus an der Kriegsschuld. Auswärt. Pol., Aarg. 9. Nr. 4. 1942.

Krigsudbrudet i Stillehavet. Økonomi og Politik. 15. Aarg., Nr. 4. 1941. H.

Finland.

*Møller, E.*: Finland under den anden Krig. Dansk Udsyn. 1942, Nr. 2.

7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse.)

Die britisch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen und Japans Erfolge in Südostasien. Wochenbericht d. Inst. f. Konj.forsch. 15. Aarg., Nr. 2. 1942.

*Møller, E.*: Krigen som Normaltilstand. Gads Danske Mag., 36. Aarg., Nr. 2. 1942. H.

*Møller, E.*: Det franske Barometer. Gads Danske Mag., 36. Aarg., Maj—Juni 1942. H.

Sovjetunionens Raastofproduktion og Krigen. Økonomi og Politik, 15. Aarg., Nr. 4. 1941.

7,3.: Militære Operationer.

*Sabroe, L.*: Kreta. Militært Tidsskr. 71. Aarg., Nr. 3. 1942. H.

7,31.: Landkrig.

*Poulsen, J.*: Nogle Erfaringer fra Finlands Vinterkrig. Militært Tidsskr. 71. Aarg., Nr. 6. 1942. H.

7,4.: Krigsøkonomi.

*Austrin, H.*: Världsekonomin under krigspåverkan. Industria. Aarg. 38, Nr. 9. 1942.

*Penrose, E. F.*: Economic Organisation for Total War with Special Reference to the Workers. Intern. Labour Rev., Vol. XLII, Nr. 4/5. 1940.

Danmark.

*Andersen, P. Nyboe*: Danmark i Clearingens Tidehverv. Dansk Udsyn. 1942, Nr. 3.

England.

Engelske försörjningsproblem. Industria. Aarg. 38, Nr. 3. 1942.

*Oberkirch, F.*: Englands Kampf gegen die Inflation. Bank-Archiv, Nr. 8. 1942.

*Wold, K. G.*: Arbete och förtröstan i Storbritannien. Tiden. 1942, Nr. 3.

Norge.

*Mallerud, O. Chr.*: De tyske økonomiske planer i Norge. Industria, Aarg. 38, Nr. 9. 1942.

Rusland.

*Tonndorff, H. G.*: Ekonomiska problem i tysk-ruska kriget. Mellanfolk. samarbete, Aarg. 12, Nr. 3. 1942.

Sverige.

*Svennilson, I.*: Industriell planhushållning. Några synpunkter på krigstidens svenska erfarenheter. Ekon. Tidsskr., 43. Aarg., Nr. 4. 1941.

Tyskland.

*Keiser, G.*: Die Problem der Volkseinkommensberechnung. Bank-Archiv, Nr. 9. 1942.

*Reischle, H.*: Wie's die Deutschen machen. Die Wirtschaftskurve, Hft. IV, Aarg. 20. 1941.

Världsproduktionen under kriget. Affärsvärlden, 42. Aarg. Nr. 9. 1942.

7,41.: Produktion og Transport.

Danmark.

Landbrugets Forsyning med Produktionsmidler under Afspærringen. Landbrugsr.'s Medd., Nr. 19. 1942.

Rusland.

*Seemann, K.*: Die Eisen- und Stahlindustrie der Sowjetunion. Wirtschaftsdienst, 27. Aarg., Nr. 4. 1942.

Sverige.

Ved- och virkesförsörjningen. Affärsvärlden, 42. Aarg. Nr. 21. 1942.

Tyskland.

*Meinhold, W.*: Die deutsche Ernährungswirtschaft im Kriege. Zeitschr. f. Staatswiss., Aarg. 102, Nr. 1. 1941.

U. S. A.

*Hunck, J.*: Schiffart: U. S. A.-Kriegsproblem Nummer Eins. Wirtschaftsdienst, 27. Aarg., Nr. 22. 1942.

7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

*Bjornberg, A.*: Livsmedelsransonerna i Sverige och vissa främmande länder. Sociala Medd., Bd. 52, Hft. 5. 1942.

Priser og Priskontrol i Europa. Økonomi og Politik, 16. Aarg. Nr. 1. H. 1942.

Danmark.

*Jacobsen, Gammelgaard*: Kampen mod Prisstigningen. Samfundets Krav. 42. Aarg. Nr. 1. 1942.

*Sindballe, K.*: Betragtninger i Anledning af Prislovgivningen. Tidsskr. f. Industri, Nr. 5. 1942.

Tyskland.

Die Intensivierung der deutschen Kriegspreispolitik 1941. Jahrb. f. Nat.ök. u. Stat., Bd. 155, Hft. 3. 1942.

*Lohmann, M.*: Die Dividendenabgabeverordnung im Rahmen der Kriegswirtschaftspolitik. Jahrb. f. Nat.ök. u. Stat., Bd. 155, Hft. 1. 1942.

7,43.: Krigsfinansiering.

Hur kriget betalas. Affärsvärlden, 42. Aarg., Nr. 5. 1942.

*Schmidt, E. W.*: Der Krieg und das Gleichgewicht von Wahrung und Staatsfinanzen. Bank-Archiv, Aarg. 1942. Nr. 4.

Finland.

*Fieandt, R. v.*: Die Kriegsfinanzierung Finlands. Bank-Archiv, Aarg. 1942, Nr. 3.

Italien.

*Azzolini, V.*: Die Technik der Finanzierung der italienischen Kriegswirtschaft. Bank-Archiv, Aarg. 1942, Nr. 3.

Tyskland.

*Bayrhoffer, W.*: Entwicklung und Aufgaben der deutschen Finanzwirtschaft im Krieg. Bank-Archiv, Aarg. 1942. Nr. 3.

*Frode*: Eisernes Sparen. Reichsarbeitsblatt, Teil V, Aarg. 1942, Nr. 6 & 7.

#### 4,1.: Ydre Politik.

Asien.

*Wissmann, H. v.*: Sud-Junnan als Teilraums Ostasiens. Geopolitik, Aarg. XIX, Nr. 3. 1942. [Geopolitisk Studie over Omraadet mellem Indien og Indokina: det sydkinesiske (Junnan) og siamesiske (Thai) Bjergland. Med Kortskitser.]

Australien.

*Pfeffer, K. H.*: Die Nordfront Australiens. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 32, Nr. 2. 1942.

#### 4,11: Forbund.

Amerika.

Den panamerikanske Politik. konomi og Politik, 16. Aarg. Nr. 1. 1942. H.

#### 4,2.: Indre Politik.

Kina.

*Pernittsch, M. G.*: Schanghai die »isolierte Insel«. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 32. Nr. 2. 1942.

#### 4,21: Forfatning og Forvaltning.

Indien.

Indiens forfatningsmessige Stilling. konomi og Politik, 16. Aarg. Nr. 1. 1942. H.

## 4,25.: Militærvæsen.

*Petersen, O. P.*: Spærringer med Landminer i Terrainet.  
Militært Tidsskr., Aarg. 71, Nr. 6. 1942. H.

Danmark.

*Bosse, P.*: Er vor Angrebstaktik forældet? Militært Tidsskr., Aarg. 71, Nr. 5. 1942. H.

Sverige.

*Haugsted, F.*: Plan for det svenske Forsvars Organisation.  
Tidsskr. f. Søv., Aarg. 113, Nr. 6. 1942. H.

## 4,26.: Juridisk Lovgivning.

*Larsen, Knud*: Die nordische Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Staatsangehörigkeitsrechts. Le Nord, 1942, Nr. 1. H.

(forts.)

H. Bistrup.

---



## Det tyske Invasionsforetagende mod Norge, Føraaret 1940.

Oversat efter Artikel i »Tidskrift i Sjøväsendet« af Kapten Stark,  
for August 1941 af Orlogskaptajn J. Münter.

### *Indledning.*

Der er nu gaaet over et Aar, siden det tyske Invasionsforetagende mod Norge startedes. I Løbet af den Tid er der fra tysk Side offentliggjort saa nogenlunde fuldstændige Oplysninger, at Hovedtrækkene af de tyske Søkrigsoperationer i Forbindelse med selve Troppetransporterne den 6.—9. April kan følges. Oplysninger vedrørende endnu ikke afsluttede Dele af Foretagendet er derimod stadig meget sparsomme.

Fra Vestmagternes Side er der i det hele kun offentliggjort meget lidt vedrørende de i Forbindelse med Norgeforetagendet udførte Operationer, naar undtages, hvad der vedrører Kampene omkring Narvik. Muligvis skyldes dette, at de engelsk-franske Operationer i det store og hele mislykkedes.

Det er Hensigten i det følgende, i den Udstrækning som det er muligt, at give en Oversigt over Søkrigsoperationerne under Norgeforetagendet. Paa Grund af Materialets ovenfor paapegede Ufuldstændighed har det dog ikke kunnet undgaaes, at der er fremkommet Huller i Fremstillingen. Endvidere vil det efter al Sandsynlighed efterhaanden vise sig nødvendigt i visse Henseender at foretage Rettelser.

---

En Undersøgelse af de strategiske Forhold omkring Nordsøen ved Aarsskiftet 1939—40 gør det øjensynligt, at det for saavel Tyskland som Vestmagterne

vilde betyde en stor Fordel at kunne disponere over Baser i Norge. Den for Tyskland meget ugunstige sø-strategiske Stilling vilde forbedres i væsentlig Grad, om det tyske Basisomraade kunde udstrækkes til Norge. Blandt andet vilde de tyske Operationer i Atlanten i Forbindelse med Modblokaden af England simplificeres. For Vestmagternes Vedkommende vilde Adgangen til norske Baser kunne betyde en væsentlig Skærpelse af saavel Blokaden som Luftkrigen mod Tyskland. Givetvis var det ogsaa for begge de krigsførende Parter af vital Betydning, at om de ikke selv agtede at tiltvinge sig Baser i Norge, da at forhindre Modstanderen i at sætte sig fast paa norsk Territorium. Begge de krigsførende Magter havde saaledes særdeles god Grund til at skænke de norske Forhold den allerstørste Opmærksomhed.

Her er der ikke Plads til at gaa nærmere ind paa de politiske Begivenheder i Løbet af Vinteren 1939—40. Det kan dog konstateres, at Skandinavien udsattes for et kraftigt Pres fra begge de krigsførendes Side, som fra britiske Side fulgtes af stadige Krænkelser — ofte af meget alvorlig Karakter — af den norske Neutralitet. Begivenhederne kulminerede med Udlægningen af visse engelske Minespærringer i norsk Territorialfarvand den 8. April og det tyske Invasionsforetagende den paafølgende Dag.

Fra tysk Side er det gjort gældende, at det tyske Foretagende kom et tilsvarende fra Vestmagternes Side i Forkøbet med kun 10 Timer. Det er ikke usandsynligt, at dette virkelig var Tilfældet. I al Fald var der forberedt en engelsk-fransk Troppetransport. Der har altsaa foreligget den i Sandhed særegne Situation, at to krigsførende Magter har planlagt omtrent paa samme Tid at udføre et Invasionsforetagende mod en tredje, udenfor Konflikten staaende Magt. Kun een Ting kunde

have givet Begivenhedernes Udvikling en anden Retning: et stærkt, norsk Forsvar i højt Beredskab. Et saadant Forsvar eksisterede ikke, og derfor maa man ogsaa i Tilfældet Norge sande det gamle Motto, at et »militært Tomrum« trækker Operationerne til sig under en Krig.

### *Det norske Søforsvar.*

Det norske Søforsvar — Flaaden og Kystbefæstningerne — var i Løbet af mange Aar blevet sørgeligt forsømt, og dets Materiel var utilstrækkeligt og for en stor Del utidssvarende. Uddannelsestiden havde hvad Korthed angaar europæisk Bundrekord. Beredskabet var i Begyndelsen af April 1940 særlig lavt, idet den norske Krigsmagt i Slutningen af Marts udskiftede Værnepligtige. Visse Kystbefæstninger havde saaledes faaet nye Besætninger umiddelbart inden den 9. April. Trods den truende Situation havde man ikke anbefalet almindelig Mobilisering. Flaaden havde derimod været mobiliseret siden Krigsudbruddet i September 1939.

Kystbefæstningerne var bemandede men efter alt at dømme ikke mobiliserede. Minespærringer var i det store og hele ikke udlagt.

Kystforsvarsanlæggene i Oslofjorden var inddelt i to Grupper, nemlig en indre ved Fjordens smalleste Del omfattende OSKARSBORGS Fæstning (bl. a. eet 28 cm Batteri og eet Torpedobatteri bestaaende af 3 Stk. 45 cm Torpedorør) og Batterier ved Drøbak, samt en ydre Gruppe — ogsaa kaldet OSKARSBORGS Fæstning — med Batterier bl. a. paa Bolårne ved Fjordens Vestside og paa Rauø ved Østsiden.

Kristiansand Fæstning havde allerede i flere Aar henligget som Materielreserve. Dens vigtigste Forsvarsforanstaltninger, nogle svære og mellemsvære Batterier paa Odderøy, var dog bemandede.

Bergens Fæstning omfattede bl. a. et Fort paa Lerøy samt svære og mellemsvære Batterier paa Kvarven og Hellen. Befæstningerne var placerede meget langt tilbage og kunde i Henhold til Oplysningerne ikke aabne Ilden, før Fjenden var kommet temmelig nær.

Trondhjems Fæstning omfattede Batterier ved Fjordmundingens østre Side ved Brettenes samt paa Vestsiden ved Agdemes.

Ved Narvik fandtes efter alt at dømme ingen Befæstninger, eller ogsaa var disse ikke bemandede; i hvert Fald var der ingen saadanne, der greb ind i de senere udkæmpede Kampe.

Flaaden var som før nævnt mobiliseret, men Situationen havde ikke foranlediget nogen Koncentration af Søstridskræfterne. Den 9. April befandt et Antal Fartøjer — deriblandt Jagerne SLEIPNER og TROLL — sig paa Neutralitetsvagt langs Kysten. I øvrigt var Orlogsskibene Natten mellem den 8. og 9. April forlagt som følger:

HORTEN: Panserskibene HARALD HAARFAGER og TORDENSKJOLD, Mineskibet OLAV TRYGGVASON, Minestrygerne ORKLA og RAUMA, et Antal Undervandsbaade (deriblandt A2) samt nogle ældre Torpedobaade Et Par Jagerer var under Bygning paa Værftet.

Kristiansand: Jageren GYLLER og to Undervandsbaade.

Stavanger: Jageren ÆGIR.

Bergen: Jagerne GORM og DRAUG, Torpedobaadene STEGG, SÅL, STORM og BRAND samt Mineudlæggeren TYR.

Trondhjem: Mineskibet FREIA.

Narvik: Panserskibene NORGE og EIDSVOLD, Inspektionsfartøjet SENJA samt yderligere mindst eet Bevogningsfartøj.

*Den tyske Operationsplan.*

Den tyske Operationsplan gik ud paa at besætte den sydlige Del af Norge med stærke Styrker, medens der til den nordlige Del afsaaes svagere Styrker. Koncentrationen mod Landets sydlige Del foranlediges bl. a. af den Omstændighed, at Forsyningerne, naar Foretagendet først var startet, kun kunde overføres til Landets sydlige Del, som derfor først maatte okkuperes.

I Overensstemmelse hermed var det Hensigten samtidigt og overraskende og til dels ad Luftvejen at besætte: Oslo med Flaadestationen HORTEN, Arendal, Kristiansand, Egersund, Stavanger, Bergen, Trondhjem og Narvik. Landsætningen maatte ske ved Daggry, saaledes at man allerede den første Dag kunde naa at indrette Brohoveder i Land, ordne Havnenes Forsvar mod Angreb fra Søen nødtørfigt samt beslaglægge de i Havnen værende fjendtlige Fartøjer, Forraad, Værksteder m. m. De første Landsætningstropper maatte overføres paa Krigsfartøjer, da Operationerne i modsat Fald vilde kræve saa lang Tid, at Overraskelsesmomentet vilde gaa tabt. Transporten til den fjerneste Havn, Narvik, maatte ske med Jagerer dels fordi Afstanden krævede de hurtigste Fartøjer og dels fordi en Jagerstyrke havde de største Muligheder for til Søs at undvige en overlegen, fjendtlig Styrke.

Flankebeskyttelse regnedes opnaaet ved Mineudlægninger tværs over Skagerak samt ved den norske Kyst paa visse Steder, hvor Vanddybden tillod Mineudlægning, bl. a. ved Stadtlandet og Lister. Denne Flankebeskyttelse suppleredes sandsynligvis med Undervandsbaade.

For at sikre Tilførselslinierne ansaas det endelig for nødvendigt at raade over Støttepunkter i Jylland. Okkupationen af Danmark kan derfor betragtes som et Led i Norgesoperationerne.

Kravet om Overraskelse krævede, at de forskellige Landsætningsforetagender udførtes samtidigt. Flaaden maatte derfor inddeles i et Antal smaa Operationsgrupper. Den gamle, strategiske Grundregel om Koncentration af egne Stridskræfter i den Retning, hvorfra den stærkeste Modstand forventes, blev helt til-sidesat bortset fra, at de stærkeste Enheder — Slagskibene — indsattes i Operationsomraadets nordligste Del, hvor Risikoen ansaas for at være størst.

Oplysninger vedrørende de tyske Søstridskræfters Inddeling i Operationsgrupper er ret ufuldstændige. Inddelingen synes i det store og hele at have været følgende:

### *I. Vestre Operationsstyrke.*

1. Fjernbeskyttelse: Slagskibene SCHARNHORST og GNEISENAU.

2. Narviksgruppen: (Kommandør Bonte) Jagerne WILHELM HEIDKAMP (Flotillebaad), DIETHER v. ROEDER, HERMANN KÜNNE, HANS LÜDEMANN, ANTON SCHMITT alle paa 1811 ts; GEORG THIELE, WOLFGANG ZENKER, ERICH GIESE, ERICH KOELLNER, BERND v. ARNIM (alle paa 1625 ts).

3. Trondhjemsgruppen: Den svære Krydser ADMIRAL HIPPER og 4 Jager (af 1625 ts-Typen).

### *II. Sydlige Operationsstyrke.*

1. Bergengruppen: De lette Krydsere KÖLN og KÖNIGSBERG, et Antal Kystjagere, Motortorpedobaade og andre, mindre Fartøjer.

2. Stavangergruppen: ?

3. Egersundgruppen: En Ministrygerflotille.

4. Kristiansandgruppen: Den lette Krydser KARLSRUHE, et Antal Kystjagere, Motortorpedobaade og andre, mindre Fartøjer.

5. Arendalsgruppen: Et Antal mindre Fartøjer.

6. Oslogruppen: Panserskibet LÜTZOW, den svære Krydser BLÜCHER, den lette Krydser EMDEN, Artilleriskoleskibet BRUMMER, et Antal Kystjagere, Motor-torpedobaade, Minestrygere.

III. Minespæringsstyrken: Panserskibet ADMIRAL SCHEER har muligvis indgaaet i denne Styrke.

Dertil kommer et Antal Undervandsbaade grupperede langs med den norske Kyst samt sandsynligvis ogsaa i Skagerak.

Datoen for Angrebet fastsattes til Slut til den 9. April. Det norske Forsvars lave Beredskab i Begyndelsen af April har muligvis været medbestemmende herfor. Efter alt at dømme startedes imidlertid Foretagendet, saa snart som Isforholdene i den sydlige Del af Østersøen tillod Søkrigsoperationer.

#### *Vestmagternes Operationsplan.*

Der vides praktisk talt intet om Vestmagternes Planer. Af Lord Strabolgi's Bog »Narvik and after« fremgaar det imidlertid, at Vestmagterne i Foraaret 1940 havde lagt mindre Styrker i Beredskab i England med Henblik paa evt. Operationer i Norge. Hensigten var, at saafremt et ventet tysk Angreb startedes, saa skulde disse Styrker overføres til Bergen, Trondhjem eller Narvik, hvilke Byer man skønnede ikke vilde blive udsat for Angreb ved Begyndelsen af en tysk Operation. Vestmagterne var nemlig helt og holdent gaaet ud fra, at et tysk Angreb i første Instans maatte have til Hensigt at besætte Osloomraadet, som saa senere skulde fungere som Udgangspunkt for de fortsatte Operationer nordpaa. Det er ikke udelukket, at Vestmagterne senere har ændret deres Planer og i Stedet stræbt efter at komme Tyskerne i Forkøbet. De i Løbet af Natten 7.—8. April udlagte Minespæringer, som i Følge engelske Oplysninger udeluk-

kende havde til Hensigt at tvinge Søfarten ud fra den norske Kyst og bringe den under engelsk Kontrol, kunde ligesaavel være udlagt med det Formaal at tjene som Flankebeskyttelse for et engelsk Landgangsforetagende.

Det synes i hvert Fald at kunne fastslaaes, dels at visse Styrker laa i Beredskab i England med Hensigt paa evt. Operationer i Norge, dels at relativt stærke, engelske Søstridskræfter var koncentreret i Scapa Flow ifølge Oplysninger 5 Slagskibe, et Par Hangarskibe, 9 Krydsere og ca. 30 Jagere. Desuden var et Antal Undervandsbaade deriblandt SNAPPER, SPEARFISH og den polske ORZEL dirigeret til Skagerak-Kattegal og til den norske Kyst.

#### *De indledende Operationer.*

De tyske Operationer indledes de første Dage af April med en Serie kraftige Bombeangreb mod de engelske Søstridskræfter i Scapa Flow. Ifølge de engelske Oplysninger indskrænkede Skaderne sig til, at en Krydser fik en Træffer i Agterskibet, medens de tyske Rapporter tyder paa betydeligt mere omfattende Resultater. Samtidigt skærpedes den tyske Luftrekonoscering over Nordsøen. Omkring den 2.—4. April afsendtes endelig et Antal Transportskibe, som ved Landsætningens Paabegyndelse skulde befinde sig udenfor Narvik og Trondhjem. Disse Skibe medførte Vaaben — bl. a. Kystartilleriammunition, Proviant og Brændstof. De engelske og norske Oplysninger om, at Skibene yderligere skulde have medført Tropper, betegnes fra tysk Side som fejlagtige.

Den 6. April Kl. 2300 afgik Narviksgruppen fra Wilhelmshaven; omtrent samtidig maa Slagskibsdivisionen og Trondhjemsgruppen være afgaaede. Omkring den 7. afgik den sydlige Operationsstyrke samt Mine-





Skitse 1. Troppeoverførserne, Minespærringerne.

spærringsstyrken fra forskellige Østersøhavne bl. a. Swinemünde og Stettin. Disse Styrker passerede i Løbet af den 8. op igennem Bælterne. Det er ikke fuldt oplyst, om Bergen-, Stavanger- og Kristiansandgrupperne er afgaaede fra Østersø- eller Nordsøhavne. Skitsen er imidlertid lavet som om det første var Tilfældet.

Den 8. April antageligt om Aftenen udlagdes den store, tyske Minespærring — Flankebeskyttelsen — mellem den norske og danske Kyst.

Vestmagternes Operationer kan siges at være begyndt Natten mellem den 7.—8. April med Udlægningen af Minespærringerne ved Stadtlandet, Bud og Vestfjorden (Skitse 1). Efter Spærringernes Udlægning, hvilket vel kan have taget henved en Times Tid, efterlodes Jagerstyrker til Bevogtning af disse; ved Vestfjorden efterlodes 2. Jagerflotille.

Ifølge tyske Oplysninger skulde omtrent samtidig hermed fra engelske Havne været afgaaet Troppetransporter bestemt for Norge. Disse Transporter blev i Nordsøen angrebet af tyske Luftstridskræfter og tilføjet visse Tab. Nogen Bekræftelse herpaa er det ikke lykkedes at faa fra Vestmagternes Side. Det er i hvert Fald tydeligt, at Vestmagterne, saafremt de havde startet en Troppeoverførsel, da blev nødsaget til at afbryde denne som Følge af de tyske Operationers Tempo.

Om Aftenen den 7. April modtog Flaaden i Scapa Flow en Rapport fra Luftrekognosceringen i Helgolandsbugten, om at en Del af den tyske Flaade var stukket til Søs og styrede nordlig Kurs.

Den engelske Flaade startede øjeblikkeligt delt i to Grupper et Sweep gennem Nordsøen. Slagkrydseren *RENOWN* blev af en eller anden Grund forsinket ved Afgangen og fik senere sammen med sine Jagere anvist et særskilt Operationsomraade nordfor de øvrige Grupper. Det engelske Forsøg paa at opfange de tyske

Styrker paa Vej til de norske Havne mislykkedes imidlertid. Tyskerne satte stærke Luftstridskræfter ind mod de engelske Søstridskræfter, og det lykkedes dem bl. a. at sænke Jageren GURKHA og at træffe Slagskibet RODNEY med en svær Bombe, hvilket dog ikke synes at have forhindret, at Skibet fortsatte Operationerne. I Skagerak sænkede Vestmagternes Undervandsbaade et Par tyske Transportskibe, bl. a. RIO DE JANEIRO, som sænkedes af den polske Undervandsbaad ORZEL, hvortil kom, at der udførte den norske Kyst sænkedes et Par af de for Narvik bestemte Forraadstransportskibe, hvilket kom til at udøve en stor Indflydelse paa de senere Operationer ved Narvik.

Situationen den 9. April paa det Tidspunkt, da selve Angrebet paa de norske Havne startedes, synes med Henblik paa de Krigsførendes Styrker stort set at have været følgende:

De tyske Støttegrupper befandt sig allesammen uden at have lidt nævneværdige Tab udenfor deres Angrebsmaal. Slagskibsddivisionen stod til Søs vestfor Lofoten.

To engelske Operationsgrupper befandt sig udenfor den norske Vestkyst, den ene sandsynligvis i Nærheden af Bergen. Gruppen RENOWN opererede vestfor Lofoten. Engelske Jagerstyrker bevogtede de den foregaaende Nat udlagte Minespæringer. I Skagerak og udførte den norske Syd- og Vestkyst foregik en livlig Undervandsbaadsvirksomhed. Eventuelle engelske Transportskibsstyrker er formentlig returneret til engelske Havne.

#### *Angrebet mod Oslo.*

Omtrent ved Midnat Natten mellem den 8.—9. April begyndte Oslogruppen at trænge ind i Fjorden. Den svære Krydser BLÜCHER synes at have været i

Spidsen, men kan muligvis have haft nogle mindre Fartøjer foran sig. De ydre Befæstninger gjorde intet alvorligt Forsøg paa at stoppe den fremtrængende, tyske Styrke. Rauø erobredes allerede om Natten af ilandsatte, tyske Tropper. Et Forsøg paa paa samme Maade at tage Bolärne mislykkedes derimod, sandsynligvis med Tab af flere mindre Fartøjer, og disse Befæstninger er antagelig først blevet erobret i Løbet af den 10. April. Den tyske Øverstbefalende skønnede, at Nordmændene ikke havde til Hensigt at gøre alvorlig Modstand og fortsatte efter Planen ind mod Oslo. Da BLÜCHER var kommet ind paa en Afstand af c. 1500 m af OSCARSBORG, aabnede imidlertid Fæstningens 28 cm Batteri Ilden, og Krydseren fik flere Træffere, som ødelagde Styregrejserne og Hovedartilleriets Ildlederstation samt forårsagede alvorlige Ildebrande i Overbygningen. Kort efter rantes BLÜCHER af to Torpedoer fra OSCARSBORG's Torpedobatteri; disse ødelagde Maskineriet og tvang Krydseren til at ankre. Ildebrandene antændte de medførte til Tropperne beregnede Ammunitionsforraad og fik dem til at eksplodere, hvorved der opstod yderligere Lækager, og c. Kl. 0730 kæntrerede Krydseren og sank.

Operationsgruppens Ledelse sattes derved midlertidigt ud at Spillet. Kommandoen overtoges af Chefen for LÜTZOW. Efter BLÜCHER's Undergang ansaa denne, at en Forcering af Drøbak-Sundet var uigennemførlig og beordrede Landsætningsstyrkens Udskibning ved Moss. Denne Styrke okkuperede i Løbet af Formiddagen i Samarbejde med de paa Fornebu Flyveplads landsatte Tropper Oslo. Kampen ved OSCARSBORG foranledigede en vis Forsinkelse af de tyske Operationer, hvorved den norske Konge og Regering fik Mulighed for at bringe sig i Sikkerhed.

OSCARSBORG blev tvunget til Overgivelse i Løbet

af E. M. den 9. April efter kombinerede Bombeangreb og Beskydning fra Skibe.

Da Kampen begyndte ved OSCARSBORG, gik nogle mindre tyske Fartøjer ind til Horten. Her opstod en



Skitse 2. Oslofjorden.

kort Kamp, hvorunder det lykkedes OLAV TRYGGVASON og Ministrygeren RAUMA at sænke hver sin Motor-torpedobaad; RAUMA fik selv svære Beskadigelser. Det lykkedes Undervandsbaaden A2 at slippe ud fra Horten, og den forsøgte at gaa i Angreb. Den blev imidlertid straks angrebet af tyske, lette Enheder, fik Taarnet ødelagt af Dydbomber og blev tvunget til

Overgivelse. De gamle Panserskibe gjorde Tjeneste som Skoleskibe og var ikke kampklare. Trods de norske Skibes Modstand slap mindre tyske Styrker i Land og besatte Horten By. En videre Fremtrængen mod Marinestationen viste sig derimod umulig, og Situationen blev lidt efter lidt kritisk for den tyske Landgangsstyrke. Straks derefter ankom imidlertid Lützow til Horten. Skibschefen havde nemlig, da det viste sig umuligt at forcere Dröbak-Sundet, besluttet at støtte Operationerne mod Horten, som var det næst efter Oslo vigtigste Operationsmaal. Sandsynligvis deltog ogsaa Krydseren EMDEN i Angrebet paa Horten og har derved faaet visse Beskadigelser. Stillet overfor Truslen dels fra Lützow's Kanoner dels fra tilkaldte tyske Bombeflyvere kapitulerede Marinestationen Kl. 1500.

Ifølge norske Oplysninger mistede Tyskerne ved Oslo udover de allerede nævnte Skibe en Jager, som strandede paa Valöarne samt en Undervandsbaad.

Om Aftenen den 10. April var alle vigtigere Punkter ved Oslofjorden, Hovedstaden indbefattet, i Tyskernes Hænder. Det ved Horten erobrede Krigsbytte omfattede de to gamle Panserskibe, OLAV TRYGGVASON, Ministrygerne ORKLA og RAUMA, et Antal Undervandsbaade samt de under Bygning værende Jagere. Herved kompenseredes de tyske Tab i mindre Fartøjer.

Uden Tvivl var Situationen efter BLÜCHER's Undergang kritisk for Tyskerne. Forcingen af Dröbak-Sundet maatte opgives, medens omtrent samtidig Angrebet mod Bolärne mislykkedes. Endelig gjorde Nordmændene overraskende god Modstand ved Horten. Krisen blev overvundet ved Chefen for Lützow's kraftige Indsats i rette Øjeblik. En medvirkende Aarsag til at Foretagendet trods de uforudsete Begivenheder ved OSCARSBORG kunde gennemføres var desuden, at det norske Forsvar viste sig ude af Stand til

at udnytte den uventet opstaaede, gunstige Situation. Hovedansvaret herfor hviler paa den norske Ledelse, som ikke gjorde noget Forsøg paa at organisere Modstanden.

*Angrebene paa Kristiansand, Arendal, Egersund og Stavanger.*

Operationen mod Kristiansand viste lige fra Starten Vanskeligheder. Tæt Taage hindrede den tyske Styrke i at løbe ind til befalet Tid Kl. c. 0400. Ved 5-Tiden lettede Taagen, og Angrebet sattes ind. Ilden fra Batterierne paa Odderøy, som var blevet advarede ved Begivenhederne paa andre Dele af Kysten, viste sig saa effektiv, at en Forcering af Indløbet var udelukket. Efter at et Pansertaarn paa Odderøy var blevet ødelagt, trak de tyske Styrker sig tilbage i den Hensigt senere at genoptage Angrebet i Samarbejde med Bombeluftfartøjer. Inden disse kunde ankomme, lagde Taagen sig igen, og Operationen blev yderligere forsinket. Ved 11-Tiden kunde den tyske Styrke dog atter gaa til Angreb. Den mødte nu ingen Modstand og kunde uden Forstyrrelse løbe ind og gennemføre Landsætningen af Tropperne. Grunden til at Modstanden udeblev skyldes efter norsk Udsagn, at man antog den sig nærmende tyske Styrke for en allieret Undsætningsstyrke, som havde drevet Tyskerne bort.

Odderøy, der stadig var kampklar, erobredes ved et Kup. Et Kompagni Marineartilleri, som rykkede frem mod Fæstningen, tilstillede Kommandanten et Ultimatum med 50 Sek. Frist. Dette fik Kommandanten til at tro, at Tyskerne disponerede over stærke Styrker, hvorfor han overgav Fæstningen. I Virkeligheden havde den svage, tyske Styrke aldrig været i Stand til at erobre Fæstningen.

Om Aftenen var Byen helt i Tyskernes i Hænder;

som Krigsbytte erobredes Jageren GYLLER og to Undervandsbaade.

Da de tyske Søstridskræfters Opgave hermed var løst, stod de om Aftenen den 9. April atter til Søs for at tiltræde Tilbagerejsen. Herunder ramtes KARLSRUHE af en Torpedo fra en engelsk Undervandsbaad. Maskineriet havarerede og Krydseren sank i Nattens Løb.

Nordmændene hævder, at de ved Kristiansand sænkede en tysk Undervandsbaad samt et Transport-skib.

Egersund og Arendal blev begge indtaget af mindre, tyske Styrker, som landsattes fra nogle Minestrygere og andre lette Fartøjer.

Stavanger besattes ved 13-Tiden af Tropper, som landsattes paa Sola Flyveplads. Udenfor Stavanger udkæmpedes mindre Kampe. Den norske Jager ÆGIR sænkede et tysk Transportskib, men fik derefter selv en Træffer i Maskinrummet og maatte sættes paa Land.

#### *Angrebet paa Bergen.*

Bergensgruppen kom paa Opturen over Nordsøen ud for meget daarligt Vejr, som synes at have gjort det vanskeligt at holde Gruppen samlet. Nogen Forsinkelse foranledigede det imidlertid ikke. Gruppen var Genstand for flere Undervandsbaadsangreb, men blev ikke ramt.

Omkringg Kl. 0400 modtog Befæstningerne i Bergen Rapport om, at fremmede Orlogsskibe stod ind mod Indløbet. Den gamle Mineudlægger TYR fik da Ordre til at spærre Lerøy-Sundet. Den naaede at udlægge 12 Miner, inden den blev tvunget til at trække sig tilbage. Spærringen blev omgaaende strøget af nogle tyske Minestrygere.

Ved 4-Tiden begyndte Kampen mellem de tyske Krydsere og Batterierne paa Kvarven og Hellen. Kō-



NIGSBERG blev herunder ramt af tre 21 cm Projektiler; sandsynligvis har Batterierne ogsaa været Genstand for nogle Træffere. Torpedobaaden STORM ramte et af de tyske Skibe med en Torpedo, som dog ikke detonerede. Torpedobaaden BRAND overrumpledtes ved Kvarven af to Motortorpedobaade og erobrede. Det lykkedes ikke Batterierne at forhindre, at den tyske Styrke naaede ind til Bergen, som hurtigt blev besat. Kvarven og Hellen blev derefter indtaget fra Landsiden, efter at det sidstnævnte Batteri var bombarderet fra Luften. Efter at Udskibningen var afsluttet, søgte den tyske Styrke med Undtagelse af den havarerede KÖNIGSBERG atter at stikke til Søs for at returnere til sine Baser. Natten var imidlertid meget lys og Skibene blev af overlegne, engelske Kræfter tvunget tilbage ind i Skærgaarden sydfor Bergen. Et nyt Forsøg den efterfølgende Nat kronedes derimod med Held.

KÖNIGSBERG var derimod ikke slet saa heldig. Krydseren blev den 10. angrebet af engelske Styrkebom-beflotiller og sank efter en Fuldtræffer i Bergens Havn.

Efter Angrebet paa Bergen dirigeredes nogle norske Fartøjer til Sogne- og Hardangerfjord, hvor der oprettedes en Bevogtningstjeneste. Herunder udkæmpedes nogle mindre Kampe, hvorved de norske Torpedobaad STEGG og SÅL gik tabt. Jageren GARM bombedes i Sognefjorden, kom i Brand og maatte sættes paa Land. Jageren DRANG lykkedes det at undslippe fra Bergen, og den sluttede sig senere til de engelske Stykker.

#### *Angrebet paa Trondhjem. (Skitse 3)*

Trondhjemsgruppen — den svære Krydser ADMIRAL HIPPER og fire Jagere af LEBERECHE MAAS Typen — iværksatte første Del af Opturen sammen med Slagskibsdivisionen og Narvikgruppen (jfr. Skitse 1). Om

Eftermiddagen den 8. April skilte Trondhjemsgruppen sig ud fra de to andre Grupper og styrede sydpaa mod sit Angrebsmaal. Kort før Anduvningen modtog



Skitse 3. Trondhjemsfjorden.

den tyske Øverstbefalende en Radiomeddelelse om, at der kæmpedes i Oslofjorden, og at Nordmændene kunde forventes at ville gøre Modstand. Han besluttede sig derfor til at passere Snævringen mellem Agdenes og Brette- nes med høj Fart og under Dækning af kunstig Taage.

Da Krydseren nærmede sig de nævnte Fæstnin- ger, blev den belyst af Projektører samtidig med at

Ilden aabnedes fra Brettenes. Agdenes synes derimod ikke paa nogen Maade at have grebet ind i Kampen. Tyskerne besvarede Ilden og traf allerede med den første Salve en eller anden vital Del af Fæstningens elektriske Installation, saaledes at Projektørerne slukkedes. Beskyttet af kraftig Taageudlægning trængte derefter ADMIRAL HIPPER sandsynligvis fulgt af en Jager ind til Trondhjem. De tre tilbageværende Jagere land-satte Styrker umiddelbart udenfor Batterierne for at erobre disse. Brettenes indtoges ifølge norske Oplysninger Kl. 1500 den 9. April, Agdenes besattes den 10. Snevanskeligheder og daarlige Vejforbindelser havde i høj Grad vanskeliggjort Batteriernes Erobring. Disse var imidlertid intakte ved Kapitulationen og kunde af Tyskerne udnyttes til Havnens Forsvar. Efter at Befæstningerne var faldet, tiltraadte ADMIRAL HIPPER om Aftenen den 10. Tilbagerejsen; to Jagere returnerede den 14., medens de resterende to efter tyske Oplysninger blev tilbage for at forstærke Forsvaret af Fjorden. Det er dog ikke usandsynligt, at de tilbageblevne Jagere var havarerede. Norske Oplysninger meddeler nemlig dels, at en tysk Jager blev beskadiget af Ilden fra Brettenes og maatte sættes paa Land ved Agdenes, og dels at en Jager den 11. April blev sænket af engelske Luftstridskræfter.

Det norske Mineskib FREIA lykkedes det at undslippe fra Agdenes, og det sænkedes af sin egen Besætning for ikke at falde i Tyskernes Hænder. En norsk Torpedobaad blev bombet og sænket i Romsdalsfjorden sydfor Trondhjem.

Det lykkedes ialt 13 Skibe, deriblandt Jageren SLEIPNER og Bevogtningsskibet FRIDTJOF NANSEN, at undslippe fra Kampene paa den norske Sydvestkyst og søge over til England.

## Operationerne ved Narvik.

### *Opturen til Narvik.*

Narvikgruppen afgik som tidligere nævnt fra Wilhelmshaven den 6. April Kl. 2300. Hver Jager medførte omkring 200 Mand Tropper — dels Alpejægere dels Marineartilleri. Pladsen om Læ var udnyttet til det yderste, og Dækkene var belemrede med Vogne, Feltkøkkener og andet for Tropperne nødvendigt Tros.

Tidligt den næste Morgen mødtes Gruppen med Slagskibsdivisionen og Trondhjemsgruppen, hvorefter den samlede Styrke med høj Fart styrede mod Passagen mellem den norske Kyst og Shetlandsøerne, som skulde passeres i Mørke. (Skitse 1). Om F.M. den 8. var Styrken Genstand for høje Angreb fra britiske Bombeflotiller. Der var ingen Havarier eller Tab paa nogen af Siderne.

Vejret, som ved Afgangen havde været smukt, blev i Løbet af den 7. efterhaanden daarligere, og om Aftenen rasede en sydsydvestlig Storm med Snebyger og daarlig Sigbarhed. Jagerne arbejdede haardt i den overbrydende Sø, og en Del af den paa Dækket stuede Udrustning gik overbord. Paa samtlige Jagere i Narvikgruppen med undtagelse af HEIDKAMP faldt Folk overbord og forsvandt i Mørket. Forholdene om Læ, hvor de sammenpakkede Alpejægere led svært af Søsyge, har næppe været meget opmuntrende.

Det daarlige Vejr foranledigede dog en betydelig Fordel: den engelske Luftrekonoscering tabte Følningen og kunde ikke etablere den igen senere.

I Løbet af Natten mistede nogle af Jagerne Kontrakten med Slagskibene, og ERICH GIESE, som havde faaet Maskinhaveri, maatte efterlades til at klare sig paa egen Haand. Da Styrken samledes igen den 8. om Morgenen, fik to af de sydfor Hovedstyrken placerede Jagere Føling med en engelsk Jager, som senere viste

sig at være GLOWWORM. Denne havde om Natten deltaget i det engelske Minespærringsforetagende, mistet en Mand overbord og var blevet skilt fra sin Gruppe. Af Hensyn til Hovedformaalet — Troppernes Landsætning i Narvik — undgik de tyske Jagerne Kamp og indrapporterede Opdagelsen til Chefen for Slagskibsdivisionen. Denne detacherede øjeblikkeligt HIPPER, som opdagede og sænkede GLOWWORM, der dristigt gik i Torpedoangreb, da det viste sig umuligt for den at undslippe i den svære Sø.

Om E.M. den 8. detacheredes Trondhjemsgruppen for at udføre sin særskilte Del af Operationerne. Kl. 2100 befandt den resterende Del af Styrken sig udfor Vestfjorden. Jagerne fik Slagskibenes Bestik og detacheredes derefter for at udføre Angrebet mod Narvik.

*Træfningen vestfor Lofoten den 9. April. (Skitse 1).*

Efter Detacheringen af Narvikgruppen fortsatte Slagskibene paa nordvestlige og vestlige Kurser. Hensigten var, at de den 9. om Aftenen udfor Vestfjorden atter skulde forene sig med Narvikgruppen for at beskytte dennes og senere ogsaa Trondhjemsgruppens Tilbagevejse til de tyske Havne. Saaledes som Begivenhederne udviklede sig kunde denne Del af den tyske Operationsplan dog ikke gennemføres.

Ved 5-Tiden om Morgenen observerede de tyske Skibe i vestlig Retning Konturerne af to — muligvis tre — Skibe, af hvilke det ene identificeredes som den engelske Slagkrydser RENOWN. Det lykkedes denne en kort Tid at vedligeholde Følingen, medens de øvrige engelske Skibe forsvandt i Disen. Efter en kort Artillerikamp, hvorunder begge Parter fik mindre Havvarier, mistede Styrkerne hinanden af Sigte paa Grund af Snebyger og daarlig Sigbarhed.

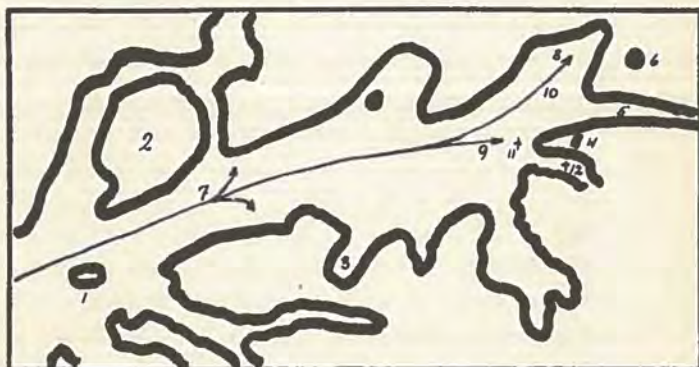
*Okkupationen af Narvik.*

Efter Detacheringen fortsatte Kommandør Bonte med høj Fart — til Tider 25-30 Knob — i Mørke, daarlig Sigbarhed og høj Sø mod Vestfjorden. Hvad angaar dristigt og godt Sømandskab søger denne Frem-march gennem fremmede Farvande sit Sidestykke. Ved 4-Tiden om Morgenen mødte Delingen en norsk Kyst-damper, som pr. Radio rapporterede den, hvilket dog ikke synes at have foranlediget nogen Modforanstaltninger fra norsk Side.

Efter at Barö var passeret, detacheredes LÜDEMANN, SCHMITT og ROEDER for at uskadeliggøre de Befæstninger, som formodedes at flankere Indløbet til Lofotenfjorden. Man fandt imidlertid ingen Forsvarsforanstaltninger — kun forladte, oversnede Blok-huse. Dette syntes i Begyndelsen at skulle lette Foretagendet, men viste sig senere at være en stor Géne. I Løbet af Morgenen mødte disse Jagere det norske Bevogtningsfartøj SENJA og endnu et mindre Fartøj, hvilke begge afvæbnedes og sendtes ind til Narvik. Umiddelbart før Ankomsten til Byen detacheredes ZENKER, KOELLNER og KÜNNE til Herjangsfjorden med det Formaal at besætte den norske Garnison ved Elvegaardsmoen og derved forhindre en norsk Indgri-ben nordfra. Dette Foretagende gennemførtes uden at støde paa nogen Modstand.

Til befalet Tid — Kl. 0515 — ankom Komman-dør Bonte med HEIDKAMP, THIELE og ARNIM udfor Narvik. De observerede der paa kort Afstand i Sne-tykningen Panserskibet EIDSVOLD, som i Nattens Løb var blevet beordret til at tage Vagt i den ydre Havn. En tysk Officer sendtes ombord med Krav om, at Skibet ikke maatte gøre Modstand. Chefen for EIDSVOLD forlangte at faa Tid til at indhente Forholds-ordre fra Chefen for NORGE og fik 10 Minutters Frist.

Da denne udløb, meddeltes det, at Skibene agtede at gøre Modstand. Den tyske Parlamentær gik derefter fra Borde, og idet hans Fartøj kom fri af Skibet, afskød han en rød Signallyskugle, paa hvilket Signal HEIDKAMP øjeblikkeligt affyrede to Torpedoer paa c. 150 m Afstand. Begge ramte — den ene efter alt at



Skitse 4. Okkupationen af Narvik.

- |   |   |
|---|---|
| 1. Barø.  | intetgøre formodede Befæstninger ved Ramnes — Hamens. |
| 2. Tjeldø.  |   |
| 3. Ballangenfjorden.                                  | 8. Herjangsfjorden.                                   |
| 4. Narvik.  | 9. HEIDKAMP, THIELE og ARNIM til Narvik.              |
| 5. Rombakkenfjorden.                                  | 10. ZENKER, KOELLNER og KÜNNE til Elvegaardsmoen.     |
| 6. Elvegaardsmoen.                                    | 11. EIDSVOLD sænkes.                                  |
| 7. LÜDEMANN, SCHMITT og ROEDER detacheres for at til- | 12. NORGE sænkes.                                     |

dømme i et Ammunitionsmagasin — og EIDSVOLD sprængtes bogstaveligt talt i Stumper og Stykker. Om trent samtidig sænkedes NORGE, som var blevet tilbage i Havnen, af to Torpedoer fra ARNIM. Jagerne løb derefter ind i Havnen og paabegyndte Udskibningen uden at møde Modstand. Kommandanten i Narvik ansaa Situationen for haabløs og overgav Byen til den Øverstkommanderende for Landgangsstyrken, General Dietl. Mindre norske Styrker undslap til de omkring-

liggende Fjelde og deltog senere i de forbitrede Kampe, som udkæmpedes der.

Som tidligere nævnt var de til Narvik beregnede, tyske Forraadstransportskibe af engelske Søstridskræfter blevet forhindret i at naa deres Bestemmelsessted. Med disse Skibe mistedes det Kystartilleri, som var beregnet til Havnens Forsvar. Da der ikke fandtes nogen norske Forsvarsforanstaltninger af Betydning, forblev Havnen derfor stort set uden Forsvar mod Angreb fra Søsidens. Jagerne var derfor hvad Komplettering af Brændselsbeholdningerne angik henvist til et eneste Skib, nemlig Hvalkogieriet JAN WELLEM, som i Løbet af den 8. var løbet ind i Havnen. Brændselskompletteringen blev herved saa forsinket, at Jagerne ikke som planlagt kunde tiltræde Tilbagereisen den 9. om Aftenen, men blev nødsagede til at blive der om Natten.

Fire Jagerer stationeredes i Narviks Havn, tre i Herjangsfjorden og tre i Ballangenfjorden. Bevogtningen opretholdes af en Jager samt et Par Undervandsbaade i Vestfjordens yderste Del.

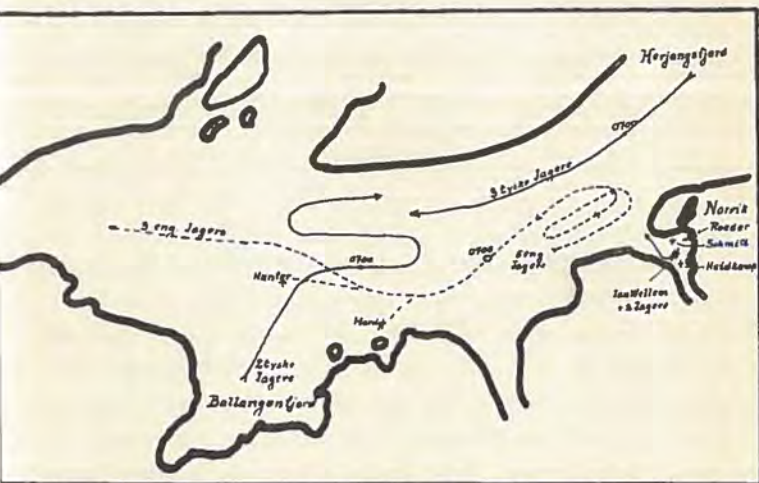
Situationen maatte paa dette Tidspunkt betegnes som ugunstig for de tyske Styrker. Fjorden var utiltrækkeligt forsvaret, en Jager (GIESE) havde Havari paa den ene Turbine, og af de øvrige havde kun nogle faa naaet at komplettere Brændselsbeholdningerne.

#### *Den første Kamp ved Narvik. (Skitse 5).*

Om Aftenen den 9. modtog det engelske Admiralitet Underretning om, at Tyskerne havde besat Narvik samt at sandsynligvis seks Jagerer befandt sig i Havnen. Disse Oplysninger viderebefordredes til Captain Warburton-Lee, Chef for 2. engelske Jagerflotille, som bevogtede de nyudlagte Minespæringer ved Vestfjorden — 2. engelske Jagerflotille: HARDY (Flotille-



baad,) HUNTER, HOTSPUR, HAVOC og HOSTILE. Paa sit Spørgsmaal om han skulde angribe, fik han til Svar, at han maatte handle efter eget Skøn. Captain Warburton-Lee meddelte saa som sin Hensigt at ville angribe ved Daggry den 10. Angrebsplanen gik ud paa, at Jagerne skulde styre ind mod Narvik



Skitse 5. Den første Kamp ved Narvik.

i Flankeformation, saaledes at de forreste Kanoner kunde holde Havnebassinet under Beskydning. Paa en passende Afstand skulde foretages en samtidig Drejning, hvorunder en første Torpedosalve skulde sendes ind i Havnen, hvorefter Jagerne skulde trække sig tilbage stadig formeret i Flankeformation. Manøveren skulde derefter gentages, indtil Havnen var rensat. Om Natten mellem den 9.—10. var Sigbarheden ligesom den foregaaende Nat generet af Sne- Haglbyger. Det lykkedes derfor den engelske Jagerflotille at slippe uset forbi den tyske Bevogtning og straks efter Kl. 0500 befandt den sig udfor Narvik. Af de tyske Jager befandt sig paa

det Tidspunkt de tre i Harjangsfjord og to i Ballangenfjord. I Narvik befandt sig til Ankers HEIDKAMP, SCHMITT og ROEDER, den sidstnævnte var lige returneret fra Bevogtningstjeneste. Paa hver Side af JAN WELLEM laa en Jager i Gang med Brændselsfyldning.

Paa Grund af det store Antal Handelsskibe, som befandt sig til Ankers paa Narviks Rhed, kunde den engelske Angrebsplan ikke gennemføres; 2. Jagerflotille angreb derfor formeret i naturlig Orden.

Det engelske Angreb kronedes til en Begyndelse med fuldstændigt Held. Af den første Torpedosalve ramte een Torpedo HEIDKAMP, hvorved Kommandør Bonte sammen med 12 Officerer og 68 Mand omkom. Jageren sank dog først den 11. om Morgenen. En anden Torpedo ramte SCHMITT, som sprængtes i to Dele; Vragresterne drev derefter ned mod JAN WELLEM og hindrede den ene af de ved Hvalkogeriet fortøjede Jagere i at kaste los. Den anden lykkedes det efter megen Anstrengelse at komme løs dog for sent til at kunne gribe ind i Kampen. ROEDER blev svært beskadiget af Artilleriilden, Maskineriet havareredes, men den holdt sig flydende og blev forhalet til Kajen, hvor den ankrede og fortøjedes med Agterenden mod Land for derefter at kunne funktionere som flydende Batteri. Endelig sænkedes et Antal Transport- og Handelsskibe af Artilleriild og Torpedoer. Den engelske Flotille synes at have foretaget endnu en Vending, hvorunder nogle Handelsskibe beskadigedes eller sænkedes.

Alarmerede ved Kampgnyet fra Narvik lettede de tyske Jagere i Herjangs- og Ballangenfjorden og greb ved 7-Tiden om Morgenen ind i Kampen saavel vest- som østfra. Kampen blev nu yderst voldsom og den engelske, artilleristisk underlegne Styrke (21 Stk.

12 cm Kanoner mod 25 Stk. 12,7 cm Kanoner), som tilmed blev angrebet fra to Sider, led svære Tab. HARDY blev alvorligt havareret, bl. a. ødelagdes Broen, hvorved Chefen blev dødeligt saaret, og Baaden maatte sættes paa Land østfor Ballangenfjord. HUNTER sænkedes af en Torpedo, efter at den først var blev svært havareret af Artilleriild. De øvrige engelske Jagere undslap i den daarlige Sigtharhed. Af de fem tyske Jagere, som deltog i Kampens andet Afsnit, blev kun to truffet.

Det engelske Angreb var uden Tvivl et stort Vove-stykke under Hensyn til de mangelfulde Oplysninger om Fjenden. Det medførte relativt store Tab, som dog opvejedes af de tyske: to Jagere og sandsynligvis 6 Handelsskibe sænkede samt tre Jagere beskadigede. Det vigtigste Resultat af Striden var imidlertid, at de tyske Jageres Afgang yderligere sinkedes, hvilket gav Englænderne Mulighed for at samle Stridskræfter til et nyt Angreb.

Kommandør Bonte's Afløser, Fregatkaptajn Bey, ventede et saadant Angreb og traf energiske Foranstaltninger for at imødegaa det. Af Besætningerne paa de sænkede Jagere dannedes en Marinebattaillon, som fik til Opgave at forsvare selve Narvik, Bevogtningen skærpedes, og der opførtes Befæstninger i Land, som blev bestykket med Kanoner taget dels fra HEIDKAMP dels fra de i Havnen opbragte, engelske Handelsfartøjer.

#### *Den anden Kamp ved Narvik. (Skitse 6).*

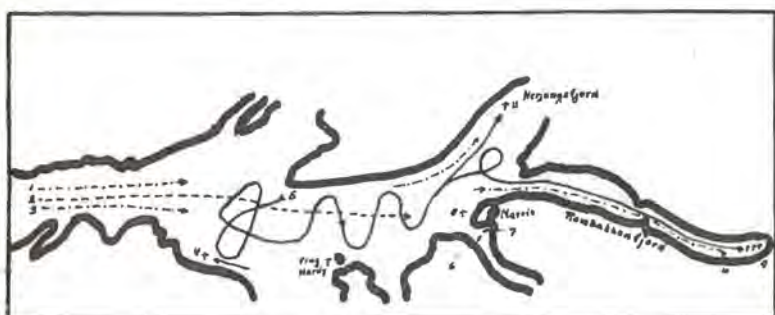
Den 13. April om Morgenen var det lykkedes Englænderne udenfor Vestfjorden at samle en relativt kraftig Styrke til at udføre et afgørende Angreb mod de tilbageblevne tyske Jagere i Narvik. Den engelske Styrke, som stod under Kommando af Viceadmiral Whitworth, bestod af følgende Skibe:

Slagskibet WARSPITE: 38.000 ts, 8 Stk. 38 cm Kanoner, 24 Knob.

Jagerne: BEDOUIN, PUNJABI, ESKIMO og COSSACK: 1870 ts, 8 Stk. 12 cm Kanoner, 36,5 Knob.

Jageren KIMBERLEY: 1690 ts, 6 Stk. 12 cm Kanoner, 36 Knob.

Jagerne: FOXHOUND, FORRESTER, ICARUS og HERO: 1340 ts, 4 Stk. 12 cm Kanoner, 36 Knob.



Skitse 6. Den anden Kamp ved Narvik.

———— tyske Jagere.  
 - - - - - WARSPITE.  
 ······· engelske Jagere.

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1. Fire TRIBAL Jagere.              | 7. ROEDER sprænges af egen Besætning.                    |
| 2. WARSPITE.                        | 8. GIESE sænkes.   |
| 3. Fem engelske Jagere.             | 9. ZENKER, LÜDEMANN og ARNIM sænkes af egne Besætninger. |
| 4. KOELLNER synker.                 | 10. THIELE sænkes.                                       |
| 5. Tre — senere fem — tyske Jagere. | 11. KÜNNE sænkes.  |
| 6. JAN WELLEM synker.               |  |

Af den tyske Styrke var ZENKER, KÜNNE, LÜDEMANN, ARNIM, THIELE og KOELLNER fuldt kampdygtige, GIESE kunde kun anvende den ene Turbine, medens ROEDER var ude af Stand til at flytte sig. Den engelske Overlegenhed var saaledes meget betydelig.

KÜNNE var detacheret til Bevogtningstjeneste i Vestfjorden, iøvrigt synes de tyske Jagere at have befundet sig i Narvik.

Admiral Whitworth's Styrke styrede ind i Vestfjorden ved 12-Tiden dækket af WARSPITE's Luftfartøjer, der ifølge engelske Oplysninger sænkede en tysk Undervandsbaad, som søgte at angribe Slagskibet. Styrken var formeret med de fire TRIBAL-Jagere paa WARSPITE's Bagbords Side og de resterende fem Jagere paa dens Styrbords Side. Englænderne opdagedes hurtigt af KÜNNE, som indrapporterede dem, hvorefter Fregatkaptajn Bey løb ud for at tage Kampen op sammen med ZENKER, LÜDEMANN og KÜNNE, hvortil senere ARNIM og THIELE sluttede sig.

Det første Fartøj, som Englænderne stødte sammen med, var imidlertid KOELLNER, som var løbet ud noget før de øvrige for at tage Stilling i Barö-Passagen. KOELLNER udsattes for en overvældende Ild og sattes paa Land vestfor Ballangenfjorden.

Fregatkaptajn Bey's Styrke blev af den engelske Overlegenhed hurtigt tvunget østpaa ind mod Fjordens indre Dele. KÜNNE mistede herved Kontakten med den resterende Del af Styrken og styrede forfulgt af et Par engelske Jagere ind i Herjangsfjorden, hvor Fartøjet brændende sattes paa Land og blev Vrag. De fire øvrige tyske Jagere trak sig under Taageudvikling ind i Rombakkenfjorden forfulgt af ESKIMO, BEDOUIN, FORRESTER, HERO og ICARUS. THIELE lagde sig tværs over Fjorden paa dennes smalleste Sted for at opholde de engelske Jagere, medens Besætningerne paa ZENKER, LÜDEMANN og ARNIM gik i Land efter at have gjort deres Skibe ukampdygtige. Til Slut sattes endelig THIELE paa Land i stærkt havareret Tilstand. ESKIMO fik under denne Kamp alvorlige Havarier.

Medens den afsluttende Kamp i Rombakkenfjorden udkæmpedes, angreb WARSPITE, COSSACK og yderligere et Par Jagere Narvik og de der tilbageblevne tyske Fartøjer GIESE og ROEDER. Den førstnævnte

var af sit Maskinhavari blevet forsinket ved Afgangen og sænkedes lige udenfor Narvik af WARSPITE's Artilleri. Den ved Kajen fortøjede ROEDER værgede sig til det yderste og paaførte COSSACK saa alvorlige Havvarier, at denne maatte sættes paa Land. ROEDER sprængtes derefter i Luften af sin egen Besætning.

Kampen endte saaledes med den tyske Styrkes fuldstændige Tilintetgørelse efter en heltemodig Kamp mod en stor Overmagt. En anden Udgang kunne heller ikke forventes i Betragtning af Styrkeforholdene.

*Vestmagternes Landgangsforsøg mod Namsos,  
Åndalsnes og Harstad.*

Den første Del af Norgesoperationen — Troppeoverførslen og Landsætningen — kan uden videre betegnes som en stor Fremgang for den tyske Krigsmagt. For at fuldstændiggøre og udnytte denne Fremgang krævedes, at Forbindelseslinierne fra Tyskland til Norge øjeblikkeligt etableredes og holdtes i Gang i fornøden Udstrækning. En mindre Del af disse Transporter udførtes med Transportflyvemaskiner, men langt den største Del maatte føres frem over Havet. Herved indtraadte Norgesoperationerne for den tyske Flaades Vedkommende i et nyt Afsnit. Størstedelen af de tyske Søstridskræfter koncentreredes i Skagerak-Kattegat, hvor der forelaa tre Hovedopgaver, nemlig: Opbygning af Spærringen over Skagerak, Undervandsbaadsjagt samt Konvojering. En Forudsætning for Transporternes Gennemførelse var, at Spærringen tværs over Skagerak gjordes effektiv. Mineudlægningen kompletteredes derfor, og i Tilslutning hertil etableredes en omfattende Bevogtnings-tjeneste saavel paa Søen som i Luften. Indenfor Spærringen organiseredes en intensiv Undervandsbaadsjagt, da det viste sig, at Vestmagterne i første Omgang indsatte Undervandsbaadsvaabnet for at søge at stoppe

de tyske Transporter. Endelig organiseredes Konvojer-  
ring af Størstedelen af Transportskibene og i Tilslut-  
ning hertil Minestrygning, da saa godt som hele Ska-  
gerak og Kattegat af Englænderne erklæredes for  
minespærrede. Afværgelsen af britiske Angreb med  
Søstridskræfter mod Norges Vestkyst overlodes i første  
Omgang til det tyske Luftvaaben og i anden Række  
til Undervandsbaadene.

Det engelske Luftvaaben gik straks efter de tyske  
Troppeoverførsler til Angreb mod Udskibningshavnene  
samt mod de norske Flyverpladser specielt ved Oslo,  
Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondhjem. Eng-  
lænderne maatte imidlertid operere fra deres egne, fjernt-  
liggende Baser, medens Tyskerne kunde udnytte saa-  
vel norske som danske Flyverpladser. Det lykkedes  
derfor hurtigt for Tyskerne med deres gunstige Stil-  
ling at tilkæmpe sig en Overlegenhed i Luften, imod  
hvilken de engelske Luftstridskræfter fik svært ved at  
gøre sig gældende. Dette kom til at spille en meget  
betydelig Rolle under de paafølgende Operationer, —  
maaske var det den Faktor som i sidste Instans af-  
gjorde Felttøget i Tysklands Favør. Mod de tyske  
Transporter i Skagerak indsattes et stort Antal Under-  
vandsbaade samt Luftstridskræfter, og yderligere fore-  
toges nogle Raid-Forsøg med Jagere. Endelig udlagde  
Vestmagterne den 13.—14. April Minespærringer ho-  
vedsagelig fra Undervandsbaade i den østlige Del af  
Nordsøen, Skagerak, Kattegat og den sydlige Østersø.  
Da Englænderne givetvis ikke havde Resourcer til at  
minespærre disse vældige Omraader, maatte Værdien  
af Spærringerne anses som tvivlsom. De hensynsløse  
Angreb af stærke, engelske Søstridskræfter mod norske  
Havne, som man havde ventet, udeblev helt og hol-  
dent, naar man ser bort fra Angrebet mod Narvik den  
13. April. Angreb fra Søen mod f. Eks. Bergen og Trond-

hjem burde dog have haft gode Udsigter til at lykkes, hvilket ogsaa indrømmes af Englænderne selv. De engelske Forholdsregler i Dagene umiddelbart efter den 9. April præges i Hovedsagen af Usikkerhed og Tvivl og stiller sig meget ufordelagtigt sammenlignet med de kraftige og logisk gennemførte, tyske Operationer.

De ovennævnte, engelske Operationer udgjorde til en vis Grad Forberedelserne til de Landsætningsforetagender, som planlagdes til den sidste Halvdel af April. Den 14. paabegyndtes Udskibningen af en engelsk Territorialbrigade samt franske Alpejægere ved Namsos nordfor Trondhjem. Ved Åndalsnes mellem Bergen og Trondhjem landsattes den 17.—19. yderligere en Brigade Territorialtropper samt en mindre Styrke regulære Tropper.

Det falder udenfor denne Artikels Rammer at komme nærmere ind paa de Landkrigsoperationer, som blev en Følge af de engelsk-franske Styrkers Landsætning. Det maa være nok at sige, at Ekspeditionshæren, som var altfor svag til at kunne gøre en virkelig Indsats og dertil daarligt udrustet og sammensat af uøvede Tropper, allerede fra Starten kæmpede med megen Modgang. Udskibningshavnene var daarligt egnede til Formaalet, og det lykkedes hurtigt for det tyske Luftvaaben at umuliggøre Landsætningen af sværere Materiel, samtidig med at det ødelagde store Dele af de ilandsatte Forraad. Umiddelbart efter Landsætningen i Namsos skal efter sigende Franskmændenes Forraad af Proviant og Ammunition være sprængt i Luften. Ude til Søs sænkedes adskillige Transportskibe lastede med nødvendigt Materiel. I Slutningen af April var Situationen uholdbar for Vestmagternes Styrker. Natten mellem den 1. og 2. Maj indskibedes Englænderne paany i Åndalsnes og den 3. rømmedes Namsos. Evakueringen udførtes uden større, personelle Tab. Under



Evakueringen sænkedes tre Jagere: den brittiske AFRIDI, den franske BISON og den polske GROM samt den engelske Kanonbaad BITTERN. Ekspeditionshæren skal have mistet 1800 Mand af en oprindelig Styrke paa 12.000 Mand. Ved Indskibningen maatte endvidere efterlades store Mængder af Materiel.

Samtidig med ved Namsos landsattes den 14. April en mindre Styrke ved Harstad nordvest for Narvik. I Midten af Maj forstærkedes denne med franske Alpejægere og en polsk Legion. Da samtidig de norske Styrker forstærkedes blev Presset mod General Dietl's Tropper temmelig haardt. Den 28. Maj generobredes det for en stor Del ødelagte Narvik af Nordmændene, og de tyske Styrker trak sig under sejr Modstand tilbage langs Malmbanen.

I de første Dage af Juni begyndte tyske Bjergtropper at rykke nordpaa fra Bodø for at undsætte General Dietl. Stillet overfor denne Trusel og af Hensyn til, at Situationen iøvrigt var risikabel — specielt var Forbindelseslinierne meget lange og saarbare — besluttede Vestmagterne ogsaa at trække disse sidste Styrker tilbage fra Norge. Den 7. Juni evakueredes Operationsomraadet i Nordnorge. Dette kunde dog ikke gøres uden Tab.

#### *Søslaget ved Jan Mayen.*

En af de første Dage i Juni afgik fra tysk Havn en Styrke bestaaende af Slagskibene SCHARNHORST og GNEISENAU, den svære Krydser ADMIRAL HIPPER og et Antal Jagere antagelig med Ordre til at forstyrre de engelske Transporter til og fra Nordnorge. Uden at blive observeret naaede denne Styrke til Farvandet omkring Island, hvor den paabegyndte sine Operationer med Støtte af Luftrekognoscering. Den 8. Juni om Morgenen sænkede ADMIRAL HIPPER den engelske

Hjælpekrydser ORAMA samt Tankskibet OIL PIONEER. Senere paa Dagen fik Slagskibene Kontrakt med en anden engelsk Gruppe bestaaende af Hangarskibet GLORIOUS og Jagerne ARDENT og ACASTA. Jagerne søgte forgæves ved Taageudlægning og dristigt indsatte Torpedoangreb at gøre det muligt for GLORIOUS at undslippe den tyske Styrke. Hangarskibet sænkedes af nogle svære Salver og fulgtes faa Minutter efter af begge Jagerne.

Der kendes intet til den tyske Styrkes videre Operationer, men sandsynligvis trak den sig sydover for at undgaa engelske Modforanstaltninger. I Retning af Dristighed lader dette tyske Foretagende intet tilbage at ønske, og det danner en værdig Afslutning paa Norgefelttoget.

#### *Afslutning.*

Den tyske Operationsplan burde vel høre til en af de dristigste, som den moderne Søkrigshistorie kender. Dens fremherskende Træk er: Overraskelse, fuldendt Samarbejde mellem de forskellige Forsvarsgrene, hensynsløs Gennemførelse af hvert enkelt Foretagende uden Hensyn til egne Tab samt — Splittelse af Kræfterne.

Overraskelsesmomentet laa ikke blot i Valget af Tidspunktet men maaske specielt deri, at Planen paa væsentlige Punkter stred mod adskillige, hidtil alment vedtagne, strategiske Grundregler. Fuldstændigt Herredømme til Søs eller i det mindste stor Overlegenhed har hidtil været anset som en absolut Nødvendighed for at udføre en Landsætningsoperation mod en forsvaret Kyst. Overlegenhed paa det afgørende Sted har ligeledes været anset som nødvendigt for at sikre Gennemførelsen af en større Operation. Den tyske Krigsledelse viste ved denne som ved mange andre Lejlig-

heder sin overlegne Evne til at frigøre sig for gamle, tilvante Grundregler og indføre nye, revolutionerende Elementer i Krigsførelsen. Den skaffede sig herved Initiativet og beholdt dette takket være Hurtigheden og Dristigheden i dens Operationer.

Planens største Svaghed var, at den baserede sig paa en meget vidtgaaende Indsats fra Luftvaabnets Side. I Løbet af den Tid paa  $2\frac{1}{2}$  Døgn, som krævedes for Søstridskræfternes Forlægning fra egne Baser til norske Havne, kunde der have indtruffet et Omslag i Vejrliget, som vilde have forhindret Luftvaabnets Indsats. Følgerne heraf er vanskelige at bedømme. Som Begivenhederne udviklede sig, kunde Luftvaabnet deltage, og dets fremragende Samvirke med saavel Sø- som Landstridskræfter er et af Operationens fremherskende Træk.

Splittelsen af Kræfterne maa i og for sig betragtes som en Svaghed, men opvejes dog af Overraskelsesmomentet og Præcisionen ved Operationernes Udførelse.

Vestmagternes Krigsledelse viste sig i Modsætning til den tyske bunden af gamle Traditioner. Af Hensyn til Styrkeforholdet ansaa den et tysk Angreb mod de norske Nordsø- og Atlanterhavshavne for fuldstændig udelukket. Af Lord Strabolgi's Bog »Narvik and after« fremgaar det, at Vestmagterne ventede og til en vis Grad var forberedt paa at imødegaa et Angreb mod det sydlige Norge, hvorfra Okkupationsstyrkerne ad Landvejen skulde trænge frem mod Landets nordlige Del — altsaa et Angreb i mere »traditionel« Stil. Den bedømte ligeledes, at en saadan Fremtrængen vilde kræve megen Tid, og at der derfor skulde være rigelig Tid til Raadighed til at overføre Tropper til det nordligste og mellemste Norge samt til at organisere Forsvaret mod en tysk Fremrykning sydfra. Det tyske Fremstød mod Havnene paa den norske Vestkyst stil-

lede derfor Vestmagterne overfor en fuldstændig uventet Situation, som — i det mindste delvis — forklarer deres svage Indsats. Til Trods for at de Havne, som Vestmagterne havde tænkt sig at udnytte ved Landsætningen af en Ekspeditionshær, allerede ved Operationernes Begyndelse faldt i Fjendens Hænder, gjordes et Forsøg paa at organisere Modstanden i Trøndelagen. Dette Forsøg strandede, da den tyske Fremrykning foregik saa uendelig meget hurtigere end beregnet og det tyske Luftvaaben viste sig i Besiddelse af en ikke ventet Slagkraft.

Det er forbausende, at ikke kraftige, engelske Søstridskræfter paa et tidligt Tidspunkt blev sat ind for at generobre Trondhjem og Bergen. En saadan Operation kunde have medført, værdifulde Resultater — bl. a. havde en senere Landsætning af Tropper kunnet iværksættes i gode Havne, og Luftvaabnet havde faaet Baser i Norge, som var nødvendige for Bekæmpelsen af det tyske Luftvaaben. Tilbageholdende Faktorer har sikkert været den tyske Overlegenhed i Luften samt Omsorgen for de engelske Øer. Dertil kommer, at kraftige, engelske Søstridskræfter var bundne i Middelhavet af det stadig mere spændte Forhold til Italien. De til et Angreb nødvendige Søstridskræfter var dog disponible i Nordsøen, hvorfor der maaske er Grund til at antage, at Krigsledelsen i England og Frankrig ikke hurtigt nok har kunnet blive enige om, hvilke Forholdsregler der burde tages.

Det tyske Luftvaabens fremragende Samarbejde med Sø- og Landstridskræfterne har tidligere været nævnt. Saa snart Modstanden blev kraftigere eller Fremrykningen viste Tendens til at gaa i staa, sattes Bombeformationer ind for at nedbryde Modstanden. Herved holdtes den tyske Fremrykning i Gang, og Modstanderen fik aldrig Pusterum til at samle sig til et ordentligt Forsvar.

Det er ogsaa muligt paa tysk Side at spore en Vekselvirkning mellem Sø- og Luftstridskræfterne. Søstridskræfterne udførte til dels med Støtte af Luftvaabnet det første, overraskende Fremstød, hvorved de vigtigste norske Havne og Flyvepladser erobrede. Umiddelbart derefter trak Søstridskræfterne sig tilbage tildels som Følge af Truslen fra meget overlegne, engelske, maritime Styrker og til dels for at sættes ind i Operationerne i Skagerak. Derved overgik Opgaven at holde de engelske Søstridskræfter i Nordsøen tilbage til Luftvaabnet, for hvem det lykkedes at løse denne Opgave med Støtte af de fortrinsvis af Flaaden skabte gunstige Baseringsforhold.

Selv om Oplysningerne herom er modstridende, kan det anses for fastslaaet, at det lykkedes de tyske Luftstridskræfter at sænke eller beskadige et relativt stort Antal Skibe af Vestmagternes Søstyrker, der som Følge af Afstanden til de engelske Flyvebaser ikke havde Støtte af egne Luftfartøjer. Man kan heraf for Søstridskræfternes Vedkommende drage den vigtige Slutning, at Skibenes Luftbeskyttelse ikke er tilstrækkelig til i længere Perioder at afværge Luftbombe- og Lufttorpedoangreb. Søstridskræfterne maa, naar saadanne Angreb kan forventes, have Støtte af stærke Jagerluftstyrker, hvilke efter Krigserfaringerne at dømme er farligere Modstandere for svære Luftstridskræfter end Luftværnet er. Jagerluftstyrkerne svarer i Luften til Bevogtningen mod Undervandsbaade paa Havets Overflade eller til Modangreb mod Torpedoangreb med Overfladefartøjer.

Luftstridskræfternes Afhængighed af Basisforholdene belyses meget skarpt af de engelske Operationer. Det lykkedes ikke for Englænderne at organisere og holde nogen Flyveplads i Norge, saaledes at de var tvungne til at operere støttet paa Baser i Hjemlandet.

Herved blev Anvendelsen af Jagerflotiller saa godt som udelukket og Bombeformationernes Effektivitet blev nedsat. Resultatet blev, at det tyske Luftvaaben allerede fra Starten skaffede sig Herredømmet i Luften, hvilket som nævnt turde have været af den allerstørste Betydning for Operationernes Resultat.

Det norske Kystforsvars Styrke og Beredskab var lavt. Til Trods herfor foraarsagede det Tyskerne alvorlige Vanskeligheder og Tab. Det er næppe nogen Overdrivelse at paastaa, at saafremt det norske Kystforsvar havde været fuldt rustet og kunnet samarbejde med lette Overfladefartøjer og Undervandsbaade, havde det været i Stand til at afværge det tyske Angreb, saaledes som dette nu udførtes. I denne Sammenhæng bør det dog fremhæves, at den tyske Fremgangsmaade sikkert var planlagt ud fra Kendskabet til det lave, norske Beredskab; havde dette været bedre, havde Operationerne sikkert faaet en anden Udformning — eller var helt udeblevet.

Uanset Nordmændenes Modgang peger altsaa Erfaringerne fra Norgesfelttoget paa Betydningen af et velordnet Kystartilleriforsvar ved en skærgaardsklædt og uregelmæssig Kyst. Det svære Kystartilleri viste sin Værdi ved Oslo, Kristiansand og Bergen. Dette bestyrker de gamle Erfaringer.

Af speciel Interesse er Torpedobatteriets Indsats ved OSCARSBORG. Torpedobatterier er relativt lette og billige at anlægge og vedligeholde. Af Hensyn til de som Regel begrænsede Skudfelter behøver de anvendte Torpedoer ikke opfylde større Krav med Hensyn til Distance; høj Fart er derimod af Værdi, da Træffesandsynligheden dermed forøges. I de fleste Mariner findes sikkert baade Torpedorør og Torpedoer fra udrangerende Skibe. Det ser ud som om, at saadant ældre Materiel med Fordel kan anvendes i Kyst-

forsvaret, som herved for en relativt ringe Bekostning skulde faa et ikke ubetydeligt Krafttilskud.

I denne Forbindelse kan man ikke lade være at tænke paa, hvilken kolosal Værdi velorganiserede, norske Motortorpedobaadsgrupper vilde have haft ved naturlige Operationer i de snævre Fjorde.

Værdien af de tyske Formationers høje Fart viste sig meget tydeligt ved flere Tilfælde, specielt maaske i Samvirket med Slagskibenes Operationer som f. Eks. ved Troppeoverførslerne og ved Operationerne i Jan Mayen-Omraadet. Den tyske Operationsstyrke har antagelig været hurtigere end nogen engelsk Styrke, hvori Slagskibe indgik, samtidig med at den var stærkere end nogen i Fart jævnbyrdig Styrke. Følgen var, at Tyskerne i Samvirke med Luftstyrker havde en bemærkelsesværdig Operationsfrihed, som tillod Operationer langt ind i Farvandsomraader, hvor Englænderne sikkert aldrig havde tænkt sig, at de vilde optræde.

Set fra et Marinesynspunkt synes Erfaringerne fra Norgesfelttoget — idet man ser bort fra den Selvfølge, at Beredskabet maa svare til Situationen — at kunne sammenfattes i følgende Punkter:

Bombeformationerne viste sig at være effektive Vaaben i Søkrigen. Der maa derfor afses Jagerluftstyrker til Beskyttelse af svære Søstridskræfter, naar disse kan udsættes for Bombe- eller Torpedoplansangreb. I modsat Fald kan Skibenes Luftværn udmattes af gennem lang Tid kontinuerligt udførte Angreb, hvorved Skibene bliver lettere tilgængelig Maal. Udover Torpedoplansstyrker maa altsaa stærke Bombe- og Jagerflotiller være trænedede og afsete til Samarbejde med Søstridskræfterne.

Et velorganiseret Kystartilleriforsvar er af overvældende stor Betydning. Kernen i dette maa udgøres af svært Artilleri. Torpedobatterier sammensat af ældre

Materiel kan være af stor Værdi ved Forsvaret af Havne og Indløb. Kystartilleriet maa grupperes saa fremskudt, at en Fjende ikke kan naa noget egnet Landsætningssted uden at passere dette.

For en i Styrke underlegen Flaade er høj Fart en vigtig Egenskab.

Aarsagerne til den tyske Fremgang var Planernes Originalitet og Nøjagtighed, Beslutningen om at gennemføre Operationerne uden Hensyn til uforudsete Begivenheder eller egne Tab, vidtgaaende og effektivt Samarbejde mellem de forskellige Forsvarsgrene samt sidst men ikke mindst Initiativ og enestaaende Kampvilje under Operationernes Udførelse. Norgesfelloget fremstaar herved saavel hvad Planlægning som Udførelse angaar som et særdeles bemærkelsesværdigt Foretagende.

*Stockholm i Maj 1941.*

---



## Bog anmeldelse.

*Aar bog 1942*

*for*

*Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg.*

Kronborg Musæets Komité og sikkert med Musæets initiativrige Leder Musæumsdirektør Klem som primus Motor har udsendt et smukt udstyret og læseværdigt Aarsskrift. I dette gøres der Rede for Musæets Tilværelse i Form af Gaver, Bidrag og Indkøb og der er optrykt Beretning for Selskabet »Handels og Søfarts Musæets Venner«, der ved Aarsbidrag, livsvarige Medlemmers Bidrag eller Dotationer støtter og agiterer for Musæet.

Men Aarsskriftet indeholder ydermere nogle interessante illustrerede Artikler af historisk videnskabelig Art vedrørende Søfarten.

Professor, Dr. phil. Albert Olsen indleder disse med en lille Afhandling om »*Svenske Lurendrejere i Sundet i Det 17. Aarhundrede*« omhandlende de Vanskeligheder, for ikke at sige Snyderier, der opstod efter Freden mellem Sverige og Danmark i 1660, hvor Svenskerne fik Toldfrihed i Sundet baade for deres Skibe og de paa dem transporterede Varer. Denne Begunstigelse udnyttedes af andre Nationer, ogsaa med Profit for Svenskerne, til at lade deres Skibe sejle under svensk Flag og udklarere som svenske. Man forstaar, hvor vanskeligt det var for den danske Regering at komme dette Uvæsen til Livs, Øresundstolden var jo overalt i Udlandet en yderst upopulær Foranstaltning ikke alene

paa Grund af den særlige Beskatning; men ogsaa fordi den sinkede Trafikken gennem Sundet.

Kontorchef L. Bie skildrer en sort Besætnings Hændelser under Dannebrog i en Artikel »*Bengalen — København Retur*«. Et af vore Skibe HELSINGØR, hvis virkelige Ejer var en Englænder — i dette Tilfælde var det følgelig os, der var »Lurendrejere« under Napoleonskrigene — sejlede med en Ladning Salpeter, der kom i Brand. Da Baadene ikke kunde tage dem alle med, blev »de Sorte« efterladt. De Sorte blev imidlertid bjerget af en hollandsk Kutter og ført til Madeira. Under forskellige Omskiftelser endte de tiloversblevne »Sorte« i København, hvor det taler til vor Ære, at de blev behandlet særdeles humant, idet de blev installeret »paa Grønland« i Nyboderhuse under Admiralitetets Forsorg. Antallet svandt efterhaanden ind til 88, efter ca. 5 Maaneders Ophold blev de sendt tilbage til Ostindien med Skibet MØEN. Hele Beretningen giver et livligt Tidsbillede.

Dernæst har Musæumsdirektør Klem skrevet »om Udlægning af Danmarks ældste Fyrskib paa Læsø Trindel 1829«. Der gives først et kort Overblik over vort Fyrvæsens Historie. Verdens første Fyrskib blev udlagt i 1732 af Englænderne ved »North Sand« ud for Themsen og dette gav Anledning til, at Spørgsmaalet om dette Systems Anvendelse blev taget op herhjemme. Det var naturligt, at Opmærksomheden først fæstnedes ved Farvandet østen for Læsø, idet dette Farvand dengang som nu var Hovedfærdselsaaren ved Sejlads til og fra Østersøen. Et saadant Fyrskib vilde derfor være af stor Betydning saavel for vore egne Skibe som for fremmed Skibsfart.

Efter at der var foretaget de fornødne Opmaalingsarbejder blev det besluttet at lade Fyrskibet bygge i Nakskov efter Fabriksmester Schifters Tegninger. Det

formodes, at Fyrskibets Navn var »Trindelen«. Tegninger til det første Fyrskib forefindes ikke, men derimod af et tilsvarende andet, som blev sat i Bygning kort Tid efter. Fyrinstallationen blev indkøbt hos en Mechaniker i Hamborg. Som Skipper blev antaget en erfarende Mand, Jens Johannes Heinn, endvidere bestod Besætningen af en Styrmand, en Kok, en Tømmermand, to »Fyrmænd«, tre Matroser og en Dreng. Der gives en indgaaende Beskrivelse af Skibets Indretning, Kostens Beskaffenhed, om dets Udlægning og forskellige Strabadser; flere Gange maatte Skibet forlade sin Station og klare sig med sine Sejl ind til Nødhavn. Et haardt Liv har det været i Fyrskibene den Gang.

---

I Tilknytning til en Del Gengivelser af Billeder paa Musæet af Personer og Skibe gives nogle Oplysninger derom.

Man faar af Aarsskriftet, som af meget andet, Indtrykket af de Bestræbelser, der fra Komitéens og Ledelsens Side udfoldes for Udbredelse af Kendskab til og Interesse for Musæet, og dertil ønskes der alt Held.

*P. I.*

---

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. September Maaned.

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

1. Sept. 1536: Kong Christian 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 Kaptajn løjtnant Müller, Orlogsbriggen »Langeland«, Chef Premierløjtnant Lütken, samt 3 Kanonskonnerter under Premierløjtnant Wigelsen indkommer til Trondhjem efter heldig udført Undsætningsekspedition til Finmarken med 11 store Priser, taget 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: Orlogsbriggerne »Lolland«, »Samsø« og »Alsen« under Kaptajn Holm angriber udfør Mandal 2 engelske Orlogsbrigger, hvoraf Briggen »Manly« erobres.
3. Sept. 1813: 6 Kanonchalupper under Premierløjtnant Klaumann paa Vej gennem Ejderen til Forstærkning af Søkvipagen 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-Statens 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

Christian 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 Schouthbynacht 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 ( $\frac{2}{9}$ ) 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 Schouthbynacht 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 Thomesen Sehested, dør.

13. Sept. 1909: Vor første Ubaad »Dykkeren« ankommer til København fra Italien; Kommandohejsning den  $3/10$  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  $15/11$  og  $23/12$  1715, og Kong Karl den XII.s Tilbagevenden til Sverige.
17. Sept. 1784: Søe-Lieutenant-Selskabet stiftes. Premierløjtnant Sneedorff første Formand.
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. Bøjesen, bestaaende af Dampchalupperne Nr. 1, 2 og 3, forsynet med Udskydningsrammer, hejser Kommando. Ifølge Marineministeriets Resolution af  $15/2$  1879 forsynes Dampchalupperne med Torpedo-Udskydningsapparater og kaldes Torpedobaad Nr. 1, 2 og 3.
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.
20. Sept. 1921: Kronprins Frederik bliver Søofficer, efter som første danske Kronprins at have gennemgaaet Kadetskolen.
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 Sejrligning: 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 Transportflaade under Eskorte af svensk Flaade paa 24 Linieskibe og 3 Fregatter under General-Admiral Wachtmeister.
29. Sept. 1727: Admiral Peter Raben dør; Flaadechef fra Store Nordiske Krig.
30. Sept. 1812: Kongens Æressabel til den Søkadet, der har bestaaet Officerseksamen bedst, indstiftes af Kong Frederik IV.
30. Sept. 1901: Kanonbaaden »Møen«, Chef Kaptajn Kjølsen, 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 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Efterretningsvæsen.

Siden forrige Verdenskrig er der blevet skrevet utallige Bøger, Noveller og Avisartikler om dristige Spioners spændende Oplevelser, og paa Biograftearerne Verden rundt er der rullet utallige Films om koldblodige Agenters og forforiske Kvinders Snedighed og List, naar det gjaldt om at sætte sig i Besiddelse af vigtige Dokumenter for sit Lands Regning. Faa Emner har vist sig at kunne fange Fantasien og give Anledning til en saa broget Legendeflora som netop Spionage, men som Regel kan det ogsaa siges, at der ikke er noget, der er blevet saa falsk romantiseret som netop dette haarde Intelligensarbejde.

At det ikke er Legeværk at være hemmelig Agent, har man ganske vist været ivrig for at understrege baade i Ord og Billeder, men hvor meget maalbevidst Arbejde der egentlig ligger bag en Spions Uddannelse, er der kun faa udenforstaaende, der har kunnet sætte sig ind i.

Særlig under og efter forrige Verdenskrig begyndte Stormagterne at indse, hvilken Betydning den hemmelige Efterretnings-tjeneste havde — og kunde faa i en usikker Fremtid. Man begyndte at anvende uhyre Summer paa at opbygge og forbedre. Man stillede erfarne Mænd i Spidsen, man var yderst nøjeregnende med Rekrutteringen af de vordende Agenter, og man sørgede for, at deres Uddannelse blev saa effektiv som muligt.

Det er givet, at alt, hvad der vedrører denne Virksomhed omgives af den yderste Hemmelighedsfuldhed, men et og andet er efter Haanden sivet ud, trods Censur og Overvaagelse af ind- og udrejsende.

Saaledes ved man, at der allerede fra Aarhundredets Begyndelse har eksisteret et veritabelt Universitet i England til Uddannelse af Agenter til Intelligence Secret Service. Denne »Spionernes Højskole« findes i »Black Castle«, et fornemt gammelt Slot i



Devonshire, og hertil sendes de vordende Agenter, der har bestaaet Prøverne ved de lavere Lærestalter.

I de senere Aar er denne Skole stadigt vokset i Betydning. I Fredsaarene mellem de to Verdenskrige var den længe under Ledelse af Sir Reginald Hall, Chefen for den hemmelige Tjeneste paa allieret Side under den forrige Verdenskrig. Skolen bestaar af ikke mindre end syv forskellige Fakulteter, og Varigheden er tre Aar. I de første to Aar er Kurserne fælles for alle Elever, men derefter skilles Vejene, for at de hver for sig kan faa Specialuddannelse i et særligt Fag.

Det er ikke faa Fag, der staar paa Skemaet for en vordende hemmelig Agent i Secret Service. Først og fremmest gælder det om at skaffe sig en grundig Sproguddannelse. De førende Kultursprog maa en Spion beherske til Fuldkommenhed, og i det sidste Skoleaar maa mange ogsaa studere Dialekter og sproglige Afarter. Den fysiske Træning er ogsaa et yderst vigtigt Element. En Agent maa være forberedt paa de mest krævende Opgaver, som ikke blot fordrer psykisk men ogsaa lige saa meget fysisk Spændstighed og Udholdenhed. Ved Spionskolen staar saaledes den haardeste Akrobatgymnastik, Svømning, Ridning og Fægtning paa Programmet ved Siden af mere selskabsbetonede Sportsgrene som Tennis og Golf. For øvrigt staar alle mulige selskabelige Færdigheder, Dans, Bridge, Billard og meget andet paa Dagsordenen. En hemmelig Agent maa jo kunne bevæge sig som Fisken i Vandet, uanset i hvilket Millieu, han kommer til at arbejde.

Agenterne undervises meget indgaaende i forskellige Metoder til at overlevere deres Meddelelser paa den sikreste Maade i de rigtige Hænder, uden at de derved falder i Modstanderens Hænder. En Afdeling i »Black Castle« indeholder et velforsynet Laboratorium, hvor man sysler med Opfindelsen af nye Arter hemmeligt Blæk og med Fremgangsmaader til at opdage hemmelig Skrift. Det siges, at man her har udfundet ikke mindre end 45 forskellige Slags af saadant Blæk, men dette siger ogsaa, at Reagensmidlerne findes til dem alle.

En Afdeling i »Black Castle« indeholder et Trykkeri, hvor Eleverne kan gøre sig bekendt med alle de Skrifttegn, der findes i hele Verden. Her tilvirkes ogsaa falske Pas, Stempler og Dokumenter, som kan hjælpe dem over de hermetisk lukkede Grænser til deres Virkefelt i fremmede Lande i Krigstid.

Der findes mange, ja utallige Maader, hvorpaa en Spion kan overlevere hemmelige Meddelelser til sin Chef. De mest sindrige Radiosendere og -modtagere synes — efter de mange Rapporter om

Beslaglæggelse at dømme — at have været et gængs Middel under denne Krig. Det siges, at Spioner er paagrebet med Radiosendere indbygget i en lille Daase i Brystlommen. Somme Tider har de haft Sendere og Modtagere indbyggede i Hotelværelser, hvorfra de har kunnet kontrollere Modstanderens vigtige Samtaler. Men Risikoen ved saadanne Udsendelser er altid stor, og Agenten maa være paa sin Post. Han bliver ogsaa afløst meget ofte for ikke at faa Opmærksomheden henledt paa sig og blive paagrebet eller »brændt« som det kaldes.

Der findes utallige Chiffermeddelelser, som paa flortynde Papirstrimler, gemt i udhulede Hæle eller indsyet i Tojjet, passerer over Grænserne. Intet Land anvender i længere Tid det samme Chiffersystem i den Slags Rapporter. Man har fra Verdenskrigen alt for daarlige Erfaringer, idet det ofte skete, at Modstanderen opdagede Nøglen til Koden, og derfor i længere Tid kunde kontrollere Fjendens strategiske Skaktræk. Derfor varierer man nu stadig det hemmelige Sprog mellem Agenterne og Centralerne i Hjemlandet.

Under den nuværende Krig, særligt under Felttoget mod Vest, siges det, at vigtige Meddelelser ganske simpelt er blevet skudt over til Modtageren ved Hjælp af Bue og Pil. Her var Grænserne mellem Modstanderne meget varierende, og der fandtes hele Tiden Agenter paa den fjendtlige Side saa nær, at de let kunde komme i Kontakt med Fortroppen af egen Styrke.

Paa Film og i Bøger har man set og læst om mange snedige Kneb, der er blevet brugt af Agenter til deres Rapporter. De har omhyggeligt lært Kunsten at undgaa al Opmærksomhed ved Grænserne og Kontrolstationer. De kan Kunsten at smugle. Og det er ogsaa givet, at det kan tage sin Tid inden Modstanderen kommer paa den Idé, at vaske Neglelakken bort paa en Dame, der er paa Gennemrejse, — for at opdage en vigtig Meddelelse, der er skrevet direkte paa Neglen.

Det er uden for al Diskussion, at en Agents Liv ofte er rigt paa Strabadser. Men dog er det ikke nær saa interessant, som mange forestiller sig. En Rapport, som i den sidste Ende betyder et Fremskridt for et Lands Regering eller Krigsledelse, er nemlig sjældent Resultatet af en enkelt Mands Arbejde. Ganske vist findes der Eksempler paa Storkup, som en dygtig Mand — eller Kvinde — har udført. Men i de fleste Tilfælde er en vigtig Rapport kun en Sammenfatning af et Utal af Meldinger, der er strømmet ind fra en Mængde Agenter. Hver enkelt har haft sit eget, maaske tilsyneladende ikke særlig vigtige Omraade, at arbejde paa. Han kan have

bevogtet en Jernbane for at rapportere ethvert Tog, som passerer, eller han kan nøje have iagttaget dem, der passerer en Grænsestation. Naar alle ønskede Oplysninger er løbet ind, sammensættes de i Centralen i Hjemlandet, og nu kan man danne sig et Billede af Stillingen.

Arbejdsforholdene og Vanskelighederne er sikkert nogenlunde de samme for alle hemmelige Agenter, ligegyldigt hvilket Land de kommer fra. Uddannelsen er ogsaa i det store og hele den samme. I Tyskland har man, særlig efter at Hitler kom til Magten, gjort et mægtigt Arbejde og anvendt enorme Summer paa den hemmelige Tjeneste. Den staar helt under Ledelse af Gestapo, og dens Arbejde har — efter de mange Krigsbøger, der er kommet frem i de sidste Aar, at dømme — sat kraftige Spor i den nuværende Krig.

Hitler sagde en Gang, at hans første Forholdsregel skulde være at underminere Moralen i de Lande, han ønskede at faa under sin Indflydelse, og paa denne Opgave har tysk Spionagevirksomhed gennem længere Tid koncentreret sig, i hvert Fald, hvis man kan tro noget af det, de franske Krigsbøger fortæller.

Da den forrige Verdenskrig begyndte, var den tyske hemmelige Tjeneste temmelig daarligt organiseret. De fleste tyske Agenter i England havde allerede i længere Tid været overvaaget af Scotland Yard, og de blev derfor omgaaende arresterede. Lidt efter lidt oparbejdedes hele Organisationen, men ved Versaillesfreden blev Tyskerne tvunget til at opløse den. Under Dæknavne fortsattes dog de forskellige Afdelingers Arbejde. Nachrichtenbüro i sig selv deltes ved Freden kun i tre Afdelinger, en i Berlin, en i Köln og en i Düsseldorf.

Saa kom Hitler til Magten, og hermed rekonstrueredes Nachrichtenbüro, som derefter kaldtes III B. Under det hemmelige Politis Ledelse er der i Fredsaarene først og fremmest blevet arbejdet paa at udrydde Spionagen i Hjemlandet og at intensivere den i Udlandet, som Mottoet lyder. Centralen i Prinz Albrecht Strasse i Berlin disponerer over et kæmpemæssigt Arkiv over de Tyskere og Udlændinge, som af en eller anden Grund formodes at modarbejde Nationalsocialismen, saavel i Tyskland som ude i Verden. Organisationen er delt i visse Hovedafdelinger, en for Polen og Rusland, en for Frankrig, Belgien og Holland o. s. v.

Da den gamle Oberst Nicolai fik til Opgave at reorganisere III B, blev hans første Forholdsregel at oprette specielle Kurser i det militære Efterretningsvæsens Principper. Der uddannedes et helt Korps af Officerer med Spionage som Speciale.

I Frankrig tyder alt paa, at her har Spionagen været daar-

ligst organiseret, da Krigen kom i 1939. Deuxieme Bureau havde allerede i længere Tid været i Pengeforlegenhed, og hertil kom, at der fandtes en speciel Efterretningsafdeling inden for hvert af Ministerierne, d. v. s. ikke mindre end seks adskilte Sektioner. Disse var fuldt officielle Organer, der leverede deres Oplysninger til Statens Myndigheder, og mere fordækt arbejdede Service de Rensiégnements, hvortil Spionerne maatte gaa, naar de vilde have Ordre. Der herskede imidlertid en alt for stor Rivalitet imellem de forskellige Sektioner og Afdelinger, og denne Desorganisation — ligesom lignende Forhold inden for andre Omraader i Landet — endte med at blive skæbnesvangert for Frankrig under Felittoget i Vest.

Hvor mange hemmelige Agenter, der i Ojeblikket er i Virksomhed i forskellige Dele af Verden, er naturligvis umuligt at opgive nøjagtigt. Det siges imidlertid, at Intelligence Service's Agenter i normale Tider gaar op til mellem 8 og 10.000 Mand. Hertil kommer et Par Hundrede for Deuxieme Bureau. For Gestapos vedkommende bestemte Politichef Himmler allerede i 1937, at Antallet af faste Agenter for Efterretningstjenesten i Udlandet skulde bringes op til 2.450, men man maa vel formode, at Antallet er forøget ganske betydeligt siden den Gang.

Aviserne og Radioen har somme Tider meddelt, at enkelte Spioner eller hele Liga'er er arresterede, og i de fleste Tilfælde er de blevet stillet op ad Muren. Hvor mange, der er blevet henrettet eller »brændt« eller paa en eller anden Maade er blevet tvunget ud af Spillet, kan selvfølgelig ikke opgives med Bestemthed. Under den forrige Verdenskrig regnede man med, at 32 % af alle Agenter blev stoppet, men Antallet turde denne Gang være noget mindre. Dette er imidlertid noget, som ikke engang de hemmelige Agenter eget Land har saa noje Rede paa. Naar en Agent bliver sat fast, skjuler man det saa længe som muligt for Modstanderen, for at han ikke skal blive erstattet lige med det samme.

(Folk och Försvar). F. H.

---

## Vore værnepligtiges Lønninger.

Af Kaptajnløjtnant G. Langhorn.

Der spores i denne Tid i mange Kredse en voksende Interesse for Indførelsen af en Soldater-Forsorg i Danmark i Lighed med, hvad der saa heldigt er gennemført i Sverige. — Man kan dog formentligt forudse, at der vil gaa nogen Tid endnu, før saadanne Foranstaltninger vil kunne blive effektive, da de er nøje kædet sammen med andre baade sociale, militære og økonomiske Problemer og iøvrigt fordrer Udarbejdelsen af et omhyggeligt gennemtænkt Lovkompleks.

Paa eet Punkt vil man dog med øjeblikkelig Virkning kunne gøre meget for at lette de rent materielle Vilkaar under hvilke Størstedelen af vore værnepligtige lever under deres Indkaldelse, nemlig ved en Forhøjelse af deres Lønninger.

Bestemmelser om Lønningens nuværende Størrelse findes første Gang anført paa Tillægsbevillingsloven for Finansaaret 1937—38. Paa dette Tidspunkt er altsaa de nugældende lave Grundlønninger fastsat. Men siden da er Priserne paa alt og ikke mindst paa Soldaters Smaaafornødenheder steget meget stærkt, uden at der for værnepligtige er sket nogen Pristalsregulering som for de fleste andre Lønmodtagere. Det er ikke nok i denne Forbindelse at fremføre, at Værdien af Kosten er steget og ligeledes Værdien af at faa Munderingen udleveret gratis, for deraf at udlede, at Lønningerne faktisk er steget. — Det drejer sig om den kontante Pengeløn, som de værnepligtige modtager. —

Udover at Priserne er steget stærkt, navnlig i de

sidste Par Aar, hvilket i sig selv gør en Regulering af Lønningerne ønskelig, kan man vist heldigvis, efter alt hvad der er sket siden Fastsættelsen af Lønningerne i 1937, ogsaa nu regne med en mindre smaalig Bevilling til Soldaterlønninger med det ændrede Syn, der er ved at trænge igennem m. H. t., hvad der kan og bør gøres for at lette den ulige Værnepligt for de indkaldte og i det hele taget skabe saa gode Vilkaar som muligt for disse.

Der er en Del mindre Udgifter, som enhver værnepligtig menig har, saasom til Toiletartikler, Brevpapir, Porto m. v., som alle er steget siden Fastsættelsen af Lønningerne. Prisen paa Haandsæbe er steget derved, at Varen er blevet daarligere, Haarklipning er steget med ca. 50 %, Brevpapir med ca. 40 %, Porto fra 15 Øre til 20 Øre og saa fremdeles. — Dog vil disse Standard-Udgifter stadig kunne bestrides af Lønningen, men det, der bliver til overs, er for lidt til Bestridelse af de ganske vist ikke strengt nødvendige, men yderst rimelige Udgifter, som en værnepligtig normalt har.

Man maa gøre sig klart, at den største Del af de indkaldte værnepligtige gør Tjeneste fjernt fra deres Hjem og ofte ikke har Venner og Bekendte at besøge under deres Landlov. — At de derfor under denne søger Adspredelse borte fra Skibet eller Kasernen vil vel ingen synes er urimeligt, ligesom vel heller ingen vil finde det urimeligt, at de unge værnepligtige har en Trang til et moderat Forbrug af Tobak. Del drejer sig for den værnepligtige her om Omraader, hvor en væsentlig Prisstigning ogsaa har fundet Sted, for Cigaretters Vedkommende er Priserne saaledes steget 100 %, saaledes at Udgifterne til  $\frac{1}{2}$  Pakke Cigaretter pr. Dag andrager ca. 62 % af de fleste værnepligtige meniges Lønning.

Det kan formentlig næppe siges at være urime-  
ligt, at en ung værnepligtig, der er borte fra Hjemmet  
og ofte lever under ubekvemme Forhold, gaar i Bio-  
grafen en Gang om Ugen, eller ogsaa i Teater, Cirkus  
eller lignende en Gang hver 14. Dag, eller at han en  
Gang om Ugen under sin Landlov drikker sig en Kop  
Kaffe ude.

Man maa ogsaa anse det for et rimeligt Krav, at  
han skal have Raad til at holde fri om Søndagen uden  
at være nødt til at indtage samtlige Maaltider paa Tje-  
nestestedet. Naar han har fri skal han ogsaa føle det  
som Frihed og have Lejlighed til at foretage Udflugter,  
Museumsbesøg eller til at deltage i eller overvære Sports-  
stævner o. l. — I Hæren har man løst dette Problem  
ved at man udbetaler Kostpenge til Soldaterne under  
deres Søndagslandlov. —

Den værnepligtige skal ogsaa gerne af sin Løn-  
ning kunne afholde en beskeden Udgift til Sporvogns-  
penge, Tog til Skovturen eller Udgifter til Vedligehold-  
else af sin Cykle. Det vilde ogsaa være ønskeligt —  
og sikkert til Gavn for Værnet — om den værneplig-  
tige var i Stand til af sin Lønning yderligere at spare  
sammen til en Rejse hjem under sin Tjenestetid. For  
mange værnepligtige og ikke mindst deres Familie  
staar som den største Oplevelse fra deres Tjenestetid,  
den Dag, da det lykkedes dem at faa Lørdag-Søndags  
Frihed med Rejsetilladelse til Hjemmet, for at deres  
Paarørende kunde se ham i Uniformen.

Udover de her nævnte Omraader er der endnu  
en Del Smaaudgifter, som den værnepligtige gerne vil  
kunne afholde, saasom Køb af et Ugeblad en Gang  
imellem, Smaagaver til sine Kære hjemme og saa  
fremdeles. —

Det er en Erfaring, som alle Befalingsmænd sik-  
kert har gjort, at der findes en langt større Procentdel

af de værnepligtige, end Folk i Almindelighed er tilbøjelig til at antage, der paa Grund af deres Forældres økonomiske Forhold ikke kan paaregne nogen økonomisk Støtte fra Hjemmet under deres Indkaldelse. — Af Hensyn til disse bør en Forhøjelse af Lønningerne for de lavest lønnede værnepligtige menige snarest finde Sted. —

For at finde ud af, hvilket Beløb, den nuværende Mindste-Lønning, der er paa 65 Øre om Dagen — og som den allerstørste Part af de indkaldte nu maa nøjes med i langt mere end Halvdelen af deres Indkaldelsestid, nemlig i 5 Maaneder — bør ansættes til, kan man opstille et Normalbudget for en værnepligtigs Udgifter gennem et Kvartal.

Hans Udgifter i 13 Uger vilde tage sig saaledes ud:

7 Stk. Haandsæbe, (1 Tillægskort) à Kr. 0.45 . . . . .	3.15	Kr.
2 Tuber Tandpasta à Kr. 1.25 . . . . .	2.50	-
Barberblade, Barbersæbe, ca. . . . .	1.00	-
4 Gange Klipning à Kr. 1.50 . . . . .	6.00	-
2 Ds. Skosværte à Kr. 0.50 . . . . .	1.00	-
1 Blok Skrivepapir . . . . .	2.00	-
50 Konvolutter . . . . .	0.65	-
40 Frimærker à Kr. 0.20 . . . . .	8.00	-
13 Biografbilletter à Kr. 1.50 . . . . .	19.50	-
45 Pakker Cigaretter à Kr. 0.80 . . . . .	36.00	-
Sporvognspenge eller Cykle ca. . . . .	6.50	-
3 Ugeblade à Kr. 0.40 . . . . .	1.20	-
Diverse, (Rejse hjem, Skovture, Gaver, Kontingenter, Kost under Landlov m. v.) ca.,	26.00	-
Ialt i 91 Dage ca. . . . .	133.00	Kr.
eller pr. Dag ca. . . . .	1.46	Kr.

Det vil saaledes ses, at Mindstelønningen bør forhøjes til Kr. 1.50 pr. Dag. — Til Gengæld kunde man



eventuelt samtidig med Indførelsen af denne Forhøjelse stryge Alderstillægget paa Kr. 0.25 pr. Dag, der nu opnaas efter 5 Maaneders Tjeneste. —

Den reelle Udgift for Staten vilde for det anførte Tidsforløb med det anførte Budget blive paa ca. 100 Kr., idet Staten af de anførte Udgifter straks faar ca. 33 Kr. tilbage i Form af indirekte Beskatning.

En saadan rimelig Lønning for værnepligtige vilde utvivlsomt ogsaa have en moralsk Indflydelse paa Mandskabet og formindske Antallet af Tilfælde af Rapseri, Betleri og andre Maader at forøge Indtægterne paa.

Man maa haabe, at der snarest muligt af Marine-ministeriet vil blive foretaget Indstilling til Finansudvalget om en Forhøjelse af Lønningerne for vore værnepligtige menige til Gavn og Glæde for disse og som et Skridt til i det hele taget at skabe saa gode Forhold saa muligt i økonomisk Henseende for vort indkaldte Personel.

---

## Faldskærmstropper og Luftransporter.

Af Premierløjtnant V. K. Sørensen.

I 1918 forsøgte Tyskerne 3 Landgangsforetagender bag den engelske Front med Faldskærm ad Luftvejen; ogsaa Franskændene forsøgte gentagne Gange saadanne Landinger i Fjendens Omraade. Ideen er saaledes ikke af ny Dato, men det drejede sig i alle Tilfælde om mindre, isolerede Foretagender. Den amerikanske Flyvergeneral Mitchell, fremsatte imidlertid i 1918 den Tanke, at sætte større Stryker af Faldskærmsjægere ind i Fjendens Ryg: kunde den tyske Mur paa Vestfronten ikke gennembrydes, maatte den kunne overstiges, hævdede han. Krigen sluttede imidlertid inden Planen naaede at blive realiseret.

Flyvevaabnet befandt sig i det hele endnu paa Forsøgsstadiet under den forrige Verdenskrig, og det udøvede derfor ikke nogen afgørende Indflydelse paa Krigsførelsen.

Sovjetunionen ydede i Tiden efter Krigen 1914—18 et vigtigt Pionerarbejde med Hensyn til Anvendelsen af Faldskærmstropper og Luftlandetropper. Ved Manøvrerne ved Kiew i 1936 optraadte Faldskærmstropper for første Gang. 1200 Faldskærmsjægere blev nedkastet og 57000 landsattes fra Flyvemaskine. Luftinvasionen »den lodrette Omfatning« blev dog stadig i de fleste Lande betragtet som noget, der ikke kunde faa militær Betydning. Spørgsmaalet om at kunne flytte Tropper ad Luftvejen var dog Genstand for Undersøgelser og Forsøg i de fleste førende militære Stater før denne Krig. Baade England og Frankrig anvendte Flyve-

maskiner til Troppetransporter til Kolonierne. Det er da heller ikke blot Flyvemaskinen som Vaaben, der har ændret Krigens Ansigt, men i høj Grad ogsaa de Muligheder, Flyvemaskinen skabte som Transportfartøj af Fodfolk og Faldskærmstropper, der har bragt de store Overraskelser.

*Douhet* og andre med ham forudsagde væsentlig med Erfaringerne fra den sidste Krig og den voldsomme tekniske Udvikling af Flyvemaskinen i Aarene efter denne som Grundlag den »absolutte Luftkrig«; men omend Flyvevaabnet i denne Krig har optraadt i langt større Omfang end nogensinde tidligere, er dette dog ikke sket. Flyvevaabnet er anvendt baade under Land- og Søoperationer, men altid inden for Rammen af Land- og Søkrigsførelsen, og skal Flyvevaabnet kunne udvikle hele sin Kraft, maa det have Herredømmet i Luften enten helt eller temporært. Dette er stadig lige saa nødvendigt som Herredømmet til Søs er, for at Søstridskræfter skal kunne have Fremgang. Det, der særlig karakteriserer Flyvevaabnet og begunstiger det, er dets meget store Hastighed og dets (helt eller delvise) Uafhængighed af Forholdene paa Jorden eller Søen.

Under Borgerkrigen i Spanien og Krigen i Kina var Tropper blevet transporteret ved Hjælp af Trafikmaskiner eller andre herfor egnede tunge Flyvemaskiner. 15.000 marokkanske Soldater blev i 1936 overført ad Luftvejen fra Afrika til Sydspanien, en Overførsel, der fik afgørende Betydning for de indledende Operationer i Borgerkrigen.

Under Mussolinis Lynkrig mod Albanien blev den 8. April 1939 1100 Mand feltmæssigt udrustede (af en samlet Vægt paa 155 Tons) landsat paa Flyvepladsen ved Tirana efter en Lufttransport paa 300 km — hvoraf de ca. 200 km var foregaaet over aabent Hav.

Man skelner i Almindelighed mellem to Arter af

Lufttropper, nemlig Faldskærmstropper og Luftlandetropper (eller Luftinfanteri). Den taktiske Anvendelse er normalt den, at Transportflyvemaskiner med Faldskærmstropper ombord sendes ind over den fjendtlige Flyveplads eller det andet Omraade, man ønsker at besætte. Flyvningen hertil, som naturligvis ikke er uden Fare, sikres af Jagere og lette Bombemaskiner, hvis Opgave det er at nedkæmpe den fjendtlige Modstand i Luften eller paa Jorden, der kan true Foretagendet. Naar Faldskærmstropperne er blevet landsat, besætter de Landingsterrainet og sikrer dette mod Angreb fra Jorden, saaledes at de efterfølgende Transportflyvemaskiner med Luftinfanteri i Sikkerhed kan lande og udlade deres Styrker, deres tunge Hjælpevaaben, Ammunition, Forplejning o.s.v. Luftlandetroppernes Forhold til Faldskærmstropperne er saaledes i Hovedsagen som en Hovedstyrkes over for sin Avantgarde.

De Opgaver Transportflyvevaabnet kan løse kan stort set deles i to Hovedgrupper: Opgaver, der kan løses af Faldskærmstropper alene og Opgaver, der maa løses af Faldskærmstropper i Forbindelse med Luftlandetropper.

Under de første Opgaver hører Kamp i snæver Forbindelse med egne Tropper paa Jorden, Faldskærmstropperne springer derfor ud tæt ved disses Kampfront for hurtigt at kunne gribe ind i Kampen. Herunder hører ogsaa Ødelæggelser bag Fjendens Front af Forbindelsescentre (Jernbaner, Veje, Broer, Kanal-anlæg m. m.) og livsvigtige Virksomheder som Fabrikker, Elektricitetsværker, Depoter, Mobiliseringscentre o. l. Besættelse af vigtige Punkter eller Virksomheder bag Fjendens Front, som det er af Betydning for egne Operationer at bevare intakte til egen Udnyttelse hører ogsaa til de Opgaver, Faldskærmstropperne egner sig til at løse alene.

I Forbindelse med Luftlandetropper besætter Faldskærmstropperne vigtige militære Maal eller civile Anlæg og kan danne en hurtig Besættelse af et Terrainomraade med det Formaal at foretage en strategisk Omfatning eller skabe et Brohovede, f. Eks. i Tilfælde af Landsætning ad Søvejen.

I det hele taget er Luftvaabnets Udførelse af Omfatning (lodret Omfatning) vel nok det mest karakteristiske Træk i Luftkrigen i denne Krig.

Lufttropperne kan gribe ind enten til taktisk eller strategisk Omfatning.

Ved *den taktiske Omfatning* griber Lufttropperne ind i selve Frontkampen. Til Udspringssteder for Faldskærmstropperne vælges fortrinsvis Terrainomraader af taktisk Betydning som Flodovergange eller Pas, der skal spærres eller aabnes. Alene Truslen af Lufttropper i Ryggen kan endog uden Kamp svække Betydningen af saadanne Punkter. I Forsvaret kan de i Ryggen paa den angribende Fjende bidrage til at aflaste Fronttropperne. Forstærkning af egne omringede Tropper ved Faldskærmsjægere fandt første Gang praktisk Anvendelse omkring Narvik under Kampene i Norge 1940.

I Angrebet forbereder Lufttropperne en Gennembrudsaktion, idet de bortleder Forsvarets Opmærksomhed fra dets vigtigste Opgave og tvinger de fjendtlige Tropper til at afgive Styrker til Bekæmpelsen af dem.

*Den strategiske Omfatning* bestaar i Hovedsagen i Lufttroppernes Operationer i Baglandet. Her bemægtiger de sig Objekter af militær Betydning. Deres Virksomhed gaar i første Række ud paa at hindre Fjendens Tilførsler af Materiel og Reservetropper, de besætter Banegaarde, Jernbaneknudepunkter, bemægtiger sig fjendtlige Flyvepladser og danner Baser for eget Luftvaaben. Ved at besætte Fabrikker og offentlige Bygninger søger de at lamme Produktionen og For-

valtningen. Disse Objekter er i alt væsentligt de samme som for Bombemaskinerne, men deres Virkning er langt større. Endelig har den strategiske Omfatning en ganske overordentlig stor psykologisk Virkning paa Fjenden; særlig i Begyndelsen af denne Krig var denne Virkning langt større end Styrkerne og Kampresultaterne berettigede til. Et Forhold, der ikke mindst kom frem under Kampene i Flandern.

I Landkrigsførelsen har Samvirket mellem Lufttropperne og Pansertropper brudt Verdenskrigens stive Stillingskrigssystem og genindført Bevægelseskrigen, som den afgørende Krigsform. Faldskærmstropper og Lufttransporttropper har i høj Grad kompliceret Forsvaret. Selvom Luftkrigen er den samme over Land som over Vand, viser Søkrigen dog et andet Billede end Landkrigen først og fremmest paa Grund af de forskellige Baseringsmuligheder.

Udviklingen paa Flyvemateriellets Omraade kendetegnes af stadig større Ydelser, saavel hvad angaar Hastighed som Tophøjde og Bæreevne. Fordele, der væsentligt er vundet gennem forbedrede Motortyper og bedre Udnyttelse af Strømlinieprincippet ved Motorernes Konstruktion og Indbygning.

Det var faktisk Danmark, der blev den første Skueplads for det nye Vaaben, *Faldskærmstropperne*. Paa samme Tid, som der her blev landsat Enheder af Faldskærmsjægere, landsattes større Styrker i det nordlige Norge. Endnu større Indsats ydede Faldskærmstropperne ved Aabningen af Felttoget mod Vest den 10. Maj 1940. Faldskærmstropper erobrede overraskende en Række vigtige Overgange over Vandløb og muliggjorde derved den tyske Hærs planmæssige Fremrykning. Ganske vist havde Russerne i den finsk-russiske Vinterkrig anvendt Faldskærmstropper, men

de var her blevet anvendt saa faatalligt og indsat saa spredt og uden operative Maal, at man i de forskellige Lande kun yderligere var blevet bestyrket i den Tro, at dette Vaaben ikke havde nogen militær Fremtid.

Faldskærmstroppeerne er i Reglen organiseret og indelt som Fodfolk. De er rigeligt udrustede med automatiske Vaaben og Sprængmidler. De transporteres i store Maskiner, hvori der er anbragt særlig brede Aabninger, saa at Folkene — 10 à 20 pr. Maskine — kan springe ud i hurtig Rækkefølge. Udspringet sker fra ret lav Højde — 75 til 100 m — dels for at begrænse den Tid, hvori Soldaterne er udsat for Forsvarets Ild, men i endnu højere Grad for at det Areal, hvorudover Soldaterne spredes, ikke skal blive større end højst nødvendigt. Jo længere Tid, det tager at samle de nedkastede Faldskærmsjægere, jo større Chancer har Forsvaret for at kunne afvise Angrebet.

Det er særlig Anvendelsen af Faldskærmstroppe undertiden efterfulgt af Luftlandetropper paa erobrede Flyvepladser, der har øget Flyvevaabnets Betydning i Landkrigsførelsen i saa høj Grad. Da det i Maj 1940 gjaldt for Tyskerne om at sætte sig i Besiddelse af Nederlandene for at kunne gennembryde de belgiske Fæstninger, sendtes en større Styrke Faldskærmstroppe ned bag Fjendens Linier, hvor de besatte strategisk vigtige Punkter bl. a. ved Rotterdam og Dordrecht, og udbyggede de besatte Pladser saa godt, at der allerede den 12. Maj kunde landsættes tysk Infanteri bag den hollandske Hærs Frontlinie.

*Luftinfanteri* eller Lufttransporttropper er Fodfolksenheder, hvis Bevæbning og Udrustning er afpasset til Transport fra Flyveplads til Flyveplads, saaledes at Ind- og Udladning foregaar paa Jorden. Transportmaskinerne er Typer med stor Lasteevne svingende fra  $1\frac{1}{2}$ —5 Tons og højere. Med en Trans-

portflyverenhed kan normalt flyttes et let Regiment Fodfolk d.v.s. 60—120 Maskiner.

Kombinationen Faldskærmstropper efterfulgt af Luftlandetropper spillede en stor Rolle ved Indtagelsen af Flyvepladserne udfør Oslo og Stavanger. Desuden tog Faldskærmstropper Elverum og indsattes i Ryggen paa Nordmændene ved Dombas. Ved Narvik blev der sendt Tyskerne Forstærkninger gennem Faldskærmsjægere. Flyvepladsen i Rotterdam blev taget af Faldskærmstropper og luftlandsatte Tropper, som holdt den indtil Tropperne paa Jorden efter nogle Dage naaede frem.

Men Luftlandsætning kan ogsaa ske ved Hjælp af *Svæveplaner*. Denne Fremgangsmaade blev anvendt af Tyskerne paa Vestfronten i 1940 bl. a. ved Indtagelsen det belgiske Fort Eben Emael ved Liège. Det har den Fordel, at Landsætning ved Hjælp af Svæveplaner ikke kræver særlige Landingspladser. Slæbningen foretages af Transportmaskiner eller tunge Bombemaskiner, der hver kan have 2—4 Svæveplaner paa Slæb. Hvert Svæveplan kan bære en Last paa 6—700 kg, hvad der svarer til en halv Snes Mand med fuld Udrustning.

Ved Angrebet paa Fort Eben Emael landede Svæveplanerne lydløst før Daggry paa Fortets Kalot. Da de belgiske Tropper ikke var i Stand til at observere Landsætningen og intet havde hørt, kunde de luftlandsatte Tropper spærre alle Udgangene til Fortets Indre og ved Hjælp af deres automatiske Vaaben og Sprængmidler sætte de enkelte Værker ud af Funktion.

Dette Landsætningsforsøg, der var Krigshistoriens første Landsætningsforsøg med Svæveplaner lykkedes takket være Overraskelsen og den Omstændighed, at man ved Bygningen af Fortet fra belgisk Side ikke havde forudset, at et saadant Angreb kunde sættes ind.



Langt udgaaende og isolerede Tropper vil man ofte med Held kunne sende Forsyninger ad Luftvejen (Vaaben, Ammunition, Forplejning m.v.), særlig naar man er overlegen i Luften. *Forplejningstransport pr. Flyvemaskine* kan ske ved, at Maskinerne (i Tyskland oftest af Type Ju 52) erstatter lette Lastmotorvogne med en Transportevne af ca. 1,5 Tons, naar det viser sig vanskeligt eller umuligt rettidigt at bringe Forplejningen frem ad de normale Transportveje. Maskinerne lander da paa fremskudte (interimistiske) Flyvepladser. Men ogsaa til Pansertropper og Faldskærmstropper, hvilke Vaabenarter erfaringsmæssigt kan tvinges til at kæmpe alene, uden at der ad normal Vej kan bringes Forsyninger frem indenfor en rimelig Tid, kan Forplejningen skaffes frem pr. Flyvemaskine. Den er da pakket i særlige Beholdere, der pr. Faldskærm nedkastes paa Steder, der af Tropperne er betegnet ved Kendingsflager eller paa anden Maade. I Tyskland er disse Beholdere forsynede med Hjul, saaledes at de kan trækkes paa tilsvarende Maade som en Karre.

Under det abessinske Felttog blev hele Arméer igennem længere Tid forsynet fra Luften, og man naaede op paa en Leveringsevne af ca. 40 Tøns pr. Dag, fordelt i særlig konstruerede Metalbeholdere ligeledes forsynede med Faldskærm. Disse Beholdere kunde rumme 100 kg Nyttelast. Under hele denne Krig blev ialt ca. 1000 Tøns Levnedsmidler transporteret over lange vejløse Strækninger, hvilket førte til, at de italienske Tropper gentagne Gange kunde manøvrere i Omraader, hvor Operationer ellers vilde have været udelukket.

Under det polsk-tyske Felttog forsynedes en tysk Panserdivision ved forskellige Lejligheder med Benzin og Olie, ligesom et Fodfolksregiment blev forsynet med Proviant og Ammunition.

I Længden vil det vel imidlertid næppe være muligt at opretholde Forbindelserne ved Hjælp af Transportflyvere alene under en Krig, men man maa ogsaa have andre Forbindelser til sin Raadighed som Veje, Jernbaner og Søveje.

*Ogsaa Mineudlægning fra Flyvemaskine* kan siges at være en Form for Transportflyvning. Den i forrige og ikke mindst i denne Krig skærpede Søkrigsførelse har gjort dette Middel saare betydningsfuldt. Det er derved blevet muligt at lægge Minefelter indtil Fjendens Kyster, endog i hans Havne, og Mineudlægningen har derigennem faaet en offensiv Karakter. Til Udførelse af denne offensive Mineudlægning fra Flyvemaskine kræves ikke blot et førsteklases Minemateriel, men fuldt saa meget taktisk og teknisk veluddannede Flyvere.

Før Kampene mod Vest i 1940 tog deres Begyndelse, havde Tyskerne lagt Miner udfør Englands Kyst ved Hjælp af Flyvere, efter dette Tidspunkt lagde de ogsaa Miner paa denne Maade omkring de engelske Kyster og i forskellige Havneomraader, ligesom der fra Flyvemaskine blev lagt tyske Miner i Themsen.

Et klassisk Eksempel paa Udførelsen af den lodrette Omfatning, danner *det tyske Angreb paa Holland den 10. Maj 1940*.

Tyske Hydroplaner landede den Dag ved Daggry paa Maas-Floden ved Rotterdam og søsatte Tropper, der i transportable Gummibaade roede til en lille Ø midt i Floden. Her drev Soldaterne de overraskede Vagtposter bort fra en stor og vigtig Bro. Barakkerne, der husede en særlig Anti-Faldskærmstrop i Nærheden, blev bombarderet, og de fleste af den hollandske Besætning dræbt. Ved Waalhaven, Rotterdams Flyveplads, fløj de tyske Bombemaskiner over Flyvepladsen,

ødelagde adskillige Hangarer og dannede en Ring af Bombekraterer omkring Pladsen. Faldskærmstropper blev sendt ned. De anvendte Bombekraterne som Dækning, ryddede Pladsen for hollandske Tropper og fjernede hurtigt de Hindringer, der var anbragt mod Landing af tyske Flyvere. Kort Tid efter landsatte store tyske Transportmaskiner Luftinfanteri i Waalhaven.

I og omkring Haag, Hollands Residensby og den hollandske Hærs Hovedkvarter, gentog det samme sig. Ved Ypenburg, Sydøst for Haag, var det derimod ikke muligt for Faldskærmstropperne at fordrive Hollænderne, og da de første Transportmaskiner landede, blev deres Passagerer mejede ned af en morderisk Maskingeværild, efterhaanden som de sprang ud af Maskinerne. Ved Delft landede Transportmaskiner paa de brolagte Landeveje og satte Tropper af; saa snart de var landede blev Maskinerne fjernet fra Landevejen og kørt i Grøfterne. Man ofrede paa denne Maade med velberaad Hu Materiel for at give Plads til nye Maskiner. Ved at blokere Hovedvejene til Haag blev det muligt for Tyskerne at beslaglægge hollandske Biler, efterhaanden som de kom kørende. I disse erobrede Vogne kørte de tyske Tropper frem mod Haag. Ved Waalhaven landsattes stadig Luftinfanteri, og Forstærkninger blev sendt for at hjælpe de Faldskærmstropper, der havde taget Broerne ved Moerdijk og Dordrecht. Paa denne Maade banede Faldskærmstropperne og Luftinfanteriet Vej til det indre af Holland og Belgien for den tyske Hærs øvrige Tropper.

Den Dristighed, hvormed denne Plan blev udført, var een af Forudsætningerne for, at det skulde lykkes. I forholdsvis ringe Antal landede de langt paa den anden Side deres egne Linier i Ryggen paa to Divisioner hollandsk Fodfolk. Deres Eksistens var afhængig af, hvor hurtigt det vilde lykkes Landtrop-

perne at komme dem til Hjælp, det vil igen sige af deres egen Hurtighed i Erobringen af de vigtige Broer over Maas-Floden.

*Det tyske Angreb paa Norge* var ganske vist blevet gennemført under Medvirken af Lufttropper, men i mindre Maalestok og kun som Supplement til Søtransporterne. Nogen egentlig Invasion gennem Luften kan man ikke Tale om i Forbindelse med Norge. Derimod kan Landsætningen af Lufttropper i Norge maaske betragtes som et forberedende Forsøg, hvis Erfaringer siden blev udnyttet først paa Fastlandet og siden paa Kreta. Her fandt den hidtil største Indsats af Faldskærmstropper Sted. Paa hvert af 4 Invasionscentre landsattes mere end 1000 Mand, der i det nordøstlige Omraade af Øen erobrede en Flyveplads og dermed aabnede Vejen for Forstærkningerne, der kunde lande under sikrere Vilkaar.

Ved Angrebet paa Kreta stod Kampen mellem den af Göring ledede Luftflaade med Jagere, Bombeflyvere og Lufttransportenheder paa den ene Side og paa den anden Side Hovedparten af den engelske Middelhavsflaade samt Landstridskræfter af en Styrke paa indtil ca. 40.000 Mand, der i 1/2 Aar havde udbygget Øens Forsvar.

Den 20. Maj 1941 kom Angrebet. Hundredvis af Bombemaskiner og Stukas tordnede ved Daggry ind over Øen, hvor de nedkastede Byger af Sprængbomber mod Flyvepladserne og Havneanlæggene. Efter at Angrebet derefter havde været indstillet i 20 Minutter kom henved 1000 Maskiner, Transportmaskiner efterfulgt af Svæveplaner (Ju 52) og beskyttet af Stukas, Bombemaskiner og Jagere.

Trods heftig Modstand sprang Tusinder af Faldskærmsjægere ud af de lavtgaaende Transportplaner,

bemægtigede sig Flyverpladserne og bragte disse i Orden for Luftlandetropperne. Udspringet lykkedes, idet Bombeplanerne med deres Bomber ligefrem dannede en Mur udenom Landingsstederne. Men trods alt var Vanskelighederne store og Havarierne talrige. Man havde regnet med store Tab blandt Transportplanerne, men ogsaa Faldskærmsjægerne havde lidt svære Tab. Svæveplanerne her medførte helt op til 12 Mand og landede paa Pladser, der havde været utænkelige for almindelige Flyvemaskiner.

Efter 4 Dages haarde Kampe var den vestlige Del af Kreta i Tyskernes Hænder. Den 2. Juni var hele Øen erobret af Tyskerne. Angrebet var som omtalt gennemført af henved 1000 Flyvemaskiner og desuden af to luftbaarne Divisioner.

Erobringen af Kreta er en af Krigshistoriens mærkeligste Operationer. Den blev udelukkende gennemført med Flyvestridskræfter og Lufttransporttropper over et af stærke Søstridskræfter behersket Hav. Det var endvidere Invasionen af en Ø, der gennem et halvt Aar var blevet forberedt til Forsvar af stærke Landstridskræfter; men Kretas Forsvarere manglede fuldstændigt Støtten af egne Flyvere, en Mangel, der skulde vise sig at være katastrofal, baade her, men ogsaa under de senere Kampe i Østen, ikke mindst under Kampen om Singapore.

Ogsaa Japanerne har anvendt Faldskærmstropper i udstrakt Grad bl. a. ved Operationerne mod Philippinerne og Hollandsk Indien. Endelig har det vist sig, at ogsaa England under Krigen har tilvejebragt saadanne Formationer, hvoraf smaa Detachementer har været sat ind i Forbindelse med raids mod den franske Kyst, i Calabrien, i Syditalien og nu til sidst ved Madagascar. Omfatningen fra Luften er blevet et nyt vigtigt Led i Krigsførelsen.

## Slaget paa Rheden i dansk Historie.

Af Redaktør Dalhoff-Nielsen.

Slaget paa Rheden nævnes endnu jævnlige baade af danske og fremmede Forfattere. Interessen for denne Kamp er stadig levende, og antagelig vil den ogsaa fremtidig blive betragtet som en af Historiens mærkeligste Vaabenafgørelser. Den dannede Afslutningen paa en historisk Epoke, *de væbnede Neutralitetsforbund*, der i det 18. Aarhundrede Gang paa Gang formaaede at sætte Skranker for Englands Krav med Hensyn til Magtudøvelse paa Havene. Efter den 2. April ophørte denne Form for Neutralitetspolitik, Portene var slaaet op for Englands ubetingede Søherredømme, som det siden i hele det 19. og ind i det 20. Aarhundrede har formaaet at hævde.

Ogsaa rent militært set er det forklarligt, at denne Kamp vedblivende er Genstand for Interesse, som Følge af den *Krise*, der indtraadte henimod Kampens Slutning, og som bevirkede, at den store engelske Chef ikke straks opnaaede sine Landsmænds uforbeholdne Anerkendelse af den Sejr, han havde vundet.

Den Historieskrivning, der har været afgørende for Verdens Bedømmelse af dette mærkelige Slag, har den Ejendommelighed, at den saa godt som helt bygger paa angelsaksiske, til Dels ogsaa paa franske og tyske Kilder, medens den ene af Deltagerne, den danske Flaade, i et helt Aarhundrede saa at sige forholdt sig tavs. De danske Søofficerer, der deltog i Slaget, efterlod sig kun lidet i Retning af skriftlige Optegnelser eller Redegørelser. Udover Bardenfleths, kort efter Slaget

udkomne Piece og et Kort over Skibenes Placering under Kampen i »Steffens Journal« 1801 samt nogle Optegnelser af Risbrich og Bille, som det nærværende Tidsskrift for godt et Aarhundrede siden offentliggjorde, foreligger der fra dansk Side intet nævneværdigt om denne Begivenhed. Først et Aarhundrede senere fremkom en dansk Studie over Kampen i Kaptajn Bundesens, af Sölieutenant-Selskabet prisbelønnede Afhandling fra 1901.

Denne Tavshed har mange, der interesserede sig for denne Krigs Historie, fundet paafaldende. Datidens danske Søofficerer var fagligt og dannelsesmæssigt set af højeste Standard; de talrige betydelige Opgaver, Flaaden i det 18. Aarhundredes sidste Halvdel havde at løse i nære og fjerne Farvande, havde udvidet deres Horisont og Rutine; desuden havde et betydeligt Antal Officerer i 1780erne, paa Regeringens Foranstaltning, gjort flereaarig Tjeneste i Englands og Frankrigs krigsførende Flaader<sup>1)</sup> og sluttelig havde man i det, 1784 grundlagte Söe-Lieutenant-Selskab en Platform til Drøftelse af faglige Problemer. Det 18. Aarhundredes dansk-norske Flaade var ingen Kystmarine, men stod i Klasse med de øvrige Sømagters Flaader, med de samme Organisationsformer og Problemer; desuden var dens Personal baaret oppe af en Aarhundreder gammel, ubrudt sejrrig Tradition og af Befolkningens grænseløse Beundring og Tillid.<sup>2)</sup>

Alligevel gav denne Kamp, der har beskæftiget Søkrigshistoriens navnkundigste Forfattere, ikke de danske Søofficerer Impulser til nævneværdige Offentliggørelser.

Det er muligt, at denne Tavshed til en vis Grad

1) Navnene paa disse 21 Officerer findes hos Garde.

2) Henrik Steffens Erindringer indeholder interessante Vidnesbyrd herom.

maa ses paa Baggrund af den bevægede Tid, i hvilken Begivenheden fandt Sted. De store europæiske Hændelser i hine Aar har antagelig absorberet megen Opmærksomhed, og siden maatte 1807 og Flaadepersonellets store, men utilstrækkeligt anerkendte Indsats indtil 1814, skyde Interessen for Slaget den 2. April i Baggrunden.

Men dette kan ikke forklare alt. Det synes nærliggende at antage, at Forhold, der ikke naaede til Offentlighedens Kundskab, har spillet en Rolle. Den dybere Aarsag kan bl. a. tænkes at ligge i Hensyn af politisk og diplomatisk Art, som man fra militær Side har følt sig bundet af, eller som idetmindste maatte vanskeliggøre en sagligt uangribelig Fremstilling af Slagets Forudsætninger og Forløb. Herpaa tyder en Udtalelse af den yngre Steen Bille i »A. f. Søvn,« 1840, hvori det hedder, at hans Fader »ikke gerne omtalte den 2. April og kun med megen Circumspection; ej heller er Tiden (1840) endnu kommen til at betragte hin Epoke gennem Historiens kritiske Brillen. — — Forholdene er endnu stedse saaledes, at det vel kan være tilladt at fortælle, men ikke at bedømme hin mærkelige Dags Begivenheder. Det vil være en kommende Generation forbeholdt at bedømme Slaget fra et militært og politisk Standpunkt.« (udh. her).

Bille har dog ved en bestemt Lejlighed, men ganske vist ikke umiddelbart overfor Offentligheden, udtalt sig ret aabenhjertigt om Forhold, der stod i Forbindelse med Kampen, hvorom nærmere senere.

Den politiske Situation kompliceredes efter Slaget af Forholdet til de tidligere Forbundsfæller, af hvilken navnlig Prøjsen aldrig tog Forbundet af Aar 1800 alvorligt. Det lagde mere Vægt paa Opretholdelsen af et godt Forhold til England end paa Opfyldelsen af sine Forpligtelser i Henhold til denne Traktat. Ogsaa



den russiske Regering viste, trods en vis Tilbøjelighed til højtravende, stormagtspolitisk Gestus, at den indsaa Betydningen af forsigtig Tilbageholdenhed, naar Omstændighederne talte derfor. Derfor lod den ogsaa, under Henvisning til Isvanskeligheder, Flaaden blive liggende i Reval, indtil Nelson var kommen ud i Østersøen; saa afmarcherede den russiske Armada, uanset Isvanskelighederne, til Kronstadt, hvorefter en russisk Udsending (Pahlen) paa Kejserens Vegne, i overlegen Tone opfordrede Nelson til at forlade Østersøen!<sup>3)</sup>

Fra dansk Side beklagedes dog særlig den svenske Forbundsflaadens Udebliven. Man befandt sig dengang i den første Skandinavismes Blomstringstid, og her ved havde den fællesnordiske Tanke netop faaet sit stærkeste og mest haandgribelige Udtryk i det Samvirke, der i de foregaaende Aar havde fundet Sted mellem *Flaaderne*. Under Neutralitetsforbundet i 1794—95 havde der bestaaet »uafbrudt, fuldkommen Enighed og den største Fortrolighed mellem Eskadrenes Kommandomyndigheder« og et udmærket Forhold mellem Flaadernes Personel iøvrigt.<sup>4)</sup> Som bekendt befalede den svenske Konge ogsaa, at den i Karlskrona stationerede Flaadeafdeling hurtigst muligt skulde afgaa til Sundet, men Eskadrechefen, Admiral Wachtmeister, mente, dels at militære Grunde nødvendiggjorde en Udsættelse, dels at Vinden umuliggjorde Eskadrens Afsejling, og Afgangen fandt derfor først Sted den 13. April.

(En Gengivelse af Krigsretssagen i Karlskrona, mod Admiral Wachtmeister, findes i »Juridisk Arkiv« 1803, p. 203—35. Den er saavidt bekendt aldrig bleven kommenteret fra dansk, sagkyndig Side, og selv danske Historikere, der har behandlet dette Emne, synes ikke at have kendt denne Offentliggørelse.)

3) Pahlens Erklæring citeres af Mahan.

4) Edv. Holm.

Hvorom alting er, saa havde Danmark i sin exponerede Stilling taget Stødet af alene for samtlige, forbundne nordiske Magter, og den Vaabenstilstand, der afsluttedes faa Dage efter Kampen fortjente derfor ingen Kritik, men var tilstrækkeligt begrundet i Forbundsmagternes Passivitet. Hvis det under Vaabenstilstanden var bleven meddelt den danske Regering, at Forbundsmagterne ønskede at tage en Kamp op, havde Danmark ogsaa været beredt til at opfylde sine Forbundsforpligtelser, men et saadant Ønske nærede som nævnt ingen af dem. Neutralitetspolitikken i dens hidtidige Form var opgivet, en historisk Epoke afsluttet. »Medens andre Nationer, især Rusland, med den største Troløshed, kun ledet af egennyttige Hensyn atter og atter opgav den vigtigste af Grundsætningerne fra 1780, vægrede kun een blandt dem alle sig indtil det yderste mod Opfordringer til at blive sig selv utro. — Den blev med Magt tvunget dertil. Efter Søslaget paa Rheden opgav ogsaa Danmark, den sidste Stridsmand for den bevæbnede Neutralitets Grundsætninger, den af alle forraadte Frihed for det neutrale Flag.«<sup>5)</sup>

Disse Forhold har imidlertid gjort det vanskeligt for Datidens Officerer at behandle Krigen i en for Offentligheden bestemt Fremstilling, og dette har sikkert været en af Hovedaarsagerne til, at Udlandet i Aartier var ene om at skrive dens Historie.

Imidlertid har utvivlsomt ogsaa et andet Forhold medvirket. Kronprinsens Indgriben i Slaget efter Modtagelsen af Nelsons Vaabenstilstandsforslag gav som bekendt Anledning til Kritik, og megen Bitterhed kom i de følgende Aar til Orde Mand og Mand imellem, indtil den overskyggedes af Harmen over 1807 og over Frederik d. 6s Kapitulation i December 1813.

<sup>5)</sup> Carl Bergbohm.

Den senere berømte franske General de Ségur, der i 1801 opholdt sig i København som Medlem af General Macdonalds Stab, meddeler i sine, i Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede offentliggjorte Erindringer, at han en Dag aflagde Admiral Bille et Besøg paa dennes Skib, og at Bille »bittert beklagede sig over Kronprinsens Modløshed (découragement) den 2. April og over hans Forbud mod at »achever«, fuldbyrde Ødelæggelsen af Nelsons Styrke, der uundgaaeligt var bleven besejret.«

Paa den anden Side anerkendte Bille Kronprinsens faste Holdning under de efterfølgende Vaabenstilstandsunderhandlinger.

Det varede dog længe, inden nogen vovede at tage Bladet fra Munden, og da det endelig skete, var det ikke en Søofficer, men den unge Historiker, *C. F. Allen*, hvis Indlæg da ogsaa fremkaldte en forrygende Polemik, der viste, hvor brændbart Emnet endnu var.

Allens Offentliggørelse fremkom i 1842, i »Dansk Folkekalender«, udgivet af »Selskabet for Trykkefrihedens rette Brug.« Allen var selv dens Redaktør. Den gav paa Grundlag af de dengang foreliggende danske og udenlandske Kilder, bl. a. Southey, og af private Meddelelser fra danske Søofficerer, en Fremstilling af Kampens Forhistorie og Forløb. Det har øjensynlig ikke fra Begyndelsen af været Allens Hensigt at stille den kritiske Betragtning i Forgrunden; men Afhandlingen indeholdt en enkelt Passus, der virkede som et Bremsestik. Den havde følgende Ordlyd:

»Som Parlamentær fra dansk Side med Fuldmagt til at slutte en foreløbig Vaabenstilstand sendtes General-Adjutant Lindholm, en Hofmand, der ingen Kundskab havde om, hvad Modstand der endnu kunde gøres.«

Det var fremforalt denne Sætning, der kaldte Christian d. 8.s Adjutant, Kaptajn *C. C. Zartmann*, frem

til et Modindlæg, der offentliggjordes samme Aar, altsaa 1842, under Titlen »Gjenlyd fra 1801« i »Nyt Archiv for Søvæsen«, for hvilket Kommandørkaptajn H. P. Dahlerup dengang var Redaktør.

I danske Biografier henvises undertiden ensidigt til dette Indlæg, men ikke til Allens Afhandling, der fremkaldte det, eller til hans Svar. Dette er en Mangel, for C. F. Allen var ingen »Mr. Somebody«, men, om han end ikke hører til de i Nutiden opreklamerede Historikere, dog en af vor Historieskrivnings interessanteste Personligheder, hvis monumentale Værk om de nordiske Rigers Historie i Unions-tiden just i vore Dag fortjener at læses af mange. Her viste han bl. a. en klar Opfattelse af Sømagtens Betydning, og er saavidt vides den første, der har paavist, at det var Forsømmelsen af Flaaden, der bevirkede Christian d. 2.s bratte Fald. Allens Biograf, Professor Johannes Steenstrup, karakteriserer ham paa følgende Maade: »Med en Ærlighed som en Eckersberg paa det historiske Omraade maler han disse, stundom maaske noget farveløse, men altid af Sandfærdighed til det yderste prægede Billeder.«

Hans Modstander i denne Polemik, Zahrtmann, turde være dette Tidsskrifts Læsere bedre bekendt. Ejenommeligt nok har han aldrig været Medlem af Sølieutenant-Selskabet, men han havde tidligt et anset Navn som Forfatter og indtog en fremtrædende Plads i den Række af fremragende Militærforfattere, som Danmark i det forrige Aarhundredes første Halvdel besad. Blandt andet deltog han i den store Diskussion mellem Hærens og Flaadens Officerer i Begyndelsen af Trediverne, hvis Genstand var Spørgsmaalet om, hvorvidt Flaaden fortsat skulde bygge *Linjeskibe*, eller om det var bedre at have *smaa Skibe*, saaledes som en Del af Hærens Officerer hævdede. Fra Hærens Side

deltog saa fremragende Skribenter som H. J. Blom og den militære Højskoles Chef J. A. Fibiger og for Flaadens Vedkommende H. G. Garde, Falsen og O. Suen-son; men Zahrtmanns Indlæg var utvivlsomt det, der med mest Vægt gjorde Marinesagkundskabens Syns-punkter gældende. Nogen Enighed om Spørgsmaalet opnaaedes ikke.

Z. indleder sit Indlæg mod Allen med at fremhæve, hvorledes Danmark efter 80 Aars Fred »ved disse 4 Timers Kamp pludseligen bragte sig selv og hele Europa til Bevidsthed om den Kraft, der boede i det, og derved ikke alene tog en højere Plads i Staternes Række, men tillige godtgjorde, at Statsforfatningen ingenlunde havde medført nogen Slappelse i Kraften.« Han finder dog ikke Skildringen af selve Slaget tilfredsstillende, og anfører bl. a. en Række Enkeltheder, der efter hans Opfattelse vidner om Forfatterens manglende Indsigt i nautiske Forhold. Han bebrejder ogsaa Allen, at denne har undladt at omtale, hvad Southey, Nelsons Biograf, siger om Parkers Signal til at afbryde Kampen, nemlig at dette skyldtes *de allerædlestes Bevæg-grunde*. Dette burde, hævder Zahrtmann, »ikke forties ved Fortællingen af disse Begivenheder.«

Fejlene i Allens Fremstilling er dog ikke værre, end at Z. selv erklærer, at han efter Fremkomsten af Allens Arbejde har opgivet at skrive den Redegørelse for Slaget, som han paa Grundlag af indsamlet Materiale havde paatænkt at udgive.

Men efter denne Indledning naar han frem til det, som øjensynlig er hans Hovedanke, nemlig den ovenfor citerede Passus om Lindholm, som han i sin Artikel gengiver med spærrede Typer, hvorefter han skriver:

»Man behøver næppe at være Militær for at indse, at det ikke er en Parlamentær, men derimod den der

sender Parlamentæren, der har at bedømme den Modstand, der endnu kan gøres«, og fortsætter derpaa »endvidere er det vel indlysende, at den Officer, der ved at være udnævnt til den højt betroede Post, Kongens General-Adjutant, kommer til Hoffet, ei af den Aarsag bliver uskikket til at dømme Ting, der angaar hans Fag, og hvad Lindholm angaar, da var han i det Øjeblik, her omtales, Chef for Orlogsskibet »Ditmarsken«, der laa under Equiperung indenfor Bommen. Det er altsaa overflødigt at vise, at der ikke er nogen Mening i denne Sætning, thi dette kan enhver indse; men jeg vil derimod strax gaa over til at bevise, at den hele Sætning er blottet for Sandhed, og at Forfatteren er aldeles vildfarende.«

Man imødeser herefter med Interesse den lovede Bevisførelse, men denne viser sig ikke at rumme andet end Lindholms (paa den Tid endnu ikke offentliggjorte) Beretning om, hvad han »foretog sig i Dagen fra den 2. til d. 7. April«, tillige med hans Korrespondance med Parker, Nelson og Pole.

Beretningen om, hvad Lindholm i de nævnte Dage foretog sig, begynder saaledes:

»Den 2. April Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> attaquerede Lord Nelson med 12 Orlogsskibe og adskillige Fregatter, gun brigs og Bombarderer, den danske Defensionslinje, som bestod af 18 armerede Fartøjer; fem af dem sejlede ind, og søgte Beskyttelse indenfor Trekroner, og 13 blev erobret efter et ærefuldt Forsvar af 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Time. Kl. 3 sendte Lord Nelson en Parlamentær i Land med et Brev; paa Overskriften stod: Til den danske Regering. Da Brevet var skrevet i en ubestemt Tone, saa blev jeg, General-Adjutant Lindholm, sendt ombord til Lord Nelson for at høre hans Mening og spørge om Aarsagen til Parlamentærens Sendelse. Lord Nelson svarede mig, at Menneskelighed alene havde bevæget ham til at sende den.

Han udlod sig om adskillige, politiske Ting, hvorfor jeg bad ham give mig sine Tanker skriftligt; han skrev strax et Brev til Kronprinsen, men bad mig gaa ombord til den Høistkommanderende af Flaaden, Admiral Sir Hyde Parker. Jeg foer da iland og bragte Brevet til Kronprinsen, som befalede mig at fare ombord til Admiral Parker og forsikre ham: at et fiendtligt Angreb af den engelske Flaade var høist uventet for Danmark, der ikke havde noget fiendtligt i Sinde mod England og ikkun havde rustet, da England havde truet det, og hvis Udrustning blot var til Forsvar og ikke til Angreb; endelig at Danmark samtykkede i en Vaabenstilstand for at underhandle den Sag angaaende. — —

Hermed slutter Lindholms egen Relation vedrørende hans Virksomhed indtil Fjendtlighedernes Ophør. Resten af hans Optegnelser angaar udelukkende de følgende Dages Underhandlinger, som ikke har givet Anledning til Kritik, og derfor ikke citeres her.

Efter Gengivelsen af dette udførlige Aktstykke slutter Zahrtmann med nogle Bemærkninger om en Sag, som han øjensynlig har tillagt stor Betydning:

»Den Svimmel som har bemægtiget sig den nærværende Generation, der synes at troe, at Tidsalderens raske materielle Fremskridt berettiger til, uden Grundighed og dybere Indsigt at udgive sig for kyndig Dommer i Alt, hvad enten det angaar Fortid, Nutid eller Fremtid, Statshusholdning, Diplomatiik, Krigskunst, Sømandskab eller Theologie, medfører naturligvis idelige Angreb paa enhver Høitstaaende, som alleroftest af den Natur, at de hverken fortiene Opmærksomhed eller Svar. — — De Mænd, der har censureret Herr Allens Afhandling, og hvis hæderlige Navne ei kunne andet end paatrykke den Paalidelighedens Stempel, opfordrer jeg derfor i Sandhedens og Historiens Navn, til for Fremtiden at udøve dette Kald

med større Omhu og Forsigtighed. Mine yngre værende og vordende Kammerater opfordrer jeg til, naar Bagtalselsen muligen engang vil tumle sig paa min Grav, da at ville værne om mit Navn og min Ære, saaledes som Lindholm gjorde det om Fischers, som jeg har troet det min Pligt at gjøre det om Lindholms, ham, til hvem jeg ikkun var bundet med eet Baand, Standens og dens Æres.«

Allen imødegik den af Zahrtmann og fra anden Side fremsatte Kritik i nogle Artikler i »Fædrelandet«, <sup>6)</sup> hvori han indledningsvis bemærkede, at Ukendskab til nautiske Forhold ikke havde kunnet afholde ham fra at behandle dette Emne, saa meget mere som vore Søofficerer havde ladet 40 Aar hengaa, uden at nogen, bortset fra Bardenfleth, havde følt en saa stærk Opfordring til at levere en Beskrivelse af dette mærkelige Slag, at Beslutningen modnedes til Handling. En kyndig Søofficer havde gennemgaaet hans Arbejde, før det tryktes. Det omtvistede Ord »Hofmand« kunde tages i forskellig Betydning. Lindholm havde uden Tvivl været en Mand af mange Dyder, redelig Vandel og ogsaa en dygtig Søofficer.

I Artiklen i »Folkekalenderen«, siger Allen videre, havde han nævnt, at Nelson under Slaget sendte en Parlamentær i Land forat redde sine Linjeskibe, der var paa Grund ved Trekroner, og at det var en militær Fejl, at denne Parlamentær modtoges med Forbigaaelse af den danske Forsvarslinjes Chef, hvilken Fejl ledede til, at man indlod sig i Underhandlinger med Fjenden uden at vide Besked om, hvorledes det i Øjeblikket stod til i Slaget. Herom har Kaptajn Zahrtmann ikke ytret sig, siger Allen videre, men »saavidt jeg har kunnet erfare er der kun een Mening herom i den danske Marine, og jeg tvivler ikke om, at Capt.

<sup>6)</sup> »Fædrelandet« 22., 23. og 24. Maj 1842.



Zahrtmann deler den herskende Anskuelse i saa Henseende.«

Videre hedder det:

»Det siges fremdeles, at Lindholm afsendtes som Parlamentær med Fuldmagt til at slutte en foreløbig Vaabenstilstand. Lindholm benævnes som Hofmand, og det siges, at han ikke kunde vide, hvad Modstand der endnu kunde gøres ude paa de kæmpende Skibe og Trekroner. Grunden til denne Mangel paa Kendskab var at søge i, at han stod i Land, og ikke vidste hvorledes det stod til i Slaget. Forat redde sig ud af en Forlegenhed sendte Nelson under Slaget en Parlamentær i Land; Kronprinsen modtog ham uden at sende ham til Fischer eller indhente Underretning fra denne; ved denne Fejl gik man Glip af de Fordele, Øjeblikket tilbød. — — Men Kronprinsen bærer ikke ene Ansvarer herfor; hans Omgivelser deler det med ham, og Lindholm paalaae det som Søetatens tjenstgørende General-Adjutant at gøre Kronprinsen opmærksom paa at en Parlamentær sendt midt under et Slag, bør henvises til den kommanderende. At en Søofficer og dertil Søetatens tjenstgørende General-Adjutant skulde være uvidende om, hvad Krigsbrug er i saadanne Tilfælde, tør man ikke antage. Naar derfor Kronprinsen, mindre bekendt med Forholdene, udtalte en saadan Anskuelse, da var det General-Adjutantens Sag at paavise, at det vilde være et Misgreb at modtage en engelsk Parlamentær i Stedet for at sende ham til Olfert Fischer og lade denne bedømme, om det efter Slagets Stilling var rigtigt, at Batterierne standsede eller fortsatte Ilden. Da Uvidenhed om Krigsbrug ikke kan anvendes som Undskyldning for Lindholm, synes han at have ladet sig bestemme af en Ulyst til at modsige en Mening, der var udtalt af en Højerestaaende; en saadan Utilbøjelighed til at træde op i Modsætning til de af en Højerestaa-

ende udtalte Anskuelse plejer man at indbefatte under Udtrykket Hofmand. Man har kun Valget mellem at antage, at Kronprinsen med et ubegribeligt Stivsind har holdt fast ved en Mening, om hvis fuldkomne Urigtighed han ved de mest indlysende Grunde maatte kunne overtydes, eller at Lindholm i dette Tilfælde har opført sig som en Hofmand.

Men blev nu den engelske Parlamentær modtaget, og skulde Lindholm sendes som Parlamentær til Nelson, da burde Lindholm — dette var det næste, som var at gøre — udbede sig Kronprinsens Tilladelse til at han, naar han foer ud til Nelson, først maatte begive sig til Fischer. Hos Fischer kunde General-Adjutant Lindholm erholde den Kundskab om Stillingen, som han endnu manglede.« —

Endvidere berører Allen Lindholms kendte Brev til Nelson som Svar paa dennes fornærmelige Ytringer om Olfert Fischer. Med denne Sag hænger det formentlig saaledes sammen: Nelson, der i Indberetningen til sine Foresatte, hævdede at have vundet en afgørende Sejr, maa have følt sig ramt over i »*Naval Chronicle*«, i det selv samme Nummer, der indeholdt den autentiske, engelske Beretning om Slaget, at læse en Oversættelse af Olfert Fischers Rapport til Kronprinsen, med den bekendte Passus om »denne Helt, der midt i Slagets Hede sendte en Parlamentær i Land forat foreslaa Vaabenstilstand.« Det er vel ikke usandsynligt, at denne Bemærkning har faaet en Del engelske Læsere til at studse, og at den ogsaa har fremkaldt Spørgsmaal herom til Nelson, der maaske har haft vanskeligt ved at overbevise sine Landsmænd om, at hans Vaabenstilstandsforslag udelukkende var foranlediget af den *Menneskekærlighed*, han havde paaberaabt sig overfor Danskerne. Fischers Ytring har berørt ham pinligt, og hertil kom yderligere, at heller ikke *Vaabenstilstanden* havde vakt

udelt Anerkendelse i England. Herom vidner en Artikel i »Morning Chronicle«, som det er værd at gengive et Uddrag af, fordi den klart belyser den politiske Situation ved Østersøen umiddelbart efter Slaget. Det hedder saaledes:<sup>7)</sup>

»Den Convention, der er sluttet med Danmark, opvækker ikke nogen synderlig Tilfredshed i London. Man havde ventet, at de Danske skulde blive tvungne til at frafalde den bevæbnede Neutralitets Grundsætning, saavel som den virksomme Deltagelse, som vi har kunnet se saa stor Prøve paa, ved at forestille os adskillige af vore Skibe skamskudte og utjenstdygtige. — — Vaabenstilstanden strækker sig just til et Tidspunkt i Aaret, hvor Fjendtlighedernes Fornyelse vil lægge Hindringer i Vejen, dersom Freden, naar den Tid kommer, ikke skulde være sluttet. Sandt er det imidlertid, at vor Flaade, efter de Vanskeligheder, den har haft at kæmpe mod, nu har den Frihed at gaa og fortsætte sin Plan mod de øvrige Allierede. Dersom vore Foretagender mod Sverrig og Rusland fuldkommen lykkes, kan Danmark blive nødsaget til, efter deres Exempel, at vige, men dersom vi i de øvrige Angreb skulde prøve al den Modstand, vi mødte ved København, hvad Forfatning vilde vi da komme i, naar vi skulde til at gøre et nyt Angreb paa Danmark, der nu kender sine Forsvarsmidlers Kraft. — —

En Vaabenstilstand, der nærmer sig lidet til statusqvo, forudsætter, at der ikke er nogen afgjort Sejr paa nogen af Siderne. Er vi virkelig de Danskes Overmænd, bør vi unægtelig benytte os af vort Overvælde, for med eet at afgøre Striden. En Vaabenstilstand, som ikke synderlig, eller slet ikke bidrager til at overskære den store Knude, som tilstaar Fjenden Midler til at

7) Efter S. Soldin: Krigstildragelser Kbh. 1802.

forstærke sig, uden at tilstaa den stærkere Magt fuld Godtgørelse, er en i højeste Grad upolitisk Vaabenstilstand. Forgæves vilde man indblande Menneskelighedslovtaler; man sparer Blod idag, for at udgyde overflødig i Morgen. Vi frygter, at Bonaparte forstaar Vaabenstilstands-Politiken meget bedre.«

Hvorom alting er, Nelson skrev et Brev til Lindholm, hvori han omtalte »Danmarks brave Kriger Commandeur Fischer«, som Allen kalder ham, paa den usømmeligste Maade, og paa dette Brev, skriver Allen videre, gav Lindholm »et Svar af forunderlig Høflighed«. Diplomatiske Hensyn kunde næppe molivere en saadan Høflighed. Southey synes selv at have haft Følelsen heraf, naar han i Anledning af Lindholms Svar bemærker, at Lindholm »thus handsomely winding up his reply, he southed and contented Nelson.« — —

Sluttelig erklærer Allen, at han anser sig have haft den gyldigste Hjemmel for Anvendelsen af Ordet »Hofmand« i Udsagn af »paalidelige og sandhedskærlige Mænd og det fra saa mange Sider, baade i og udenfor Marinen, at jeg har været berettiget til at antage disse Udtryk for Udtryk af en almindelig Dom. I Lindholms Stilling, først som Adjutant hos Prins Carl af Hessen<sup>8)</sup> og siden som General-Adjutant og kgl. Yachtkaptajn var der intet, der stred mod en saadan Dom.«

Herpaa svarede Zahrtmann ikke. Han var kort før dette Indlægs Fremkomst, som Chef for en Fregat, afsejlet til Middelhavet paa et længere Togt, og snart efter ebbede Diskussionen ud.

---

Det var fuldt naturligt, at Zahrtmann — og formentlig adskillige andre med ham — reagerede over-

<sup>8)</sup> Frederik d. VI.s Svigerfader.

for Allens Anvendelse af Betegnelsen »Hofmand«, for selvom der kendes Exempler paa Hofmænd, som Regenterne ikke har været tjent med, maatte Udtrykket, saaledes som det anvendtes her og blev forstaaet, medføre, at der riposteredes.

Imidlertid maa det regnes Allen til Gode, at han i sin Fremstilling af Slaget paa Rheden ogsaa søgte at kendetegne Lindholms Rolle ved denne Lejlighed, Historieskrivningens Værdi ligger jo først og fremmest i den Lære, der kan uddrages af Historiens Erfaringer. Hvis det Aktiv, en Nation besidder i sin Historie, skal komme til Nytte, maa Historieskrivningen være ærlig, om fornødent skaanselløs, og kan ikke dække over Fejl, fordi de er begaaet af en Kronprins eller lade Hændelser uomtalt for at skaane visse Familjer, hvis Medlemmer herved tager sig mindre straalende ud, end deres Rang og selskabelige Stilling har ladet formode. Hvis Historieskrivningen maatte tage saadanne Hensyn, kunde man ligesaagodt helt undlade at skrive Historie og overlade Historieskrivningen til Udlændinge, saaledes som det en Tidlang skete her. —

Kronprinsen handlede den 2. April med den suveræne Monarks Beføjelser, og hans Ansvar lader sig ikke bortforklare, *navnlig ikke ved Henviisning til hans gode Hjerte*. I saadanne Øjeblikke har ansvarlige Personligheder, ligegyldigt hvor og i hvilken Stilling de befinder sig, kun en eneste gyldig Maalestok for deres Handlinger, nemlig *Statsinteressen*, fordi den er det eneste, der paa engang repræsenterer baade Nutid og Fremtid. Men Kronprinsen diskulperes maaske i nogen Grad af den ugenomsigtige, udenrigspolitiske Situation, i hvilken han den Dag befandt sig, hvor alle det »væbnede« Neutralitetsforbunds øvrige Deltagere svigtede, og den dansk-norske Flaade alene mødte Sejrherreren fra Aboukir.

Samtidig kan der være Grund til at erindre om den Panikstemning, der omgav Kronprinsen i hans egen snævrere Kreds, blandt hans kongelige Slægtninge og i Statsraadet. Hvis man tør tro L. Engelstofts Beretninger var baade Schimmelmann og C. D. Rewentlow grebet af en Sindsbevægelse, for hvilken Forfjamskelse er et mildt Ord, og som det er forfærdende og beskæmmende at læse om.<sup>9)</sup> Som bekendt mødtes Kronprinsen af en ganske anden Stemning i Hær og Flaade og ikke mindst fra det københavnske Borgerskabs Side. —

Allen har imidlertid Ret i, at Kronprinsen ikke bærer Ansvar alene; hans Generaladjutant deler det med ham! Ganske vist er det om Frederik d. VI sagt, at han »indjagede sine Officerer Frygt for Ansvar«<sup>10)</sup>, men det er vel næppe tænkeligt, at Søetatens Generaladjutant skulde have ladet sig »indjage Frygt.« Under alle Omstændigheder vakte Lindholms Holdning hos Samtiden en Kritik, hvis Ekko endnu idag, efter halvandet Aarhundredes Forløb, ikke er forstummet.

Men i saa Henseende er der Grund til at have den Udvikling for Øje, som i det foregaaende Aarhundrede havde fundet Sted indenfor det danske Monarki, og af hvilken ogsaa Lindholm var et Produkt.

Ved Suverænitets Indførelse 140 Aar tidligere var den gamle danske Adel bleven sat ud af Spillet, og Frederik d. IV.s berygtede Testamente betonedes endog, at Medlemmer af denne Stand burde holdes borte fra Statens højere Embeder, fremforalt fra ledende Stillinger i Hær og Flaade. Disse Familjers Virksomhed skulde fortrinsvis begrænses til Landbruget!

Herved berøvedes Staten imidlertid et Element, der

<sup>9)</sup> »Danske Samlinger« 1865—66 p. 179—80.

<sup>10)</sup> C. F. Rist.

var Bærer af historiske Traditioner, som den nye Styres Repræsentanter ikke helt kunde hævde. Det er muligt, at den gamle Adel har haft alvorlige Fejlgreb paa Samvittigheden; men det maa samtidig erindres, at Størstedelen af de straalende Førere, der lige fra Unionstiden og indtil det 18. Aarhundredes Begyndelse gav den danske Søkrigsførelse dens Rytme, var udgaaet af denne Stand. Deres Bedrifter — baade i Medgangs- og Modgangstider — og de Impulser, der udgik fra dem, fremgaaet af en ukuelig Sejrsvilje, forenet med overlegen og uafhængig Dømmekraft, har været af grundlæggende Betydning for Folkets *nationale Selvbevidsthed*, og det kan endog synes tvivlsomt, om der uden dem havde existeret et nationalt bevidst dansk Folk idag.

Kan nogen forestille sig en af disse Herremænd i Generaladjutant Lindholms Sted den 2. April? Falder ikke en mærkelig Forringelse i Forstaaelsen og Behandlingen af militære Opgaver i Øjnene, naar man sammenligner Tempoet for Søkrigsførelsen blot 80—100 Aar tidligere med det flove Aktstykke, der foreligger i Generaladjutant Lindholms Beretning om, hvad han »foretog sig« den 2. April? Der er her sket et iøjensaldende Brud paa Traditionen, der nødvendigvis maatte blive skæbnesvangert, saa snart det dansk-norsk-holstenske Monarki kom ud for en alvorlig Krise, som den, det befandt sig i de Dage og i den følgende Tid. Det synes som om de, der havde Ansvaret for Staten, snarere har ladet sig inspirere af Grundsætninger hentet fra Datidens tyske »Kleinstaat« end af Arven fra en stor Fortid.

En moderne Historiker vilde antagelig om Lindholm ikke have brugt Betegnelsen Hofmand, men snarere have betegnet ham som *Tjenestemanden*, som Enevældens, i mange Maader dygtige og korrekte Tjene-

stemand, der vel i en vis Forstand var Rygraden i det fast sammentømrede, enevældige Monarki, men hyppigt ogsaa var gennemtrængt af en stærk Overbevisning om det hensigtsmæssige i saavidt muligt at *undgaa et Ansvar*. Men heroverfor hævdede Allen, med Historiens Lære for Øje, at i en Situation, hvor vigtige Statsinteresser staar paa Spil, der kan blive afgørende for Nationens Skæbne gennem Generationer, er det at adlyde ikke altid nok. Her var et Problem, som den oldenborgske Enevælde, i Modsætning til andre Monarkier, ikke formaaede at løse. Den bevægede Tid ved det 19. Aarhundredes Begyndelse lod ingen stærke Personligheder træde i Forgrunden. Den fostrede ingen Gneisenau eller York og ingen Nelson.

Nelson adlød den 2. April ikke den Befaling, han fik til at afbryde Slaget! Det havde maaske været hans Pligt, men alligevel handlede han den Dag som sin Statsinteresses tro Tjener, og han svigtede ikke sine Folk, der kæmpede for Sejren. Herved var det, at Slaget fik en Udgang, der gav ham Adkomst til at tale om Sejr. For en saadan Optræden eksisterer der ganske vist ingen Lovbestemmelser, thi den, der sætter Liv og Ære paa Spil for det ene at knytte Sejren til sit Flag, handler efter Maximer, der ikke kan rubriceres i et Reglement. Her kan man højst tale om den Art »imponderabilia«, der undertiden har faaet bestemmende Indflydelse paa Staters og Nationers Skæbne.

Hos Nelsons Modstandere var et saadant aandeligt Element ikke til Stede, og dette blev afgørende for, at Flaaden, trods en storslaaet Indsats, og skønt den havde et tappert Folk bag sig, ikke fik det ud af sin Kamp, som den havde fortjent. At Nelson overfor Kronprinsen — og Lindholm — med Held kunde anvende *den ældgamle Krigslist*, at true en haard Modstander med hensynsløs Fremfart, hvis Modstanden



ikke ophører, det tjente kun til at afsløre den politiske Kraftesløshed, som det 18. Aarhundredes Udvikling i Danmark havde medført.

---

Slaget paa Rheden indtager vedblivende, med Rette en fremtrædende Plads i nordeuropæisk Krigshistorie. At læse derom er for en dansk baade opmuntrende og nedslaaende. Opmuntrende fordi det paany godtgjorde, hvilken Kraft det danske Folk rummer, nedslaaende fordi disse Kraftressurser, der altid har været latent til Stede, hverken den Dag eller i de følgende Aar paa noget Tidspunkt frigjordes og tillodes at komme til fuld Udfoldelse, men tværtimod undertryktes og svigtedes fra oven. Ogsaa i den Henseende er Slaget historisk, at det var den første af de *Kapitulationer*, som Statstyrelsen i det 19. Aarhundrede gjorde sig skyldig i, og som gentagne Gange hindrede, at en ikke udsigtsløs Kamp førtes til en fuld militær Afgørelse. Om den sidste af disse Kapitulationer, i 1864, har Kaptejn H. L. E. Wenck, i dette Tidsskrifts Augustnummer 1914 skrevet nogle indtryksfulde Ord, som er vel værd at erindre.

Dette maatte naturligt medføre, at Forbindelsen med Norge, som vore Forfædre havde skabt i Middelalderen, sprængtes, at Holstenerne, som indtil da havde været stolte over deres Danskhed, en Menneskealder senere rejste sig mod deres gamle Forbundsland; at sluttelig indflydelsesrige Dele af den danske Befolkning af sine politiske Føreres Kraftesløshed drog den skæbnesvangre Slutning »Hvad kan det nytte?«, indtil vi omsider naaede derhen, hvor vi er idag.

---

## Vovt Søværns Hæders- og Mindedage. Oktober Maaned.

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

4. Okt. 1710: Flaade paa 26 Linieskibe og 5 Fregatter under Generaladmiral Gyldenløve kæmper i Køge Bugt med svensk Flaade paa 21 Linieskibe og 3 Fregatter under Generaladmiral Wachtmeister. Linieskibet »Dannebrog«, Chef Kommandør Iver Hvitfeldt, 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. 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, medens den øvrige Besætning reddes.
11. Okt. 1566: Admiral Otto Rud dør; Flaadefører fra Syvaarskrigen.
12. Okt. 1899: Krydseren »Valkyrien«, Chef Kommandør H. K. H. Prins Valdemar, hejser Kommandoen for at afgaa paa Togt til Middelhavet og Østasien og for at støtte Danmarks Handelsinteresser (Ostasiatisk Kompagni m. m.) i disse Farvande. (Hjemkomst 21. Juli 1900).
12. Okt. 1939: Den første paa Nyholm byggede Skole for Kadetter tages i Brug, Chef Kommandør Evers, medens den siden 1869 i Nyboder benyttede Skole overgives til Finansministeriet.

13. Okt. 1644: Eskadre paa 17 Skibe under Admiral Pros Mund kæmper i Femern-Bælt og besejres af svensk-hollandsk Flaade paa 41 Skibe under Admiralerne Wrangel og Thijsen. Danske Eskadre mister 2000 Mand, deriblandt Admiral Pros Mund.
13. Okt. 1824: Kontreadmiral H. C. Sneedorff dør; Medstifter af Søe-Lieutenant-Selskabet, bekendt Kadetchef.
19. Okt. 1845: Orlogsbriggen »Ørnen«s Landgangskompani under Secondløjtnant Hammer undsætter og befrier Fortet Prinsensten i Dansk Guinea fra Negerstammes Angreb. (Dansk-Guinea erhvervedes i 1654, solgt til England i 1850).
19. Okt. 1914: Undervandsbaaden »Havmanden«, Chef Kaptajn Schaffalitzky de Muckadell, beskydes udfor 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.
21. Okt. 1923: Orlogsskibet »Niels Juel«, Chef Kommandør Bojesen, afgaar fra København paa Togt til Sydamerika.
22. Okt. 1784: Kgl. Resolution om Oprettelsen af »Det kongelige Søekaart-Archiv« med Kaptajnløjtnant de Løvenørn som Direktør.
24. Okt. 1808: Fæstningen Christiansø under Kaptajn Kohl afslaar Angreb fra engelsk Eskadre paa 2 Linieskibe og 6 Fregatter.
27. Okt. 1871: Ordre udstedes i Marinen om Tiltaleform »De« til alle Underordnede.
28. Okt. 1690: Peter Wessel fødes i Trondhjem.
28. Okt. 1744: Batteriet »Neptunus« paa Nyholm tillægges Navnet »Christianus Sextus«.
29. Okt. 1658: Hollandsk Flaade paa 39 Skibe under Luitnant-Admiraal van Opdam, senere forenet med dansk Eskadre paa 9 Skibe under Admiral Henrik Bjelke, slaar sig i Sundet gennem svensk Flaade paa 55 større og

mindre Skibe under Admiral Wrangel og undsætter København. (Medaille slaaet).

29. Okt. 1694: De sidste »Skipperboder« sælges ved offentlig Auktion, 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 Kuart-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, hvis Formue paa 17100 Kr. testamenteres til Søe-Lieutenant-Selskabet.

F. Kj.

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### England.

#### *Flyvevæsen.*

Til et stort 4-motoret engelsk Bombeluftfartøj kræves — indbefattet Personellet paa Jorden — 56 Mand.

Dette viser den store Organisation, der nødvendigvis maa ligge bag Bombeangrebsoperationer.

Selve Luftfartøjets Besætning bestaar af 8 Mand nemlig: Chefen (Flyver), Reserveflyveren, Navigatøren, Telegrafisten samt 4 Mand til Betjening af Vaaben.

De øvrige 48 hører til Personellet paa Flyvepladsen og omfatter bl. a. en Meteorologiofficer, en Faldskærmspakker, en Flyveleder, 18 Mand er Hangar- og Flyvepladsmandskab, 11 Mand er Bombemandskab, en Chauffør til Bombetraktor, en Mand til Olie- og Benzinpaafyldning o. s. v.

(Svensk Presse) *H. H.*

### Italien.

#### *Flyvevæsen.*

I »Pop. d'It.«, 12.-6., anføres de Ydelser, som det italienske Luftvaaben har præsteret i Løbet af de 2 første Krigsaaar:

Angrebsforetagender 70,050,

Antal nedkastede Bomber 344,614,

Flyvetimer 298,557,

Lufttransporter 37,452, hvorved der er tilbagelagt  
28,810,414 km,

befordrede Personer 345,975,

befordret Materiel 23,726,419 kg,

ødelagte Luftfartøjer i Luftkampe (med Sikkerhed) 1280,  
 ødelagte Luftfartøjer ved Luftværnsskyts (med Sikkerhed) 784,  
 ødelagte Luftfartøjer paa Jorden (med Sikkerhed) 449,  
 endvidere sandsynligvis ødelagte er henholdsvis 518, 16, 275,  
 Antal Krigsskibe sænket ved Bomber eller Torpedoer 34,  
 Antal Krigsskibe beskadiget ved Bomber eller Torpedoer 151  
 med 181 Træffere,  
 Antal Handelsskibe sænket ved Bomber eller Torpedoer 65,  
 Antal Handelsskibe beskadiget ved Bomber eller Torpedoer  
 81 med 107 Træffere.

(M. W. Juni 42) H. H.

## Sverige.

### *Flyvevæsen.*

(jvfr. T. f. S. 1942, Side 188).

*Flygförvaltningens* Budgetforslag for næste Budgetaar følger i alt væsentligt de Retningslinier, som blev angivet af Rigsdagen til Forstærkning af Forsvaret i Femaarsperioden.

I Overensstemmelse hermed foreslaar *flygförvaltningen*, at yderligere en Eskadrestab oprettes i Göteborg, og at Landets Inddeling i Luftbasisomraader fuldføres ved at give vestre Luftbasisomraade en begrænset Organisation.

I det kommende Finansaar skal der etableres to nye Jagerflotiller (à ca. 30 Luftfartøjer) nemlig F 13 i Norrköping og F 16 i Uppsala.

Desuden skal den nuværende Kadetskole paa Ljunghyhed danne den nye Flyverkadetskole (F 20) i Uppsala.

Dette betyder, at kun *flygvapnets* Aspirantskole og Flyveskolen for Reserven forbliver paa Ljunghyhed (den grundlæggende Flyveruddannelse).

De nye centrale Flyvemaskinværksteder i Arboga skal træde i Funktion ved næste Finansaar.

Det samlede Budgetforslag udgør ca. 230 Mill. Kr., heraf til Luftfartøjsmateriel 182 Mill.

Hertil kommer yderligere 60 Mill. paa den saakaldte Kapitalkonto for *flygvapnets* Bygninger og Flyvepladser.

Desuden er der beregnet Midler til Basis for en Bombeflotille i Halmstad og en Torpedoflotille ved Ronneby, som skal etableres i 1944 samt for Hälsinge Luftflotille, for en Jagerflotille ved Söderhamn og for Västmanlands Luftfl. ved Hässlö, idet dennes nu-

værende Bygninger (det gamle Västmanlands Regiments Kaserne) i 1944 skal tages i Brug til *flygvapnets* Underofficersskole, Signalskole og Mekanikerskole.

Endvidere er der afsat visse Beløb til Bygning af Basis for 10. Luftfl. ved Ängelholm. Denne Flotille er midlertidigt forlagt til Malmø.

Blandt de mindre Udgifter bemærkes et Beløb til Anskaffelse af otte Sejlbaade (2000 Kr. pr. Baad); i Motiveringen herfor anfører *flygförvaltningen*, at Luftstyrkernes Operationer i Krig i vid Udstrækning vil komme til at foregaa over Søen, hvorfor Fredsøvelser over Hav ligeledes maa finde Sted.

Det flyvende Personel bør derfor have Mulighed for under Uddannelsen at deltage i en vis Sotjeneste.

(Svensk Presse Sept. 42) H. H.

## Tyskland.

### *Flyvevæsen — Luftbeskyttelse.*

I »Flygning«, Juli 42 skriver G. H. Tonndorf om de engelske Bombeangreb paa Tyskland. (Uddrag):

»Den britiske Minister for økonomisk Krigsførelse udtalte engang:

»Jeg vil hellere se Leuna-Værkerne ødelagt end det halve Berlin«.

Englænderne, som altid har haft en udtalt Sans for Økonomiens og Financernes Betydning for Krigen, og som i væsentlig Grad fører Søkrigen paa dette Grundlag (Blokade), forfægter selv i Luftkrigen en Krigsdoktrin, der som Grundsætning i vid Udstrækning bygger paa »økonomisk Krig«.

Ovenstaaende Ord af den engelske Minister er jo betegnende for denne Indstilling. Luftkrigen har til Formaal at supplere Blokladen til Søs. Eftersom Tyskland herigennem er afskaaret fra den transoceanske Olietilførsel, er Fabrikkerne til syntetisk Oliefabrikation selvfølgelig af den største »strategiske« Betydning for Tysklands Forsyningstjeneste, og det er derfor disse Anlæg saa ofte »huskes« af de engelske Bombeluftfartøjer.

Den Luftkrig, som nu fra engelsk Side er sat i Gang mod den tyske Hjemmefront, har dog sikkert ikke alene krigsindustrielle Maal, dens Effektivitet kan ikke maales udelukkende ved Omfanget af ødelagte eller beskadigede Rustningsfabrikker. Denne Luftkrig

har i ikke mindre Grad til Hensigt at bringe Tysklands hele Forsyningssystem — Industrier og Kommunikationer — i Uorden, og at undergrave Civilbefolkningens Moral, Arbejdsvilje og Udholdenhed.«

»Det Omraade, som uden Tvivl vil være det vigtigste Maal for de engelske Luftangreb er Ruhrdistriktet, Tysklands »industrielle Hjerte.«

Paa 1 % af hele Tysklands Areal er her koncentreret  $\frac{2}{3}$  af Landets Kul- og Staalindustri, hvilket er ensbetydende med Verdens største Samling af Sværindustri.

Her lever 6 Mill. Mennesker i umiddelbar Nærhed af de Gruber og Fabrikker, hvor de arbejder.

Nu er Tyskland imidlertid i mindre Grad ene afhængig af Ruhrdistriktet, idet man allerede i 1936 paabegyndte bl. a. Opbygning af et Industricentrum for Sværindustri i Central-Tyskland paa Basis af *Salzgitters* Jernmalm.

I de nærliggende Byer som Magdeburg, Halle m. fl. skød Kampvogns-, Luftfartøjs- og Kuloliefabrikker samt andre Krigsindustrier op. Selv dette Omraade ligger dog nu ikke mere tilstrækkeligt langt borte til at undgaa Angreb, hvorfor Tyskerne i de seneste Aar har overført en Række Industrier til Østrig, Tjechoslovakiet, Polen og andre Omraader. Disse Forflytninger har imidlertid medført en øget Belastning af de allerede haardt belastede Jernbaner.

Baade England og Tyskland er tætbefolkede Industrilande, men med Hensyn til Bybebyggelsen er der en betydelig Forskel, som maa tages i Betragtning ved Bedømmelsen af Luftangrebenes Virkninger. I England bor Arbejderne som Regel i En- eller To-lejligheders Huse, i Tyskland derimod i store, sammenbyggede Komplekser. Det er derfor let at forstaa, at en Bombe, der falder i tyske Arbejderkvarter, gør langt større Skade og gør mange flere Mennesker hjemløse, hvorfor Evakueringsproblemet efter Luftangreb er langt mere omfattende i Tyskland end i England. Tyskernes berømte Organisationsevne er nu sat paa en haard Prøve. I en svejtsisk Avis er der for nylig givet nogle interessante Enkeltheder om Hjælpearbejdet efter et Bombeangreb.

Gennem flere Aar har Tyskland oplagt saakaldte Katastrofe-forraad, og det er disse Lagre, som Tyskerne maa ty til, naar de nødlidende efter et Luftangreb skal hjælpes. Det opgives, at Tyskerne efter Bombardementet af Lübeck i Løbet af 14 Dage ud-delte 1.8 Mill. Appelsiner, 10.000 Æbler, 50 Fade Sild og en Del andre Fødemidler; desuden 10.000 Par Sko, 2000 Kjoler, 5000 Sæt



Børnetøj og 2000 Mælkeflasker. Desuden fik hver Person i Byen 60 g Kaffe, 3 Æg og ekstra Tobak.

Naar Ulykken rammer en By, er det dog nødvendigt, at andre Byers Hjelpeorganisationer ligeledes hjælper med til at lindre Nøden blandt de Hjemløse, og fra forskellige Dele af Landet sendes Ambulance- og Hjelpevogt til den hjemløste Stad.

Tyskerne har store og effektive Organisationer, hvis Opgave det er at bringe vitale Anlæg saasom Elektricitets- og Gasværker, Vandlejninger o. l. i Orden. Først blandt disse Organisationer staar »Technische Nothilfe«. Den har spillet en stor Rolle paa de forskellige Kampfronter, men har nu ogsaa faaet tildelt vigtige Opgaver paa Hjemmefronten.

Det er selvsagt umuligt for en udenforstaaende at faa virkeligt Begreb om Tysklands Muligheder for at modstaa de allieredes Bombeoffensiv gennem længere Tid; det er selvsagt vanskeligere og vanskeligere at skaffe Boliger til de hjemløse, og Reserverne er ikke udtømmelige. Spørgsmaalet om, hvilken Rolle Luftkrigsførelsen kan faa i den nuværende Krig, afhænger udelukkende af den Hyppighed og det Omfang, hvormed de allierede kan gennemføre Luftangrebene mod den tyske Hjemmefront.«

H. H.

## U. S. A.

### *Flyvevæsen.*

I Krigsproduktionsdepartementet overvejes det at løse Handelskibsfartskrisen ved at bygge en stor Lufttransportflaade.

40.000 To-Tons Flyvebaade skal kunne yde det samme som den Handelsflaade, der i Øjeblikket staar til de Allieredes Rådhed.

(De to Tons er formentlig den »betalende Last« paa et Togt over Atlanterhavet).

(M. W. Juli 42)

I den senere Tid er der fremkommet en Del Oplysninger vedrørende de amerikanske »Flyvende Fæstninger«.

Heraf fremgaar det, at disse svære Bombeluftfartøjer har foretaget Angreb om Dagen — udenfor egne Jageres Dækningsomraade —, hvor de iøvrigt er kommet i Kamp med Modstanderens Jagere.

De »Flyvende Fæstninger« har da maattet basere sig paa deres egen Forsvarskraft i Forbindelse med Flyvning i sluttet Formation. Da disse Bombeluftfartøjer imidlertid er forsynet med 13

svære og lette Maskingeværer, forstaar man, at en saadan Formation kan præstere en koncentreret Ild mod angribende Jagerluftfartøjer.

Den Bombelast, disse amerikanske Luftfartøjer kan medføre, er ikke særlig stor, men Nøjagtigheden ved Bombekast selv fra meget store Højder betegnes som bemærkelsesværdig. Aarsagen hertil er formentlig de meget effektive Bombesigter, der anvendes, idet det hævdes, at det er muligt at træffe selv Maal af ringe Udstrækning fra 7000—9000 m Højde.

Det siges fra kompetent Side, at disse »Flyvende Fæstninger« har skabt nye Muligheder for Luftkrigen.

(Svensk Presse) H. H.

---

## Marinens Bibliotek.

Juli og August 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

- \*223. *Solver, C. V.*: Vikingernes Kompas. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. Særtr. af »Naturens Verden« 1942. Pag. 197-218. H. Gave fra Kap-tajn C. V. Sølvér.

224-229. *Sange*. Mp. I. Marineforeningsange, Sømandssange og andre Sange.

- \*230. *Häverníck, W.*: Hamburgs Schiffahrt und ihrer Entwicklung. Ein Führer durch die Schiffahrtsabteilung des Museums für Hamburgische Geschichte. Ill. Hamb. 1936. 8<sup>o</sup>. H.

- \*231. *Mathies, O.*: Hamburgs Reederei, 1814-1914. Ill. Litt.henv. Verzeichn. der Hamburger Reeder von 1814 bis 1914. Per-sonen- und Firmen-Register. Hamb. 1924. 4<sup>o</sup>. H.

230 og 231 er Gave fra Karl Tvede. Wede Buchhandlung-Antiquariat, Hamburg.

- \*232. *Gregersen, Aa.*: L'Islande. Son statut à travers les ages. Kort. Litt. Paris 1937. 4<sup>o</sup>. H. Gave fra Forfatteren.

- \*233. *Solver, C. V.*: Puntlandets Genopdagelse c. 1500 f. C. Bidrag til Studiet af Oltidens Handelsveje til Søs. Ill. og Kort. Litt.fort. Summary in English. Kbh. 1935. 8<sup>o</sup>. H.

234. Ordning vedrørende Legitimationskort paa Holmen. O. V. 1942. fol. H. Bil.: »Midlertidig Legitimation«, »Anmodnings-blanket«, »Midlertidig Adgangskort« samt »Afleveringsrap-port for bortkomne Legitimationskort«. Følgeskr. fra Chefen for Flaadestationen af 1. 8. 1942.

235. *Blinkenberg, A. og Thiele, M.*: Dansk-fransk Ordbog. Under Medvirkning af C. Hjort, P. Højbye og Fru C. Thierry. Kbh. 1937. 8<sup>o</sup>. H.

236. *Sachs-Villatte*: Enzyklopädische französich-deutsches und deutsch-französisches Wörterbuch. Mit Angabe der Aus-spreche nach dem phonetischen System der Methode Tous-

- saint-Langenscheidt. Hand- og Schulausgabe. Berl.-Schönberg u. A. 2 Bd. 4<sup>o</sup>. H.
1. Teil: Französisch-deutsch. 4. Bearb. 1917 von Karl Mosser. 28. Aufl.
2. Teil: Deutsch-französisch. 4. Bearb. 1921 von A. Biel, A. Tönnies und K. Schmidt. 25. Aufl.
237. *Muret-Sanders*: Enzyklopädisches englisch-deutsches und deutsch-englisches Wörterbuch. Mit Angabe etc. Hand- und Schulausgabe. Berl.-Schönberg. u. A. 2 Bd. 4<sup>o</sup>. H.
2. Teil: Deutsch-englisch, von H. Baumann, Nachtrag von E. Klatt. 18. Aufl.
- \* 238 og 239. Militærlægen. XXXXVIII Aarg. 1. og 2. Hft. Kbh. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
1. Hft. *Seedorff, J.*: Erfaringer fra min Virksomhed som Militærlæge i den finske Hær.  
*Ernst, J.*: Demonstration af Professor Brofeldts Papskinner. Ill.
2. Hft. *Tramsen, H.*: Nyere Retningslinier for Behandlingen af det posttraumatiske Shock.
240. Skeppsholmsnyt. Tidning för personal tillhörande Stockholms Örlogsstation. 2. Aarg. 48-50, 3. Aarg. 1-11 (12 og 13 findes ikke) 14-25. 4. Aarg. 1-9 (10 findes ikke) 11/12 ff. Sthlm. 1940-42 ff. *Nyt Abonnement.*
- \* 241. Haandbog i Søartilleri for Flaadens Officerer. Ill. Udarb. ved Søartilleriet. Trykt ved Marinemin. Foranstaltn. Kbh. 1884. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra Foreningen »Ornen«.

*H. Bistrup.*

## Slaget paa Reden.

Af Kommandør M. Bojesen.

Med stor Tilfredsstillelse ser man Redaktør Dalhoff-Nielsen tage Slaget paa Reden op til Behandling i »Tidsskrift for Søvæsen«s Oktobernumer, og ikke lidt af det, han henviser til, er overmaade interessant og næppe kendt af særdeles mange.

Man maa helt slutte sig til Forfatterens Udtalelser angaaende Polemiken mellem Professor Allen og Admiral Zahrtmann; det kan ikke bestrides, at Z., ved saa stærkt at fremhæve at Parkers Signal til Nelson om at afbryde Slaget var dikteret af »de allerædlestes Bevæggrunde«, virker noget naiv.

Nelsons egne Bevæggrunde til at søge Slaget afbrudt var tilvisse ikke af blaaøjet, naiv Natur; hans egne Landsmænd gennemskuede ham bedre end vi, og ingen engelsk Søofficer kan være i Tvivl om Sagens rette Sammenhæng. — En af Englands mest bekendte Admiraler fra den første Verdenskrig, Admiral Sir Reginald Bacon, skriver herom:

»Slaget begyndte, og dets Forløb viste, at Udfaldet for at bruge et mildt Udtryk var tvivlsomt. Nelsons Omdømme holdt hans Kampiver i Tømme: han arrangerede en Vaabenstilstand og frelste sin Eskadre. Dømmekraft og klar Omtanke midt under en vild Kamp frelste Skibene. . .

Ved København viser hans Behændighed, ved at faa sin Flaade bragt ud af hvad der kunde være blevet en ulyksalig Knibe (disastrous dilemma), atter

hans Dømmekraft med Hensyn til, hvornaar man skal slaas, og hvornaar man skal retirere«<sup>1)</sup>. Og en anden af Englands betydeligste Admiraler, Lord John Fisher, siger: »Nelson angreb København, blev i Virkeligheden slaaget, men bluffede den danske Kronprins. . .«<sup>2)</sup>.

Zahrtmanns Polemik mod Allen skyldes aabenbart, at han som Kongens Adjutant har følt sig saaret ved Allens Anvendelse af Ordet Hofmand paa General-Adjutant Lindholm. — Nu har Allen ubestrideligt benyttet dette Udtryk i en mindre smigrende Betydning, men Z. havde ikke behøvet at føle sig truffet, da han visselig var alt andet end slet og ret Hofmand, og hans Bemærkning om, at »den Officer, der ved at være udnævnt til den højt betroede Post, Kongens General-Adjutant, kommer til Hoffet, ei af den Aarsag bliver uskikket til at dømme Ting, der angaar hans Fag,« har selvfølgelig sin absolutte Gyldighed. — For Lindholms Vedkommende stiller Forholdet sig imidlertid noget anderledes; det er fuldkommen naturligt, hvis den danske Højstkommanderende, Kommandør Olfert Fischer, har følt sig tilsidesat ved den Maade hvorpaa den væsentlig yngre Officer, Kaptajn Lindholm, optraadte, selvom han var General-Adjutant, og Forfatteren har fuld Ret i at kritisere Lindholm ved denne Lejlighed. Nogen Begrundelse for Allens Udtryk om Lindholm kan vel ogsaa findes deri, at denne allerede i 1815, Aaret efter at være blevet Kontre-admiral, blev dekoreret med Storkorset, medens denne Udmærkelse først blev Helten fra Kongedybet, Olfert Fischer, til Del *11 Aar efter Lindholm* og først som Vice-Admiral. Her synes ganske vist at foreligge et Misforhold, og Lindholm kan ikke antages at have modtaget denne Anerkendelse for sin Tjeneste i Ma-

<sup>1)</sup> The Jutland Scandal.

<sup>2)</sup> Fisher: Memories.

ringen. I 1808 var han desuden blevet adlet uden at kunne henvise til militære Bedrifter.

Derimod maa man tage Afstand fra Forfatterens Betragtninger over Enevældens skadelige Indflydelse paa Aanden i Marinen. Rigets frygtelige Nedgang, netop da Adelsvælden stod paa sit højeste, tillader absolut ikke at drage den Slutning, at den gamle danske Herremandsklasse, — tildels udgaaet fra selve Tingmannalid, — fremdeles var skikket til at være Folkets Førere, og langt mindre at det endogsaa kan synes tvivlsomt, om der uden den i Dag havde eksisteret et nationalt bevidst Folk. Enevælden satte simpelt hen Herremændene paa deres oprindelige Plads i Staten som Kronens tro og meget privilegerede Tjenere, og netop Enevælden gav Mænd som Niels Juel og Christen Thomesen Sehested Midler i Hænde til at yde deres Land de højeste Tjenester og at kaste Berømmelse over dette, deres Konge, Flaaden og deres eget Navn. — Her maa foreligge en fuldstændig Miskendelse af Enevældens Indsats fra Forfatterens Side. Kun en fuldkommen autoritativ Regering, som kunde koncentrere alle Folkets Kræfter, kunde have præsteret det Mirakel i Løbet af 15 Aar efter 1660 at rejse Riget fra den dybeste Fornedrelse til, trods Tabet af hele Østdanmark og Sveriges tilsvarende Magtforøgelse, igen at kunne maale sig med sin gamle Fjende og at vinde en Række glimrende Sejre til Søs samtidig med at generobre Gulland, kaste Svenskerne ud af deres tyske Provinser og naftet den uheldige Krigsførelse til Lands at staa med fast Fod i Skaane ved Krigens Slutning<sup>1)</sup>.

Enevælden, som saadan, kan ikke gøres ansvarlig for Lindholms personlig vage Optræden; Olfert Fischer

1) Ved Fredens Slutning stod Danmark paa Rygen og Gulland, i Wismar, Landskrone, Helsingborg og Marstrand. Da Frankrig truede med Krig og rykkede ind i Oldenburg og Delmenhorst, maatte Danmark bøje sig.

vilde have opnaaet noget andet, og foruden ham har Marinen fostret en Række Mænd, som klart viser, at Aanden i Flaaden i ingen Henseende var daarligere under Enevælden end før eller efter denne. — Det kan dog ikke være nødvendigt at nævne Tordenskiold. — Den lange Fredsperiode gav selvfølgelig ikke Lejlighed til at knytte flere Søheltenavne til den forudgaaende lange Række, men 1801 og Tiden derefter viste klart nok, at Flaaden i enhver Henseende var paa sin Højde. — Efter alt at dømme har Aanden i Marinen aldrig staaet højere end efter 1801.

Gneisenau og York var netop begge en *enevældig* Konges Generaler, og det danske Kongedømme var kun i Teorien enevældigere end andre.

Forfatterens Bemærkninger, om de gentagne Kapitulationer Statsstyrelsen har gjort sig skyldig i, kan desværre ikke modsiges, men det maa dog udtrykkelig betones, at Slaget paa Reden absolut ikke af Folket følte som nogen Kapitulation. — Kapitulationerne skyldes Folkestyret og ikke Enevælden. — Hvorledes Forholdet til Norge havde formet sig, saafremt Rigernes Forbindelse ikke var blevet løsnet ved den engelske Hungerblokade og sluttelig overhugget af Krigen, er det vist ørkesløst at gruble over. — Hvad Holstenerne angaar, var det ikke Enevælden, men tværtimod det frygtede danske Folkestyre, som slog Sømmet paa Hovedet og afgørende fjernede dem fra deres firehundredaarige Forbindelse med det danske Monarki, i hvis Historie de paa mange Maader har gjort en stor og fortrinlig Indsats, som næppe er alle Danske tilstrækkelig bevidst.

---



## Slaget paa Reden i dansk Historie.

Af Kommandør C. V. Evers.

I Oktober Nummeret af Tidsskrift for Søvæsen har Redaktør Dalhoff-Nielsen skrevet en meget bemærkelsesværdig Artikel om »Slaget paa Reden i dansk Historie« og fremdrager i denne saa mange Ting af Interesse, som — forsaavidt jeg ved — ikke tidligere har været belyst, og som bevirker, at Artiklen kan paa-regne Interesse langt ud over dette Tidsskrifts Læsere.

Selve Emnet er saa omfangsrigt, at det i Virklig-heden ikke kan behandles i en Artikel her i Tids-skriftet, men langt mere bør gøres til Genstand for et større selvstændigt Arbejde. Naar jeg til Trods herfor, alligevel fremkommer med et Indlæg, saa er det fordi, jeg ikke kan tiltræde den Konklusion, Redaktør Dal-hoff-Nielsen kommer til, hvad angaar Ansvarret hos Artiklens to Hovedpersoner, nemlig Kronprinsen og Kaptajn Lindholm.

Det kan ikke bestrides, at »den offentlige Mening« efter 2. April var den, at Kronprinsen havde grebet afgørende Fejl, da han forbigik Olfert Fischer og sendte Kaptajn Lindholm direkte til Admiral Nelson for at tiltræde dennes Tilbud om Vaabenstilstand. Rent fø-lelsesmæssigt maa man beklage, at Kampen ikke blev kæmpet til Ende, og at Sejrens Palmer ved Admiral Nelsons Krigslist blev fravristet Olfert Fischer og den danske Flaade.

Men trods alt — var den »offentlige Mening« nu ogsaa rigtig?

Først og fremmest maa man klargøre sig Kommandoforholdene. Den fra Admiral Parker detachederede Eskadre under Admiral Nelson angreb den flydende Defension, men denne var kun en Del af Danmarks Forsvar og da i særlig Grad Københavns Forsvar, for hvilken uden Tvivl Kronprinsen maatte betragtes som Højstbefalende. Under hans Kommando laa Farvandseskadren, Defensionen og Hæren. Man har dadlet v. Thun, Chefen for Vagtskibet, for at han sendte den engelske Parlamentær uden om Olfert Fischer direkte til Kronprinsen. Men ligger ikke netop heri Beviset for, at Datiden regnede Kronprinsen for den Højstkommanderende?

Episoden i sig selv er ret enestaaende i Søkrigs-historien, derved at man mellem to kæmpende Flaader anvender Parlamentær under Kampen, men her var der ej heller Tale om et Søslag, det var et Angreb paa Fæstningen København, hvis Defension Olfert Fischer kommanderede, men hvis højeste Chef var Kronprinsen.

Denne tog da ogsaa Ledelsen, hvilket ganske stemmer med Tidens Aand. Det synes os naturligt for ham at indhente Olfert Fischers Mening, men nødvendigt var det ikke, og det er aldeles ikke givet, at en saadan Konference vilde have haft Indflydelse paa Kronprinsens Beslutning. Havde Kronprinsen ikke selv et fuldstændigt klart Overblik over Situationen? Vi ved, at Kronprinsen fulgte Slagets Gang, først fra Altanen paa Vestindisk Pakhus, hvorfra han kunde overse hele Reden, derefter fra Holmen, hvorfra Schödersee gik ud i Slaglinien, og sidst fra Langelinie. Man kan yderligere med Sikkerhed gaa ud fra, at Kronprinsen fra sine forskellige Staapladsler har modtaget Rapporter om, hvorledes Kampen forløb. Om Trekroners Forsvarskraft vidste Kronprinsen selvfølgelig god Besked, saaledes at de Oplysninger, Olfert Fischer kunde

fremkomme med, kun kunde supplere Kronprinsens Viden og Opfattelse.

Det er derfor givet, at Kronprinsen maa have taget sin Beslutning paa Grundlag af et nøje Kendskab til hele Situationen, selv om det for os synes at være en Fejl, at Defensionschefen ikke blev spurgt. Vi ved i hvert Fald alt for lidt til at dømme herom.

Gaar man derfor ud fra, at Kronprinsen den Dag har været at betragte som Højstkommanderende for Københavns Forsvar, saa maa man med Sikkerhed antage, at han foruden sin Generaladjutant har været omgivet af en betydelig Stab. Admiralitetets Chefer sad næppe hjemme og administrerede, ligesaa vel som man maa gaa ud fra, at Landets Udenrigsminister Bernstorff har været i Forbindelse med Kronprinsen i disse for Danmark saa alvorlige Timer.

Da Kronprinsen i disse kritiske Timer efter alt at dømme var omgivet, ikke af »Hofmænd«, men af Landets mest betydende Mænd, bliver det næste Spørgsmaal: Var Vaabenstilstanden et Misgreb?

Vi har til Bedømmelse heraf altid regnet med, at Admiral Parkers detacherede Eskadre under Admiral Nelson vilde have lidt et Nederlag, hvis Kapitulationen var blevet undgaaet.

Det er meget muligt, men kan ikke bevises. Men selv om Admiral Nelson havde lidt et Nederlag og var blevet slaaet tilbage, saa kender man daarligt engelsk Mentalitet og Admiral Nelsons i Særdeleshed, hvis man tror, at det kun var blevet ved dette ene Forsøg.

Erindrer man sig, hvilken Mission, der var stillet Admiral Parker, nemlig Sprængningen af »det væbnede Neutralitetsforbund«, kan man daarligt tænke sig, at Admiralen efter et mislykket Forsøg paa at tilintetgøre den danske Flaade og paa at tvinge Danmark til Underkastelse havde fortsat til Østersøen, for der med

en decimeret Flaade at bekæmpe Sverige og Rusland, medens hans Forbindelseslinier var truet af en omend medtaget, saa dog langt fra ødelagt dansk Flaade.

Der var for Admiral Parker kun to Muligheder, enten at gaa tilbage til England med uforrettet Sag eller forsøge et Angreb med sine friske Skibe, ikke blot paa den mere eller mindre sønderskudte Defensionslinie, men paa hele Københavns Forsvar, for derigennem at tvinge Danmark ud af »det væbnede Neutralitetsforbund«, og lykkedes dette ej heller, vilde der uden Tvivl være kommet en større Styrke fra England, saaledes som i 1807.

Det ligger derfor snublende nær at tro, at Admiral Nelsons Tilbud om Vaabenstilstand — grundet paa den prekære Situation, han havde bragt, ikke blot sin egen Eskadre i, men ogsaa Ekspeditionen som Helhed — gav den danske Kronprins udmærkede Kort paa Haanden til at opnaa gunstige Vaabenstilstandsbetainger, saa gode som man vel næppe havde kunnet forvente efter en fornyet Kamp, hvor det danske Forsvar var slaaet helt i Stykker. Vort intakte omend noget medtagne Forsvar, var dog, som Sagerne stod, nu en Kendsgerning, en Kendsgerning, som ogsaa senere under Forhandlingerne mellem Admiral Parker og Nelson og de danske Udsendinge (Lindholm og Wallerstorf) viste sig at være af stor Betydning.

Dertil kom yderligere, at selv om baade Rusland og Sverige var Medlemmer af Forbundet, saa var man i København saa nogenlunde paa det rene med, at særlig kraftig Assistance fra disse to Magter kunde man i Øjeblikket ikke vente. Danmark stod hin 2. April saa nogenlunde alene.

Kronprinsen, der selvfølgelig var nøje kendt med den politiske Situation, har altsaa truffet sin Beslutning paa Basis af sin militære og udenrigspolitiske

Viden, og meget taler for, at han har handlet rigtigt.

Som Støtte for denne Paastand, ser man da ogsaa, at man i England — i »Morning Chronicle«, — dadler Admiral Nelsons Vaabenstilstand, og hele den udenrigspolitiske Situation synes ogsaa at give denne Paastand Ret, et indirekte Bevis for min Paastand og af høj Værdi.

Hvad Besvarelsen af Admiral Nelsons Tilbud om Vaabenstilstand angaar, synes det ganske ligetil at anvende Kronprinsens Generaladjutant til denne Mission. Lindholm havde i Egenskab af sin Stilling — ikke som Hofmand — men som Generaladjutant for Søværnet uden Tvivl været nærværende ved mange af de Forhandlinger, Kronprinsen havde ført med sine betroede Mænd: Udenrigsministeren, Admiralitetets Chefer og andre, og havde som Følge heraf ogsaa været kendt med de Betragtninger af forskellig Art, der laa til Grund for Kronprinsens Beslutning.

Kaptajn Lindholms Optræden den 2. April har Gang paa Gang været kritiseret, men egentlig aldrig været behandlet paa Baggrund af hele den samlede udenrigspolitiske og militærpolitiske Situation. I Redaktør Dalhoff-Nielsens Artikel kritiseres den da ogsaa; men hvorpaa bygges da denne Kritik? Man kalder ham Hofmand. Nuvel — han var Indehaver af en Hofstilling, og han var ved Venskabsbaand knyttet til Kronprinsen, men følger heraf, at han var ubrugelig til sin egentlige Stilling? Lindholm havde fra 1788 været Generaladjutant, men havde samtidig haft sine Udkommandoer bl. a. som Fregatchef og var den 2. April Chef for et Linieskib, der laa under Ekvipering paa Holmen.

Han var af Admiralitetet kommanderet til denne Stilling, hvorfor saa antage, at han ikke kendte sin Metier? Ligger det egentlig ikke nærmere at antage at

de Raadgivere, der repræsenterede Etaterne hos Landets Regent var dygtige Folk, der vidste, hvad de talte om. Men endnu vigtigere er det, at den Mand, der skulde forhandle med Nelson, var et Stykke af en Diplomat. Situationen var kompliceret og krævede en langt større Viden, end en almindelig Søofficer sad inde med. Formentlig vilde saaledes Olfert Fischer — sine udmærkede Egenskaber ganske ufortalte — have været ude af Stand til at føre disse Forhandlinger. Det er af alle Grunde baade forklarligt og rigtigt, at Kronprinsen valgte netop Lindholm.

Lindholm har 2. April ikke været ene om at raade Kronprinsen. Denne kan have skønnet det unødvendigt at konferere med Olfert Fischer, alt det kender vi ikke, men hvis der paa dette Omraade havde været noget at bebrejde Lindholm, hvorfor har da ikke Krigsretten, der blev nedsat til at bedømme, hvad der havde fundet Sted, paatalt det? Vi ved, at Lindholm har maattet afgive Forklaring for denne Krigsret, og vi ved ligeledes, at han blev frikendt.

Man ved, at der herskede forstaaelig Bitterhed i Flaaden over, at Kampen blev afbrudt, og det er derfor nærliggende at tro, at hvis man paa nogen Maade havde kunnet bebrejde Lindholm noget, da var han ogsaa blevet gjort til Syndebuk.

Krigsretten bestod dengang kun af Søofficerer, som langtfra var sentimentale. Der er derfor næppe Tvivl om, at de vilde have kondemneret Lindholms Adfærd, hvis der havde været blot ringeste Grund dertil. Men det modsatte finder Sted.

At ogsaa Kronprinsens Undladelse af at konferere med Olfert Fischer har været kritiseret, ved man, og det ligger derfor nær at slutte, at hvis Lindholm havde undladt at raade Kronprinsen til at afæske Olfert Fischer hans Mening, vilde dette uden Tvivl efter den frem-

komne Kritik herom have medført en vis Bitterhed hos Kronprinsen mod Lindholm, men det modsatte var Tilfældet — Lindholm beholdt Kongens Gunst indtil sin Død.

Hvad der er fremkommet i dette mit Indlæg, maa betragtes som hvilende paa et Skøn; det samme kan i nogen Grad siges om Redaktør Dalhoff-Nielsens Artikel, selv om den paa saa mange Maader kaster Lys over Problemer, som ikke tidligere har været fremdraget. Man maa derfor haabe, at Spørgsmaalet maa blive taget op til grundig Bearbejdelse. Sker dette, vil det være interessant at faa redegjort for Krigsrettens Opgaver og Præmisser, ligesom Udenrigsministeriets Arkiv sikkert kan give værdifulde Oplysninger til Belysning af Sagen.

---

## Orlogsværftets 250 Aars Jubilæum

den 6. Oktober 1942.

Ved Kommandør Paul Ipsen.

I Anledning af at det den 6. Oktober 1942 var 250 Aar siden, at det første Skib Linieskibet »Dannebrog« blev sat i Vandet fra Nyholm, holdtes en smuk Højtidelighed i Holmens Eksercerhus hvor Direktøren for Orlogsværftet N. K. Nielsen og Viceadmiral A. H. Vedel holdt efterfølgende Taler:

### *Direktør for Orlogsværftet N. K. Nielsen's Tale.*

250 Aar — et kvart Aartusinde — er henrundet, siden det første Skib løb af Stabelen paa Nyholm, hvis nordlige Trediedel i 1692 efter et Par Aars møjsommeligt Opfyldningsarbejde var bragt op over Øresunds Vand-spejl. Samtidig var 2 smaa Beddinger blevet anlagt umiddelbart Syd for det nuværende Vartegn for Københavns Havn — Nyholms berømte og smukke, gamle Mastekran.

Gennem et taalmodigt fortsat og planmæssigt Opfyldningsarbejde dannedes i Løbet af de følgende 150 Aar Øerne Nyholm, Frederiksholm, Arsenaløen og Dokøen, saa at de i Hovedtrækkene antog den Skikkelse, vi kender i Dag.

Fra et primitivt Annex til Søværnets Hovedværft, som dengang laa paa Gammelholm, udviklede Nyholmsanlægget sig i stedse hurtigere Tempo og fik i 1858 Navn af Orlogsværftet. Dette blev derefter Søværnets



eneste Værft, idet de sidste Rester af det forældede Anlæg paa Gammelholm afleveredes i 1866.

Paa Nyholm og dermed paa det senere Orlogsværft er der bygget en anseelig Række af Krigsskibe under maritimt-militært Førerskab af berømte Admiraler og Kommandører som øverste Chefer og under maritimt-teknisk Førerskab af dygtige Fabrikmestre og Direktører.

»Skibbygning og Maskinvæsen« blev en af Hovedafdelingerne inden for Orlogsværftet, og de Opgaver, som paahvilede Skibbygning og Maskinvæsen, er i Hovedsagen dem, som i vore Dage er tildelt det nuværende Orlogsværft til Løsning — Opgaver, som knytter sig til Flaadens Skibs- og Maskinmateriel og til dette Materiels Vedligeholdelse, Konstruktion og Nybygning. Heri indeholdes de 2 store og betydningsfulde Opgaver, som bestaar i Skibs- og Maskinmateriellets Opretholdelse og Opbygning til hver en Tid i Overensstemmelse med Udviklingens Krav.

I de forløbne 250 Aar har Udviklingen gjort sig gældende paa en overordentlig iøjnespringende Maade. Træ som Byggemateriale er afløst af Staal, Sejlfremdrivning af mekanisk Fremdrivning i de Skikkelser, som Stempeldampmaskinen, Dampturbinen, Dieselmotoren og Elektromotoren repræsenterer, og Skibstyperne har ændret sig fra stolte Linieskibe og Fregatter til Panserskibe, Torpedobaade, Mineskibe af mange forskellige Arter og Undervandsbaade.

Ogsaa Samarbejdsformen har været underkastet Udviklingens Lov. Tidligere herskede det patriarkalske System, som byggede paa Enkeltpersoners Indsats, men i vore Dage ved vi, at det bedste Resultat naas gennem et udpræget Samarbejde til alle Sider.

Har saaledes de Forhold, hvorunder der arbejdes, de Materialer, der anvendes, og de Skibs- og

Maskintyper, der skulde skabes, vekslet stærkt gennem de svundne 250 Aar, er dog Haandens og Aandens Gerning blevet udført med samme utrættelige Flid, og Evnerne er sat ind paa at give Materiellet de taktiske og strategiske Egenskaber, som til hyer en Tid blev anset for de rette.

I saa Henseende er Fortid og Nutid i Ligevægt Side om Side, og dette gælder ikke mindst den Kærlighed til Søværnet, hvormed der gennem Tiderne har været arbejdet og bliver arbejdet i Bevidstheden om, at vi alle bygger vort Virke paa det, som tidligere Generationer skabte, og som vi har taget i Arv.

Fliden og Energien sætter vi i vore Dage ligesaa højt, som vore Forfædre gjorde det, men samtidig hylder vi i højere Grad end tidligere den store Betydning, som god Uddannelse af alle Personalkategorier har, saavel for Udviklingen af den Enkeltes Evner som for Helhedens Dygtighed. Vi tilstræber herigennem, at faa Administration, Fabrikation og Konstruktion til at gaa Haand i Haand langs Samarbejdets Linie — vel vidende, at ingen af disse kan undvære de to andre.

Hvad betyder ikke et dygtigt og veluddannet Kontorpersonale? Bogholderi og Lønningsberegning samt Indkøbs- og Lagervirksomhed er det Spejl, hvori Ledelsen følger Virkningerne af de tekniske Afdelingers Udvikling. Hvad betyder ikke en dygtig og intelligent Arbejderstab, som under Ledelse af praktisk erfarne Værkførere og Mestre kan omsætte den skabte Udvikling i Handling under stadig ny Paavirkning af veluddannede Ingeniører, der i Praksis følger Haandværkets Fag sammen til en Helhed og fører Fabrikationsteknikken videre til et stedse højere Niveau. Af mindst ligesaa stor Betydning er Konstruktionspersonnellets Indsats, som ydes af trænede Tegnere og konstruktivt erfarne Konstruktører under Førerskab af Ingeniører

med dyb Forstaaelse af de Veje, Teknikken maa følge for at give Materiellet de ønskede taktiske og strategiske Egenskaber.

Der stilles saaledes store Fordringer til Samarbejdet i alle dets Former, saavel mellem de tekniske Personelkategorier indbyrdes som mellem det tekniske og det farende Personel, hvis der skal opnaas det for det samlede Søværn bedst mulige Resultat.

Der vil være god Grund til at takke for godt Samarbejde overalt, hvor dette blomstrer, og at rette en hjertelig Tak til den enkelte for hver god Arbejdsindsats og for saavel fast Vilje som Evne til at udbygge Samarbejdet. Denne Tak bringer jeg herved paa Orlogsværftets Vegne.

Vi vil lykønske hinanden, baade med Tiden som svandt og med Dagen i Dag, og dertil knytte Ønsket om, at vi af al vor Evne med forenede Kræfter maa være i Stand til at løse de Opgaver, som maatte blive os paalagt, saavel nu i denne Vanskelighedernes Tid, som naar en lysere Tid oprinder for Danmark.

#### *Viceadmiral A. H. Vedels Tale.*

I Dag for 250 Aar siden blev det første Skib sat i Vandet her fra Nyholm.

Dansk Orlogsskibsbygning kan dog se endnu langt længere tilbage; men et kvart Aartusinde er et langt Spand af Aar, og der er god Grund til at fejre denne Dag.

Det, der nemlig uden Ophør er foregaaet herude i halvtredie hundrede Aar er Arbejde og atter Arbejde, dygtigt og godt Arbejde til Gavn for det danske Søværn og til Gavn for vort Land.

Det ene Skib efter det andet er sat i Vandet herude, Skibe, hvoraf mange med Ære har vist det danske Flag ud over Havene baade i Krig og i Fred og vist dansk Skibbygningskunsts høje Standard.

Arbejdets Karakter og Omfang har skiftet med Tiderne:

I Perioder har der været Gang og Fart i det herude — i andre Perioder har det gaaet mere stille og jævnt, afhængigt af de udenrigspolitiske Forhold og vor egen Forstaaelse af en Flaades Betydning.

Hele den mægtige Udvikling af Teknikken i det sidste Hundrede Aar har Orlogsværftet gjort med og forstaaet at nytte sig af og tilpasse sig efter.

Der er al god Grund til for Brugerne af Skibene i Søværnet i Dag at rette en varm Tak til Orlogsværftet for alt, hvad der herude er bygget og virket til Gavn for vor Flaade gennem alle disse Aar.

Og denne Tak skal rettes til alle, der har arbejdet herude, baade til Arbejdere, Funktionærer og de Ledende.

Alle er nødvendige — som Tandhjul i et sindrigt Maskineri — for at Skibene skal kunne bygges og vedligeholdes.

Men Takken skal ikke alene rettes til de nulevende, vore Tanker skal ogsaa gaa tilbage til de tidligere Generationer, der hver for sig i deres Tid har gjort deres Indsats og viet deres Liv til Arbejde herude. Det Standpunkt, hvorpaa Værftet staar i Dag er bygget op af baade tidligere og nulevende Slægter, og mange af os, der her er til Stede tilhører Slægter, som i Generationer har været knyttet til Flaaden, hvad enten det har været som sejlende eller som arbejdende paa Værftet.

Men med al vor Ærbødighed for Fortidens store og smukke Traditioner, der holdes højt i Ære her paa Orlogsværftet, er det dog vor egen Tid, der staar mest levende for os, for det er den, der daglig kalder paa vore Tanker og vort Arbejde.

Det er derfor naturligt at rette nogle Ord særlig til dem, der her er til Stede:

De har været med til at bygge de Skibe, vi nu bruger, baade de egentlige Krigsskibe og de Skibe, som for Tiden udfører et stort og nyttigt Arbejde for vor Skibsfart — vore Minestrygere og vore smaa Torpedobaade.

De har været med til at bygge vore Inspektions-skibe, som er et nyttigt Led til at vedligeholde Forbindelsen mellem vore fjernere Landsdele, Færøerne og Grønland, og som hvert Aar deroppe udfører et Arbejde til Gavn for vore Fiskere og til Gavn for en Befolkning, der har vanskeligere og farligere Kaar end vi her hjemme.

De har været med til at bygge Fyr- og Vager-væsenets, Lodsvæsenets og Redningsvæsenets Skibe og Fartøjer, der hver paa sin Maade er med til at sikre Menneskeliv og Værdier i vore Farvande og ved vore Kyster.

Til daglig faar De Deres Løn for Deres Arbejde, og det er en Ret for os alle.

Men paa en saadan Dag som denne vil vi hæve Sagen op i et højere Plan; det falder naturligt at sige Dem Tak for Deres Arbejde; for vi maa huske paa, at ethvert vel udført Arbejde betyder forøget Sikkerhed og færre Vanskeligheder for Skibenes Besætninger — og ethvert mindre godt udført Arbejde betyder formindsket Sikkerhed og flere Vanskeligheder for dem, der sejler med Skibene.

For mange Arbejdere er Forholdene i vort Land vanskelige i disse Aar. De almindeligste og uundværligste Fornødenheder bliver dyrere og dyrere, og det er næsten umuligt at faa Lønnen til at slaa til til Familiens Underhold. Og kommer der saa Arbejdsløshed til, bliver det endnu sværere.

Det er mig derfor en virkelig Glæde, at Arbejdet herude paa Orlogsværftet trods alt har kunnet holdes

i Gang — og holdes godt i Gang — i de forløbne Aar, og det er mit Ønske, at det ogsaa vil lykkes at holde Beskæftigelsen vedlige herude i den kommende Tid.

Fremtiden — selv den nære — ligger ukendt for os alle; men ved Samarbejde og Sammenhold — selv om de personlige Interesser kan være forskellige og vi alle maa resignere paa mange Punkter — er jeg overbevist om, at vi ogsaa kan komme gennem disse Aar, og naar Tiden er, gennem en rolig og sund Udvikling naa til saadanne Forhold, at enhver ved sit Arbejde kan skabe sig gode Livsvilkaar.

Dernæst reciterede Kontorchef i Marineministeriet og Digteren Axel Juel det af ham i Dagens Anledning forfattede her anførte Digt.

*Axel Juel's Digt.*

*Hvad mindes Seklerne? En stolt Bedrift,  
der løfter sig og legner under Himlen  
et Heltenavn — og helst med blodig Skrift —  
en Daad, der drager Sindene i Svimlen.  
Fra hver en Orlogsmænd, hver rank Fregat,  
der sejled frelst igennem Glemsels Nat,  
saa sene, sene Slægter Synet skimter,  
Bredsidens brager, mens Kanoner glimter.*

*Men Snildet, hvorved Skibet selv blev til,  
det Drømmesyn, hvori dets Væsen fødtes,  
den Vilje, der betvang til Sømmespil  
dets Evner, saa at ingen af dem ødtes,  
hvem mindes det? — den Indsigt og den Aand,  
der løste først og lagde saa i Baand  
dets Kræfter, saa at Modstand var betvunget,  
hver Linie efter Havets Favntag svunget. —*

*Og dog: naar Skibet mødte Faren fro,  
 det vilde Braad, den afgrundsdybe Dønning,  
 og dukked frem igen, som om det lo,  
 mens Vandet vældet hvidt bort under Lønning,  
 naar hver en Fiber sitred og hver Bolt,  
 hver af de hundred Tusind Nagler holdt,  
 og naar det kunde indtil Sejren stride,  
 Bygmestren stod i Løn ved Chefens Side.*

*To Hundred og halvtredsindstyve Aar  
 har Hammerslaget lydt paa Nyholms Beding,  
 og skønne Skibe for vort Minde staar,  
 som her blev skabt til Daad i Fred og Leding.  
 Vi ser dem glide ud, mens Bjælken røg,  
 og Flag og Hurra imod Himlen fløj,  
 og de blev døbt og signet til at bære  
 i Fred og Krig vort gamle Flag med Ære.*

*Men ser vi frem, det sortner for vort Syn —  
 hvad gives os med Fredens Morgenrøde?  
 Den sorte Himmel lysner kun af Lyn,  
 som lægger skønne Byer og Lande øde.  
 Dog Haabet venter Danmarks Arbejdsdag,  
 det hører Værftets travle Hammerslag,  
 ser nye Skibe signes til at bære  
 i Fred og Krig vort gamle Flag med Ære.*

---

Ved Orlogsværftets Foranstaltning og med Underdirektør ved Orlogsværftet V. H. Nøring som Redaktør og med Ingeniør i Søværnet G. Jensen, Orlogskaptajn R. S. Steensen og Ingeniør i Søværnet P. Wolff som Medarbejdere udgaves i samme Anledning en Bog om »Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet paa Nyholm, Frederiksholm og Dokøen gennem 250 Aar«.

I denne Bogs Forord udtales, at Aaret 1692 i flere Henseender kan betragtes som et Vendepunkt i vor Krigsskibsbygning, idet det herefter blev danske Konstruktorer, der afløste udenlandske, og fordi Anlægget af Filialen paa Nyholm af det gamle Værft paa Gammelholm ved Bremerholm var saa vidt fremskredet, at den omhandlede første Stabelafløbning kunde finde Sted. Bogen slutter med en samlet Skibsliste omfattende de Nybygninger, der er givet Byggenummer og som fortrinsvis er løbet af Stabelen fra Beddingerne paa Nyholm og Dokøen.

Til Udarbejdelsen er benyttet alle kendte historiske Værker om vort Orlogsværfts Udvikling i Forbindelse med Kildestudier af forskellig Art og Bogen er smukt illustreret; den vil i Fremtiden være betydningsfuld, idet den saavel i historisk Hensende er grundigt underbygget som klart ordnet og vel skrevet.

---



## Tale vedrørende Kystartilleriets Historie.\*)

Af Kaptajn Arne Stevns.

Kampopgaverne for et Land, der som vort har overmaade vidtstrakte Kyster, og som ikke blot omskylles af Have, men deles i større eller mindre Omraader af Farvande og Løb, maa i høj Grad blive af maritim Art, og, foruden Værnet af vor Landgrænse mod Kontinentet, et Forsvar af de Kystomraader, hvor en Fjende kan forsøge Landgang. Talrige ypperlige Veje, et tæt Jernbanenet, Troppers og Materiels Motorisering eller Udrustning med Cykler og Meldetjenestens moderne Effektivitet har muliggjort en Samling af Hærens Styrker til centrale Mobiliseringsomraader, hvorfra de fornødne Enheder meget hurtigt og nemt kan sendes mod truede Steder og saaledes staa kamprede til Kystværn, hvis første Forsvarslinie — vor Flaade — bliver brudt. Det egentlige Kystforsvar bliver derfor fortrinsvis Hærens Opgave, som vokser med Flaadens Svækkelse og mindskes med Flaadens Vækst i Styrke og Kvalitet.

Efter det britiske Overfald paa Sjælland og vor Flaades Ran i 1807 forelaa en karakteristisk Situation, som gav sig tydeligt Udtryk i en omfattende Kystsikring med Artilleri fra Hæren. Kampen maatte begynde i anden Linie, indtil vi paany raadede over en slagfærdig Flaade. Ved alle vigtige Farvande opstilledes derfor et Kystartilleri.

Fæstningerne Kronborg og København forsynedes

---

\*) Holdt ved Kystartilleriforeningens Mindefest den 7. Oktober 1942 i Anledning af 75 Aaret for Kystartilleribataillonens og 10 Aars Dagen for Kystdefensionens Oprettelse.

med det tungeste Skyts mod Søsiden og Indløbet til Hovedstaden sikredes.

Til Spærring af de øvrige Løb opstilledes Kystbatterier.

Til mobilt Kystværn udrustedes et Par Hundrede Kanonbaade, som delvis bemandedes med Folk fra Hærens Forstærkningsbatailloner, ialt ca. 1000 Mand. Paa omfattende og dygtig Vis sørgedes der saaledes for, at den snævre Kystbevogtning var stærk, medens Regeringen energisk tog fat paa at genskabe vor Flaade. Et Kystforsvar af denne Art er direkte Landeværn mod indtrængende Tropper og Hærens Sag.

Den egentlige Søbefæstning var — som Resten af Værnene — helt forsømt i 1807 trods gentagne og advarende Indberetninger fra Ingeniørkorpset og andre sagkyndige. Det faldt derfor Englænderne nemt at tage vor fra Naturens Haand stærke Klippefæstning, Helgoland, hvis Værn kun bestod af 27 Invalider uden et eneste brugbart Stykke Skyts. Dengang — som altid — skyldtes Danmarks Ulykke og Fornedrelse i første Række vor egen Ligegyldighed og manglende Vilje til i Fred at staa rede til Krig. Det kostede os i 1801 og 1807 vor Stormagtsplads i Rækken af Europas søfærende Nationer.

Iøvrigt er den egentlige Søbefæstning forskellig fra Kystbefæstningen derved, at den indgaar som integrerende Led i Flaadens Værnetjeneste, hvis den ikke, som det vel i Begyndelsen var Tilfældet med Københavns Søbefæstning, lukker »Jernringen« om en befæstet By.

Under Christian VI og Frederik III udbyggedes Fæstningen Københavns Søfront, dels med Ruses Kastelet Frederikshavn, dels med Batterier som Quintus og Sixtus, der var i Brug til dette Aarhundrede.

Det lykkedes den svenske Konge, Karl XII, i Juli

1700 at gennemføre et effektivt Bombardement af vor Hovedstad. Skytset rakte længere end før, og dette gav Stødet til, at der, efter Forslag af Admiral Judichær, anlagdes to Søbatterier, *Trekroner* og *Prøvestenen* i Vinteren 1712—13.

I 1744 ønskede Søværnets fremragende Organisator, Greve Danneskiold-Samsøe, 6 Søforter bygget paa opfyldt Grund; 6 Pladser blev udstukket og Arbejdet projekteret. Men som saa ofte ellers saboteredes Danneskiold-Samsøes fortrinlige Planer.

Da han efter nogle Aar i Unaade atter kom til Styret, foreslog han 1766 et Anlæg af 7 Lynetter, det vil sige aabne Jordværker med 2 Facer i udadgaaende Vinkel og dertil hørende Flanker. Skønt Forslaget som Helhed godkendtes, blev kun det endnu eksisterende Værk, Sødefensionens Kommandostation, *Lynetten*, umiddelbart Nord for Refshaleøen gjort færdigt. Det er vort ældste Søfort, som ganske vist laa praktisk talt uarmeret til 1848. I 1863 forstærkedes det, 1873—74 blev det udvidet, fik Stenglacis og Betonmure, og ti Aar senere fik det et Haubitsbatteri, som blev nedlagt, da Søbefæstningen i 1909 udvidedes. Fra 1922 har *Lynetten* kun været brugt til Kommandostation.

Hvor apatisk man handlede ogsaa i det attende og nittende Aarhundrede, naar det gjaldt Rigets Forsvar, illustreres af, at man i 1777 nedsatte en Kommission bestaaende af Officerer fra Hær og Flaade til Fastsættelse af »Defensionen«s Omfang. Kommissionen blev siddende uafbrudt i 88 Aar indtil 1865, da man omsider opløste den. Dens Indsats havde været meget beskeden. Efter syv Aars Raadslagning fremsendte den i al Uenighed et Forslag til Københavns Søforsvar, hvorpaa den fik en allerhøjeste Ordre til at blive enig med sig selv, før den kom med nye Ideer.

Da Englænderne angreb os i April 1801, bestod

Søbefæstningen, af et eneste Fort, der ikke var fuldendt nemlig *Trekroner* — samt de mindre Værker: *Lynetten*, *Strickers Batteri*, de gamle, for langt tilbagetrukne, Batterier: *Quintus* og *Sixtus* og Kastellets Søfront.

*Trekroner* havde 66 Kanoner staaende bag Træbrystværn, men ingen Ammunitionsrum endsige Opholdsrum for Mandskabet, der hovedsagelig bestod af raske, men slet ikke uddannede Københavnerne iblandet nogle faa Artillerister som sagkyndige. Ikke desmindre kæmpede *Trekroner* bravt. Olfert Fischer slutter sin Rapport, som omfatter alle, saaledes: »Til Officeernes og Mandskabets mageløse Mod har jeg intel Udtryk. Slaget selv kan kun beskrive det.«

Efter Slaget paa Reden blussede Interessen for Hovedstadens Søbefæstning op en kort Stund, og Evighedskommissionen fik Ordre til at indberette, om Erfaringerne havde faaet den til at ændre Anskuelserne fra 1876, eller Gennemførelsen af den datidige Plan skulde fremmes. *Trekroner* fik derpaa Brystværn af Jord og et Krudttaarn; et interimistisk *Provesten* dannedes af sænkede, gamle Linieskibe, og ubetydelige Jordværker opkastedes ved Kastrup og Dragør.

Først i 1818 bevilgedes der Penge til Fuldførelse af *Trekroner*, som i Løbet af en halv Snes Aar byggedes op meget nær, som Fortet ser ud i Dag, idet Fortet dog først fik monteret sit Skyts i 1836. Det var saaledes lykkedes Defensionskommissionen i Løbet af et halvt Aarhundrede at gennemføre en Trediedel af Danneskiold-Samsøes Defensionsplan. Ikke blot Guds Kværn maler langsomt.

Da den politiske Uro midt i Fyrreerne gav Anledning til nærmere Eflertanke angaaende Forsvaret, gav dette sig praktisk Udtryk deri, at *Lynetten* forstærkedes og færdigbyggedes til sin nuværende Form; mere skete der ikke

Defensionskommissionen blev opretholdt og fremsendte i 1858 et nyt, fuldstændigt Forslag til Ordning af Søbefæstningen. Det godkendtes straks af Regering og Rigsraad, som bevilgede 7 Millioner Kroner til Bygning af *Stubbefort* med 14 Kanoner, Bestykning af *Trekroner* med 68 Kanoner og af *Lynetten* med 10. Desuden skulde der bygges et nordligt og et sydligt *Mellemfort*, hver paa 35 Kanoner og et *Prøvesten* paa 52 Kanoner. Omved Halvdelen af Skytset skulde være Kasematkanoner. Bygningsarbejderne skulde gennemføres paa 12 Aar.

Der blev taget ganske energisk fat paa Arbejdet, men den mærkelige Skæbne, der særlig synes at have fulgt Københavns Søbefæstning og hindret den i at blive fuldkommen, greb denne Gang ind i Byggeplanerne med et nyt vaabenteknisk Problem — riflet eller glatløbet Skyts. En Kommission af Officerer fra Flaaden, Ingeniørkorpset og Artilleriet blev nedsat 1860 og gik ind for Bestykning af Værkerne med riflet Skyts. Dette vilde imidlertid medføre saa store Ekstraomkostninger, at Byggeplanen ikke lod sig gennemføre inden for den givne, økonomiske Ramme. Kommissionen indstillede derfor: at der indførtes riflet Skyts; at der opførtes et Fort paa *Middelgrunden*; at *Lynetten* blev udvidet, men at man til Gengæld opgav Bygningen af *Stubbefort* og nordlige *Mellemfort*, medens sydlige *Mellemfort* byggedes uden Kasematter. Da Krigen udbrød i 1864 var *Prøvesten*, *Mellemfort* og *Lynetten* nær færdige og Arbejdet paa *Trekroner* klar til Paabegyndelse. Batterierne paa Land blev forstærket og armeret. Man raadede dog kun over glatløbet Skyts.

Kommandoforholdene var ret uklare. Paa *Trekroner* førte en Orlogskaptajn Kommando, paa de andre Værker var det Artilleriofficerer af Hæren; men Tendensen til at lægge Søbefæstningen under Hæren blev

fremherskende. Det var derfor ventet, da Kommandoen over Københavns Søforter i Juni 1865 henlagdes under »det kongelige Artilleri«. I 1867 oprettedes »1. Artilleribataillon«, der blev Kystartilleriets Kerneafdeling, og det er denne Begivenhed, vi i Aften mindes.

Ved sin Oprettelse besatte den følgende Værker: Batteriet ved *Ny Kalkbrænderi, Trekrøner, Lynetten, Mellemfort, Prøvesten* og *Strickers Batteri* i første Linie. I anden Linie *von Hutts Batteri* paa Langelinie og Skytset paa *Kastelsvolden*. Den overvejende Del af Skytset var nu riflet, og der var skabt et ret udstrakt Meddelelsesnet med Telegrafforbindelse mellem alle Forter indbyrdes og fra Søbefæstningen til Statstelegrafen. Ammunitionsrummene var tidssvarende og fandtes i Traverser nær det Skyts, hvor Ammunitionen skulde anvendes. Mandskabet blev — til Lettelse ved Mobilisering — indtil 1894 kun udskrevet Øst for Store Bælt.

*Lynetten* og *Mellemfort* blev ikke belagt. Paa *Trekrøner* laa en mindre Styrke af Marinen under en Søofficer, der imidlertid som Fortchef var underlagt Hæren. Hvor sammensiftret Beføjelser og Hverv i lang Tid var, belyses baade af dette Eksempel og af, at Kosten indtil 1872 leveredes fra Flaadens Proviantmagasiner paa Orlogsværftet, og at Flaaden ligeledes forsynede Kystartilleristerne med det nødvendige Fartøjsmateriel. Al Fartøjstjeneste blev forestaaet af Folk fra Marinen, medens til Gengæld Minesvaret af Københavns Red fra 1869 underlagdes Bataillonen. Efterhaanden blev naturligvis Søbefæstningen mere og mere selvforsynende og selvstændig. Alt tyder paa, at der herskede et mønsterværdigt Tillidsforhold mellem Hærens og Flaadens Repræsentanter i denne Periode, skønt Beføjelsernes kinesiske Æskesystem kunde have givet rig Anledning til Uoverensstemmelser. I 1868 fik 1. Artilleribataillon sit særlige Kendetegn, et »I« i Messing

paa Hue og Skulderstropper. Det øvrige Artilleri benyttede arabiske Bogstaver.

I 1870 opstod en europæisk Krise, der udløstes i den fransk-tyske Krig. Byggearbejderne standsedes og en Sikringsstyrke indkaldtes. Neutralitetsprincippet blev dog, til vort Held, opretholdt, og da Faren synes at fortone sig, optog man det afbrudte Arbejde paa Søbefæstningens Forstærkning. Fra 1871 oprettedes Rekruttskoler paa selve Forterne. Aaret efter indførtes forsøgsvis Afstandsmaalere (Depressionsmaalere) efter den snildrige og teknisk fremragende Premierløjtnant senere General — V. H. O. Madsens Konstruktion. Det var Generalen som senere opfandt og gav Navn til det fortræffelige danske Rekylgevær. Fra 1872 blev Søbefæstningens Personel uddannet i Betjening af *Rotorpedobaade* og *Kaliumminer*.

En Pudsighed fra disse Aar synes det i vore Dage, at Søbefæstningen under en større Øvelse 1875 afgav *Travailler* til Beskyttelse af opererende *Torpedobaade* — men *Torpedobaadene* var dengang *Rofartøjer*; 1876 indførtes de første elektriske Projektører.

I 1879 var Forstærkningsarbejderne paa *Trekroner*, *Mellemfort* og *Prøvesten* endt omend paa Bekostning af Skytsstandpladser. Paa *Prøvesten* og *Mellemfort* blev for første Gang anvendt Beton til skudsikre Konstruktioner. Reduktionen af *Pièces* Antal opvejedes af, at de nu var moderne, riflede og i en Del Tilfælde ogsaa Bagladevaaben. Samme Aar bevilgede Rigsdagen, idet Bergs Venstre stemte derfor, Købet af seks 35,5 cm riflede Kanoner, som 1883 alle var opstillet jævnt fordelt over hele Søfronten. Ligeledes 1883 fik *Trekroner* elektrisk Lysinstallation, et voldsomt Spring ud i Modernitet og Eksperimentalisme, efter Datidens Opfattelse.

Da saadanne Arbejder var fra Haanden, genoptog man Planen om at bygge et Fort paa Middelgrunden.

Det opførtes paa 7 m Vand under Ledelse af daværende Ingeniørkaptajn P. Hansen.

Da Arbejdet endte, var det resulteret i et Mønsterfort med skønne Dimensioner, som den Dag i Dag virker imponerende og arkitektonisk fuldkomne. Bygningen af Fortet varede fra 1890 til 1895, og Afslutningen indledte for saa vidt en ny Epoke, idet Trafikken til Forterne, der hidtil besørgedes saa godt som udelukkende af Robaade, fik Dampere til Raadighed.

Med Bevilling i de provisoriske Finanslove 1886—1894 opførtes udover Bygning af *Middelgrundsfortet* en Del mindre Værker, *Charlottenlundfort* paa Kysten udfor Charlottenlund og *Kastrupfort* paa Amagers Kyst Nord for Kastrup By samt *Avedørebatteri* paa venstre og *Hvidørebatteri* paa højre Fløj af den daværende Landbefæstning. Paa øvrige eksisterende Værker blev foretaget Forstærkningsarbejder.

Lige før Aarhundredskiftet indførtes brisant Sprængstof til Kystartilleriets Projektiler, og man ændrede atter Kommandoforholdene, idet Søbefæstningen delvis underlagdes Flaadens Chef for den flydende Defension, medens denne i Krigstid underlagdes en Officer af Hæren. (Komm. i København).

I Aarene omkring Aarhundredskiftet fremskynedes Udviklingen af de moderne Flaader. Alt forbedredes i hastigt Tempo: Fart, Pansring, Skudvidde, Ildledelse, Projektilkvalitet, Driv- og Sprængmidler, etc., og inden længe var Søbefæstningen blevet utilstrækkelig, idet den — selv med det ret nye *Middelgrundsfort* — ikke længere sikrede Flaadehavn, Orlogsværft eller By mod Bombardement fra Søen.

Den i 1902 efter det politiske Systemskifte nedsatte Forsvarskommission tilraadede 1908 i sin Betænkning en Forstærkelse af Søbefæstningen, hvortil der i September 1909 bevilgedes 11 Millioner Kroner, For



disse Penge byggedes *Flakfortet* paa Saltholms Flak i Aarene 1910—16, *Saltholmsbatteriet* paa Øen Saltholms Vestside, *Dragørfort* umiddelbart Syd for Dragør Havn og *Kongelunds batteri* paa Sydenden af Amager, medens ældre Værker forstærkedes og nogle, som var blevet forældet, nedlagdes eller solgtes.

Udover Københavns Søbefæstning byggedes i Aarene 1913—1916 ogsaa for en Bevilling af 30. September 1909, en Række Anlæg til Sikring af Kysten eller vigtige Løb, nemlig: *Taarbækfort* i Dyrehaven bygget dels som Landfort, dels som Kystbatteri; *Mosedebatteri* paa Sjællandskysten opført som egentligt Kystbatteri. Det ligger 18 km Vest for Kongelunds batteri og 13 km Syd for den daværende Landbefæstnings Vestenceinte. Dets Hovedopgave var at sikre mod Overrumpling og Landgang. *Borgstedbatteri* og *Haarbøllebatteri* var beskedne Anlæg til Værn af Indsejlingen til Smaalands-havet gennem Grønsund. *Masnedøfort* blev som *Taarbækfort* dels Land- dels Kystanlæg. Dets Opgave var at sikre Forbindelsen mellem Sjælland og Falster. *Lynæs batteri* og *Spodshjergbatteri* byggedes til Sikring af Indsejlingen til Isefjord. Herudover anlagdes en Del spredte Smaaværker til Kystsikringer, dels om København dels i Tilknytning til Vestenceinten.

Samtidig med at Forstærkningsarbejderne af 1909 blev iværksat, fik den daværende »1. Artilleribataillon« en tilsvarende Udvidelse af Kadrer og Mandskab. Den blev til »*Kystartilleriregimentet*« med 3 Batailloner, hvoraf 1. og 2. straks oprettedes ifølge Hærloven af September 1909, medens 3. Kystartilleribataillon først kom til i 1916.

Ved den ødelæggende Hærlov af 1922 reduceredes ogsaa Kystartilleriregimentet betydeligt. Regimentsbetegnelsen erstattedes af Navnet »Kystartilleriet«. Af de 3 Batailloner blev kun een, nemlig »Kystartilleribatail-

lonen«. *Hvidørebatteri, Mellemfort, Prøvesten, Kastrupfort og Avedørebatteri* blev nedlagt. *Trekroner* blev kun bibeholdt som Skolefort og Projektørstation. *Lynetten* som Kommandostation, og til de øvrige Værker savnedes i høj Grad nødtørftigt Befalingsmandspersonel af Linien, samtidig med at Mandskabsstyrkerne mindskedes til et uforsvarligt Minimum. Hærloven af 1922 er i det hele taget den største, selvvilledede Katastrofe, som nogensinde har ramt vort Forsvar.

Hærloven af 1932 skadede yderligere Værnene, og den daværende Forsvarsminister udtalte ved sin Afgang samme Aar, at den danske Hær nu omsider var uanvendelig til Krigsførelse, og at Flaaden var ringere, end om man havde gennemført et Afrustningsforslag.

Hvad Københavns Søbefæstning angaar, blev Loven skelsættende, idet »Kystartilleribataillon« ophævedes, og Kystartilleriet overgik fra Hæren til Marinen, som overtog Kommandoen den 1. November. At dette maatte smerte alle i Hæren med Tilknytning til Kystartilleriet især Befalingsmændene, er vel indlysende. Dels følte de sig knyttet meget stærkt til denne særlige Tjeneste, dels betød det for mange væsentligt daarligere økonomiske Kaar, Oprud fra Garnisonen og Forsættelse med ringere Løn til ukendte Provinsbyer. Hertil kom andre, vanskeligt definerbare, Aarsager, som gjorde det meget svært for de Kystartillerister, der maatte forlade den kendte og kære Tjeneste og indstille sig paa Lovens Krav.

I Løbet af et halvt Aar var Afleveringsforretningerne endt, og det er værd at understrege, at de forløb helt friktionsløst. Dette skyldtes naturligvis Soldater-aanden og den redelige Vilje fra begge implicerede Parter til at bøj sig loyalt for Regeringens Love. Men det vil aldrig blive glemt af dem, der Maaned efter Maaned deltog i Forhandlinger og Kommissionsmøder

fra Kystartilleribataillon, at Flaadens Repræsentanter i alle Forhold viste et saa smukt og forstaaende Kammeratskab, en saadan Takt og Ridderlighed, at netop denne Overdragelse af Kommandomyndighed, Mandskab og Materiel, der kunde have voldt mange Kvaler, blev et Bevis paa, at Forholdet mellem vore to Værn, naar det gælder, er saa godt, at det taaler endog en knugende Belastning uden at briste.

At Kommandoskiftet i afgørende Grad har præget Uddannelsesmaade, Skydemetoder, Uniformering, Tjenesteordning etc. siger sig selv. Marinen har i de forløbne Aar kæmpet mod store Vanskeligheder, ikke mindst af økonomisk Art, og den Modernisering af Søbefæstningen, der ogsaa før 1932 var højst paakrævet, er der ikke anvist Midler til, ejheller ved Forsvarsloven af 1937. Tre Aar efter denne Vedtagelse ramtes Danmark af Katastrofen, som førte til Besættelsen af Landet under den nuværende Verdenskrig. Hermed blev Løsningen af præcise, militære Problemer skudt i Baggrunden, ogsaa for Søbefæstningens Vedkommende.

Vor Søbefæstning har ikke været i Kamp siden 1801, da Fjenden i 1807 forsigtigt holdt sig uden for Værkernes længste Skudafstand. Under de sønderjydske Krige var vor Flaade endnu saa stærk, at den kunde hævde Danmarks Overlegenhed til Søs og sikre mod Fjendens Eskadrer i aabent Vand. Da Krigen brød ud mellem Frankrig og Tyskland i 1870, var der, som før nævnt, en kort Tid politisk Højspænding, og i ret vide Kredse haabede man paa, at Danmark vilde gøre fælles Sag med Frankrig for at hævne det endnu sviende, friske Nederlag i 1864. Forterne fik indkommanderet en Sikringsstyrke, Landbatterierne blev gjort klar til Kamp, Søminetjenesten etableredes. Sikringsstyrken blev dog hjemsendt efter faa Ugers Uddannelse, da Faren for vor Indblanding i Krigen var drevet over.

Næste Gang Søbefæstningen indkaldte Sikringsmandskab var 1885; et uroligt Aar, da England var kommet i Konflikt med de fleste større Fastlandsstater: Rusland, Frankrig, Tyskland og Tyrkiet. Man forudsaa en engelsk-russisk Krig paa Grund af Ruslands truende Fremtrængen i Centralasien. Heller ikke denne Gang varede Krisen længe, og Sikringsstyrken hjemsendtes efter knap en Maaned Indkaldelse. Tredie, kortvarige Indkaldelse af en Sikringsstyrke til Søværnet skete under den russisk-japanske Krig i 1904, idet Ruslands Østersøflaade for at komme til Kamppladsen maatte passere danske Farvande, hvor man frygtede et muligt Sammenstød med engelske Flaadekræfter. England reagerede skarpt antirussisk under og efter Konflikten. Fjerde Gang, der indkaldtes Sikringsstyrke, blev under sidste Verdenskrig, og da fortsattes denne Tjeneste, saa længe Krigen varede.

Kom Søbefæstningen saaledes ikke i Krig, var den dog ifølge Sagens Natur stedse bedre forberedt end nogen anden Del af Hæren. Dens Mandskab var gennemgaaende udmærket. At det som krævet var »smukt og anseligt« er denne Forsamling tilstrækkeligt Bevis for. Det bestandige Samvær paa Forterne baade under Øvelse og i Fritiden, med sjældne Landlovsdage indskudt, skabte en ganske særlig Kystartilleriaand, et enestaaende Kammeratskab bygget paa gensidig Tillid og streng Mandstugt. Der fandtes Tid og Lejlighed til at holde den pinligste Orden og et konstant Kampberedskab som ellers intet Sted i vore Værn. Hertil kom, at Kystartilleriet fik en Række energiske og særprægede Chefer, som holdt Uddannelsens Standard høj. Artilleriets Hovedopgave, Skydningen, blev daglig dyrket i Teori og, paa Grund af en rigelig Tildeling Øvelsesammunition, ofte i Praksis. Der er næppe Tvivl om, at Kystartillerister før Artilleriskydeskolens Oprettelse havde større

Indsigt og Øvelse som Betjeningsmandskab og Ildledere end nogen anden Afdelings Folk.

Der var gennem alle Aar et udmærket Samarbejde med Flaaden, og der blev afholdt adskillige Fællesøvelser ikke mindst efter at en kongelig Resolution af Maj 1899 bestemte at Ledelsen af det samlede Forsvar paa Københavns Søfront skulde underlægges Chefen for »Den flydende Defension«. Den paagældende Admiral, som jævnligt inspicerede Søforterne, fulgte Uddannelsen paa disse, planlagde og gennemførte Fællesøvelser med Marinen etc., skulde i Krigstid underlægges Hærens Overkommando eller den højstkommanderende i Fæstningsbyen.

Saaledes fastlagdes paa dette Omraade det intime Samvirke mellem vore to Værn, der ikke blot var nødvendigt for, at Kystartilleriets Opgaver kunde løses effektivt, men er den nødvendige og tilstrækkelige Betingelse for, at Danmark — om det selv vil — kan væрге sin Ære, Selvstændighed og Frihed i den Fremtid paa godt og ondt, som bliver os beskaaret.

I Haab om, at dette Samarbejde i en lysere og friere Fremtid vinde og vare; I Tillid til de Mænd, som skal føre Søbefæstningens Traditioner videre; I Taknemlighed for vore gode Minder fra Tjenesten paa Forter og Batterier beder jeg Dem med mig udbringe et trefoldigt Leve for Kystartilleriet og vor Søbefæstning!

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. November Maaned.<sup>\*)</sup>

(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 Feltmarskal 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, overlager 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 udfør 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 Koffardskibe for største Delen drukner.
5. Nov. 1866: Flaaden anskaffer det første Dykkerapparat heri Landet.
6. Nov. 1752: Anlægget af en Galei-Havn ved Nivaa beslattes iflg. kongelig Resolution. Kommandørkaptajn Wegersløff første Chef. Nedlægges i 1767.

\*) Anm.: Fremtidig vil »Tidsskrift for Søvæsen« af praktiske Grunde bringe den følgende Maanedes Oversigt over Hæders- og Mindedage i Modsætning til nu, hvor Oversigten refererer til samme Maaned som Tidsskriftet.

9. Nov. 1686: Søofficerernes indbyrdes Anciennitet fastsættes. Capitainer deles i 3 Klasser: Capitain-Commandeurer, Capitainlieutenanter og Lieutenanter.
10. Nov. 1689: Eskadre paa 4 Linieskibe og 3 Fregatter under Schoutbynacht v. Stöcken overfører 7000 Mand fra Listerdyb til Hull, til Disposition for England i Krigen mod Frankrig.
10. Nov. 1691: Holmens Chef, Admiral Henrik Span's Flydedok, som den første i sin Art herhjemme, løber af Stabelen og indvies. Efter Flydedokkens Udrangering i 1713 anvender Schoutbynacht Judichær 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 Felittoget mod Sverige.
12. Nov. 1720: Viceadmiral Peter Tordenskjold dræbes i Duel ved Landsbyen Gleidingen i det Hildesheimske.
17. Nov. 1869: Fregatten »Sjælland«, Chef Kommandør Bruun, deltager sammen med 40 andre Orlogsmænd i Suezkanalens Aabning.
20. Nov. 1587: Kong Frederik II udsteder den første kongelige Anordning for Holmens Disciplin og Vagt.
20. Nov. 1939: Søværnskommandoen beordrer Udlægning af Mine-spærringer i Store Bælt imellem Langeland og Lolland og i Lille Bælt imellem Als og Ærø.
21. Nov. 1620: Admiral Gjedde hejser Dannebrog over Kolonien Tranquebar, og Fæstningen Dansborg anlægges (se <sup>29/11</sup> 1618).
23. Nov. 1735: Flaadens og Hærens Bestyrelse (Krigs-Cancelierne) adskilles, Greve Frederik Danneskjold-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 ostindisk Kompagnis Skibe og en Jagt under Admiral Ove Gjedde afsejler fra Sundet Syd om Afrika til Ostindien, hvorved bl. a. Trinkomale 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 (se <sup>10/2</sup> 1612).

F. Kj.

## December Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 Soofficerer deltager i Slaget og tilintetgøres.
8. Dec. 1719: General-Admiraløjtnant Ulrich Christian Gyldenlove 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 Revollen paa Christiansø i August 1809, hvor bl. a. Kommandanten, Kaptajn Kohl, saares. Hæren afgiver dog stadig Detachment til Marinen bl. a. til Holmens Bevogtning lige op til Hærlovene i 1842.
14. Dec. 1911: Marinens Flyvevæsen oprettes med Premierløjtnant Ullidt som Leder af vor første Marineflyveskole.
14. Dec. 1918: Torpedobaaden »Sværdfisken«, Chef Premierløjtnant Quaade, 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 Christian 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 Proviantgaarden paa Slotsholmen bliver først anlagt ca. 1604, benyttes indtil ca. 1680 og opfyldes først i 1868 (se desuden: 15. April 1858).

21. Dec. 1815: Orlogsbriggen »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.
21. Dec. 1939: Kommandørkaptajn Kjølens udsendes som den første Marineattaché ved det kgl. Gesandtskab i Berlin.
23. Dec. 1799: Fregatten »Havfruen«, Chef Kaptajn Jost van Dockum, tvinger tre engelske Fregatter »Phoenix«, »Emerald« og »Flora« til at afstaa fra Visitation af Konvoj i Nærheden af Gibraltar.
24. Dec. 1811: Linieskibene »Sct. Georg« og »Defence« fra den engelske Flaadestyrke i danske Farvande under Viceadmiral Sir James Saumarez strander udfør Ringkøbing, ca. 1400 Mand drukner.
27. Dec. 1787: Fabrikmester, Kaptajn Henrik Gerner dør, kendt som Skibsbygger og Konstruktør af vore Orlogsskibe, medvirkende til Søe-Lieutenant-Selskabets Stiftelse. (Medaille slaaet.)
29. Dec. 1908: Krydseren »Hejmdal«, Chef Kaptajn J. H. Schultz, bringer under Middelhavstogt Hjælp til de nødlidende efter Jordskælvet paa Messina.
29. Dec. 1799: Fregatten »Hvide Orn«, Interims-Chef Kaptajnløjtnant van der Osten forsvinder i Orkan med hele sin Besætning udfør Korsika under Konvojtjeneste i Middelhavet.
30. Dec. 1718: Kommandør Tordenskjold udnævnes til Schoutbynacht efter at have overbragt Kong Frederik IV den første Melding om, at Kong Karl XII er skudt den 11/12 ved Belejringen af Frederikshald.
30. Dec. 1726: Planen til Bradbænken paa Nyholm approberes ved kgl. Resolution og anlægges over det senere i 1728 sænkede udrangerede Orlogsskib »Elefanten«. (Bradbænk = Kølhalingsplads, af oldnordisk: Brad = bestryge med Beg.)
31. Dec. 1917: Undervandsbaads- og Flyvebaadsdelingen oprettes. Chef Kommandør Th. Topsøe-Jensen. F. Kj.

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Sverige.

#### *Flyvevæsen.*

Af Artikler i »Flygning« og »Vi Flygere« fremgaar det, at Flyverne i Sverige meget kraftigt gaar ind for en yderligere Udvidelse af Luftvaabnet og for at gøre dette til »Kernen« i Forsvaret. Det fremhæves bl. a., at Luftvaabnet er blevet Landkrigens fornemste Angrebsvaaben, medens Panservaabnet er dettes nærmeste Hjælpevaaben.

Til Søs raader der derimod et bittert Fjendskab mellem Luftvaabnet og de pansrede Skibsenheder.

Men Flaade og Luftvaaben maa og skal finde hinanden; Flaaden maa kræve store Dele af Luftvaabnet til Disposition; begge er lige nødvendige i Kampen til Søs.

---

Uddrag af Artiklen »Vi flygere se på den andra fronten« i »Vi Flygere« for Aug. 42.

»Jo mere Risikoen for en Katastrofe paa den russiske Ostfront øges, jo kraftigere er Raabet blevet om Etablering af en anden Front i Europa. Fra at være et Krav fra Rusland er det nu blevet et alment Ønske af næsten ultimativ Karakter indenfor hele den allierede Opinion.

Medvirkende hertil er den usikre Situation i Egypten og Faren for en russisk-japansk Konflikt i det fjerne Østen.

Fra et militært Synspunkt er der jo ikke noget forbavsende i den Modvilje, hvormed Opinionens Krav modtages af den allierede Krigsledelse.

Den absolutte Overlegenhed — kvalitativt og kvantitativt — som kræves, for at et Landgangsforetagende i større Omfang paa

det europæiske Kontinent skal have Udsigt til at lykkes, er næppe endnu til Stede, skønt Hovedparten af den tyske Krigsmaskine er bundet i Ost.

Den strategiske Bevægelighed, som er karakteristisk for det tyske Luftvaaben, giver Tyskerne Mulighed for med meget kort Tidsfrist at udjævne en temporær Underlegenhed med Hensyn til Landstridskræfter saa at sige et hvilket som helst Sted i Europa.

Det tyske Luftvaaben er organiseret og uddannet til Kamp mod og til Samvirke med Hærafdelinger i langt højere Grad, end det til Dato har været Tilfældet for Englands og Amerikas Vedkommende. Den moderne Krig har tilfulde vist Rigtigheden af den tyske Ledelses Foranstaltninger, da den lagde afgørende Vægt paa at opbygge et stærkt og slagkraftigt Luftvaaben.

Det tyske Luftvaaben, der har ubegrænsede Muligheder for at operere paa de indre Linier, er stadig Rygraden i det tyske Forsvar, og dette, i Forbindelse med en alvorlig Mangel paa Tonnage, er formentlig Grunden til, at de allierede har afstaaet fra indtil videre at oprette en »anden Front« i egentlig Forstand. I Stedet søges skabt en »anden Front« i Luften, der — ganske vist paa langt Sigt — skal lette Trykket paa Rusland.«

.....

»Det er ikke utænkeligt, at en Luftkrig af helt andre Dimensioner vil blive indledet, naar tilstrækkelige Luftstridskræfter skønnes at være til Raadighed. Det er imidlertid klart, at det mere end nogensinde for de allierede gælder om at vinde Tid, og Tiden vil til det yderste blive anvendt til at skabe Styrke i Luften. Den amerikanske Industri arbejder i et rasende og stadig stigende Tempo for at skabe en Luftmagt af hidtil utænkelig Størrelse, medens de engelske Fabrikker mau antages at have naaet Maximum af Ydeevne.

Amerikanske Flyverafdelinger overføres i stigende Antal til England, der har faaet det betegnende Navn »Amerikas Hangarskib mod Europa«. Om tilstrækkelige Kræfter kan samles paa dette »Hangarskib«, inden Tyskland faar Mulighed for at frigøre sin Hovedstyrke i Ost, vil England med øget Tillid kunne imødesee Kampen om England og maaske om den »anden Front«. I saa Fald bliver det endnu engang Styrken i Luften, der bliver afgørende.

Mange haarde Slag har endelig tvunget den allierede Ledelse til at indse, at et Lands Forsvar i en moderne Krig staar og falder med dets Luftvaaben.«

.....

»De allierede synes nu at have lært Lektien; Spørgsmaalet er, om det i Tide kan lykkes at reparere tidligere Forsømmelser paa Luftstridskræfternes Omraade, eller det allerede er for sent.

Ogsaa i vort Land har gammel Slendrian og forældede militære Synspunkter formaaet i lang Tid at hemme den luftmilitære Udvikling.

Endelig er — omend sent — en mere virkelighedsbetonet Opfattelse af Luftvaabnets Betydning begyndt at trænge igennem.

Forsvarsordningen af 1941 forudsætter et betydeligt forstærket Luftvaaben. Det, vi behøver, er imidlertid ikke et Luftvaaben af »anselig« Styrke. Vi behøver et svensk Luftvaaben, som er saa stærkt, at det virker *afskrækkende* paa enhver tænkelig Angriber. Vi vil have et stærkere Luftvaaben, og vi vil have det hurtigere, svensk Organisationsevne og Industri, svenske Arbejdere og svenske Flyvere *kan frembringe større Resultater*, om det virkelig gælder, og lad os huske, at det gælder vor fortsatte frie Eksistens. Vi er altfor tilbøjelige til at falde tilbage til Drømmerier og at lade Sagerne gaa deres stille Gang. Intet kan i Ojeblikket være mere uberettiget.

Altfor længe har Luftvaabnet haft en underordnet Plads i vort Forsvar. I den senere Tid er det ganske vist kommet med i Forgrunden, men det er stadig kun en »anden Front«, som man venter skal gribe ind og gøre Udslaget i det afgørende Ojeblik, men man giver det ikke de nødvendige Ressourcer til at kunne gøre en saadan Indsats. Tiden er for længe siden kommet, da det bør siges fuldt og helt, at *Luftvaabnet er vor første Front*, den absolut nødvendige Forudsætning for vort Forsvar og den sikreste Garanti for vor Fred.

Saafernt den »Front« gøres tilstrækkelig stærk, vil den ikke svigte. Den maa gøres stærkere. Den kan gøres stærkere. Den skal gøres stærkere. Vort Land og vort Folk har Ret til at fordre det.»

Uddrag af Artiklen »Flyg och Pansar« i »Flygning« Nr. 16, Aug. 42.

.....

»Baade i Søkrigen og Landkrigen har Luftvaabnet fuldstændig ændret Krigens Karakter. I begge Tilfælde er Luftvaabnet dog det fornemste Angrebsvaaben. Til Lands er Luftfartøjer og Panservogne allierede, men til Søs er der bitter Strid mellem Luftvaabnet og de pansrede Enheder.

Under den forrige Verdenskrig var Slagskibet Oceanernes og Indhavens Behersker. U-Baadsfaren lurede, men den syntes ikke i væsentlig Grad at paavirke de kæmpende Flaaders Operationer udover, at den umuliggjorde den saakaldte Nærblokade.

Flaaden var et offensivt Vaaben i den Udstrækning, Styrkeforholdene muliggjorde offensive Operationer.

Den store britiske Flaade kom kun een Gang i Kamp med den tyske Højsøflaade.

Trods den tyske Flaades store taktiske Resultater i Jyllands-slaget kunde den efter Slaget ikke optræde paa det aabne Hav og bestride Englands Søherredømme — end ikke i Nordsøen.

Efter den første Verdenskrig er Luftvaabnet blevet et Kampmiddel, man ogsaa maa regne med til Søs. Særlig Dykbombeluftfartøjet paaregnedes at skulle blive en frygtelig Trusel mod selv de største, svært pansrede Krigsskibe, og Truslen forøgedes ved Torpedoplanets Fremkomst.

Endvidere maa man ikke glemme Luftrekognosceringens revolutionerende Betydning for Søkrigen.

Det var imidlertid ikke alle Steder, man erkendte, hvad det moderne Luftvaaben kunde præstere under Kampe til Søs. De store Sømagter — med Undtagelse af Japan — stillede sig afgjort afvisende overfor Luftvaabnet; Tyskland forsøgte kun i meget begrænset Omgang at genopbygge sin Slagflaade, men lagde Hovedvægten paa U-Baadsflaaden, der fortrinsvis paaregnedes anvendt til Handelskrig. Som offensivt Kampmiddel mod Søstridskræfter paa Havene omkring Tyskland antog man Bombeluftvaabnet (Dykbombeluftfartøjet), der til at begynde med repræsenteredes af Junkers Ju 87.

Det første Sammenstød mellem »Luftstyrker og Panser« under denne Verdenskrig var ved Kampen om Norge. Det tyske Luftvaaben sejrede paa Forhaand, thi man vovede ikke at sætte den britiske Slagflaade ind i de Farvande, som beherskedes af det tyske Bombeluftvaaben, d. v. s. i Nordsøen.

Efter den Tid har Luftstridskræfter vundet mange nye Sejre paa mange Have over »Panseret«. Mens dette skrives, foregaar det saakaldte andet Slag ved Salomonsøerne, hvor — efter alt at dømme — Luftstridskræfter (baade Land- og Skibsbaserede) spiller »Første-Violin« ligesom i Krigens foregaaende Søkampe med Undtagelse af Slaget ved La Plata.

Det samme Luftvaaben, som er det bedste Angrebs-Kampmiddel ved Landkrig, er ogsaa det bedste Angrebsvaaben i Søkrigen.

I et Land med Sveriges militærgeografiske Struktur tillader Luftstridskræfternes Basing deres Anvendelse saavel mod en Angriber til Lands som til Søs.

Luftvaabnet er derved vort stærkeste og mest alsidige Angrebsmiddel og derfor Kernen i vort Forsvar.« H. H.

### *Kystjagere.*

Fire Kystjagere — Magne, Mjølner, Mode og Munin — er i Løbet af Aaret blevet søsat, og turde blive færdige i den nærmeste Fremtid. Hermed skrider den svenske Flaadebygningspolitik frem ud den nye Linie, der paabegyndtes i 1940 med Indkøbet fra Italien af de to Kystjagere Romulus og Remus. Tidligere har den svenske Flaade nemlig ikke samtidig bygget to forskellige Størrelser Jagere af to helt forskellige Typer. I Stedet har der været bygget en enkelt Type, der dog selvfølgelig lidt efter lidt har ændret sig, navnlig er den blevet større og større, lige fra den første »Mode« (1902) paa ca. 310 t med  $6 \times 57$  mm op til By-Jagerne paa henved 1.100 t og  $3 \times 12$  cm.

Den nye Linie indeholder i og for sig ikke andet, end at Sverige følger Ulandetets Eksempel og deler Jagertypen i to Kategorier — søgaaende Jagere og Kystjagere.

Jagerne viste sig under den forrige Verdenskrig at være udmærket egnet til de mest forskellige Arter af Opgaver, lige fra Deltagelse i Søslag og Udførelse af selvstændige Raids til Undervandsbaadsjagt og Eskortering. Allerede dengang fandt der en umaadelig kraftig Udvikling af Jagervaabnet Sted, og denne Udvikling fortsatte i 1920-erne og førte til den saakaldte søgaaende Jager.

Ret hurtigt fandt man dog ud af, at denne Jagertype var saavel unødvendig kraftig som unødvendig dyr i Brugen til Løsning af en Mængde Opgaver af sekundær Art, til hvilken det dog var ønskeligt at have Jagere. Blandt disse Opgaver bemærkes Konvojer og Eskortering, Bevogtningstjeneste, Undervandsbaadsjagt og Lokalforsvar.

Dette ledte til en Deling. Den søgaaende Jager bibeholdtes og blev yderligere forøget i Kampværdi. Til sekundære Opgavers Løsning indførtes en helt ny Type, nemlig Kystjageren. Som Foregangsland optraadte Frankrig, der i 1931 bevilgede Midler til otte smaa Jagere af La-Pomone Typen. Eksemplet fulgtes allerede det følgende Aar af Italien med Astore-Klassens to Skibe (nu Romulus og Remus) samt i 1936 af Tyskland med otte Kystjagere af T-Typen. Desuden har Sovjetunionen i 30-erne bygget et ukendt, men sandsynligvis betydeligt Antal smaa Jagere af den saakaldte S-Type.

## De første Kystjageres Egenskaber fremgaar af Skemaet:

Land	Navn	sosat	Depl.	Fart	Artilleri	Torpedo
Sovjetunion.	Burja (S-Type)	1933	700	29	2 × 10	3 × 45
Italien	Astore	1934	638	34	3 × 10	4 × 45
Frankrig	La Pomone	1935	610	34,5	2 × 10	2 × 55
Tyskland	T 1 (T-Type)	1938	600	33	1 × 10	6 × 53

De franske Værfters Byggetid var meget lang, hvorfor de franske Baade, uanset de var bevilgede meget før de italienske og russiske, dog løb af Stabelen flere Aar senere.

Siden da er Bygningen af Kystjagere maalbevidst blevet fortsat i samtlige nævnte Lande. I Italien og Tyskland er de oprindelige Typer i det store og hele blevet bibeholdt, mens Franskændene i 1938 pludselig forøgede Tonnagen til henved 1.000 t, hvad der medførte, at de kunde armeres med 4 × 10 cm og 4 × 55 cm Udskydningsrør.

Det er betegnende, at Kystjageren ikke er indført i Storbritanniens, Forenede Staters og Japans Flaader, der fremfor alt er beregnet til Operationer ude paa Verdenshavene. Disse Mariner har i Stedet foretrukket »Korvetter« og lignende Skibstyper til Søfartens Beskyttelse; disse Typer har maattet afstaa noget af Kystjagernes Kampværdi til Fordel for en længere Aktionsradius, der er mere paakrævet til Operationer paa Verdenshavet.

Undersøger man nærmere de Egenskaber, der fremgaar af Skemaet, vil man se, at Skibene falder inden for de to Typer: artilleri- og torpedobetonede. Artilleribetonede er de franske, italienske og russiske Typer, mens de tyske har faaet lagt mest Vægt paa Torpedoerne. Utvivlsomt har Tyskerne beregnet, at deres Kystjagere, som med sin betydelige Armering er i Besiddelse af megen Angrebskraft, skulde anvendes til offensive Operationer, mens de øvrige Mariner først og fremmest har indrettet sig paa de mere defensive Opgaver saasom Eskortering, Bevogtning og Undervandsbaadsjagt.

Hidtil kendte Data for den svenske M-Type er: Displacement 635 t, Fart 30 Kn, Armering; 3 × 10,5 cm — 2 × 40 mm — 2 × 20 mm samt et 53 cm Triplerør. Artilleriarmeringen er saaledes mindst lige saa kraftig som den, der findes i de udenlandske Baade, lige med Undtagelse af de sidste franske, der dog maa siges at staa paa Grænsen til at være søgaaende, Angaaende Torpedoarmering er M-Jagerne overlegne over Udlændingene undtagen de tyske og

de store franske. Farten synes at være lav, og det ser ud, som om man har maattet slaa af paa Kravet om Fart til Fordel for den kraftigst mulige Armering. Afgjort er den svenske Type først og fremmest beregnet til det, som i det foregaaende er betegnet som defensive Opgaver, og herved fyldes netop et Hul i det svenske Forsvar.

I Kystflaaden bliver Kystjagernes fornemste Opgave at være Nærdekning for Sverige-Skibene — samt til sin Tid for deres Efterfølgere, der skal være Rygstød bag ved de offensive Operationsgrupper. Desuden er Kystjagerne en vigtig Forøgelse af Kystflaadens Torpedoangrebsstyrke, i Særdeleshed om Natten.

Ogsaa i Lokalforsvaret venter der vigtige Opgaver til Kystjagerne, hvis der da bliver bygget tilstrækkelig mange af dem. Af disse Opgaver skal nævnes Rekognoscering, Mineudkægning, Beskyttelse af Minestrygningsoperationer samt Artilleristotte til Motorpedobaade under Angreb.

De nye Jagere bliver ideelle til Beskyttelse af Handelsskibsfarten. De er billigere i Drift end By-Jagerne, men har udmærkede Egenskaber til Undervandsbaadsjagt, samtidig med at de har et relativt kraftigt Artilleri — ogsaa Luftværnsartilleri, de er udmærket egnet til Angreb paa fjendtlige, lette Søstridskræfter — f. Eks. Motortopedobaade — og Luftstyrker.

Det bør ogsaa paapeges, at Kystjagernes Indsats resulterer i en Frigørelse af de store Jagere fra deres sekundære Opgaver til Fordel for anden og vigtigere Virksomhed.

Uden Tvivl er de fire Kystjagere saaledes en vigtig Forøgelse af den svenske Flaade.

(Magnus Starek i Sv. F.) F. II.

### Slagskibe.

Denne Krigs Begivenheder paa Søen har givet Anledning til forskellige Udtalelser angaaende Slagskibes Eksistensberettigelse, nedenfor skal gengives et Par:

Den tyske Viceadmiral Pfeiffner i »Völkischer Beobachter«, Februar 1942 (Oversættelse):

»Søkampen i Kanalen og Doverstrædet var en taktisk-strategisk Succes, men har sin største Interesse som et værdifuldt Grundlag, man maa tage Hensyn til, ved Besvarelsen af det siden Pearl Harbor og Kap Kuantan meget diskuterede Spørgsmaal om Slagskibenes Eksistensberettigelse.

Under Indflydelse af de amerikanske og britiske Slagskibes



Tilintetgørelse opstod den forhastede Mening, at disse Katastrofer maatte betyde, at Slagskibenes Tid var forbi, som Følge af at nye dødbringende Vaaben var kommet til Anvendelse. Søkampen i den engelske Kanal har imidlertid vist det berettigede i den dengang udtalte Advarsel mod at drage forhastede Slutninger.

Hvilke grundlæggende Erfaringer kan man uddrage af denne Begivenhed? De tyske Slagskibe Scharnhorst og Gneisenau samt den svære Krydser Prinz Eugen havde om Natten mellem den 11. og 12. Februar efter et Luftangreb ubemærket forladt deres Basishavn ved den franske Atlanterhavskyst sammen med ledsagende Jagere og Torpedobaade, hvortil der sluttede sig de respektive Kystomraaders Styrker af Motortorpedobaade, Forpostbaade og Ministrygere. Eskadren havde passeret Kanalens vestlige Del, tilsyneladende uden at være blevet observeret af Fjenden og befandt sig ved Daggry den 12. Februar omtrent paa Længde med Le Havre, da Modangrebet fra de engelske Luft- og Søstridskræfter, der var blevet alarmeret, satte ind. Naar det fra London forklares, at daarlige Vejrforhold forhindrede de engelske Forholdsregler, taber denne Forklaring dog al Værdi som Følge af det Faktum, at den tyske Jagerbeskyttelse og det mønsterværdige Samarbejde mellem Flaade, Luftstyrker og Luftværn paa intet Punkt følte sig forhindret, hvilket jo ogsaa bevises af, at 43 engelske Luffartøjer nedskødes mod kun syv tyske.

Den tyske Eskadre, som paa Grund af den tvungne Kurs maatte holde sig til den østlige, grundede Del af Kanalen, i flere Timer ved Dagslys stævnede langs Kysterne af Sussex og Kent, hvor Flyvepladser og Kystbefæstningsanlæg ligger tæt, og hvorfra der paastaas at være udgaaet 110 Luftangreb med et samlet Nedkast af 50 t Sprængstof.

Takket være Hjælpen fra Generalfeltmarskal Sperrles Luftflaade og Flaadens Luftværn, der understøttedes af Luftværn paa Kysten, blev alle Fjendens Planer om Angreb paa Sø- og Luftstridskræfter ikke nogen egentlig Succes. Kun en Forpostbaad gik tabt og en Torpedobaad blev beskadiget. Førstnævntes Besætning kunde for en stor Del reddes.

Denne Kamp kan anses for at være særlig beviskraftig, idet den udspilledes paa et Sted, der gav de fjendtlige Luftstridskræfter Lejlighed til at angribe paa korteste Afstand. Det er derfor fuldtud berettiget at paastaa, at denne Rejse er et Eksempel paa den størst mulige Fare i Nærheden af et Kystomraade, idet man dog maa indrømme, at de lokale Forhold ogsaa var særligt fordelagtige for egne Jagerstyrker.

Et Faktum, der ikke kan bestrides, er, at en tysk Slagskibstyrke i flere Timer ved Dagslys stævnedes langs en stærk fjendtlig Luftangrebsfront, og dog forblev saa godt som ubeskadiget, takket være det gode Samarbejde ved Bekæmpningen af Luftfartøjer mellem Flaade, Luftstyrke og al Slags »Kystforsvar«.

Principielt har det derfor vist sig, at Slagskibet ikke engang i Kystomraader har udspillet deres Rolle, og endnu mindre ude til Søs, hvor de i Fremtiden ligesom i Fortiden stadig er uundværlige som Kærne i Sømagten.

Hvad Tilstedeværelsen og Decimeringen af Slagskibe betyder strategisk og magtpolitisk viser Situationen i Stillehavet uden nærmere Kommentarer før og efter Pearl Harbor og Kap Kuantan samt Følgerne heraf paa Totalforløbet af Søkrigen og Japanernes Transporter i dette Søomraade.

I Fremtiden kommer Udviklingen efter al Sandsynlighed til at forme sig paa følgende Maade: Ligesom Slagskibet i sin Tid beskyttede sig mod Kontaktminer ved egne Apparater eller ved særlige Ministrygningsformationer og garderede sig mod Truslen fra Undervandsbaade ved Ledsagelse af lette Enheder, beregnede til U-Baadsbekæmpning, vil Slagskibene i Fremtiden danne saakaldte »Kampgrupper« sammen med fartoverlegne Hangarskibe, Krydsere og Torpedobaade og regelmæssige Søslag paa en lang Kamplinie vil definitivt tilhøre Historien. Thi Luftvaabnet med dets saa farlige Torpedoangreb og det begrænsede Antal Slagskibe — ofte fordelte paa flere Have — vil ikke længere kunne tillade, at Slagskibe anvendes efter Skagerakslagets Mønster.

Ved Hjælp af særlige Luftværnskrydsere, Jagere og Torpedobaade maa man i Fremtiden lave en dyb Luftværnszone omkring saadaane Flaadeenheder, specielt i Fjendens formodede Indflyvningsretning, og denne Zone skal ødelægge de fjendtlige Luftfartøjer under Indflyvningen og gøre det umuligt eller væsentlig vanskeligere for dem at gaa ned der og kaste deres Torpedoer; desuden skal disse Fartøjer være Undervandsbaadsdækning.

I hvert Fald har Søkampen i Kanalen, objektivt set, med Eftertryk hævdet og bekræftet Slagskibets Eksistensberettigelse og dets Uundværlighed som Kærne i en hvilkensomhelst Sømagt.»

I Modsætning til ovenciterede tyske Artikel findes i det svenske Tidsskrift »Vi Flygare«, Juli 1942 følgende Artikel af Hans Ostelius:

»Den 16. Juni tilkendegaves i et Reuter-Telegram fra USA,

at Bygningen af Skibe, saavel til Flaadens Brug som af Handels-tonnage, er i Gang i en Grad, der overstiger Forventningerne, og at Tempoet yderligere skal forøges. Dette er der i og for sig ikke noget mærkværdigt i. Tyskernes hensynsløse og dygtigt udførte Undervandsbaadskrig er uden Tvivl særdeles effektiv og kræver ekstraordinære Forholdsregler for at opretholde Tilførslerne. Men samtidig antydes det, at de Forenede Stater i Fremtiden ikke skal bygge Slagskibe, og de Krydsere, der nu skal bygges, skal laves om til Hangarskibe. Dette er en epokegørende Beslutning, som sikkert er blevet fattet efter engelsk Tilskyndelse. Thi Samarbejdet mellem de to Nationer er og maa være meget intimt, og foruden et stort Antal Søofficerer er der mange engelske Marineeksperter i USA i Øjeblikket for at bistaa Amerikanerne med Raad og Daad.

Dette maa være Slagskibenes Svanesang. Den vigtigste Aarsag hertil turde være Sænkningen af »Prince of Wales« og »Repulse«, d. v. s. ikke selve Tabet af disse Skibe, trods det, at de tilsammen repræsenterede den nette lille Sum af 240 Millioner Kroner, men hvad, der er af Betydning, er, *hvorledes* de gik tabt. De blev som bekendt sænket udelukkende af japanske Lufttorpedoer og Luftbomber. Luftvaabnets tekniske Virkning mod ubeskyttede, svære Flaadeenheder er bevist.

Det synes ganske mærkeligt, at netop den Dag, da Nyheden om denne epokegørende Beslutning naaede Sverige, bestemte valgte Repræsentanter for Sveriges Folk sig til Bygningen af Krydsere for den svenske Marine. Bemærkelsesværdigt er det, at dette sker paa Luftjagernes Bekostning. Har de svenske intet lært af, hvad der er sket andre Steder under denne, den største af alle Krige? Kan det virkelig tænkes, at der ligger et sundt og uvildigt Skøn bag en saadan Beslutning?«

Her maa antages, at Hr. Ostelius anser Krydserne for at være Sveriges Slagskibe; endvidere synes det at være at foregribe Begivenhedernes Gang, at nævne USA som Modstander af Slagskibsbygning, idet det vel har været foreslaaet ikke at bygge Slagskibe mere, men Forslaget blev ikke vedtaget.

F. H.

## U. S. A.

### *Luftmagt kontra Sømagt.*

#### Luftmagtens Indflydelse paa Krigsførelsen.

Den tidligere russiske Søofficer og Flyver (nu amerikansk Borger) Alexander de Seversky har i sin Bog »Sejr gennem Luft-

magt«, der har vakt stor Opsigt i Amerika, gjort sig til Talsmand for den omdisputerede »Douhets Teori«. Seversky var indtil 1940 President for den store amerikanske Luftfartøjsfabrik »The Republic Aviation Corporation«.

Som General Douhet tillægger Seversky Luftvaabnet den absolut afgørende Betydning, og han gaar saa vidt, at han fremtidig vil bestride Flaadernes Betydning m. H. t. kammæssig Indsats i den strategiske Offensiv.

Flaadetilhængere bør maaske snart raabe »Vagt i Gevær«, thi disse Røster bliver flere og flere.

Uddrag af Artikler i »Flygning« Nr. 16 og 17 — 1942:

»Tidligere strategiske Doktriner har med Rette betonet Sømagtens offensive Evne, d. v. s. gældende for den overlegne Sømagt.«

Seversky paaviser, at den britiske Flaade ikke har været i Stand til at gribe offensivt ind mod det af Aksemagterne besatte europæiske Fastland.

»Bortset fra de Omraader, hvor R. A. F. er stærkt nok til at beherske Luften, maatte Flaaden holde sig paa sikker Afstand — d. v. s. Luftvaabnets operative Rækkevidde.

Dette Forhold vil i Virkeligheden ikke blive ændret, selvom den britiske Flaade var et Dusin Gange saa stor og stærk.

Angaaende Muligheden for at angribe Kyster, som forsvares af tilstrækkelige Luftstyrker, er Flaaders Betydning ikke alene formindsket — den er ophørt.«

Seversky fremhæver, at R. A. F. alene maatte gennemkæmpe »Slaget om England« ligesom alene Luftvaabnet blev sat ind mod de saakaldte Invasionshavne og U-Baadshaser, som iøvrigt alle — teknisk set — laa indenfor den britiske Flaades Kanoners Rækkevidde. »Det var hverken Hæren eller Flaaden, men R. A. F., som dæmmede op for den Strom af Millioner af tyske mekaniserede Tropper, som ellers vilde være kommet over den smalle Vandbarriere«.

Seversky betoner, at den britiske Flaade stort set blev fordrevet fra Nordsøen af de i Norge baserede tyske Luftstridskræfter, og han mener, at den engelske Middelhavsflaades Mulighed for at forblive i dette Indhav ikke beror paa dens Størrelse eller Beskaffenhed, men helt og holdent paa Spørgsmaalet om det britiske eller det tysk-italienske Luftvaaben faar Herredømmet over dette Omraade.

Med Hensyn hertil har man Erfaringerne fra Kampen om Kreta at støtte sig til, hvor den britiske Flaade blev fordrevet fra Farvandet omkring Øen af Aksemagternes Luftvaaben.«

(Fortsættes).

## Nogle Betragtninger vedrørende Uddannelsen af Kystofficerer og disses tjenstlige Stilling.

Af Orlogskaptajn Jørgen Münter.

I det efterfølgende er der gaaet ud fra, at ved en fremtidig Nyordning af Danmarks Forsvar vil Kystdefensionen komme til at spille en betydeligt mere fremtrædende Rolle, end Tilfældet er under den nuværende Forsvarsordning. Denne Forudsætning skønnes berettiget som Følge af de Erfaringer man allerede paa nærværende Tidspunkt kan drage af den nuværende Krig — ikke mindst af Operationerne mod Norge i April 1940.

Den nuværende Forsvarsordning forudsætter, at Kystdefensionens Officerspersonel i første Række tages af Flaadens Rammer. Dette har imidlertid vist sig uigen-nemførligt i Praksis, idet disse ikke paa langt nær har været tilstrækkeligt omfattende til at dække det for Kystdefensionen ret store Behov af Officerer, hvorfor man har været henvist til i meget udstrakt Grad at basere sig paa Officerer af Reserven — i Begyndelsen fortrinsvis Officerer overført fra Hærens Reserve og senere specielt uddannede Kystofficerer af Reserven.

En saadan Ordning er selvsagt uheldig af flere Grunde; dels har Reserveofficerer ikke den samme grundige Uddannelse som Liniepersonellet, en Mangel som en lang Tjenestetid kun i nogen Grad kan raade Bod paa; og dels har Størstedelen af dette Reservepersonel kun gjort Tjeneste lejlighedsvis og i relativt korte Perioder, saaledes at det ved Mobilisering og ved Sikringsstyr-

kens Formering ofte ganske mangler den Erfaring og Routine, som er nødvendig for at sikre Tjenestens effektive Udførelse.

Det er naturligvis muligt — i alt Fald teoretisk — ved en fremtidig Forsvarsordning at gøre Flaadens Rammer saa store, at det for Kystdefensionen nødvendige Officerspersonel af Linien er sikret, men dette skønnes ikke at være den bedste Løsning, idet den Uddannelse, som de vordende Søofficerer modtager paa Søofficersskolen ikke i nødvendig Grad tager Hensyn til — og sikkert heller ikke indenfor de givne Rammer er i Stand til at tage Hensyn til — de Krav, som Kystdefensionens specielle Forhold stiller i artilleristiske og andre Henseender.

Den bedste Løsning forekommer det mig at være, til Tjenesten ved Kystdefensionen at uddanne specielle Kystofficerer, der i tjenstlig Henseende er fuldstændig ligestillet med Søofficerer af Linien og som har Mulighed for Avancement til Kystkaptajner — evt. Kystkommandørkaptajner eller Kystkommandører.

Motiveringen herfor kan resumeres i følgende 4 Hovedpunkter:

1. Med mindre der sker en meget væsentlig Udvidelse af Søofficerskorpsets Rammer, vil man næppe ved Mobilisering eller ved Sikringsstyrkens Formering kunne afse det fornødne Antal Søofficerer af Linien til Besættelse af de vigtigste Poster som Chefer, Næstkommanderende'r, Artilleriofficerer o. l. ved Kystdefensionens forskellige Værker.

2. Den Artilleriuddannelse som gives paa Søofficersskolen tager kun i ringe Grad Sigte paa Skydning fra Kystværker mod Maal paa Søen, hvorfor det er nødvendigt for Søofficerer, der tilkommanderes Kystdefensionens Værker, at foretage et grundigt Studium af de ved Kystdefensionen anvendte Skydemetoder

m. m. — helst maa Søofficerer gennemgaa et specielt Artillerikursus ved Kystdefensionen.

3. Tjenesten ved et Kystværk — Fort, Armeringsbatteri e. l. — under en Mobiliserings- eller Krigsperiode vil formentligt hyppigt nødvendiggøre et ret nøje Samarbejde med Afdelinger af Hæren, for hvilket Søofficersuddannelsen med dens ret periferiske og i Hovedsagen kun teoretiske Behandling af landmilitære Spørgsmaal kun skaber ringe eller ingen Forudsætninger.

4. Til Gengæld behøver Tjenesten ved Kystdefensionen ikke den grundige sømandsmæssige og navigatoriske Uddannelse, som en Søofficer er i Besiddelse af, hvorfor dette Personel i det store og hele sikkert vil kunne anvendes bedre andre Steder, hvor man direkte kan udnytte dets specielle Uddannelse.

Disse Kystofficerer af Linien skulde have en Uddannelse, der tog særligt Hensyn til deres specielle Anvendelse. Som Retningslinie for denne Uddannelse kunde tænkes et af følgende to Forslag:

1. En Uddannelse, der er parallelløbende med og tildels sammenfaldende med samt af samme Varighed som den en Søofficer af Linien modtager paa Søofficersskolen.

Kystkadetterne skulde indlogeres paa Søofficersskolen og — i hvert Fald i de senere Aar — danne særlige Klasser, men iøvrigt være ligestillede med Søkadetterne.

De fem Sommerhalvaar med praktisk Uddannelse kunde for Kystkadetternes (-aspiranternes, -lærlingenes) Vedkommende tænkes anvendt paa følgende Maade:

- 1 Sommerhalvaar: Udkommando med Kadetskib.
- 2 Sommerhalvaar: Uddannelse ved Hæren (Infanteri og evt. motortrukket Artilleri).
- 2 Uddannelse ved Kystdefensionens Værker (Artilleriskole).

Af yderligere praktisk Uddannelse kunde tænkes evt. een Gang ugentlig Deltagelse i samlede Kystdefensionsøvelser (Tirsdaysøvelser) i Vinterhalvaaret.

Det andet Forslag, som i mangt og meget minder om den i Finland anvendte Uddannelsesplan, gaar ud paa følgende:

2. Den nuværende Kystofficersskole, der uddanner vordende Kystofficerer af Reserven, bibeholdes i Hovedsagen uforandret, idet den maa formenes at danne et godt Grundlag for videre Uddannelse.

Blandt dertil egnede (matematiske Studenter, Polyteknikere og Teknikere) og villige Kystofficerer af Reserven udtages efter mindst eet Aars Tjenestetid som saadan et passende Antal, der gives en videregaaende Uddannelse paa 2 à 3 Aar. Af denne Periode tænkes det ene (evt.  $\frac{1}{2}$ ) Aar anvendt til Uddannelse paa Hærens Løjtnantsskole e. l. Skole, hvilket formentligt skulde være tilstrækkeligt til at opfylde de ovenfor under Pkt. 3 nævnte Krav. Den resterende Tid skulde Undervisningen udover de almindelige Fag saasom: Tjenestekendskab, Meddelelsetjeneste, Retslære, Torpedo- og Søminelære, Legemsøvelser og militær Uddannelse samt evt. Sprog i et Omfang svarende til, hvad Søofficerer af Linien lærer, omfatte følgende Hovedfag: Artilleri- og Anvendt Artilleri, Kystbefæstningslære, Taktik og Strategi, Landkrigs-kunst, Sø- og Landkrigshistorie samt Matematik i en Form, der var nøje afpasset efter Kystdefensionens specielle Krav. Undervisningen i mere maritimt prægede Fag som Navigation og Sømandskab skulde kun gives i den nødtørftigste Form som rene Bifag.

Under denne Skole tænkes Sommerhalvaaret (ene) i Lighed med hvad Tilfældet er for Kystofficersskolens Vedkommende anvendt til fortrinsvis praktisk Uddannelse ved Kystdefensionens Værker, *dog vil i det mind-*



*ste et Par Maaneders Udkommando med Marinens Skibe under Eskadre formentligt være overordentligt værdifuld.*

Efter bestaaet Afgangsprøve udnævnes Eleverne til Kystløjtnanter I i Linien.

Hvilken af de to omtalte Uddannelsesplaner man skal vælge vil formentligt i første Række blive et Pengespørgsmaal, idet den sidstnævnte antagelig vil blive den billigste derved, at man kun udtager Personel, som man med rimelig Sikkerhed kan forudse vil være i Stand til at gennemføre Uddannelsen. Kan de alligevel ikke det, saa har man stadigvæk nogle veluddannede Reserveofficerer til Anvendelse ved Mobilisering o. l.

Den første Uddannelsesplan vil dog sikkert være at foretrække som den grundigste og bedste, og den har bl. a. den utvivlsomme og meget væsentlige Fordel, at Kystkadetterne ved at sidde paa Skolebænken sammen med Søkadetterne kommer til at staa i et nært Tilknytningsforhold til disse og derved ogsaa i deres senere Tjeneste vil komme til at føle sig hørende med til Marinen, hvilket vil kunne blive til umaadelig Gavn for Samarbejdet mellem Kystdefensionen og Flaaden.

Saafrømt man maatte vælge denne Uddannelsesplan, saa vil den anden dog evt. ogsaa kunne finde Anvendelse i den Overgangsperiode, der nødvendigvis vil opstaa, inden Personel af den førstnævnte Uddannelsesplan er færdiguddannet.

Ved den her skitserede Ordning skulde man efter min Formening kunne opnaa følgende Fordele:

1. Kystdefensionen vil faa en Stab af faste, veluddannede Officerer, som i Kraft af deres specielle Uddannelse og af deres Stilling som Tjenestemænd vil danne en udmærket Rygrad og derved sikre den nødvendige Kontinuitet og Effektivitet i Tjenesten og samtidig formentligt bringe i hvert Fald nogle af Kystde-

fensionens mange Personelvanskeligheder til en lykkelig Løsning.

2. Kystdefensionen vil hverken i Krigstid eller i Fredstid behøve at trække saa store Veksler paa Søofficerskorpsets Rammer, saaledes at Søofficererne i højere Grad vil kunne anvendes til de Opgaver, som deres specielle Uddannelse særligt berettiger dem til og ikke til en Tjeneste, som de ikke har særlige Forudsætninger for, og som derfor ikke kan blive tilfredsstillende for dem.

Det er ikke Tanken med ovennævnte Forslag, at Kystofficerer af Linien efterhaanden helt skulde erstatte Søofficererne ved Kystdefensionen. Visse Stillinger bør formentligt ogsaa i Fremtiden besættes med Søofficerer for at sikre det effektive Samarbejde. Af saadanne Stillinger skal nævnes: Chefen for Kystdefensionen, der formentligt bør være en Kontreadmiral, Adjudanten og evt. een til ved Staben, Cheferne for Søforterne og Afsnitscheferne. Endvidere vil det sikkert være hensigtsmæssigt med Henblik paa evt. senere Ansættelse i en af ovennævnte Stillinger lejlighedsvis at tilkommandere enkelte yngre Søofficerer for kortere Perioder, ligesom det sikkert ogsaa vil være til Gavn for Samarbejdet og Tjenesten i det hele taget med Mellemrum at udkommandere Kystofficerer af Linien med Flaadens Skibe under Eskadreøvelser o. l.

Kystofficerer af Linien tænkes i Hovedsagen anvendt som følger:

Kystkommandør(kaptajn) — Stabschef.

Kystkaptajner — Chef for Lynetten og Personelfdelingen, Chefer for mindre Forter, Chefer for Befalingsmandsskoler m. m.

Kystkaptajnløjtnanter — Næstkommanderende'r og Artilleriofficerer ved større Forter (Søforter), Chefer for Armeringsbatterier o. l., ved Artilleriafdelingen

og ved Søartilleriet, evt. Adjudant, Befalingsmands- og Eksercerskoler o. l.

Kystløjtnanter — Næstkommanderende'r og Artilleriofficerer ved mindre Forter og Armeringsbatterier, 2. Artilleriofficer paa større Forter, Tjeneste ved Artilleriafdelingen og Søartilleriet, Skoler o. l.

---

## Søslaget ved Java.

Ved Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

Nærværende Artikel er hentet fra det svenske Tidsskrift i Sjöväsendet. Den er bearbejdet efter en i den svenske Forsvarsstab udført Studie af Kaptenen vid flottan A. Nilson.

Da Japanerne i Slutningen af Marts 1942 endelig var færdige med Erobringen af Java, afsluttedes en vigtig Epoke i det fjerne Østens Krigsbegivenheder. I Løbet af denne Epokes tre Maaneder gennemførte den japanske Krigsmagt med forbløffende Effektivitet samtidige, vidtfgrenede Operationer i det Stille Havs vældige Omraader. Til Søs, til Lands og i Luften opnaaedes Resultater, som tidligere Tidens Krigshistorie næppe kan opvise. Med mesterlig Dygtighed forenedes Flaade, Hær og Luftvaaben i kombinerede Operationer, som førte til, at Modstanderen blev drevet ud af et Omraade, der er lige saa stort som Omraadet mellem det Kaspiske Hav i Øst og Spaniens Atlanterhavskyst i Vest, Polarkredsen i Nord og Afrikas Middelhavskyst i Syd.

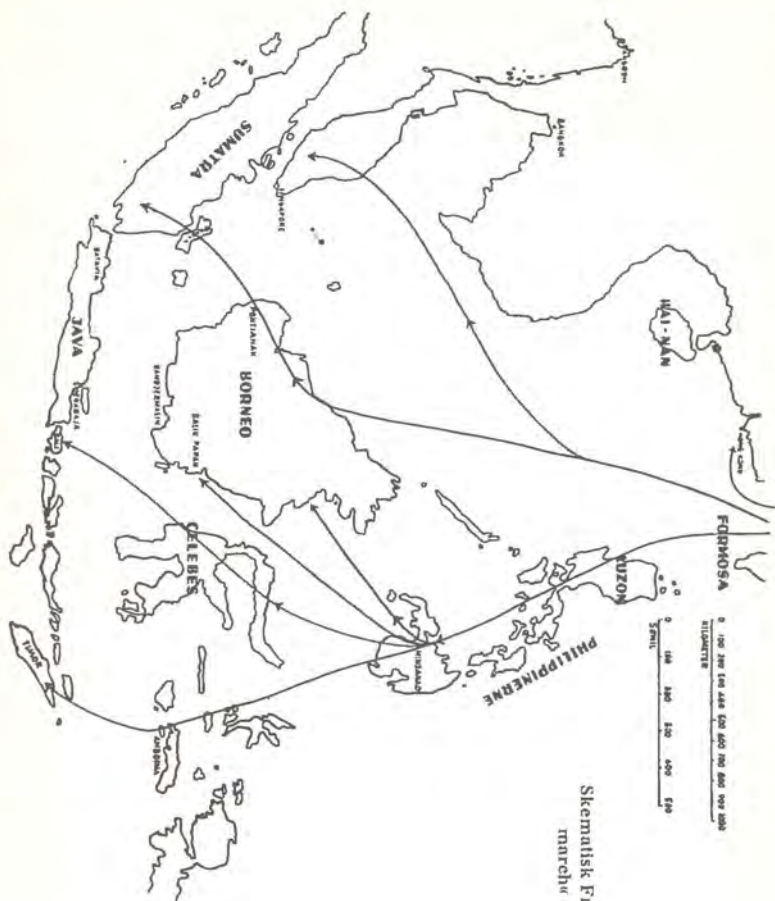
Japanerne aabnede Fjendtlighederne efter de samme Principper, som blev anvendt i Port Arthur i 1904. Det første Stød blev sat overraskende og hensynsløst ind mod de amerikanske Søstridskræfter i Pearl Har-

bour, medens Underhandlingerne endnu stod paa i Washington. Angrebet var godt planlagt og forberedt. Mere heldbetonet — Chancen blev grebet i Luften — men lige saa virkningsfuldt og ødelæggende for de allierede var det japanske Slag mod den britiske Sømagt udfør Malakka, hvor de allieredes Muligheder for at kunne bestride Japanernes Herredømme i det sydvestlige Stillehav sank i Havet sammen med Slagskibene Prince of Wales og Repulse.

Ved Aktionerne mod Pearl Harbour, Wake, Guam og Gilbertøerne dannede Japanerne en Skærm for de fortsatte Operationer mod den ostindiske Øverden, og efter Hong-Kongs Fald i December var de allierede blevet berøvet Muligheden af at kunne true den japanske Hovedvej til det Sydkinesiske Hav, Thailand, Malakka og de vestlige Dele af Hollandsk Indien.

I Ly af denne Skærm foretoges de japanske Landgangsoperationer etappevis paa de ostindiske Øer i to Hovedretninger, mod Øst Philippinerne, Borneos Østside, Celebes, Amboina, Bali og Timor, mod Vest Borneos Vestside (Pontianak), over Singapore mod Banka og Sumatra. I Slutningen af Februar var Fangarmene strakt ud, og Japanerne var nu klar til strategisk at afrunde deres Erobringer ved at besætte Java, den rigeste af Sundaøerne.

Af Hensyn til den stadigt voksende, japanske Trusel var General Sir Archibald Wavell den 3. Januar blevet udset til at være Generalissimus over samtlige allierede Stridskræfter i ABDA-Området (American-British-Dutch-Australian). Under ham skulde den amerikanske Admiral Thomas C. Hart have Befalingen over samtlige i det sydvestlige Stillehav værende allierede Søstridskræfter. Admiral Hart, der siden Juli 1939 havde været Commander-in-Chief of the Asiatic Fleet, ansøgte allerede den 11. Februar om sin Afsked. Der



Skematisk Fremstilling af den japanske »Op-  
march« inden Erobringen af Java.

blev sagt, at Helbredshensyn var Aarsagen til dette Skridt. Den virkelige Grund turde dog være den, at man i Amerika indsaa, at nu, da Kampen om Philip-pinerne i Realiteten var afsluttet og Forsvaret herefter kom til at gælde Hollandsk Indien, burde Komman-doen overgives i hollandske Hænder. Herved skulde Samarbejdet kunne fremmes mellem Søstridskræfterne paa den ene Side og de overvejende hollandske Land-og Luftstridskræfter paa den anden. Den hollandske Viceadmiral C. E. L. Helfrich blev ogsaa den samme Dag udnævnt til øverstbefalende over de allierede Sø-stridskræfter i det sydvestlige Stillehav.

I Løbet af Dage 18.—27. Februar blev de ja-panske Forberedelser til Invasion paa Java tilendebragt. Tropper var samlede og underbragt om Bord. Fra Pon-tianak, Bandjermasin og Balik Papan paa Borneo, fra Sumatra og Bali startedes Operationen samtidig.

### Beskrivelse af Søslaget.

#### *Deltagende Styrker.*

Som Nærdækning for den japanske Troppetrans-port til Java fra Borneo var følgende Stridskræfter til Disposition:

	Deplace-ment	Artilleri	Torpedoer	Fart
2 Krydsere af NATI-Kl...	10.000	10×20,3	8×53 evt. 61 cm	33
5 » » MOGAMI-Kl.	8.500	15×15	12×53 cm	33
12—13 Jagere.....	ca. 1.500	ca. 6×12,7	ca. 8×53 evt. 61 cm	35

I den japanske Styrke indgik antagelig ogsaa Hangarskibe, ligesom ogsaa Hangarskibe samt Dele af den japanske Slagflaade opererede som tilbagetrukket Fjern-dækning i Farvandet omkring Borneo.

Til Operationer mod Invasionsforetagendet disponerede Viceadmiral Helfrich over følgende Søstridskræfter:

		Deplace- ment	Artilleri	Torpedoeer	Fart
EXETER	Britisk . . . . .	8.390	6×20,3	6×53 cm	32,2
PERTH	Australsk . . .	7.040	8×15,2	6×53 cm	32,5
HOUSTON	Amerikansk .	9.050	9×20,3		32,7
DE RUYTER	Hollandsk . .	6.470	7×15		32
JAVA	» . . . . .	6.670	10×15		31,3
2 Jagere	Britiske . . . .	1.375	4×12	8×53 cm	35,5
1 »	Britisk . . . . .	1.650	6×12	10×53 cm	36
6 »	Amerikanske	1.190	4×10,2	12×53 cm	35
2 »	Hollandske .	1.316	4×12	6×53 cm	34

Disse allierede Skibe var sammensat til en Eskadre under Kommando af den hollandske Kontreadmiral Doorman, hvis Kommandotejn vajede fra DE RUYTER.

Udover disse Stridskræfter turde to australske 10.000 t Krydsere — AUSTRALIA og CANBERRA — den 27. Februar have befundet sig i Farvandet omkring Java. Efter Opgivelser fra det kejserlige Hovedkvarter angreb denne Dato japanske Marineluftstyrker »to britiske Krydsere af EXETER-Klassen« udfør Batavia. Dette maa formodentlig være de to ovennævnte Krydsere, som antagelig opererede i Farvandet ved den vestlige Del af Java sammen med hollandske Luftstridskræfter for at imødegaa Landgangsforsøg fra Sumatra. Japanerne rapporterede, at Krydserne blev ramt og beskadiget under Luftangrebet, og man maa formode, at de blev gjort ukampdygtige for den Tid, Slaget om Java fandt Sted.



*Sammenligning af Styrkerne.*

	Allierede	Japanske
Antal Krydsere . . . . .	5	6
Heraf svære . . . . .	2	2
Antal Jagere . . . . .	11	12—13
Styrkens Maximumsfart .	ca. 31	ca. 33
Alder (Byggeaar)		
Svære Krydsere . . . . .	1928—29, 1929—30,	1927—28
Lette Krydsere . . . . .	1934, 1935, 1921	1934—36
Jagere . . . . .	1926—27, 1918—20	ca. 1930
Panser (Dæk, Side, Ho- vedartilleri)		
Svære Krydsere . . . . .	EXETER 51/76/51 HOUSTON 25/76/38 DE RUYTER 35/60/?	127/102/152
Lette Krydsere . . . . .	JAVA 50/75/100 PERTH 21/76/25	55/51/?
Artilleri: 20,3 cm . . . . .	15	20
15 » . . . . .	25	60
12,7 » . . . . .	—	ca. 75
12,0 » . . . . .	22	—
10,2 » . . . . .	24	—
Torpedoer 53 cm . . . . .	124	ca. 164, delv. 61 cm

Den japanske Styrke omfattede seks Krydsere mod de allieredes fem. To svære Krydsere fandtes paa hver Side. Japanerne disponerede over det største Antal Jagerer. Særlig ved Natkamp er det en Fordel at være overlegen i *Antallet* af Skibe. Ildkoncentration kan opnaas, og af to eller flere Skibe, der beskyder samme Maal, behøver kun eet at benytte Projektør eller skyde med Lysgranater, medens de øvrige kan udføre Virkningsskydning uden at røbe deres Plads. Paa de korte Kampafstande, der anvendes om Natten, er det af stor Værdi at kunne skyde selv uden at blive beskudt.

Krydserne — med Undtagelse af JAVA (søsat 1921) — var alle nogenlunde af samme Alder. De svære Krydsere var søsat i Slutningen af Tyverne, de lette i Midten af Trediverne. Udrustningen med tekniske Hjælpe-midler synes dog at have været bedre paa japansk Side. Visse Opgivelser tyder paa, at særligt Projektørerne paa de allierede Skibe ikke har været gyrostabiliserede eller forsynede med moderne Retningsapparater, hvilket, særlig naar der er Søgang, er en stor Mangel. De japanske Krydsere synes i denne Retning at have været udrustet med de mest moderne Konstruktioner, hvorved de har opnaaet Præcision og Hurtighed ved Aabning af Ilden om Natten.

Styrkerne var nogenlunde jævnbyrdige i Fart med nogen Overlegenhed paa japansk Side. Styrkernes højeste Krigs-Marchfart turde have været ca. 28 Knob for de allierede og omkring 29—30 Knob for Japanerne.

De svære japanske Krydseres Panser var overlegent overfor de allierede Krydseres. Dækspanseret var 127 mm mod 51 mm hos EXETER, og HOUSTON havde kun 25 mm. Dette vandrette Panser har dog antagelig ikke spillet nogen større Rolle paa de korte Kampafstande om Natten. Ved Dagkampen, derimod, hvor

Afstanden gik op til 200 hm, har Dækspanseret været af vital Betydning, idet EXETERS Panser blev gennembrudt, og den maatte trække sig ud af Kampen. 20,3 cm Granater gennembryder paa denne Kampafstand op til 70 mm Panser, hvorfor de svære japanske Krydsere ikke løb nogen Risiko for at faa deres 127 mm tykke Panserdæk gennembrudt. Ogsaa i Retning af Sidepanser var de japanske Krydsere overlegne — 102 mm mod 76 — hvortil kommer, at Hovedartilleriet ogsaa var væsentlig bedre beskyttet, 152 mm mod 51 mm paa EXETER og 38 paa HOUSTON. 1935 ombyggedes de japanske svære Krydsere og blev forsynet med Torpedo Bulges, hvad der antagelig har manglet hos de allierede Krydsere.

De lette Krydseres Dækspanser var nogenlunde jævnyrdigt, DE RUYTERS Dækspanser dog noget svagere end de øvrige. Med Hensyn til Sidepanser var de allierede noget overlegne, men Pansertykkelsen var dog ikke større paa nogen af Siderne, end at 15 cm Granater kunde bryde igennem paa Skudafstande under 100 hm.

Japanerne var afgjort overlegne i artilleristisk Henseende. Mod  $15 \times 20,3$  cm og  $25 \times 15$  cm paa allieret Side stod  $20 \times 20,3$  og  $60 \times 15$  cm, d. v. s. en Overvægt hos Japanerne paa ca. 50 %. Overlegenhed i Antallet af Kanoner spiller under Natkamp en væsentlig Rolle. Japansk Overlegenhed forelaa ogsaa angaaende Jagerkanoner. Der hersker en Del Uklarhed angaaende de Jagertyper, Japanerne anvendte i Slaget, hvorfor der ikke kan drages nogen eksakt Sammenligning.

Ogsaa i Antal og Kaliber af Torpedoenne var Japanerne overlegne. Særlig bemærkelsesværdigt er det, at kun to af de allierede Krydsere ikke var armeret med Torpedoen, hvilket under Natkampen var en afgjort Mangel. HOUSTON har tidligere været udrustet

med Torpedoer, men de er blevet fjernet for at give Plads til flere Luftværnskanoner. De amerikanske Jagere var derimod rigeligt forsynet med Torpedoer.

Den japanske Søstyrke var udpræget overlegen i materiel Henseende, og det er ikke udelukket, at denne Overlegenhed er blevet yderligere forøget ved at Undervandsbaade har arbejdet sammen med den japanske Styrke saavel om Dagen som om Natten.

Den allierede Styrke var sammensat af fire Nations Krigsskibe, og Admiral Doorman havde sikkert ikke haft meget Lejlighed til at samarbejde sin Eskadre, inden han beordredes til uden Hensyn til egne Tab at angribe den fjendtlige Invasionsstyrke.

Det er uden videre klart, at den heterogene Sammensætning og den manglende Øvelse i Formations-samvirke bidrog til yderligere at markere den materielle Underlegenhed. I Særdeleshed om Natten gør de heraf flydende Ulemper sig gældende, naar Kravene om perfekt Samarbejde mellem de forskellige Skibe inden for den samme Styrke forøges. De allierede Besætninger har desuden været udmattede, idet Admiral Doormans Eskadre havde været under Gang i sammenlagt 37 Timer, hvor Besætningerne hele Tiden havde været i fuldt Kampberedskab.

#### *Dagkampen den 27. Februar 1942.*

Om Eftermiddagen den 27. Februar indrapporterede en hollandsk Flyvebaad, at »en lille fjendtlig Eskadre befandt sig ca. 50 Sømil Nord for den udfør Soerabaja opererende allierede Eskadre. I Virkeligheden var den observerede Styrke en Transportflaade paa 40 Skibe, som styrede ind mod den østlige Del af Java under Beskyttelse af stærke Søstridskræfter. Admiral Doorman, der var beordret til at angribe Invasionsflaaden, styrede Nord paa med sin Eskadre, og

Kl. 1614 opstod der Kontakt mellem de to Styrker ca. 30 Sømil Nord for Soerabaja. Den allierede Styrke var formeret i Kolonne. Den japanske Søstyrke befandt sig mellem Transportskibene og Admiral Doormans Styrke, og gik — efter at der var opnaaet Kontakt — paa nordlig Kurs. Kampen, som aabnedes af Japanerne, blev derefter udkæmpet som en Kamp paa parallelle Kurser paa en Afstand af ca. 200 hm. Allerede ved Kampens Begyndelse ramtes EXETER af en 20,3 cm Granat i et Kedelrum med det Resultat, at Farten reduceredes med 50 %. Granaten var øjensynlig gaaet igennem EXETERS Panserdæk. Krydseren drejede ud af Formationen og gik tilbage mod Soerabaja, eskorteret af den hollandske Jager Witte de With, imedens Kampen fortsattes paa nordlige og nordvestlige Kurser, De japanske Jagere, der til at begynde med havde været formeret i en Kampgruppe, deltes i to Afdelinger og gik i Torpedoangreb. Den første Afdelings Angreb blev brudt af Artilleriild fra de allierede Krydsere, hvorved en japansk Jager blev beskadiget. Den anden Afdelings Angreb, der fulgte umiddelbart herefter, kunde derimod fuldføres, og en Torpedo traf den hollandske Jager KORTENAER, som sank.

De britiske Jagere gik i Modangreb, og der opstod Artilleridueller mellem Jagerne i og omkring de Taagebanker, de retirerende japanske Jagere havde udlagt efter Torpedoskydningen. Under disse Kampe sænkedes den britiske Jager ELECTRA.

De ved Jagerkampene udlagte Taagebanker nedsatte Sigbarheden, og Kampen mellem Krydserstyrkerne ophørte snart. I den tiltagende Skumring drejede den allierede Styrke nærmere til Fjenden for atter at faa Føling. Dette lykkedes dog ikke før Mørkets Frembrud, hvilket maa siges at være mærkeligt, da den allierede Søstyrke opererede i Forbindelse med Luft-

styrker, der var baseret paa Java, og Sigbarheden var god — ogsaa om Natten paa Grund af Maaneskin.

De allierede tabte om Dagen to Jagere, hvortil kommer, at en svær Krydser maatte trække sig ud af Kampen paa Grund af Havarier. Efter australske Opgivelser skulde Japanerne samtidig have tabt en svær Krydser og to eller tre Jagere. Desuden skulde en let Krydser være blevet beskadiget alvorligt. De japanske Rapporter derimod opgiver ingen Tab eller Skader. Fordi Kampen var saa kort, forekommer de australske Rapporter om japanske Tab at være overdrevne.

#### *Natkampen den 27.—28. Februar.*

Japanske ombordbaserede Luftfartøjer synes efter Kampen at have holdt Føling med den allierede Styrke, hvorefter de japanske Skibe har holdt sig ved Sigbarhedsgrænsen til de allierede efter Mørkets Frembrud, da disse styrede Vest paa for at holde sig imellem Invasionsstyrken og den midterste Del af Java. Under denne Forflytning blev den britiske Jager JUPITER beskadiget af en Undervandsekspllosion, og den blev senere opgivet, hvorefter den sank. Efter alt at dømme var Admiral Doormans Eskadre kommet ind i et japansk Undervandsbaads- eller Minefelt.

Fra den allierede Styrke observeredes nu og da japanske Skibe i Nord og Nordøst, men de trak sig hurtigt tilbage, hver Gang de allierede prøvede paa at engagere dem. Den japanske Styrke synes at være blevet delt i to Operationsgrupper ved Mørkets Frembrud; den ene holdt Føling nordfra med den allierede Styrke, mens den anden manøvrerede sig frem Øst og Sydøst om Fjenden, som Kl. 2330 var ca. 12 Sml. Nord for Rembang. Ved dette Tidspunkt var den japanske Knibtangbevægelse fuldført, og Natangrebet paabegyndtes

med samtidig Ildoverfald fra forskellige Retninger. En heftig Artillerikamp udspandt sig, hvorunder der anvendtes saavel Projektører som Lysbomber, udkastede fra Luftfartøjer. DE RUYTER blev allerede tidligt truffet af mindst een Granat. Umiddelbart efter Kampens Begyndelse beordrede Admiral Doorman Kursændring for at undgaa et Torpedofelt, som han mistænkte, de japanske Skibe for at have afskudt imod ham. Under Afdrejet ramtes DE RUYTER og JAVA af Torpedoer, sprang i Luften og sank. Kontakten synes hermed at være tabt, og Krydserne HOUSTON og PERTH, den sidstnævnte en Del beskadiget, havde Held til at trække sig ud af Kampen, og de løb den 28. Kl. 0700 ind i Tandjoeng Priok.

Under Natkampen (mellem denne og den foregaaende Dagkamp) mistede de allierede to Krydsere og en Jager. Japannerne indrømmer heller ikke noget Tab herfra. Observationer fra Krydseren PERTH taler dog for, at de japanske Skibe ikke er sluppet fuldstændig helkindet.

#### *Rensningsoperationerne efter Søslaget.*

Krydseren EXETER, der efter Dagkampen styrede mod Soerabaja under Jagereskorte, ankom hertil om Formiddagen den 28. Skaderne repareredes midlertidigt, og Natten til den 1. Marts afgik Krydseren fra Havnen for at gaa til Australien, eskorteret af to Jagerer, den britiske ENCOUNTER og den amerikanske POPE. I Løbet af den 1. Marts mødte Skibene tre japanske Krydsere og sænkedes udfor den østlige Del af Java.

Krydserne HOUSTON og PERTH, der naaede at undslippe Jagerne i Natkampen, løb ind i Tandjoeng Priok om Morgenen den 28. Da de ikke følte sig sikre i denne Havn, besluttedes det, at de skulde gaa til Australien for at reparere Skaderne paa den lette Krydser. Ved

Forsøget paa at passere Sunda Strædet om Morgenen den 1. Marts sænkedes Krydserne af japanske Søstridskræfter. Sammen med den hollandske Jager EVERTSEN var de tidligere paa Dagen blevet angrebet og beskadiget af japanske Luftfartøjer fra Hæren. Jageren sættes ved de japanske Søstridskræfters Angreb paa Land og blev Vrag. Efter japanske Rapporter angreb disse to Krydsere Natten til den 1. Marts Transportskibe i Bantanbugten. Fire japanske Skibe sænkedes, derimellem ogsaa det, der havde den japanske øverstkommanderende, General Imamura, om Bord. Det lykkedes dog at bjærge Generalen med Stab ind til Java.

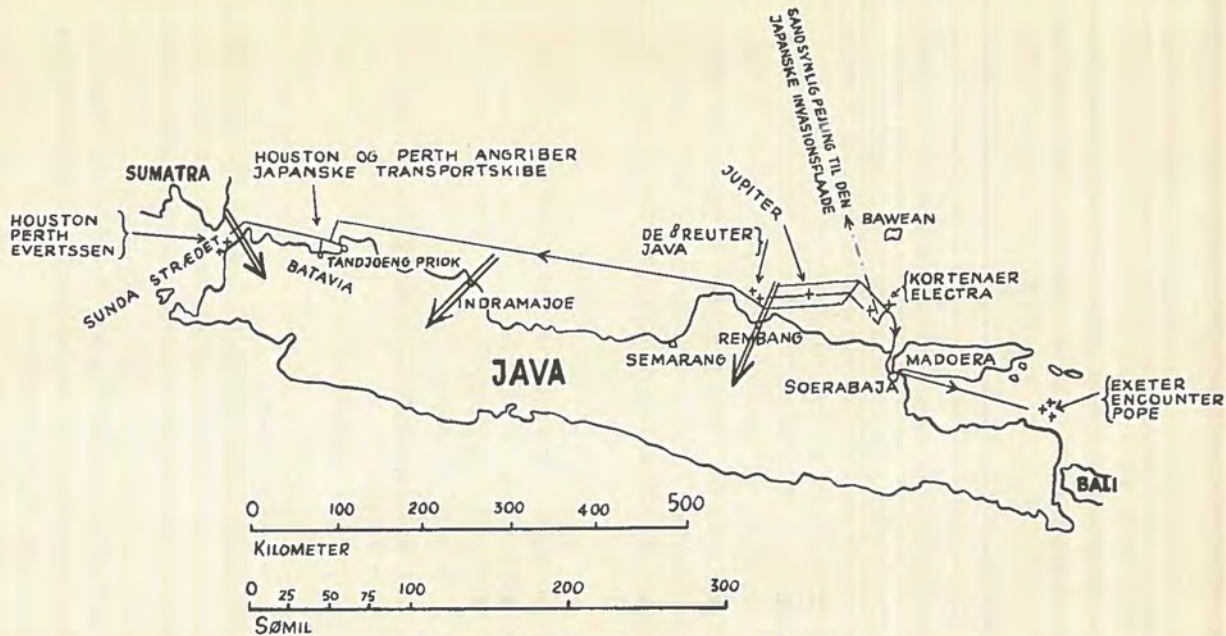
Under Rensningsoperationerne sænkedes en af de sidste Dage i Februar det amerikanske Moderskib for Luftfartøjer LANGLEY, samt den 2. Marts den britiske Jager STRONGHOLD og det australske Eskorteskibe YARRA i Farvandet Syd for Java. I Begyndelsen af Marts sænkedes endvidere i Farvandet mellem Australien og Java de amerikanske Jagere PILLSBURY og EDSALL paa 1.190 t samt det amerikanske Tankskib PECOS paa 14.800 t og den amerikanske Kanonbaad ASHEVILLE paa 1.270 t.

Under de Kampe, der afsluttede Slaget ved Java, sænkedes følgende allierede Skibe: et Moderskib for Luftfartøjer, tre Krydsere, fire Jagere, en Kanonbaad, et Eskorteskib og et Tankskib. Der er ikke indrømmet japanske Tab fra disse Begivenheder.

#### *Landgangen paa Java.*

I Dagningen den 1. Marts, altsaa samtidig med at Resterne af de allieredes Søstridskræfter jagedes i Farvandene omkring Java, fandt den japanske Landgang Sted paa tre forskellige Punkter paa Javas Nordkyst, nemlig: i Provinsen Bantan, Vest for Batavia, ved Indramoje, 200 km Øst for Batavia, og i Rembang.





Skematisk Billede af Kampene ved Java.  
 De dobbelte Pile markerer Pladserne for de japanske Landsætninger.

Selv om det allerede den 3. Marts var lykkedes Japanerne at ødelægge de strategisk vigtigste Flyvepladser paa Java og at slaa Størstedelen af de allierede Luftstridskræfter ud, synes disse dog at have afstedkommet adskillige Tab for de japanske Stridskræfter under selve Landgangen, hvorunder der — efter allierede Opgivelser — sænkedes et stort Antal Transport-skibe. Ved Indramoje rapporteredes to japanske Krigsskibe sænket af Luftstridskræfter. Endnu den 3. Marts opererede hollandske Undervandsbaade i Farvandet Nord for Java mod Troppetransportskibe, og et stort Transportskib blev herved sænket.

Landsætningsoperationerne kunde dog fuldføres, og da Forsvaret af Java kapitulerede den 7. Marts, var der ca. 150.000 Mand japanske Tropper paa Øen. De kapitulerende Tropper androg ca. 90.000 Mand, af hvilke kun ca. 5.000 var ikke-nederlandske.

#### *Oversigt over Tabene.*

De allieredes indrømmede Krigsskibstab i Kampen om Java var:

- 2 svære Krydsere
- 3 lette Krydsere
- 1 Moderskib for Luftfartøjer
- 9 Jagere
- 1 Kanonbaad
- 1 Tankskib
- 1 Eskorteskib

d. v. s. 18 Skibe paa tilsammen 77.357 t, hvortil kommer, at 2 svære Krydsere antagelig blev alvorligt beskadigede. I en Rapport den 9. Marts meddelte det japanske Hovedkvarter, at der i Tiden fra 1.—8. Marts under Rensningsoperationerne i de hollandsk-indiske Farvande blev sænket eller opbragt ialt 52 Handels-skibe paa tilsammen 200.000 t.

Japan indrømmer kun Tabet af en Minestryger. En Jager opgives at have faaet lettere Beskadigelser. Der nævnes intet i de japanske Rapporter om Tab af Transportskibe, som dog antagelig har været store.

### Erfaringer fra Søslaget.

#### *De allierede Søstridskræfter savnede Rygstød.*

Efter Sænkningen af PRINCE OF WALES og REPULSE ud for Malakka og efter det japanske Lynangreb paa den amerikanske Flaade i Pearl Harbor kunde der ikke udværes nogen Artilleristøtte i Form af store Skibe med svære Kanoner til de lette allierede Søstridskræfter i det sydvestlige Stillehav. De fortsatte japanske Operationer mod det ostindiske Ørige kunde derfor foregaa uden Risiko for paa Søen at møde Styrker, der ikke kunde bekæmpes af Krydsere. Transportflaaden behøvede derfor kun at dækkes af lette Enheder fra den hurtiggaaende japanske Flaade. Paa Grund af de — antagelig meget paalidelige — Efterretninger om Modstanderens Dispositioner, der stod til den japanske Ledelses Disposition, kunde denne Dækning afpasses saaledes, at den altid var overlegen overfor Modstanderens Forsvarsstyrker til Søs. De relativt faa japanske Slagskibe kunde holdes tilbage og behøvede ikke at risikeres ved direkte at sættes ind paa Opgaver, som blev ført frem mod og i Nærheden af fjendtlig Kyst.

Hvis de allierede havde kunnet disponere over Slagskibe i Farvandet ved Java, havde det derimod været nødvendigt for Japanerne at støtte Invasionsforetagendet — hvis dette over Hovedet var blevet paa-begyndt — med et tilsvarende eller større Antal Slagskibe. Disse, paa deres Side, maatte dernæst fordre Dækning af Krydsere og Jagere mod Undervandsbaade,

Luftstridskræfter og Miner, og Foretagendet vilde have vokset til en helt anden Størrelsesorden. Tidsspildende Omgrupperinger var blevet nødvendige, Overraskelsesmomentet i Angrebet vilde for en stor Del være forsvundet, og Tidsfristen vilde have kunnet udnyttes til Udbedring af Javas Forsvar. Risikoen for at miste et eller flere af Japans faa Slagskibe under Operationerne vilde maaske have gjort Angriberen mere betænkelig inden Slaget, end hvad der nu var Tilfældet, hvor Risikoen for at miste en af de mange Krydsere oven i Købet kunde bedømmes til at være forsvindende lille.

Udsigterne til, at den allierede Styrke skulde forårsage Tab for Transportflaaden, vilde ogsaa forøges væsentligt ved Slagskibes Optræden, selv om de — som ovenfor nævnt — havde fremtvunget en stærkere Beskyttelse af den japanske Invasionsstyrke.

Vi finder saaledes, at Søslaget ved Java til Fulde har belyst Værdien af de svære Enheder i et Søforsvar. Fraværelsen af dette Led i Søforsvaret letter Operationerne for en Angriber, fordi Skibe med svære Kanoner dels fremtvinger forøget Indsats af Angriberen og dels forøger Virkningsmulighederne mod fjendtlige Angreb.

#### *Overvejelser angaaende Forsvar mod Invasion ad Søvejen.*

Operationerne ved Java giver Anledning til nærmere at undersøge, hvorledes Forsvaret mod en Invasion ad Søvejen bør bygges op for at opnaa den størst mulige Effektivitet under passende Hensyntagen til Lærdomme fra tidligere Invasionsforetagende under den nuværende Krig.

Erfaringerne lærer, at Invasionsforetagender næppe længere lader sig gøre efter det traditionelle Skema. Invasionsforetagendet mod Norge og de japanske Foretagender mod Malakka og Philippinerne og nu sidst

imod Java er alle blevet udført overraskende og er ikke foretaget efter forudgaaende Angreb mod Forsvarsmagtens Søstridskræfter udover, at Japanerne ved Fjendtlighedernes Begyndelse fik Held til at lamme Rygraden i Modstanderens Sømagt, de britiske og amerikanske Slagskibe. Hurtigere og mere ubemærket, end man tidligere har villet tro, har det været muligt at samle og laste Transportflaaderne i Udrustningshavnene. I begrænsede Farvande med korte Transportdistancer er det muligt at udnytte mindre, specialbyggede Landgangsfartøjer til hele Overfarten, og endelig kunde Krigsskibe tage anselige Troppestykker om Bord uden at Skibenes Kampværdi under Transporten derfor ned-sattes væsentligt.

Set fra Forsvarerens Side bliver det derfor meget nødvendigt, at der saa tidligt som muligt opnaas Efterretning om Forberedelserne. Kontinuerlig Overvaagelse af Omgivende Farvande og sandsynlige Samlings- og Indskibningshavne eller andre mulige Udgangspunkter for en Invasion hører derfor til de vigtigste Beredskabsforanstaltninger. Jo kortere Transportdistancerne er mellem Lastehavne og Udskibningshavnen (-pladsen), jo større Krav maa der stilles til Aarvaagenheden. Vigtigt er det, at Sø- og Luftstridskræfter udfører Observationstjenesten i intimt Samarbejde, hvorigennem der vindes Sikkerhed for, at Angriberen ikke naar sit Maal under Forhold, hvor den ene eller den anden Slags Stidskræfter ikke kan virke fuldt effektivt.

Sø- og Luftstridskræfter maa være i skærpet Beredskab for fuldt at kunne udnyttes i Bevogningstjenesten. Ved planmæssig Uddannelse og ved stadigt at holde de disponible Stridskræfter udrustede i største Udstrækning fremmes og forøges denne Beredskabsgrad.

Den effektiveste Maade at møde Invasionsforeta-

gender paa synes at være at bygge et System af bevægelige Forsvarslinier op, som den angribende maa gennembryde i Rækkefølge, inden han kan naa sit Maal.

Uden for Kysten maa Sø- og Luftstridskræfter danne Forsvaret, og det gælder om at tilføje Angriberen Tab og Havarier i hele det Tidsrum, i hvilket han befinder sig under Gang mod Afskibningsstedet. Det er selvfølgelig, at Angreb saavidt muligt bør sættes ind, inden Transporten forlader Indskibningshavnen, hvis det er muligt. Inden et Krigsudbrud kan det imidlertid være umuligt for Forsvareren at afgøre, om Forberedelserne til en Invasion gælder netop ham (Invasionsforetagendet mod Norge), og Modforholdsregler kan derfor ikke paabegyndes paa dette tidlige Stadium. Efter at Krigstilstanden er indtraadt, forøges den forsvarendes Muligheder — først og fremmest ved Hjælp af Luftstridskræfter — for at opnaa Virkning mod Invasionshavne og lignende og derved bibringe Fjenden Tab (de britiske Bombeangreb mod de franske Kanalhavne). Det turde dog være muligt ved Maskering og andre vildledende Forholdsregler at holde Forberedelserne til en Invasion skjulte, hvorfor de bedste Muligheder for Angreb paa den angribende Styrke under alle Omstændigheder maa være til Stede, efter Transporterne har forladt Indskibningshavnene.

Længst ude til Søs optager lette, hurtige Søstridskræfter — Krydsere, Jagere og Motortorpedobaade — i Samarbejde med Luftstyrker Forsvaret. Søslaget ved Java viser, at det taktiske Samarbejde mellem Overfladeenheder paa den ene Side og Undervandsbaade og/eller Luftfartøjer paa den anden ikke er indskrænket til visse Tider af Døgnet, men kan under gunstige Forhold udstrækkes til at finde Sted saavel om Dagen som om Natten. Er Forholdene derimod saadan, at

Luftstyrker ikke kan komme til at virke — særlig mørkt og daarlig Sigtbarhed, Slud, Snetykning eller lignende, — sættes Søstridskræfterne ind alene, og ligeledes kan der være Tilfælde, hvor de luftstrategiske Forhold ved Dagslys kan være saaledes, at man kun vil sætte Luftstyrker ind længst ude til Søs for at virke mod Landgangsforsøget.

De lette Søstridskræfter maa være armerede saavel med Artilleri som med Torpedoer, sidstnævnte fordi den nuværende Krig har vist, at dette Vaaben har været meget anvendeligt mod alle Slags Maal. Artilleriet har stadig hævdet sig som Søkrigens Hovedvaaben, og dets betydningsfulde Opgave, at forberede Vejen for de torpedobærende Fartøjer ved at binde Modstanderen, er blevet belyst i Slaget ved Java. Artilleriet kan endvidere bringes i Aktion, ogsaa naar Torpedoer paa Grund af Isdannelser ikke kan benyttes eller i tilstrækkeligt Antal føres frem til Kamppladsen. Luftstridskræfterne bør af lignende Grunde baade kunne udrustes med Torpedoer og Bomber.

Den lette og hurtige, offensive Flaade bør støttes af Skibe med svære Kanoner. Ovenfor er det fremhævet, hvorledes Nærværelsen af saadanne Enheder i Forsvarssystemet har direkte Indvirkning paa Angriberens Dispositioner. De svære Enheder optræder hovedsagelig i Nærheden af egen Kyst og kan derfor sættes ind mod Invasionsstyrken, hvis det er lykkedes denne at slaa sig igennem Spærringerne af lette Enheder.

Erfaringerne fra den nuværende Søkrig paapeger enstemmigt, at Jagerluftfartøjerne har Evne til at give saavel Sø- som Luftstridskræfterne Operationsfrihed. Det er lige saa nødvendigt at beskytte Søstridskræfterne mod Angreb fra Luften som mod Angreb paa eller under Overfladen. Begivenhederne ved Malakka og nu

sidst i den Bengalske Bugt taler i denne Henseende sit tydelige Sprog. Der bør derfor i Forsvarssystemet være tilstrækkeligt med Jagerluftfartøjer, som bør være detacheret til Sø- og Luftstridskræfternes Beskyttelse.

Bagved det bevægelige Forsvar til Søs bør Kystartilleristyrker — faste og bevægelige — samt Landstridskræfter i Samarbejde med Luftstyrker være forberedt paa at optage Forsvaret mod Invasionen under selve Landgangen, og endelig bør bevægelige Reserver af hurtige Tropper være klar til at sætte ind mod en Fjende, der allerede er gaaet i Land.

Et paa denne Maade opbygget Forsvar turde under de fleste Forhold være effektivt og kunne bryde Odden paa et Invasions foretagende ad Søvejen.

*Søstridskræfterne er afhængige af deres Baser.*

Søslaget ved Java udkæmpedes i Nærheden af de allieredes maritime Baser. Disse synes dog ikke at have været i en saadan Tilstand, at de har kunnet byde Søstridskræfterne en effektiv Beskyttelse. De Skibe, der ikke blev beskadiget i Kamp, kunde lige saa lidt, som dem, der var havarerede, forblive i længere Tid i Baserne paa Javas Nordkyst. Under Japanernes Tryk blev det nødvendigt, omtrent øjeblikkeligt at opgive dem for at søge til andre og tryggere Baser, for der at kunne reparere de opstaaede Skader og gøre Skibene krigsklare igen. At de herunder faldt som Ofre for den maalbevidste, japanske Krigsførelse, er der næppe noget mærkeligt i.

Man ser heraf, hvorledes Søstridskræfterne for at kunne optræde kontinuerligt inden for et nærmere angivet Operationsomraade er afhængige af velbeliggende og velforsvarede Baser. Inden for ethvert Operationsomraade maa der findes det nødvendige Antal Baser, og disse maa være saaledes beliggende, at Søstridskræf-



terne maa kunne komme til at virke lige hurtigt i alle Dele af Operationsomraadet. Skibe, der er blevet beskadigede i Søkampe, skal kunne naa en Basis uden al for lang Vej gennem Operationsomraadet. I Baserne skal der ogsaa kunne foretages omfattende Reparationer, og der maa findes bombesikre Beskyttelsesanordninger for de lettere Enheder og torpedosikrede Pladser for de store Skibe. Basernes Luftforsvar maa være vel udbygget, saavel i Retning af Luftværn, Spærreballoner m. m. som af Flyvepladser for Jagerluftstyrker. Forsvaret maa være meget vel forberedt, baade mod Angreb fra Land- og Søsiden.

#### *Offensiven i Søkrigen.*

Offensivens Betydning i Søkrigen er paa Ny blevet understreget. Den japanske Admiral løste sin Beskyttelsesopgave paa bedste Maade ved at optræde offensivt, da Lejligheden tilbød sig. Under Natkampen og de følgende Rensningsoperationer tilintetgjorde Japannerne ved offensiv Optræden de allierede Stridskræfter, hvorefter der ikke var nogen bemærkelsesværdig Hindring mod Invasion. Det er ikke bare den stærke, der kan optræde offensivt. Ogsaa de svageste Enheder kan ved hensynsløs Indsats i korte, koncentrerede Angrebsstød opnaa Resultater. Den forsigtige, defensive Holdning, først og fremmest karakteristisk ved Ømhed over Materiellet og Rædslen for at tabe Skibe, behersker ikke længere Søkrigsførelsen. Angrebsaand og Tapperhed i Forening med skolet Klogskab fører til Sejr.

#### *Styrkernes taktiske Optræden.*

Det synes ejendommeligt, at Admiral Doorman ikke delte sine Styrker op i Operationsgrupper, da han blev beordret til at gaa til Angreb mod Invasionsstyrken. Ubehageligheden ved den heterogene Sammen-

sætning skulde herved kunne undgaas. I Særdeleshed efter Mørkets Frembrud vilde en saadan Opdeling have været formaalstjenlig. Invasionsflaaden skulde have været udsat for Angreb fra forskellige Retninger, idet det vel var lykkedes for en eller flere af Grupperne at slaa sig igennem til selve Transportflaaden. Den allierede Styrke gik nu i Stedet for frem i sluttet Formation, og det var ikke svært for den fartoverlegne, japanske Styrke at holde sig imellem Angrebsobjektet og Angriberen, som ikke synes at have været i Stand til at gennemføre et effektivt Angreb.

Den japanske Søstyrkes Optræden er derimod meget interessant. Dens Sammensætning af stærke, hurtige Krydsere og talrige Torpedofartøjer minder meget om den, den svenske Flaade skal have efter den i den svenske Rigsdag behandlede Forsvarsordning. Ved at have direkte Adgang til Jagerluftfartøjer kan en saadan Søstyrke altid bibeholde sin Operationsfrihed. Alt efter Omstændighederne kan den optræde samlet eller delt i Operationsgrupper, defensivt eller offensivt. Den japanske Søstyrkes Beskyttelsesopgave løstes om Dagen ved defensiv Optræden. Da Modstanderens Dispositioner for Natten var blevet klarlagt for den japanske Admiral ved Luft- og Skibsrekognoscering, gik han over til en kraftig offensiv Optræden. Den høje Fart og Bevægeligheden udnyttedes behændigt til Forberedelse af et koncentrisk, samtidigt Natangreb, hvor Artilleriet paa Krydserne og Torpedoer saavel fra Krydsere som fra Jagere og Undervandsbaade sattes ind for at fremtvinge en Afgørelse.

Den japanske Admiral har i Virkeligheden paa en dygtig og tydelig Maade anskueliggjort den Tankegang, der har været vejledende ved Udformningen af den nye svenske Flaade, medens den allierede Styrkes Optræden viser, hvorledes de bedste Forudsætninger for at

opnaa et Resultat kan ødelægges ved taktisk daarlige Dispositioner.

*Taktiske Overvejelser angaaende Natkampen.*

Det lykkedes for den japanske Styrke at opretholde Kontakt med Fjenden efter Dagkampen; saa længe det var lyst ved Hjælp af Luftfartøjer og efter Mørkets Frembrud ved Hjælp af Luft- og Skibsrekognoscering i Forening. Herved opfyldtes den vigtigste af de Forordringer, som kan stilles til en offensiv Flaades Rekognosceringsorgan, nemlig for enhver Pris at opretholde Kontakten med Fjenden, naar den en Gang er opnaaet.

Hvis Fjendens Positioner og Dispositioner til Stadighed kan holdes under Kontrol, kan man indtage en for en Natkamp gunstig Gruppering, under den Forudsætning, at egne Styrker er tilstrækkelig hurtige. En vidt forgrenet Spredning af Styrkerne er herved mulig, da Faren fra Luften er mindre i de mørke Timer. Naar Grupperingen har fundet Sted, indsættes koncentrerede Angreb fra forskellige Retninger, hvorved Artilleri af alle Arter og Torpedoer arbejder sammen.

Denne Form for Angreb har store Muligheder for at føre til Resultater, den fordrer dog Paapasselighed og Dygtighed af Styrke- og Skibschefer og maa gøres til Genstand for indgaaende Øvelser inden for en Eskadre, der hovedsagelig er beregnet til at optræde i Mørke. Risikoen for at der skal opstaa uforudset Kontakt mellem egne Afdelinger er stor.

Ved at Angrebet sættes ind fra forskellige Sider, kan det opnaas, at Dele af den angribende Styrke kan udføre Beskydning, mens andre Dele belyser Maalet. Under særlig gunstige Omstændigheder kan Kampbelysningen finde Sted ved, at Luftfartøjer lader Lysbomber falde over den fjendtlige Styrke.

Gruppering for samtidigt Angreb fra forskellige

Retninger kan kun finde Sted, naar Fjendens Position er kendt med ret stor Nøjagtighed. Ellers maa Rekognosceringsgruppering indtages. Hvis der skal rekognosceres i større Farvandsafsnit, og hvis Fjenden gaar samlet frem, f. Eks. til Beskyttelse af et Invasionsforetagende, maa Fartøjerne spredes, og svage Dele af egne Styrker risikerer en efter en at faa Kontakt med en stærkere Modstander. Sammenhold i Grupper, og saa ved Rekognoscering om Natten, synes derfor at være formaalstjenlig og maa antagelig, særligt i begrænsede Farvandsafsnit, kunne komme til Anvendelse.

Opnaaet Kontakt maa opretholdes, og opnaaede Fordele forfølges til det yderste. To allierede Krydsere, den ene beskadiget, havde Held til at trække sig ud af Fjendens Greb, trods det, at der var talrige japanske Luftfartøjer og Jagere til Disposition og trods de gode Sigtbarhedsforhold, som dog af og til blev ringere paa Grund af Røg fra brændende Skibe, Artilleriild m. m. Opmærksomheden maa ikke fanges af belyste og brændende Skibe, men maa være rettet mod hele Kampomraadet.

De tekniske Hjælpemidler er af afgørende Betydning. Ingen Bekostninger kan siges at være for store, naar det gælder om at udruste Skibe med saadant Materiel, at man herved opnaar, at det enkelte Skib kan gøres til et perfekt Kampinstrument.

Besætningens Uddannelsestrin er afgørende for det enkelte Skibs Indsats i Kamp. I Særdeleshed gælder dette under Natkamp. Klart-Skibs-Tjenesten maa nøje organiseres og øves i de mindste Detailler. Under Forfatterens Tjeneste som Artilleriofficer er særlig Betydningen af et rigtigt Ordresystem — en ofte forbiset Detaille — først virkeligt gaaet op for ham. Ordregivningen fra Skibs- eller Kampløse maa være Genstand for den største Opmærksomhed og foregaa efter et i Forvejen nøje overvejet System. Det er at Vigtighed,

at den en Gang fastsatte *Form* for Ordregivning *altid* benyttes. Improvisationer med deraf flydende Tvivl hos Ordremodtageren er af det onde særlig under Natkamp, hvor Brøkdele af Sekunder kan være afgørende.

### *Samarbejde mellem Sø- og Luftstridskræfter.*

Det er allerede understreget, at den japanske Luftrekognoscering efter Dagkampen, saavel i de lyse som i de mørke Timer var resultatrig. Det taktiske Samarbejde under Natkampen har efter alt at dømme været fortræffeligt. Disse bemærkelsesværdigt gode Resultater gælder ikke specielt for Slaget ved Java. Intimt og gnidningsløst Samarbejde mellem Flaaden og Marinens Flyvevæsen har under hele Krigen kendetegnet den japanske Krigsførelse og er vel en af Forklaringerne paa de store Resultater. Er dette Samarbejde Resultatet af, at den japanske Flaade har sit eget Flyvevæsen, og at dettes Rekrutering og Uddannelse kan ske i Tilslutning til den tilsvarende Virksomhed i Flaaden?

Samarbejdet mellem de allierede Sø- og Luftstridskræfter synes derimod ikke at have været fuldt tilfredsstillende. Trods det, at Admiral Doorman til sin Rekognoscering kunde raade over landbaserede Luftfartøjer, mistedes Følingen med den japanske Styrke allerede inden Mørkets Frembrud. Den Rapport, som en fra Java opererende Flyvebaad indsendte angaaende Observation af en lille fjendtlig Styrke, vildledte sikkert den allierede Søkrigsledelse, som var i den Tro, at den gik i Kamp mod underlegne, fjendtlige Styrker, mens den i Virkeligheden mødte en stærkt overlegen Eskadre. Det skete belyser med al ønskelig Tydelighed, at Luftrekognoscering til Søs bør udføres af Personel, der er fortroligt med Forholdene paa Søen, en Erfaring, der ved flere Lejligheder er høstet under Hændelserne i den nuværende Krig.

Meddelelse fra Søe-Lieutenant-Selskabet.

Ved Selskabets Møde den 10. November 1942 er Søe-Lieutenant-Selskabets Medalje i Guld tildelt Kaptajnløjtnant V. V. Mouritzen for den af ham indsendte Prisaftandling:

Om Torpedoskydningens Muligheder.

*Louis-Jensen,*

Formand.

## Vort Søværns Hæders- og Mindedage. Januar Maaned.

(Se »Tidsskrift for Søvæsen«, 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 sluttes mellem Danmark og England—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 Nyboders Bygning som fri Vaaning for Holmens faste Stok (Botzmænd).
28. Jan. 1926: Motorbaadsforeningen stiftes og underlægges senere Marinestaben, første Formand Orlogskaptajn Barfod.
29. Jan. 1750: Tegningerne til Orlogsværftet og Fæstningen ved Staværn i Norge approberes af Kong Frederik V og kaldes Frederiksværn. (Oprindelig foreslaet 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 Søtøjmester.

F. Kj.

## Meddelelser fra Udlandet.

(Tidsskriftsforkortelser se Side 94).

Ved Orlogskaptajn H. Harms og Kaptajnløjtnant F. Haugsted.

### Sverige.

#### *Ny Admiralitetsbygning.*

Efter den 1. Oktober 1942 vajer det svenske Orlogsflag over den svenske Marineledelses ny, monumentale Bygning paa »Gärdet« i Stockholm. Søforsvarets højeste militære, tekniske og økonomiske Ledelse har derved for første Gang kunnet samles under et Tag.

Vejen til »Gärdet« har været lang og besværlig, og for den nuværende svenske Marinestab har der været mange Omflytninger, inden det lykkedes at naa Maalet. I den senere Tid har Marineledelsens forskellige Organer haft til Huse paa ikke mindre end 18 forskellige Steder. Men man vænnede sig til denne Tingenes Tilstand, og da der derfor for ikke mindre end ti Aar siden for Alvor taltes om at skaffe Marineledelsen moderne og formaals-tjenlige Lokalteter, var der ogsaa mange, der betragtede det som en Drøm.

I Efteraaret 1937 gav imidlertid den daværende Chef for Marinestaben, Kommandør Gösta Ehrensward, Ordre til, at der skulde planlægges en ny fælles Bygning for Marineledelsen. Kommandørkaptajn Flory fik den Opgave at repræsentere Marinestaben, og denne Gang viste det sig, at man fandt bedre Sangbund hos rette, høje vedkommende. I Februar 1938 var samtlige interesserede Parter enige om, hvorledes Projektet skulde blive til Virkelighed, og nogle Maaneder senere bevilgede Rigsdagen paa Regeringens



Forslag en Million Kroner til Paabegyndelse af et Hus til Marineledelsen. Efter en Gennemarbejdning af Bygningsforslaget fik endelig Arkitekt Curt Björklund, Stockholm, til Opgave at udarbejde Tegningerne — en stor Opgave, og ogsaa ofte en meget delikat Opgave af Hensyn til alle de forskellige Ønsker, der fremsattes. Ige fra Admiralsens »en monumental Indgang« til de enkelte Embedsmænds »Arbejdsværelse med Vestsol«. I Marts 1939 godkendte Regeringen Forslaget, og i Midten af September paabegyndtes Arbejdet.

Men det var et uheldigt Tidspunkt! Krigen var netop brudt ud, og lidt senere paa Aaret gav Regeringen Ordre til, at Arbejdet indtil videre skulde standses. I hele 1940 var Arbejdspladsen tom, og først i Maj 1941 genoptoges Arbejdet. I Mellemtiden var der blevet foretaget væsentlige Nedsikringer i Byggeomkostningerne. Lofthøjden blev gjort mindre, alle Udsmykninger afskaffedes, der tillodes ingen Ekstravagancer i Retning af specielle Træsorter o.s.v.

Med ægte svensk Husbygningsfart skød nu det 7-Etages Kompleks i Vejret, ved Juletid 1941 var det under Tag, Foraaret og Sommeren 1942 blev benyttet til Indretning, og den 10. September kunde Husets Vicevært og Kommandant, Kommandørkaptajn Flory, byde Marineledelsen Velkommen til de — som han selv udtrykte sig — spartansk enkle, men dog hyggelige Lokaler.

En Vandring gennem Bygningen giver Syn for Sagen. 3,7 Milioner Kroner kostede Bygningen efter alle Nedsikringer. Ingen Luksus er blevet taalt, men med sine rene Linier og lyse, luftige Indretning har Bygningen dog alligevel megen Skønhedsværdi. Søjlegangen under Midterfløjen mellem de to Sidefløje er klassisk i sin Renhed. Her i Portrummet findes maaske ogsaa Bygningens eneste, beskedne Luksus, nemlig Sandstensplader, der er blevet sejlet til Stockholm fra Öland. Marinestaben residerer i den Fløj, der er nærmest ved Frihavnen, medens Marineforvaltningen bebor den vestlige Fløj. I Midterbygningen mødes begge Myndigheder og her har Chefen for Marinen sit Kontor — det turde vel være faa Chefer i Statens Tjeneste, der har det saa enkelt og saa smaat.

Gennem hver Etage løber der fra Fløj til Fløj en gennemgaaende Korridor af Form som et retvinklet U. I Hjørnerne findes der større Rum med Plads bl. a. til Vagtmestre. Korridorerne er tilsammen godt  $1\frac{1}{2}$  km lange, og paa begge Sider af dem ligger der Kontor ved Kontor, hvert beregnet til en eller to Personer, i alt findes der 385 Rum i hele Huset med næsten dobbelt saa mange Vinduer. Mange Værelser forsynes med to Døre og to Fag

Vinduer, saa at man ved Opstilling af et let Skillerum kan dele dem i to. I Korridorhjørnerne findes Vindeltrapper, men naturligvis findes der Elevatorer. Dørene til Elevatorskakterne er selvlaasende og de sender automatisk Elevatorerne ned til Stueetagen igen. Væggene er næsten overalt hvidkalkede, og Træværket er af Fyr, det eneste, der er af ædlere Træ, er Yderportene.

Man skal se sig godt for for at opdage, hvor Spareforanstaltningerne har virket, men f. Eks. er alle Vindueskarme af Masonit, Varmeledningsrørene ligger uden paa Væggene, og Radiatorerne staar ikke i Nischer under Vinduerne. Dog findes der en Mængde Ting, der er af praktisk Betydning for Personellet, bl. a. en billig Frokostrestaurant, en Forelæsnings- og Biografsal samt et Postkontor til Marineledelsens eget Brug. Til Slut bør det ogsaa nævnes, at der findes Beskyttelsesrum, der er absolut bombesikre, idet de er sprængt ned i den Klippe, Marineledelsens Hus hviler paa.

(S. Å. Hansson i Sv. F.) F. H.

## U. S. A.

### *Luftmagt kontra Sømagt.*

(Fortsat).

Efter Seversky's Mening har Flaaderne udspillet deres Rolle i begrænsede Farvande, d. v. s. saadanne Farvande, der beherskes af en Modstanders Luftvaaben baseret paa Land. Men han gaar et Skridt videre. Han ser allerede de tekniske Muligheder for at konstruere Luftfartøjer med en saadan Aktionsradius, at selv de største Oceaner forvandles til »begrænsede Farvande« flyveteknisk set.

Under saadanne Forudsætninger er det let at forstaa, hvilke Slutresultater Seversky kommer til.

Han vil erstatte Søstridskræfter med Luftstridskræfter og tilpasse de kommende Konstruktioner af Luftfartøjer til deres nye Opgaver.

Med andre Ord: »Luftmagtens Aktionsradius maa blive lige saa stor som den største Krigsskueplads' Udstrækning«, hvilket i denne Sammenhæng betyder, at Luftfartøjernes Aktionsradius maa række saavel over Oceanerne som over tilgrænsende Kystlande.

I Forbindelse hermed anføres, at Seversky ikke mener, at Hangarskibene vil faa nogen Betydning med Hensyn til at udstyre

Luftstyrker med denne store Aktionsradius, saa meget mere som landbaserede Luftfartøjer altid flyveteknisk set vil være de skibsbaserede overlegne.

I Kapitlet »Luftmagts Lære for Amerika« fremsættes følgende Læresætninger:

- »1) Ingen Land- eller Søoperation er mulig uden først at have vundet Herredømmet i Luften over Operationsomraadet.
- 2) Flaaderne har mistet deres Opgaver i den strategiske Offensiv.
- 3) Blokade af en fjendtlig Nation er blevet et Spørgsmaal om Luftmagt.
- 4) Kun en Luftmagt kan besejre Luftmagt.
- 5) Landbaserede Luftfartøjer er altid flyveteknisk set bedre end de Luftfartøjer, der kan baseres paa Skibe.
- 6) Luftmagts Operationsradius maa blive lige saa stor som den største Krigsskueplads' Udstrækning.
- 7) I Luftkrig er Kvalitet relativt mere afgørende end Kvantitet.
- 8) Luftfartøjstyperne maa specialiseres for at kunne passes ind ikke alene i det store strategiske Sammenhæng, men ogsaa i de særlige taktiske Opgaver ved en speciel Operation.
- 9) Fjendens Moral kan kun nedbrydes — ved Luftkrig — ved virkelige Præcisionsbombeangreb.
- 10) Enhedsledelsens Princip, længe kendt til Lands og til Søs, maa paa samme Maade tillempes Luftstridskræfterne (som bekendt er det amerikanske Luftvaaben delt mellem Hær og Flaade).
- 11) Luftmagten maa have sit eget Transportvæsen.«

H. H.

### Søkrigen.

#### Allierede Skibstab.

I Krigens første tre Aar har de allieredes Tab af Krigsskibe, der har været indrømmet af egen Ledelse, været som følger:

## 1. Storbritannien.

## Slagskibe.

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Royal Oak .....	29.150	14.10.39
Hood .....	42.100	24. 5.41
Barham .....	31.100	26.11.41
Prince of Wales .....	35.000	9.12.41
Repulse .....	32.000	9.12.41
Ialt: 5	169.350	

## Krydsere.

Effingham .....	9.770	17. 5.40
Curlew .....	4.290	26. 5.40
Calypso .....	4.180	13. 6.40
Bouthampton .....	9.100	10. 1.41
Bonaventure .....	5.450	16. 4.41
Gloucester .....	9.300	21. 5.41
Fiji .....	8.000	21. 5.41
York .....	8.250	21. 5.41
Calcutta .....	4.200	9. 6.41
Dunedin .....	4.850	26.11.41
Sidney .....	6.830	2.12.41
Neptune .....	7.175	19.12.41
Galatea .....	5.220	9. 1.42
Perth .....	7.040	1. 3.42
Exeter .....	8.390	1. 3.42
Naiad .....	5.450	30. 3.42
Dorsetshire .....	9.975	8. 4.42
Cornwall .....	10.000	8. 4.42
Edinburgh .....	10.000	30. 4.42
Trinidad .....	8.000	14. 5.42
Hermione .....	5.450	3. 7.42
Canberra .....	9.850	8. 8.42
Manchester .....	9.300	14. 8.42
Cairo .....	4.200	14. 8.42
Ialt: 24	174.270	

## Hangarskibe.

Navn	Størrelse	Sænkings- dato (Kundgørelse)
Courageous.....	22.500	17. 9.39
Glorious .....	22.500	8. 6.40
Ark Royal .....	22.000	13.11.41
Hermes .....	10.850	10. 4.42
Eagle.....	22.600	11. 8.42
Ialt: 5	100.450	

(Fortsættes).

## Marinens Bibliotek.

September og Oktober 1942.

Nr. Forfatter, Titel m. m.

242. Krak's Tidstavler. Optegnelser af Kjøbenhavns Historie indtil 1930. III. Kbh. 1930. 8<sup>o</sup>. H.  
I. Københavns Historie, med Emneliste. 1043—1930.  
II. Laug og Foreninger. 1275—1930.  
III. Danmarks Konger. Ca. 1036—1930.  
IV. Ministerier og Ministre. 1848—1930.  
V. Overpræsidenter og Borgmestre i København. 1858—1930.
243. *Wittenberger, W.*: Chemische Laboratoriumstechnik. III. Index. Ein Handbuch für Laboranten, Chemiewerker und Fachschüler. Wien 1942. 8<sup>o</sup>. Kl.
244. Westarpscher Taschenkalender für die Luftwaffe sowie für Luftschutz, Luftverkehr und Luftsport. Index. Unter Mitwirk. des Reichsluftfahrtmin. hrsg. von E. J. Graf von Westarp. 7. Aarg. 1. 4. 1942—31. 3. 1943. Grimmen, Pommeru 1942. 8<sup>o</sup>. Ms.
245. Deutsche Uniformen. Heer. Kriegsmarine. Luftwaffe m. m. Dienstgrad-Übersicht der Wehrmacht. Lpz. u. A. (1942). 8<sup>o</sup>. H.
246. *Eitzen, K. H.*: Deutsch-englisches, englisch-deutsches Militär-Wörterbuch nebst Anlagen: Englische militärische Abkürzungen, englische Geldsorten, Maße, Gewichte, englische Morsezeichen usw. 2. verb. & verm. Aufl. Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
247. Deutsch-französisches, französisch-deutsches Militär-Wörterbuch. Mit den französischen militärischen Abkürzungen, der Rangordnung von Heer und Marine, den militärischen Schulen, der Gliederung des Heeres, der französischen Kasernenhofsprache und Afbildungen nebst Erklärung vom Waffen, Geschützen, Kraftwagen und Flugzeugen. 2. voll. neubearb. erw. Aufl. Berl. 1936. 8<sup>o</sup>. H.
248. *Kusserow*: Der italienische Dolmetscher der Luftwaffe. 1: Deutscher Text. 2: Italienischer Text. Berl. 1938. 2 Teile i 1. B. 8<sup>o</sup>. H.

249. Sange — Mp. I. [En grønlandsk Sang om Prins Valdemar's Besøg i Grønland og til Minde om Hans Egede.]
- \*250. *Spinnangr, F.*: Skibsfarten og værvarslingen. Diagr. U. St. (Bergen) 1941. 8<sup>o</sup>. Særtr. av Bergens Skipperforenings festskr. Dec. 1941. H. Gave fra det Kgl. Bibliotek.
- \*251. *Bluhme, E.*: Fra et Ophold i Grønland. 1863—64. Kbh. 1865. 8<sup>o</sup>. Gave fra fhv. Mønstringsbestyrer Løvgren. H.
252. *Strohmeyer, C.*: Stukas! Erlebnis eines Fliegerkorps. Ill. (m. Portr.). Hrsg. von General der Flieger Dr. Ing. Freiherr von Reichthofen. Berl. u. A (1942). 8<sup>o</sup>. H.
253. *Zache, A.*: Första divisionen. En berättelse om Svenska störtbombflygare. Ill. (med filmbilder.) Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
254. Fahrten und Fliegen gegen England. Berichte und Bilder. Ill. & Kort. Hrsg. vom Oberkomm. der Wehrm. Ill. & Kort. 1.—60. Taus. Berl. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
- \*255. *Jensen, Ad. S.*: Contributions to the Ichthysfauna of Greenland 1—3. Ill. (8 Pl.) & Kort. Litt.ang. i Teksten. »Spolia Zoologica Musei Hauniensis II«. Skr. udg. af Universitetets zoologiske Musæum II. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H. Gave fra Forfatteren.
256. Dansk Militært Maanedshæfte. Hær og Flaade. Ill. 1. Aarg. Nr. 1 ff. Kbh. 1942 ff. 4<sup>o</sup>. H. Nyt Abonnement.
- 257 og 58. Beskrivelse af den selvbevægende Torpedo. Ill. Udarb. til Brug ved Søværnets Skoler af C. A. Schou. Til Tjenestebrug. O. V. 1918. 8<sup>o</sup>. H.  
Till. til samme: Udarbejdet til Undervisningsbrug af S. W. Frandsen. Trykt ved Marinemin. Foranstaltning. Kbhv. 1932. 8<sup>o</sup>. H.
259. Beskrivelse af Udskydningsapparater til selvbevægende Torpedoer. Ill. Udarb. til Brug ved Søminevæsenet af H. Hansen (Grut). Trykt ved Marinemin. Foranstaltning. Flaadestationen 1925. 8<sup>o</sup>. H.
260. Pharmacopoea Danica. 1933. (Editio VIII.) Index. Udg. med allerhøjeste Bemyndigelse, Kbh. 1933. Ændringer og Rettelser. Rev. 1940. Udarb. af Farmakopékommisionen. Kbh. 1933. 8<sup>o</sup>. Kl.
261. Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg. Ill. Medlemsliste. Aarbo 1942 ff. Udg. af »Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg« og Selskabet »Handels- og Søfartsmusæets Venner«. Helsingør 1942 ff. 8<sup>o</sup>. H. Nyt Abonnement.

262. *Hartmann, W.*: Fienden i siktel. Med U-bat paa jakt i Atlanten. (Original titel: Feind im Fadenkreuz. U-Boot auf Jagd im Atlanten.) Ill. (m. Portr. af Forf.) Med förord av Viceadmiral Karl Dönitz. Till svenska av Erik Gummerus. Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
263. *Baastrup, E. J.* og *Olrik, P. C.*: Grønland for Danmark. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. H.
264. *Wallau, M.*: I sovjetspionagets skugga. Ill. (og Portr.) Övers. från finskan ved Marie Louise von Schantz. Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. H. Deponeret i Marinestaben.
265. *Schiern, F.*: Frankrigs og Englands Angreb paa Holland i Aaret 1672. Kbh. 1864. 8<sup>o</sup>. H.
266. *Dau, H.*: Unentdeckt über die Meere. Die Fahrt der »Altmark«. Ill. og Kort. 1940. 8<sup>o</sup>. H.
267. *Rodzianko, P.*: Mannerheim. Krigaren och människan. Ill. (m. Portr.) Övers. från engelskan. Sthlm. 1942. 8<sup>o</sup>. H.
268. *Cawling, H.*: Det danske Vestindien. Ill. og Kort. 1894. 8<sup>o</sup>. H.
269. *Barfod, H. P. B.* m. fl.: Carl Hall og Forsvarssagen i 60 Aar. Kbh. 1909. 8<sup>o</sup>. H.
270. *Espagnac du Ravay*: Vingt ans de politique navale (1919-1939). Ill. Préface de l'amiral de la flotte F. Darlan, Commandant en chef les Forces Maritimes Françaises. Grenoble 1941. 8<sup>o</sup>. H.
271. *Piggot, Sir F.*: The Declaration of Paris 1856. Index. »Law of the Sea« Series Vol. IV. Lond. 1919. 8<sup>o</sup>. Ms.
272. Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet paa Nyholm, Frederiksholm og Dokoen gennem 250 Aar. 1692-6. Oktober-1942. Ill. og Kort. Litt.fort. Udarbejdet af G. Jensen, R. S. Steensen og P. Wolff under Red. af V. H. Nørring. Forord af Direktør for Orlogsværftet K. Nielsen og et Indledningsdigt af Axel Juel. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H.
273. *Dybdal, J.* og *Andersen, U.*: Lov Nr. 38 af 31. Marts 1931 om Statens Tjenestemænd med de ved Normeringslove og særlige Love indtil 1. August 1942 foretagne Ændringer samt med de til Loven knyttede Cirkulærer og Bekendtgørelser m. v. Udg. med Noter. Sagregister. Kbh. 1942. 4<sup>o</sup>. H.
274. *Paarmann, S.*: Chemie des Waffen- und Maschinenwesens. Index. Leitfaden der Stoffkunde für den Offiziernachwuchs des Kriegsmarine. 3. neubearb. Aufl. Berl. 1942. 8<sup>o</sup>. H.



- \*275. *Hastrup, M.* (og *Hørring, A.*): Vejledning til rigtig Anvendelse af de Lægemidler, der findes ved Kolonierne. Paa grønlandsk ved Chr. Rasmussen. Med alfabetisk Fortegnelse over de nævnte Sygdomme med Henvisning til Lægemidlerne. [Paa dansk og grønlandsk.] Kbh. 1905. 8<sup>o</sup>. H. Gave fra Løjtnant Chr. B. Thostrup.
- \*276. *Sørensen, Janus*: En Danskers Udsats i Franklin-Tragediens Opklaring. Ill. (m. Portr. af Carl Petersen) og Kort. Kbh. 1941. 8<sup>o</sup>. Særtr. af Det grønlandske Selskabs Aarskr. 1941. H. Gave fra Forfatteren.

*H. Bistrup.*

### Tidsskrifts-Index.

1942.

(Forts.)

#### Gr. 7.: Krigen 1939—

*Møller, E.*: Sejr for enhver Pris. Gads Danske Mag., Aarg. 36, Nr. 8. H.

*Møller, E.*: De næste Dage. Gads Danske Mag., Aarg. 36, Nr. 9. H.

Franske Kolonier.

*Clauss, M.*: Französisch-Afrika zwischen den Fronten. Zeitschr. f. Pol., Aarg. 32, Nr. 8.

#### 7,1.: Diplomatisk Virksomhed (herunder Krigsudbrudet).

England—Rusland.

*Travendienst*: Der britische-sowjetische Vertrag. Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 8. — Traktaten mellem England og Sovjetunionen af 2.-5.-1942 og Overenskomsten mellem U.S.A. og Sovjetunionen af 11.-6.-1942. (Dokumenter).

Rusland.

*Grewe, W. G.*: Das Bündnissystem der Alliierten. Zeitschr. f. Pol., 32. Bd., Nr. 7. — Traktat 26.-5.-1942 mellem Rusland og England og »leand-and-lease«-Aftalerne i Washington d. 11.-6.-1942.

7,2.: Krigsførelsen i Almindelighed (herunder økonomisk Krigsførelse).

*Becker, H.*: Drei Jahre Wirtschaftskrieg. Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 9 — Kræfternes Nygruppering.

*Jentsch, G.*: Roosevelt's Brückenkopfstrategie. Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 9. — Fem Brohoveder for Angreb mod Aksen.

7,4.: Krigsøkonomi.

Balkan.

*Langlet, E.*: Dyretid, inflation och smyghandel i Sydost-europa. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 7.

Finland.

*Olin*: Finnlands Anteil am europäischen Aussenhandel. Ost-Europa Markt, Aarg. 22, Hft. 1/2. — Krigens Virkning paa Finlands økonomiske Liv.

Kina.

*De Chessin, S.*: Kinesisk Krigsøkonomi. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 14. — Finanserne, Industrien, Jordbruget.

Rusland.

Die Wirtschaftsgesetzgebung in der Ukraine. Ost-Europa Markt, Aarg. 22, Hft. 3/4.

Sverige.

*Bohm, S.*: Vårt näringsliv just nu. *Ekonomien*, Aarg. 18, Nr. 2.

U. S. A.

Der Einfluss des Krieges auf die Fettverordnung der Vereinigten Staaten. Wochenbericht, 15. Aarg. Nr. 8/9.

*Walter, W. F.*: Die Vereinigten Staaten und ihre Wirtschaft auf dem Wege zum Krieg. *Jahrb. f. Nat. ökon. u. Stat.*, Bd. 155.

7,41.: Produktion og Transport.

Japan.

*Hellmer, H.*: Japans Handelsflotte und Schiffsbau. *Deutsche Volkswirt.*, 16. Aarg., Nr. 36. — Japans Tonnagebehov m. m.

Norge.

*Malterud, O. C.*: Den norske industri under okkupationen. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 7.

## 7,42.: Forbrugsrationering og Priskontrol.

Danmark.

*Lindberg, N.*: To Slags Indtægtsregulering. Arbejderen,  
38. Aarg. Nr. 16.

Frankrig.

Priskontrollen i Frankrige. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 12.

## 7,43.: Krigsfinansiering.

*Schwartz, O.*: Das Weltfinanzjahr 1941 im Zeichen des  
neuen Weltkrieges. *Bank-Archiv*, Aarg. 1942. — De  
Krigsførende, de besatte og de neutrale.

Tyskland.

*Kretschmar, H.*: Zum gegenwärtigen Stand der Kriegs-  
finanz-politischen Lage. *Zeitschr. f. d. ges. Staatsw.*,  
Bd. 102, Nr. 4.

## 7,6.: Neutralität.

Irland.

Um Irlands Neutralität. (Dokument.) *Ausw. Pol.*, Aarg. 9,  
Nr. 5. — De Valera's Tale af 25.-6.-1942.

Portugal.

*Kempski, V.*: Salazar spricht. *Ausw. Pol.*, Aarg. 9, Nr. 9.  
— Kommentar til Salazar's Tale af 25.-6.-1942.

## 1,7.: Olie.

»Det andra Baku«. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 6.

## 2,42.: Vand (Havne).

Japan.

Japans handelsflotta. *Industria*, Aarg. 38, Nr. 19. — Sta-  
tistik.

Rusland.

*Hellström, S.*: Vattentransporten i Sovjetunionen. *Indu-  
stria*, Aarg. 38, Nr. 14.

*Ross, F.*: Sowjetische Häfen am Schwarzen Meer. Ost-  
Europa Markt, Aarg. 21, Hft. 7/8.

Sverige.

De svenske Havne under Krigen. *Udenrigsmin. Tidsskr.*,  
Aarg. 23, Nr. 987.

Sjöfart i Krigstid. *Affärsvärlden*, 42. Aarg., Nr. 23.

## Sydamerika.

*Bruël, E.*: The Strait of Magellan. Tidsskr. f. int. Ret, Vol. 13, Fasc. 1—2. H. — Topografi, trafikale og økonomiske Betydning, Historie og folkeretslige Stilling indtil 1881. (forts.)

## 4,18.: Folkeret.

*Berber, F.*: Aussenpolitische Probleme des Waffenstillstandsrechts. Ausw. Pol., Aarg. 9, Nr. 5.

*Sundberg, H. G.*: Statsfartygets immunitet. Nord. Tidsskr. f. int. Ret, Vol. 13, Fasc. 1—2. (forts.) H.

*Hviid, J. A.*: Forsvar og Økonomi. Tidsskr. f. Søv., 113. Aarg., Nr. 8. H.

## 4,25.: Militærvæsen.

*Steen, R. Steen*: Krigsskibstypernes Udvikling i de senere Aar. (forts.) Tidsskr. f. Søv., 113. Aarg., Nr. 5. H. — 1920—40.

*Beckmann, C. C.*: Moderne Flyvemaskiners Modstandsdygtighed overfor Beskydning. Militært Tidsskr., Aarg. 71, Nr. 8. H.

## Danmark.

*Eggers, H.*: Den akademiske Ungdoms Værnetjeneste. Militært Tidsskr., Aarg. 71, Nr. 9. H.

## Sverige.

Försvarsväsendets centrale förvaltningsorganisation. Industriförb.s Medd., Aarg. 1942, Nr. 5.

*Haugsted, F.*: Plan for det svenske Forsvars Organisation. (forts.) Tidsskr. f. Søv., 113. Aarg., Nr. 7.

## Tyrkiet.

*Olsen, A.*: Tyrkiet. Militært Tidsskr., Aarg. 71, Nr. 8. H. — Kehmal Pasha's militære og politiske Løbebane og Tyrkiets nuværende Hærvæsen. (forts.)

*H. Bistrup.*